

LOS MAQUINISTAS EN EL ARTÍCULO «SUBMARINOS REPUBLICANOS BAJO MANDO SOVIÉTICO» (II) DE WILLIARD FRANK JR. COMENTARIOS

Antonio de la VEGA BLASCO
Capitán de navío

En los números 64, 69, 70 y 75 de esta REVISTA DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL, el incansable investigador de la Guerra Civil española, 1936-1939, Williard Frank Jr., publicó varios artículos sobre los «submarinos republicanos españoles bajo mando soviético» durante la contienda (1) y la parte que afecta a la Marina en la *Memoria de la Guerra de España, 1936-1939* del almirante ruso Nikolai P. Eguipko, (2). En todos estos trabajos, fruto de una espléndida doble traducción del ruso al inglés y del inglés al español, se citan hechos protagonizados por maquinistas republicanos, mayoritariamente de la especialidad de submarinos, y se recogen los juicios políticos profesionales que éstos merecieron a los entonces capitanes de corbeta soviéticos Nikolai P. Eguipko, I.A. Bumistrov, V. Egorov y Guerman Y. Kuzmín y que constan en los informes enviados a sus superiores desde España que son el objeto de estos artículos.

Llama poderosamente la atención, particularmente el artículo citado en el título (3), el cual tomaré para hacer algunos comentarios. Y nos concretamos a este trabajo, en primer lugar, por ser un documento «vivo», y aunque en él se vierten opiniones personales y profesionales alejadas de la asepsia habitual de los documentos oficiales, es claramente demostrativo del ambiente en el que el comandante Guerman Y. Kuzmín desarrollaba su actividad en España. En segundo lugar, se citan y vierten en él opiniones muy arriesgadas sobre algunas personas para demostrar que con sus actividades y aptitudes el Arma Submarina republicana no podía funcionar. Estas opiniones y juicios están ahí, ya publicados, sin que las personas mencionadas, por diversas y comprensibles razones, tengan la oportunidad de matizarlos o desmentirlos.

Nos dice el autor del trabajo (4), (...) «que la obtención de una imagen totalmente exacta de las condiciones existentes dentro de la Flota republicana

(1) Revistas 64, 69 y 70.

(2) Revista núm. 75.

(3) REVISTA DE HISTORIA NAVAL núm. 69, pp. 37-55.

(4) *Ibidem*, p. 39.

española y de sus submarinos, exigiría contar además con las prespectivas de los hombres» a los que Kuzmín hace objeto de tan duros juicios (...), y habida cuenta de lo poco que escribieron los republicanos sobre su historia, será prácticamente imposible conseguir ya en lo sucesivo tales prespectivas. Creo que es así, en general, aunque con toda seguridad los tiempos venideros aportarán documentos y vivencias de los republicanos guardados por muchos que todavía mantienen respeto por la vida dramática que les ha tocado vivir a sus ascendientes. De hecho, últimamente, parece que arrecia la bibliografía en este sentido, lamentablemente de carácter muy personal. Y también los del bando nacional guardan papeles y memorias que probablemente acabarán por salir a la luz. Piénsese que los Departamentos marítimos son muy pequeños y que la Armada y sus familias siguen en ellos. Las genealogías llegan hasta hoy mismo, hasta la marina de hoy, y afortunadamente, en buena convivencia; pero, a pesar del tiempo transcurrido, la Guerra Civil fue tan dramática que todavía se perciben sus coletazos.

Si bien hay pocos testimonios de los republicanos, sí podemos conocer los de los nacionales. Sí; basándonos en documentos oficiales que hoy ya se pueden sacar a la luz y están al alcance de los investigadores, incrementados con testimonios familiares, es posible seguir la trayectoria personal de los marinos citados en el informe. Podemos contrastar así la opinión del capitán de corbeta Kuzmín con las decisiones posteriores del mando, de la justicia de los nacionales de las propias dotadas por los interesados, en la seguridad de que se hará clara la verdad. Son, desde luego, datos particulares, no generalizables, pero que servirán para evaluar el «olfato» de Kuzmín a la hora de hacer juicios, por que si tuviese en aquellos momentos pruebas de lo que afirma en el informe, las historias personales de algunos hubieran sido diferentes.

