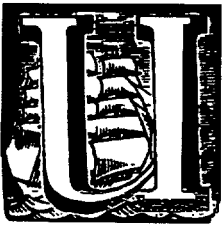




## HISTORIAS DE LA MAR

### EL HUNDIMIENTO DEL SUBMARINO C-3

#### Introducción



NO de los hechos más oscuros de la historia naval española, el súbito hundimiento del submarino C-3 en diciembre de 1936, cuando navegaba en superficie frente a las costas de Málaga, queda definitivamente aclarado gracias a la prodigiosa memoria del único de sus tres supervivientes que vive todavía, don Asensio Lidón Jiménez, que además goza de una envidiable salud y presencia física a sus 82 años.

Oficialmente, los partes oficiales de los Ministerios del Aire y Marina republicanos del día 12 de diciembre de 1936 a las 2000 horas decía lo siguiente a este respecto: «Esta tarde a las dos y media, a la altura de Málaga, fue torpedeado por un submarino evidentemente extranjero el submarino C-3, afecto a la flota republicana. El C-3 se hundió. Hasta ahora sólo se tiene noticia de que se hayan salvado el capitán de la Marina Mercante Agustín García Viñas y los marineros Isidoro de la Orden Ibáñez y Asensio Lidón Jiménez, los cuales han sido hospitalizados en Málaga a bordo del buque *Artabro*. La tripulación del C-3 la componían 47 hombres».

Pero este parte oficial es totalmente modificado al día siguiente por el jefe de la sección de Información (hoy sería Inteligencia) de la flota republicana por el siguiente informe: «Comunicación para el Jefe de la Base y para el Jefe

de la Flota sobre el hundimiento del submarino C-3, información que modifica por completo la tomada a un superviviente en el día de ayer. El buque se encontraba aproximadamente al SE de la farola de este puerto (Málaga) y a una distancia de 5 a 6 millas, en un lugar cuyo fondo puede oscilar entre 75 y 95 mts. Los informes tomados de los que más directamente presenciaron el hundimiento descartan que la causas del mismo hayan sido un torpedo o una mina submarina. Todos los informes afirman que el hundimiento fue por causa que tuvo su origen en el interior del buque y en la parte de proa del mismo...».

La polémica estaba servida por este radical cambio de las causas del hundimiento y que negaban una posible victoria al bando enemigo. Veamos qué sucedió realmente.

### La trayectoria de un marinero de primera

Asensio Lidón Jiménez nació en Beniel (Murcia) el 3 de septiembre de 1916, desde muy pronto siente la vocación marinera, por lo que decide

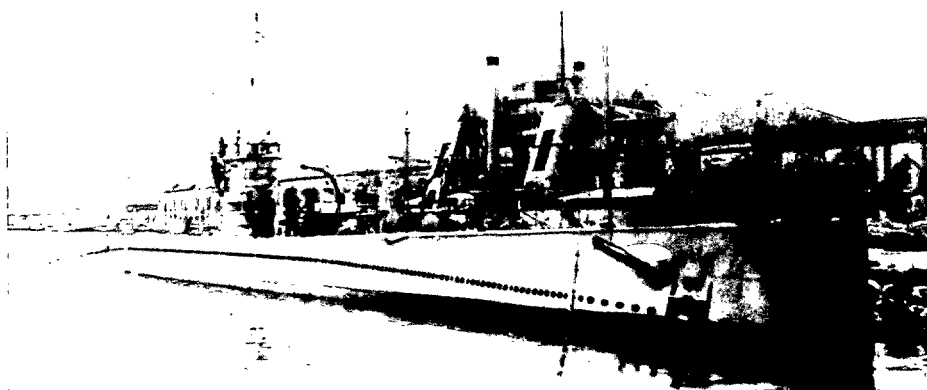


Marinero de primera Asensio Lidón Jiménez.

ingresar en la Armada como marinero voluntario en 1934, a los 18 años de edad, para posteriormente poder alcanzar los galones de suboficial, y quién sabe si en su día también los de oficial.

Tras el preceptivo periodo en el cuartel de instrucción, pasó a la Base de Submarinos, por ser la de submarinista una especialidad con gran futuro, al contar la Armada con 12 unidades agrupadas en dos flotillas, en las bases de Mahón y Cartagena, estando afecta a esta última base un buque de salvamento de submarinos, el *Kanguro*.

Es en este año comandante del submarino C-3 el capitán de corbeta Claudio Alvargonzález Sánchez-Barcáiztegui, que saca a navegar varias veces en comisión de servicio al marinero Lidón como amanuense (escribiente). Este submarino, que entró en servicio en 1929 desplazaba 1.144 toneladas en inmersión, podía



Submarino español C-3, atracado en la estación de submarinos de Cartagena. Por su babor, se ve parte del buque de salvamento de submarinos *Kanguro*.

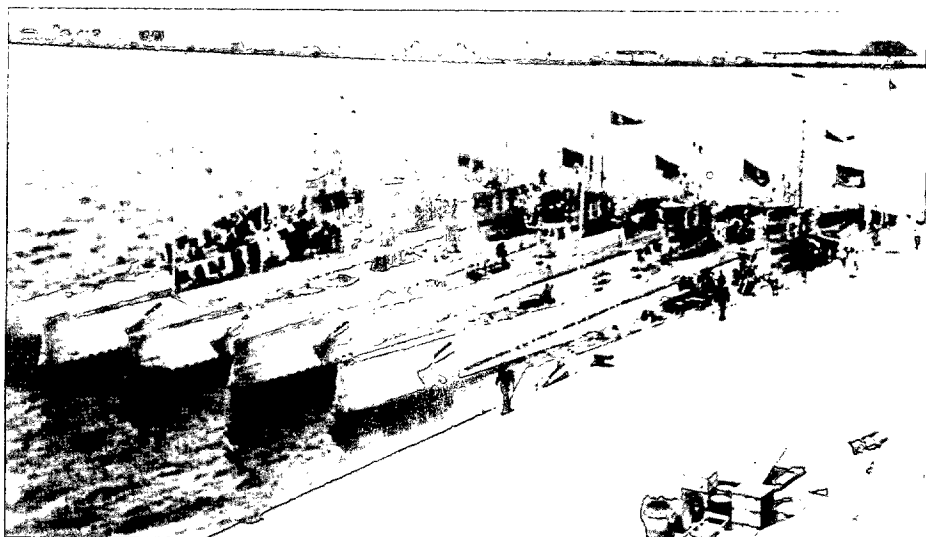
bajar hasta 80 m de profundidad, y estaba armado con seis tubos lanzatorpedos y un cañón de 75 mm tipo Bonifaz.

En 1936, el comandante del C-3 es ya el capitán de corbeta Javier de Salas Pintó, hijo del jefe del Estado Mayor de la Armada y antiguo ministro de Marina, vicealmirante Francisco Javier de Salas y González. Entre el nuevo comandante y el ya marinero de primera Lidón, se establece una corriente de simpatía que lleva al capitán de corbeta a embarcarlo definitivamente en el C-3, en la única vacante existente, como marinero de oficio panadero, tras un cursillo en la panadería departamental que le había organizado el comandante de Intendencia José Sicilia y Mendo. En este destino realiza Lidón su primera navegación de altura en las célebres maniobras de la flota de mayo de 1936, entrando su división en el puerto de Santa Cruz de Tenerife del 7 al 11 de mayo de ese año.

### Los incidentes de julio del 36

De vuelta a Cartagena, y ya con la canícula del verano en la ciudad departamental, parte de la dotación inicia su permiso el 16 de julio. El capitán de corbeta de Salas, comandante del C-3, alarmado por los recientes sucesos de Madrid y las destituciones de los tenientes de navío Chereguini, comandante

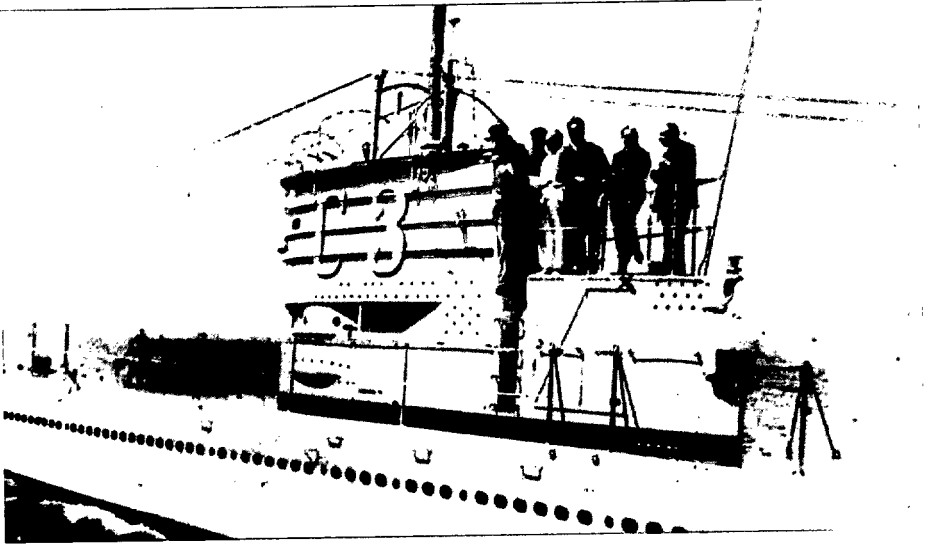
del B-5, y Álvarez-Ossorio, segundo comandante del C-6, marcha a la capital a entrevistarse con su padre, el 17 de julio. Al enterarse en Madrid del levantamiento de la guarnición de Melilla, coge el tren correo para volver a su destino y presentarse el 19 en la Base de Submarinos. Demasiado tarde, pues la Flotilla de Submarinos, al mando del capitán de fragata Francisco Guimerá Bosch, se ha hecho a la mar del 18, con los submarinos C-1, C-3, C-4, C-6 y B-6, los únicos disponibles, con la misión de «salir a la mar con torpedos a cruzar la costa desde cabo de Gata al Estrecho, repartiendo los buques en forma apropiada para una eficaz vigilancia de todos los buques que entren en aguas jurisdiccionales. De descubrir algún transporte con tropas, procederán a detenerlo impidiendo, por todos los medios que estén a su alcance, incluso los más extremados, su llegada a puertos de la Península».