La historia del Cuerpo de Maquinistas de la Armada ha sido siempre mi tema preferido, y especialmente durante los largos años —de 1970 a 1981— dedicados a hacer un seguimiento de las vicisitudes sufridas por los maquinistas durante la Guerra Civil, sólo he encontrado desconfianza y temor por doquier, tanto en personas todavía vivas de ambos bandos, como en las familias de los fallecidos. Nadie quería hablar, pero se podía adivinar que había deseos de hacerlo, de que se conociese su verdad. Esta contradicción se resolvió en muchos casos gracias a la recepción de una variada información —fotocopias, hojas de servicio, causas, testimonios de personas (los ha de los republicanos), relatos generales sobre sucesos importantes, muchas veces hechos de forma anónima—, y al análisis de documentos oficiales. Con este material se ha elaborado este trabajo.

Partiremos de un documento importante, podríamos decir imprescindible, titulado *Normas y clasificación general del Cuerpo de Maquinistas de la Armada* que, como toda la documentación que utilizaremos aquí, es ya de acceso público.

En fecha imprecisa, probablemente a finales de 1937, en la llamada Zona Nacional y en Ferrol, se reunió una comisión, que llamaremos Comisión de Maquinistas, presidida por un coronel, con el fine de dictaminar las cualidades

morales, profesionales y, sobre todo, políticas de todo el personal del Cuerpo, incluidos los retirados por las leyes de Casares Quiroga. La calificación era gradual: «adicto», «simpatizante», «dudoso», «indeseable» y «desconocido», siguiendo un criterio que, en otros aspectos, se utilizó siempre en los informes reservados. No es un secreto que este documento tuvo consecuencias en los primeros tiempos de la guerra para los que habían quedado en el propio bando, y fue perdiendo vigencia después. Como reconocerían posteriormente algunos integrantes de la Comisión, Al principio se trabajó «de oídas».

En el informe del capitán de corbeta Kuzmín que tratamos, se citan catorce maquinistas submarinistas, seis segundos y ocho terceros (5). Según los datos de una investigación anterior (6), en la Zona republicana quedaron en estos empleos, con la especialidad de submarinos, 29 segundos maquinistas, de un total de 35; y 30 terceros, de un total de 36, de los que solamente siguieron la carrera, tras la guerra, cinco y tres respectivamente, lo que concuerda con lo informado por el capitán de corbeta Kuzmín sobre la fe de este personal en el régimen republicano (7).

Conozcamos ahora las trayectorias de los maquinistas citados en el informe en cuestión, siguiendo el orden en que aparecen en él.

Página 43. Submarino C-1

Refiriéndonos al submarino C-1 que mandaba Grachev, se decía que en una carta particular el jefe de la Flota explicaba al jefe del Estado Mayor que cuando en septiembre ocurrió un accidente «el submarino se comportó cobardemente (...) y que de no haber sido por su maquinista, se hubiera perdido». Se trataba de don Celestino Ros Martínez, segundo maquinista desde el 9 de septiembre de 1933, nacido en Cartagena el 30 de octubre de 1901, quien en 1936 estaba embarcado en el acorazado *Jaime I* y por el *Diario Oficial* 26 de ese año pasó destinado voluntario al submarino C-2. Como todos los profesionales que no estaban en la Zona Nacional, fue separado del servicio en 1937 (8) y, en el mismo año, la República lo ascendió a teniente (9). Al final de la guerra fue de nuevo separado del servicio y condenado a 6 años y un día por delito de adhesión a la rebelión, con atenuantes (10). En 1939, los informes del Servicio de Información Personal (SIP) lo consideraban con antecedentes de derechas, persona de costumbres religiosas y de orden. Sin embargo, la

(5) Empleos referidos al 18 de julio de 1936.

(6) Véase el artículo del autor «El Cuerpo de Maquinistas en los submarinos durante la guerra de España 1936-1939», en REVISTA DE HISTORIA NAVAL, núm. 20 de 1998, pp. 95-106.