La Flotilla de Submarinos en Málaga, julio de 1936.

Entretanto, los comandantes de los submarinos acuerdan no atacar ningún buque o convoy de tropas de la península; la voluntad de todos es colaborar con las fuerzas del protectorado. El 19, el ministro de Marina, Giral, ordena concentrar a la flotilla frente a Melilla, para impedir toda salida de transportes. Ante esta orden, el capitán de fragata Guimerá, que iza su insignia en el C-1, distribuye a sus buques en un arco de nueve millas centrado en Melilla, aunque el día 20 ordena a los C-1, C-4 y C-3 operar en aguas del mar de Alborán, mientras que los restantes, C-6 y B-6, quedan en el Estrecho.

El C-3, que al mando de su segundo comandante, teniente de navío Rafael Viniegra González-Roldán se había hecho a la mar en la madrugada del 18 de



Detalle de la vela del C-3.

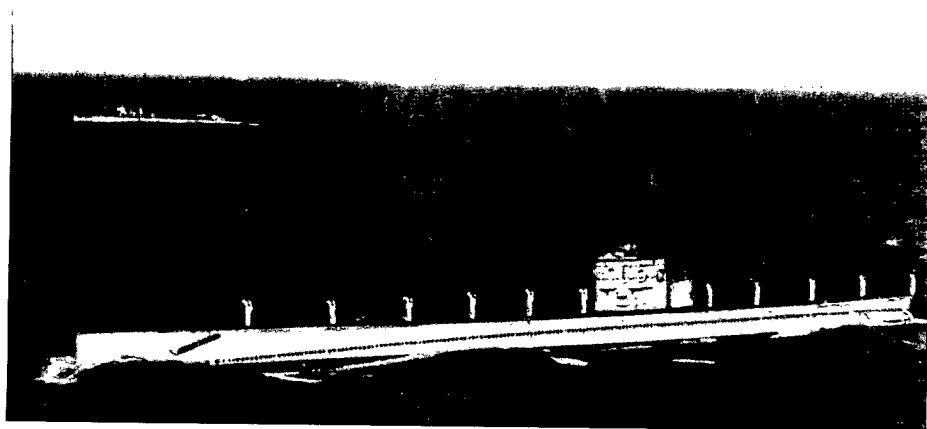
julio, tras patrullar infructuosamente frente al puerto de Melilla y posteriormente por el mar de Alborán, se entera por la radio del triunfo del levantamiento militar en gran parte de la Península. Pero el mensaje lanzado al éter por el auxiliar radio, Benjamín Balboa, desde la Estación Radio de Ciudad Lineal de Madrid, «de radio a radio: estén al cuidado de que se cumplimenten las órdenes del Gobierno. Caso de rebeldía por parte del mando, redúzcanlo cumpliendo en todo caso órdenes del Gobierno de la República», empieza a hacer mella en los operadores de la radio del C-3, por lo que el auxiliar segundo radio Francisco Carrillo Mira y el cabo radio Constantino Blanco Sánchez pusieron al corriente al resto de la dotación de cuantas comunicaciones se recibían. Durante la mañana del 20, una comisión, compuesta por el segundo maquinista Guillermo Martínez López, auxiliar segundo electricista Enrique Mas Ayala, tercer maquinista Antonio Asensio Martínez, cabo electricista Joaquín Ruiz Baena, fogonero Gabriel García García y varios más, se dirigió al comandante accidental, teniente de navío Viniestra, para que les explicase la actitud que pensaba adoptar ante los acontecimientos. Viniestra les replica con evasivas y la comisión queda indecisa, hasta que el alférez de navío Luis Jáudenes Junco, segundo comandante en funciones, enterado de lo ocurrido, baja del puente y trata de hacer comprender a la comisión que su actitud es improcedente y que, por tanto, debían desistir de inmiscuirse en las decisiones del mando. Horas después, la comisión se decide y, aprovechando que el comandante y el segundo se encontraban en la cámara de oficiales, los detienen y los dejan bajo vigilancia en el camarote del comandante, entregando el

mando el alférez de navío Arbona. En la tarde del 20 de julio los dos oficiales son desembarcados en el puerto de Málaga en una ballenera con gente armada del destructor *Alsedo*, que los trasladaría al buque prisión *Monte Toro* el día 21 de julio.