(7) Para análisis sociológico del Cuerpo de Maquinistas y la Guerra Civil española 1936-1939, véase la *Revista Internacional de Sociología*, núm. 38 de 1981, pp. 235-252.

(8) BOE núm. 103, 1937.

(9) OM de 10 de octubre de 1937.

(10) Causa 857/1939.

Comisión de Maquinistas consideró que su aptitud profesional era «regular», sus cualidades morales, «buenas»; sus ideas políticas, de «izquierdas». En consecuencia, emite una calificación final de «sospechoso».

Durante la guerra, la trayectoria del teniente Ros fue la que sigue: Al principio continuó en el submarino *C-2*, del que fue segundo comandante y comandante, permaneciendo a bordo, en Francia, durante las reparaciones. El capitán de corbeta ruso Nilolai. Eguipko lo califica: «muy inteligente, habla francés y es digno de confianza sin lugar a dudas». El 8 de julio de 1938 pasó a disposición del jefe de la Base Naval de Cartagena, y el 25 de mismo mes embarcó en el submarino *C-1*, permaneciendo en él hasta el 22 de enero de 1939, fecha en la que pasó al destructor *Alcalá Galiano*. Durante los sucesos del 5 de marzo de 1939, en Cartagena, se rebeló y defendió la Capitanía contra las fuerzas comunistas, siendo herido y encarcelado por ellas.

Como se observa, las opiniones son dispares en este caso y la trayectoria del teniente Ros alternativa. Por ello, la condena que se le impuso fue mínima para aquellos tiempos. Debió de ser un buen republicano, al que la evolución de los acontecimientos no le satisfizo.

En la página 46, escribe el capitán de corbeta Kuzmín: «En los submarinos, cuyos comandantes son nuestros camaradas, algunos de los oficiales, especialmente los maquinistas y la mayoría de los marineros, creen que en el caso de una victoria de Franco los submarinos deberían ir a la Unión Soviética». Comprémos este juicio general del oficial ruso en lo que se refiere a los maquinistas.

Página 51. El submarino *C-1*

Continuando con el submarino *C-1*, relata Kuzmín en la página 51: «El maquinista Mira es un buen especialista y un buen camarada. Su hermano es capitán y comunista. Desea ir a la Unión Soviética en caso de derrota». Se trata del tercer maquinista don Manuel Mira Mula, nacido el 20 de abril de 1908. Era tercer maquinista desde el 9 de septiembre de 1931. Estaba en el submarino *B-5* en 1936 y pasó destinado al submarino *C-6*, con carácter voluntario, por el D.O. 49 de ese mismo año. El Gobierno de la República le ascendió a teniente (11).

La Comisión de Maquinistas dijo de él que «su actuación profesional era muy buena; sus cualidades morales, muy buenas y en política era neutral. Su calificación final fue de «simpatizante».

En cuanto a su trayectoria en la posguerra diremos que pasó a Bizerta con la flota y permaneció en el extranjero largos años. Trabajó en una empresa de desguaces de barcos en Orán. Amnistiado en 1979, pasó a residir en Molina de Segura.

Los datos del párrafo anterior parecen dar la razón al capitán de corbeta ruso y no a la Comisión. Sin llegar a ir a vivir a la Unión Soviética, el maqui-

(11) OM de 10 de octubre de 1937.

nista Mira tampoco se quedó en la «nueva España», por razones obvias, opino. Su hermano, es el comandante de Artillería Carlos Mira Mula.

En la nota (30) de la página 51 se dice que entre los maquinistas se encontraban los tenientes de navío Francisco Caro Núñez y Miguel Guillén Conesa. El informe dice así: «Hay dos maquinistas y cabos, buenos especialistas, que tratan de combatir para conseguir la victoria sobre los fascistas o ir a la Unión Soviética en caso de derrota. Están contentos con la democracia que vino con la Revolución». Se desconocen las razones por las que se les considera tenientes de navío (12).

Veamos.

Francisco Caro Núñez, nacido en San Fernando (Cádiz) el 29 de septiembre de 1906, era tercer maquinista desde el 9 de septiembre de 1931 y estaba embarcado en el submarino *C-1* desde el 10 de noviembre de 1935. El Gobierno de la República lo ascendió a teniente por O.M. de 10 de octubre de 1937. Pasó a Bizerta (Argelia) y volvió con la escuadra. En 1940 fue condenado por un consejo de guerra a la pena de seis años y un día, causando baja en la Armada. La Comisión de Maquinistas lo consideró así: «actuación profesional, muy buena; cualidades morales, bueno; ideas políticas, neutral. Calificación final, simpatizante.

Miguel Guillén Conesa nació el 10 de julio de 1910, ascendió a tercer maquinista el 30 de enero de 1932 y aparece destinado en el *Kanguro* desde el 5 de abril de 1935. El Gobierno de la República lo ascendió a teniente el 10 de octubre de 1937. Embarcado en el submarino *C-5*, no estaba a bordo en el momento de su hundimiento, por encontrarse enfermo. Al final de la guerra civil estaba en la situación de «Disponible forzoso» y en 1940 fue retirado por la Ley de 12-07-1940. Así que no fue condenado en Consejo de Guerra a la separación del servicio; sin embargo, poco después fue «licenciado» con objeto de «organizar los escalafones», que para eso se publicó la citada ley. Trabajó posteriormente en Obras de Puerto de Cartagena. Para la Comisión de Maquinistas era desconocido; para esta comisión, de los 26 individuos en activo en esta promoción, 12 eran desconocidos. Era una promoción grande, de 35 maquinistas, cuando salieron de la escuela.

No parece, por ello, que estos dos maquinistas fueran bien juzgados por el comandante Kuzmín; no se fueron a Rusia al terminar la guerra, ni se fueron al exilio, ni siquiera tuvieron condenas graves.

Página 52. Sobre el maquinista Francisco Rosas Reus

En la página 52 de la citada revista se habla del segundo maquinista don Francisco Rosas Reus. Nacido en Cartagena el 12 de junio de 1902, era segundo maquinista el 17 de diciembre de 1932 y estaba destinado en el

(12) N. de R. Se trata de dos tenientes maquinistas que por error deslizado en su día en el original pasaron al número 69 de la Revista como tenientes de navío.

submarino *C-1* desde el 18 de enero de 1935. Nos dice Kuzmín de él «El jefe de Máquinas Rosas es un buen especialista, pero también es un cobarde, y ha tratado de apelar a los marineros para que influyan en las decisiones del comandante cuando intenta aproximarse a las costas enemigas. Según el comisario, serviría mejor con los fascistas».

Con este planteamiento, el maquinista Rosas debió seguir su carrera con los nacionales y llegar al empleo de coronel, por lo menos. Pero no fue así exactamente. No obstante resulta un personaje controvertido, razón por la que le dedicaremos más atención, ya que es un buen ejemplo de lo que ocurrió con la depuración. El Gobierno de la República lo ascendió a capitán (OM 10-10-1937) y el bando Nacional lo separó del servicio (OM de 25-01-1937), lo que era habitual con todos los que no estaban a su lado. La Comisión de Maquinistas lo calificó así: «actuación profesional, regular; cualidades morales, bueno; ideas políticas, izquierda. Calificación final: sospechoso».

Hay algo que no debió de gustar mucho a Kuzmín, pues cuando el comandante del submarino *C-1*, alférez de navío Martínez Montero, fue sustituido por el ruso Grachov, Rosas solicitó el desembarco al jefe del Cuerpo el coronel Requejo Resines. (En realidad el jefe del Cuerpo de Maquinistas era en aquel entonces el general Abraham Alonso Méndez, pero, al parecer, residía en su casa en Madrid, sin actividad alguna). Rosas logra el desembarco en agosto de 1938 y es destinado a los talleres de reparación de submarinos a las órdenes del comandante Celso Pérez Fuentes.