Quedaba así un único oficial del Cuerpo General en el C-3, el alférez de navío Antonio Arbona Pastor, procedente del B-5 y considerado afecto a la República, por lo que el comité del submarino, compuesto por el auxiliar segundo radio Carrillo, segundo maquinista Martínez, auxiliar segundo electricista Mas y el tercer maquinista Asensio, puso en conocimiento del jefe de flotilla este hecho, quien lo retransmite al ministro de Marina: «Dotación C-3 me da cuenta que pasó mando al alférez de navío Arbona».

Ese mismo día 21, el ministro ordena destacar un submarino para que en unión del B-6 traten de localizar al petrolero *Ophir* y escoltarlo hasta Tánger, ya que en este puerto se encuentran los cruceros *Libertad* y *Cervantes*, que necesitan petroleo con urgencia. Se designa en principio al C-6, pero al encontrarse éste sin mandos se asigna esta comisión al C-3.

El 22 de julio, el teniente de navío Vicente Ramírez Togores, oficial de órdenes, se hace cargo de la Flotilla de Submarinos, relevando al capitán de fragata Guimerá, que es ingresado afectado de una profunda depresión en un hospital de Málaga. A 1120 horas de ese mismo día, Ramírez cursa el siguiente mensaje al ministro de Marina: «Por orden Gobernador Civil de Málaga tomo el mando de esta Flotilla. Al comunicarlo a VE reitero una vez más mi inquebrantable adhesión a la República. La situación de los buques de mi mando es: C-4 vigilando aguas de Málaga, C-3 y B-6 destacados. C-6 saldrá de vigilancia a 1300 horas. C-1 haciendo vives en Málaga, saldrá de vigilancia al estar listo».



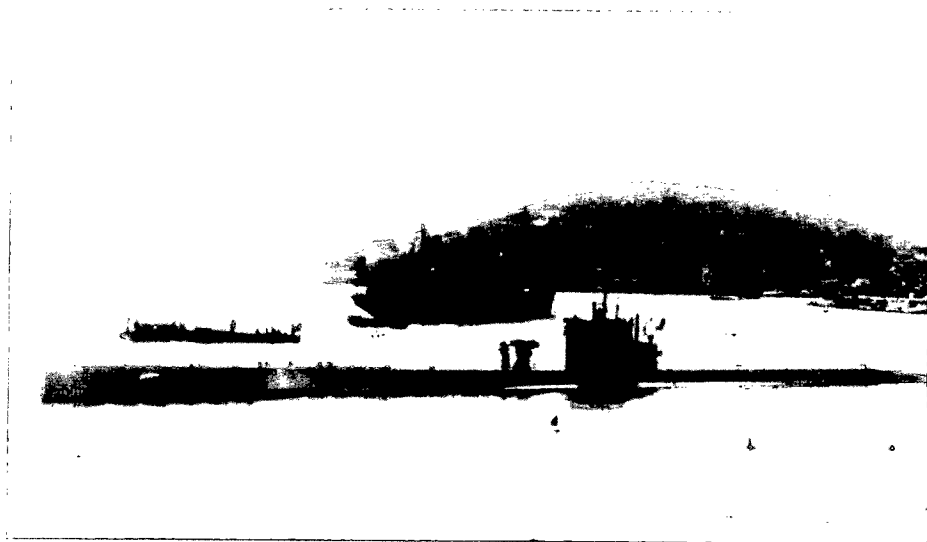
El C-5 en saludo a la voz.

## Las operaciones en el Cantábrico

Una vez desembarazado de los oficiales considerados desafectos a la República, el *C-3* recibió órdenes, junto con los submarinos *C-4* y *C-5*, de arrumbar a partir del 15 de agosto con el *C-6* hacia cabo San Vicente; pero el *C-3* tiene algunas pequeñas averías y regresa a Cartagena, de donde saldrá definitivamente el 25 hacia el Cantábrico para intentar neutralizar los buques afectos al Alzamiento: acorazado *España*, crucero *Almirante Cervera* y el destructor *Velasco*.