En el expediente informativo que se le abrió (causa 154/1939) constan testimonios contradictorios, siendo el más favorable el de su anterior comandante alférez de navío Martínez Montero, quien afirma que Rosas hizo diversos sabotajes para impedir que el submarino estuviese operativo. (Debe tenerse en cuenta que este oficial fue separado del servicio después de la guerra). Por el contrario, su vecina, Josefa Lafuente, esposa del alférez de navío Carlos Guitart de Virto, dice, tanto de su religiosidad como de su ideología que «el día que mataron a los jefes y oficiales del España núm. 3 le oyó decir que desde entonces sí que se podía navegar bien sin jefes». En el taller, sus subordinados decían que trabajó afanosamente, mientras que otros estimaban que les impidió trabajar». El informe del SIP de Cartagena de 31 de julio de 1939 lo considera «derechista y afecto». Así que el expediente se cerró sin responsabilidad y fue embarcado de nuevo en el submarino *C-1* (20-X-1939). Dado que seguía pendiente su separación del servicio de 1937, que gravitaba sobre su futuro, en julio de 1940 pide su continuación en la Armada, para lo cual aconseja que solicite la opinión de sus antiguos comandantes, Luis Carrero Blanco (submarino *B-2*), Félix Ozámiz, Pablo Suanzes, Ángel Riva, Juan Díaz, Oscar Sharfausen y Jesús Lasheras, todos ellos muy conocidos por aquellos lectores de esta revista que se dedican al estudio de la Guerra Civil española 1936-1939.

El informe del teniente de navío Lasheras es contundente: «En Cartagena, hacia el mes de enero de 1937, me dijo que estaba harto de estar rodeado de bárbaros y que por su gusto aprovecharía la mejor ocasión para escaparse

fuese como fuese. Se le aconsejó entonces que hiciera campaña entre la dotación para que sacasen de la cárcel al alférez de navío Martínez Motero y lo nombrasen su comandante. Efectivamente así se consiguió y desde ese momento el barco estuvo controlado por el comandante, de acuerdo con el maquinista y, por tanto, voluntariamente inutilizado. A partir del mes de abril de 1937, y después de provocar una avería para que el submarino no fuese al Cantábrico, ya no he vuelta a saber nada de él».

También fue favorable el informe del comandante maquinista Celso Pérez Fuentes y, entre otros, el de la viuda del capitán de corbeta José de Lara, Isabel Muñoz-Delgado, quien manifiesta que «Rosas era hombre de confianza de su marido».

Finalmente Rosas fue retirado por orden de 25-IX-1942, de acuerdo con lo establecido en la Ley de 12 de julio de 1940 (Ley de acondicionamiento de escalafones); aunque solicitó su reingreso y le fue concedido. Ascendió a capitán con antigüedad de 20-12-1943 en la Escala de Complemento y más tarde, 12-III-1950, fue nombrado jefe de máquinas del buque *Juan de la Cosa*. Se retiró con el empleo de comandante.

Nos hemos extendido tanto en explicar las vicisitudes de este maquinista por resultar un caso ilustrativo de lo sucedido en la llamada depuración, tras la Guerra Civil, de aquellos que habían combatido en la zona republicana. A pesar de sus actuaciones y de los testimonios a su favor, no llegó a alcanzar Rosas la confianza de mando. No obstante, consiguió continuar su carrera, con ciertas limitaciones.

Página 53. El submarino C-2

Al tratar sobre el submarino C-2, nos dice Kuzmín: «El segundo comandante José, fue anteriormente jefe de máquinas de este submarino. Impone gran respeto a la dotación. Contemplado superficialmente se le encuentra favorable a los rusos; pero en el fondo no es sincero».

Sabemos que a bordo estaba el capitán Leitenant Nikolai P. Eguipko y que el maquinista de que se trataba era el segundo maquinista Antonio García Alcazar, nacido en Cartagena el 26-IV-1903, con antigüedad del 9-IX-1933. Embarcado en el submarino C-2 el 5-XI-1934, siguió todas las vicisitudes de este submarino. El Gobierno de la República lo ascendió a capitán por OM 10-10-1937. M. Alpert, en su obra *La Guerra Civil española en el mar*, contempla a este maquinista como mando del submarino C-2 en su viaje desde Saint Nazaire (Francia) hasta Cartagena. Salió de Francia el 17-VI-1938 y a su llegada a Cartagena tomó el mando el ruso V.A. Egorov (seudónimo Juan Valdés).

Antonio García no fue condenado a la pena de cárcel al ser calificada su actuación sólo de negligencia no de auxilio a la rebelión, lo que da la razón a Kuzmín sobre su sinceridad al declararse partidario de los rusos. Pero fue separado del servicio por la orden 11-10-1940, lo que le llevó a trabajar, años

después, en la Marina Mercante. Fue amnistiado en 1980, años después de su muerte en 1966. La Comisión de Maquinistas había informado de él: «actuación profesional, muy bueno; cualidades morales, muy bueno; ideas políticas, neutral. Calificación final, simpatizante».

Página 55. Submarino C-4

Nos dice Kuzmín: «El jefe de máquina ya es bastante viejo, tiene una gran algarabía mental y conoce mal su oficio. Desconfía de los rusos».

Se trata del segundo maquinista Teodoro Balbuena Pérez, nacido en Vigo en 3-II-1899, con antigüedad de 17-12-1932. En abril de 1936 fue nombrado jefe de máquinas del submarino *B-1*, buque en el que permaneció hasta el 26-VII-1937. Posteriormente estuvo destinado en el dique flotante de la Base de Submarinos en Cartagena, y en el depósito de petróleo, hasta que embarcó en el submarino *C-4* el 7-VI-1938 y permaneció en él hasta el final de la guerra, que le cogió en Cartagena. Allí se presentó Balbuena a las autoridades nacionales. La Comisión de Maquinistas lo calificó así: «actuación profesional, bueno; cualidades morales, bueno; ideas políticas, teorizante. Calificación final, dudoso».

Sometido a Consejo de Guerra, en enero de 1940 fue condenado a seis meses y un día por negligencia, pasando a la situación de disponible forzoso. Por orden de 22-10-1941 se le pasa a la situación de retirado por aplicación de la Ley de 12-VII-1940 de recomposición de escalafones. Navegó en la Marina Mercante y, en 1980 fue amnistiado, cuando ya había fallecido en 1968.

Tenemos que hacer constar que su «algarabía mental» no aparece en otros testimonios, y que el Consejo de Guerra que se le hizo consideró que sólo prestó servicios profesionales, sin participación en actividades políticas (13). Tampoco se entiende bien bien lo de «bastante viejo», si consideramos la media de edad de los demás maquinistas citados en el texto.

Añade Kuzmín, refiriéndose a los maquinistas del submarino *C-4*: «El resto de los oficiales maquinistas no quiere luchar y se vale de todas las excusas posibles para trabajar en tierra o realizar cursos y no salir, así, a la lar». Un juicio tan duro merece que nos paremos a analizar, aunque sea brevemente, la trayectoria de los seis maquinistas aludidos por el oficial ruso.

Santos Román Fernández, nacido el 20-I-1904, era segundo maquinista con antigüedad de 26-I-1935 y estaba embarcado en el *C-4* desde el 6-VIII-1935. El gobierno de la República lo ascendió a teniente el 10-10-1937. La Comisión de Maquinistas dijo de él: «actuación profesional, regular; cualidades morales, bueno; ideas políticas, neutral. Calificación final, dudoso».

Este maquinista pudo continuar su carrera, aun cuando el Consejo de Guerra lo condenó a seis meses y un día por negligencia, y lo pasó a la situa-

(13) En los tres días de julio de 1936, el submarino *B-1* estaba el dique de Mahón y su jefe de máquinas Balbuena, con permiso.

ción de disponible forzoso en Cartagena. En 1940 se le pasó al Cuerpo de Suboficiales y en 1941 embarcó en el minador *Jupiter*. Ingresó en el Cuerpo Patentado de Máquinas en junio de 1946 como teniente y asciende a capitán en 1948. Se retiró de comandante.

A modo de comentario, diremos que en algunos momentos de su carrera surgieron dudas sobre su comportamiento en Francia en los submarinos *C-2* y *C-4*, pero el teniente de navío Jesús Lasheras fue claro y contundente al explicar que este maquinista cumplió siempre las instrucciones que él le impartió, incluida la de seguir a bordo del submarino.