El tránsito por el Estrecho se efectúa sin tropiezos, así como la subida por la costa de Portugal, entrando en Bilbao el 29 de agosto. El *C-3*, una vez en puerto, procede a la reparación de una serie de averías producidas en el tránsito, por un importe de 13.609 pesetas, cantidad que es abonada por el Servicio de Intendencia de Bilbao. Una vez listo el submarino, aprovisionado de víveres y tras un breve descanso de la dotación, empieza a patrullar por el Cantábrico, sin excesiva suerte, aunque tal vez habría que señalar el escaso interés en arriesgarse en un combate, pues a lo largo de tres meses no realiza ninguna acción combativa reseñable ni llega a lanzar un solo torpedo, tan sólo una vez tuvieron a tiro al acorazado *España*, pero el lanzamiento de torpedos se malogró debido a que el submarino perdió el trimado bajando a cota profunda y dejando de ver el blanco. En otra ocasión, navegando en superficie a la altura de Lurca, cerrados en niebla, avistaron súbitamente al *Cervera*, teniendo que sumergirse rápidamente para evitar la colisión. Es de destacar también el bajo nivel de la moral de las dotaciones submarinistas en los tres primeros meses de guerra, después del ataque sufrido por el *C-5*, el 3 de septiembre, efectuado por la flotilla de bous de Ribadeo, que le obligó a sumergirse para recibir después el ataque con bombas del hidro de Brage y las cargas de profundidad del destructor *Velasco*, que casi provoca su hundimiento. El 15 de septiembre el teniente de navío Remigio Verdía y Jolí es nombrado jefe de las Fuerzas Submarinas destacadas en el Cantábrico, compuestas por los *C-2*, *C-3*, *C-4*, *C-5*, *C-6* y *B-6*, aunque no consigue mejorar la situación, pues cuatro días más tarde es atacado y hundido frente a cabo Peñas el submarino *B-6*, al mando del alférez de navío Óscar Scharfhausen Kebbon, por el remolcador *Galicia*, mandado por el alférez de navío Federico Sánchez-Barcáiztegui. Por si fuese poco desaparece el 12 de octubre, por causas desconocidas, el submarino *B-5*, mandado por el capitán de corbeta Carlos Barreda y Terry, con toda su dotación frente a Estepona.

Entretanto el *C-3*, junto con los *C-4* y *C-6*, éste último al mando de Verdía, bajan hasta el Estrecho el 3 de octubre para cumplimentar una orden urgente del ministro. El 13 de octubre el grueso de la flota republicana abandona el Cantábrico, dejando tan sólo dos submarinos, el *C-2* y el *C-5*, que junto con un torpedero y la flotilla de bous armados constituirían las fuerzas navales gubernamentales del Cantábrico, hasta la caída del Ejército del Norte.



El C-3 en el puerto de Cartagena.

En este estado de cosas y después de dos meses de actividades infructuosas, el C-3 sufre una grave avería que le inutiliza el diesel de estribor, al salirse una biela por el costado del motor. La avería no tiene solución, por lo que el alférez de navío Arbona solicita el regreso para Cartagena con objeto de repararla en el astillero de origen. Autorizada la reparación, entra en Tánger para hacer víveres y agua. Allí un representante oficioso del gobierno nacional ofrece al alférez de navío Arbona una sustanciosa cantidad por entregar el submarino, oferta que es rechazada enérgicamente por el comandante de éste. Avisados de su presencia, al salir de puerto, el C-3 es avistado por el destructor nacional *Velasco* y otro escolta que hacen por él. Afortunadamente el C-3 navegaba listo para hacer inmersión, cosa que realiza en emergencia en menos de un minuto y con la máxima inclinación a bajar, llegando a alcanzar una cota de 85 metros en su afán de evitar las cargas que el *Velasco* y su acompañante le largan por su estela sin cesar. Afortunadamente, el C-3 no sufre averías adicionales y, cuando los dos barcos nacionales se alejan, sale a superficie, dirigiéndose a la máxima velocidad a Cartagena, a donde llega el 10 de diciembre.

Al atracar en una fosa de la Base de Submarinos, el alférez de navío Arbona es recibido por un capitán de navío ruso, el capitán de navío Nikolai Gerasimovich Kuznetsov, agregado naval de la URSS en Madrid, que ha trasladado su residencia a Cartagena para organizar las operaciones de los submarinos. Este capitán de navío, que llegaría al almirantazgo durante la segunda guerra mundial, conseguiría que los oficiales de Marina soviéticos



llegasen a mandar a partir de 1937 todos los submarinos españoles clase C. Así el capitán de corbeta Iván Alekseievch Burmistrov ya cogería el mando del C-1, en agosto de 1936, siendo relevado por el también ruso I. V. Graiev. Posteriormente Burmistrov mandaría el C-6 en el Cantábrico entre febrero y julio de 1937, relevándole su compatriota Nikolai P. Yeguienko, hasta el hundimiento del C-6, en octubre. En junio del año siguiente, Yeguienko llevaría desde Saint Nazaire hasta Cartagena al C-2, que sería mandado por Germán Gusmín y como segundo a Sergei Lisín. Por último, el C-4, evadido a Burdeos, es recuperado por el soviético G. I. Kuzmin, al que relevaría Vladimir Yegorov. Otros oficiales soviéticos, como Iván Gratchov y Eugenio Osipov, también ocuparon destinos de mando, lo que les sirvió de mérito para conseguir su propio submarino durante la segunda guerra mundial.

Después de este preámbulo sobre la soviétización de la Flotilla de Submarinos, perfectamente explicable por la falta de mandos españoles cualificados al haber sido eliminados 20 jefes y oficiales submarinistas el 15 de agosto de 1936, puede comprenderse que al capitán de navío Kuznetsov se le permitiera exigir que el C-3 saliese inmediatamente a la mar para establecerse en patrulla en el Mediterráneo occidental, algo que cayó como una bomba entre la dotación, que esperaba gozar de un bien merecido descanso en casa después de más de tres meses de ausencia. El jefe de la base, que no quería problemas con los rusos, ordenó formar a toda la dotación, diciendo que el que no quisiese salir a la mar, diese un paso al frente. Como todos sabían lo fácil que era en esos momentos ser pasados por las armas acusados de traición, nadie osó replicar, por lo que una vez pertrechado de víveres el C-3 salió a la mar al día siguiente, 11 de diciembre, con la orden de establecerse en patrulla frente a Málaga para evitar un bombardeo similar al realizado por buques nacionales en el puerto de Almería el 8 de noviembre y que supuso la voladura de sus depósitos de combustible.

El submarino en el tránsito en superficie hacia Málaga hizo una breve escala de horas en Almería para desembarcar una serie de piezas del motor averiado, esperando que fuesen reparadas durante su patrulla y enviadas a Málaga. Esa misma noche el C-3 avistaba las luces de la capital malagueña, por lo que el alférez de navío Arbona, para evitar desagradables sorpresas nocturnas, hizo inmersión, posándose en el fondo para pasar la noche y así descansar la dotación. Al amanecer del día 12, el C-3 subió a cota periscópica y, al no avistar a nadie por el periscopio, salió a superficie, enlazando con la estación radio de Málaga para solicitar al jefe de esa base naval, el segundo maquinista Baudilio San Martín, autorización para entrar en puerto. El jefe de la flotilla, el teniente de navío Remigio Verdía y Jolí, contestó a esa petición de forma negativa, ordenando al comandante del submarino seguir en patrulla *sine die* frente a Málaga. Sin saberlo, con esa orden condenaba para siempre al desdichado buque.

## La tardanza en el relevo salva a Lidón

A las 1400 horas se producía el relevo de la guardia en el submarino, que navegaba a dos vigilancias, es decir, seis horas de guardia y seis horas de descanso. El marinero de primera Lidón se encuentra en la vela de serviola; una llamada interior a las 1420 le avisa que el cabo artillero Hipólito Rodríguez, que ha estado de guardia desde las 0200 hasta las 0800 de la mañana, se acaba de despertar, por lo que tardará algunos minutos en asearse. Lidón se conforma, pues no hace mal tiempo y no se está mal respirando la brisa fresca de ese 12 de diciembre. En el puente se encuentran el comandante, que mira distraído el horizonte; el oficial de guardia, Agustín García Viñas, que lleva poco tiempo a bordo, pues es capitán de la Marina Mercante y ha sido cogido a lazo para cubrir el hueco de un alférez de navío, y, por último, otros dos marineros. Uno de ellos es Isidoro de la Orden, pescador de cabo de Palos, a quien un rancharo le había pedido que arrojase la basura al agua. Al negarse, el rancharo le recriminó «vaya, hombre, para un favor que te pido»; sin saberlo le acababa de salvar la vida, pues Isidoro subió finalmente al puente. El otro es Francisco Fuentes Quesada, el enfermero que monta guardia de serviola y que está sencillamente echando un pitillo.

De repente Lidón, que posee una excelente visión, avista la inconfundible estela de un torpedo G-7a que a 40 nudos se dirige hacia la proa del submari-



El C-1 y C-3, atracados en Sevilla.

no y no le da tiempo a reaccionar, pues una tremenda explosión parte en dos al C-3, que se hunde instantáneamente levantando su proa y su popa.

Todos los que se encontraban en el puente son engullidos por los remolinos que provoca el hundimiento. Tras unos momentos de confusión, comienzan a ir apareciendo en la superficie tres supervivientes en un radio de 20 m, Isidoro de la Orden que aprendió a nadar en la playa de levante de cabo de Palos; Asensio Lidón, que se mantiene a flote y, por último, el afortunado oficial de guardia, García Viñas. Faltan el comandante, al que recuerdan durante breves segundos en la superficie gravemente herido en un brazo, y el enfermero del que no se sabrá más.

La tremenda explosión ha sido oída en tierra, dándose la alarma al teniente de navío Verdía que ordena salgan dos botes del buque *Artabro* por si hay supervivientes. Entretanto pasa el tiempo, el pequeño grupo se dispersa y la noche se echa encima. Uno de los botes consigue localizar, ya de noche cerrada, a Isidoro de la Orden y al oficial de guardia, que indican al otro bote que hay un tercer superviviente. Lidón empieza a sentir cómo sus brazos y piernas comienzan a entumecerse; ve a lo lejos unas luces buscándolo, pero está tan débil que no consigue hacerse oír. Súbitamente el bote hace por él, pero no disminuye su velocidad, lo que quiere decir al estar la mar un poco picada y ser de noche que no lo ha visto, aunque pasa casi rozándolo. Lidón, sacando fuerzas de flaquezas, consigue engancharse en la roda, con lo que la dotación del bote nota que ha enganchado algo, izando por fin al tercer y agotado superviviente.

Los naufragos son llevados al buque *Artabro*, donde son interrogados por Verdía. Su historia no convence y quieren que firmen una declaración diciendo que el submarino ha explotado por un fallo interno, al fumar en las baterías, por ejemplo. No consiguen arrancarles esta confesión falsa, por lo que Verdía decide enviarlos por vía marítima a Cartagena para que los interroguen de nuevo. Al llegar a este punto, Lidón le dice a su jefe: «mi comandante, yo no me vuelvo a embarcar en mi vida; si quiere que vaya a Cartagena, mándeme por carretera». Así se hizo, proporcionándole un mono blanco como vestimenta, un salvoconducto y un billete para Cartagena, vía Almería, en el coche



Don Asensio Lidón Jiménez.

Submarino C-3

Permitase la entrada por  
 las puertas del Arsenal al  
 marinero cocinero Francisco  
 Ros Nicolás por tener per-  
 miso para regresar a las  
 130 por ser casado en la  
 Localidad

Carta de permiso de 1936  
 Comandante,  
 Manuel Cerezo  
 OSVALDO MANSUELO Cervero



Pase de pernocta del marinero cocinero Francisco Ros Nicolás, perteneciente a la dotación del submarino republicano C-3, y con el que desapareció en el naufragio el día 12 de diciembre de 1936.

de línea. Una vez en la Base de Submarinos, Lidón se salió con la suya, pues fue relegado a destinos burocráticos sin volver a embarcar nunca más hasta la finalización de la contienda.

### La versión alemana del hundimiento

El hundimiento del C-3 constituyó un misterio también absoluto en el bando nacional; de hecho, diferentes autores, los almirantes Martín-Granizo y González-Aller, lo achacaron a una explosión interna, *posiblemente en las baterías*. Manuel D. Benavides atribuye el hundimiento a un submarino italiano; el capitán de navío Ricardo Cerezo habla también de una explosión interna, aunque no descarta la teoría del submarino italiano; Ramírez Gabarrús igualmente apunta la teoría de una explosión interna. Existe el testimonio de un teniente coronel de Intendencia de la Armada que, conociendo la ideología falangista de Arbona, asegura haberle oído decir a su padre que «dadas sus circunstancias no regresaría jamás».

Afortunadamente, el testimonio vivo de Lidón es corroborado por los archivos de la Kriegsmarine que, abiertos para los investigadores 40 años después de la finalización de la segunda guerra mundial, permiten conocer el texto del lacónico mensaje n.º F. T. 1.603 K que el *Kapitan Leutenant* Harald Grosse, comandante del *U-34*, envió a Berlín el 12 de diciembre de 1936 y que literalmente decía: «1419 U-Boot C Klasse vor Málaga versenkt». Es decir, «a las 1419 hundido un submarino clase C ante Málaga». Esta acción es comentada en un artículo del boletín de enero-febrero de 1984 del «Naval War College» de Estados Unidos, titulado *Naval Operations in the Spanish Civil Warm*», de Willard C. Frank Jr. En él se dice textualmente: «Lieutenant Commander Grosse fired a single torpedo which founds its mark at 1419. C-3 disappeared in a tremendous explosion...», es decir: «el capitán de corbeta Grosse disparó un sólo torpedo que encontró su objetivo a las 1419. El C-3 desapareció con una tremenda explosión...».

En este caso vemos que tanto el informe del único superviviente y los documentos de la Marina de guerra alemana coinciden. Sólo resta preguntarnos, ¿por qué atacó el *U-34* al *C-3*? La respuesta nos la da la recomendación efectuada por los almirantes alemanes Erich Raeder y Günther Guse a Hitler el 22 de agosto, en el sentido de cooperar con todos los medios con el bando nacional, incluidos los *U-Boot*. Oficialmente Hitler comunicaba al conde Ciano, el 24 de octubre, el envío de los submarinos *U-33* y *U-34* a España dentro de una operación denominada *Ursula*. El acuerdo firmado por las marinas italiana y alemana el 17 de noviembre de 1936 acordaba: «los submarinos italianos y alemanes se releva entre sí en la vigilancia de la costa del Mediterráneo español. Las unidades italianas permanecerán en patrulla hasta el 29 de noviembre, luego partirán hacia el este. Las unidades alemanas llegarán hasta el sur de cabo de Gata en la mañana del 30 de noviembre, permaneciendo en patrulla hasta el 11 de diciembre...».

Este acuerdo firmado, por parte italiana, por los almirantes italianos Pini y Gianberardino y, por parte alemana, por el capitán de navío Heye y el capitán de fragata Lange, tuvo como resultado el torpedeamiento del crucero republicano *Miguel de Cervantes*, el 22 de noviembre, frente a Cartagena por el *Torricelli*, y el hundimiento del *C-3* por el *U-34* cuando abandonaba su zona y se dirigía hacia el Estrecho. No fueron solamente los submarinos citados los que participaron en la guerra civil; existe constancia de las actuaciones de los *U-14*, *U-19*, *U-25*, *U-26*, *U-30*, *U-36* y *U-54* en cometidos de información y vigilancia, aunque sin realizar ningún ataque.

## Conclusiones

La pérdida del *C-3* y, 29 días más tarde, la del *C-5*, en circunstancias igualmente oscuras, fue aprovechada por la marina nacional para asignar sus nume-

**RELACIÓN DE PERSONAL QUE FORMABA PARTE DE LA DOTACIÓN DEL SUBMARINO C-3, DADO POR DESAPARECIDO EN 12 DE DICIEMBRE DE 1936**

1. Alférez de navío	Antonio Arbona Pastor
2. Auxiliar segundo naval	Francisco López Lozano
3. Auxiliar segundo electricidad y torpedos	Enrique Mas Ayala
4. Auxiliar segundo electricidad y torpedos	Manuel Pacheco López
5. Auxiliar segundo radio	Francisco Carrillo Mira
6. Auxiliar segundo de torpedos	Francisco Martín Portugués
7. Auxiliar segundo de torpedos	Carlos Sánchez Bernal
8. Auxiliar segundo de máquinas	José García Paredes
9. Auxiliar segundo de máquinas	Fulgencio Conesa Pérez
10. Segundo maquinista	José Sastre Gabarrón
11. Tercer maquinista	Miguel Palmer Bonet
12. Tercer maquinista	Antonio Asensio Martínez
13. Tercer maquinista	Juan Baamonde López
14. Cabo de marinería	José Rodríguez Ruiz
15. Cabo de marinería	Esteban Berenguer Robert
16. Cabo de marinería	José Sánchez Velasco
17. Cabo electricista	Pedro Saura Galindo
18. Cabo electricista	Joaquín Ruiz Baena
19. Cabo electricista	José Martínez Ponce
20. Cabo de artillería	Hipólito Rodríguez Anido
21. Cabo de artillería	Ismael Conte Aviño
22. Cabo radio	Constantino Blanco Sánchez
23. Marinero carpintero	José Carrión Luján
24. Cabo enfermero	Francisco Fuentes Quesada
25. Marinero de primera	José Caparrós Rubio
26. Marinero de primera	Antonio Jimenez Saura
27. Marinero de primera	Diego García Llamas
28. Marinero de primera	Salvador Caparrós Rubio
29. Marinero de primera	José Fernández Martínez
30. Marinero de segunda	José Limón García
31. Marinero de segunda	Pascual Martínez García
32. Marinero cocinero	Francisco Ros Nicolás
33. Cabo de fogoneros	José Samper Torregrosa
34. Cabo de fogoneros	Francisco Torromé Sevilla
35. Fogonero preferente	Gabriel García García
36. Fogonero preferente	Benito Pardillo Bruno
37. Fogonero preferente	Bartolomé López Cobo

**SUPERVIVIENTES**

1. Capitán de la Marina Mercante	Agustín García Viñas
2. Marinero	Isidoro de la Orden Ibáñez
3. Marinero	Asensio Lidón Jiménez

rales a sendos submarinos legionarios, que cedidos por Italia causaron, como es lógico, el desconcierto en la Marina republicana, al correrse el rumor que se habían pasado con sus dotaciones al otro bando.

El hundimiento del *C-3* queda definitivamente claro para la historia. Además de las declaraciones del ex marinero Asensio Lidón, se conservan grabadas en cinta las del otro marinero, Isidoro de la Orden, desgraciadamente fallecido en su localidad natal de cabo de Palos en agosto de 1997.

La apertura de los archivos de la Kriegsmarine prueban la existencia del submarino alemán autor del hundimiento, el *U-34*, y la exactitud del mensaje transmitido en Berlín.

Y en cuanto a nuestro testigo, tras pasar la preceptiva depuración en 1939, de la que salió absuelto gracias a los buenos oficios del capitán de corbeta Federico de Salas Pintó, hermano del extinto comandante del *C-3*, Lidón consiguió entrar de nuevo en la Armada, aunque esta vez en la Maestranza como mecánico conductor, llegando a la jubilación tras 42 años de servicio en los parques de automóviles de Cartagena y Madrid.

Sirvan estas líneas como recuerdo de las últimas singladuras del submarino republicano *C-3*, y en memoria de los miembros de su dotación, cuyos nombres hemos podido rescatar del Archivo General de la Zona Marítima del Mediterráneo (página anterior).

José María TREVIÑO RUIZ