Antonio Díaz Paadín nació el 29-11-1901 y adquirió el empleo de tercer maquinista el 9-IX-1931. Embarcado en el submarino *B-2* el 19-VII-1935, el gobierno de la República lo asciende a teniente con fecha 12-XI-1937. Durante toda la guerra prestó servicios en la zona republicana y, según diversos testimonios, se fue politizando mientras duró la guerra. Al final de ésta, partió de Cartagena con la flota republicana hacia Bizerta (Argel), estableciéndose allí tras la inevitable estancia en el campo de concentración de Maknassy. Murió al poco tiempo de una puñalada en aquel país. La Comisión de Maquinistas había dicho de él: «actuación profesional, regular; cualidades morales, malas; ideas políticas, neutral. Calificación final, sospechoso».

Juan León Casadevallés nació el 31-V-1901, ascendió a segundo maquinista el 1-IV-1934 y embarcó en el submarino *B-6* el 20-II-1935. El gobierno de la República lo ascendió a teniente el 10-X-1937. La Comisión de Maquinistas escribió de él: «actuación profesional, muy bueno; cualidades morales, bueno; ideas políticas, neutral. Calificación final, simpatizante».

Juan León prestó servicio durante la guerra en los siguientes barcos: submarino *C-6*, destructor *Churruca*, vapor *Darro* y submarino *C-4*. Estuvo dado de baja por enfermo en numerosas ocasiones. Sometido al Consejo de Guerra —causa 1232/39— fue absuelto, pasando a la situación de disponible forzoso. Presentó avales de F.E.T. y de las J.O.N.S., del Socorro Blanco y de numerosos jefes y oficiales. En 1941 se le pasó al cuerpo de suboficiales y más tarde al cuerpo Patentado de Maquinistas, de teniente, en 1-VI-1946, capitán de la Escala de Complemento en 1-VI-1946, se retiró en este empleo.

José Fernández Santiago nació el 7-IX-1907, ascendió a tercer maquinista el 9-IX-1931 y fue destinado al submarino *B-3* el 4-X-1935.

La Comisión Calificadora dijo de él que era desconocido, lo cual no deja de ser extraño ya que estaba casado con una hija del alcalde de Ferrol, Aurora Santamaría Mendiola. Había ingresado en el Cuerpo el 26-I-1930 formando parte de una larga promoción —58 alumnos—, de los que en julio de 1936 quedaban en activo 40, y de ellos 14 eran desconocidos para la Comisión. No parece creíble que los tres ferrolanos de ésta, Manso Díaz, Díaz Matriz y Cid Mayobre, y el casi ferrolano Vázquez da Porta, no conociesen a un maquinista casado con la hija del alcalde —socialista— de la ciudad.

El Gobierno de la República lo ascendió a teniente en 12-11-1937. Al final de la guerra pasó a Bizerta y fue internado en el campo de concentración Maknassy. Permaneció en Túnez un tiempo antes de irse a Venezuela y a

Francia, navegando en buques de distintas nacionalidades. Fernández fue amnistiado en 1980, cuando ya había fallecido en 1972.

Silvestre García Alcaraz nació en Cartagena el 25-I-1980 y era hermano de los también maquinistas Antonio y Víctor. Ascendió a tercer maquinista el 9-IX-1931 y a teniente el 12-11-1937. Estaba embarcado en el submarino *C-4* desde el 4-I-1934. Sometido a Consejo de Guerra en 1940, fue condenado a seis meses y un día, con la accesoria de separación del servicio, como autor de un delito de adhesión a la rebelión. Amnistiado en 1980. La Comisión de Maquinistas dijo de él: «actuación profesional, bueno; cualidades morales, bueno; ideas políticas, neutral. Calificación final, simpatizante».

Manuel Aragonés Vilasuso nació el 7-VI-1908, ascendió a tercer maquinista el 9-IX-1931 y estaba destinado en el submarino *C-4* desde el 4-I-1936. El gobierno de la República lo ascendió a teniente con fecha 12-11-1937. Pasó con flota a Bizarta como tantos otros, y después se fue a Francia. Volvió a España a los pocos años y en 1944 fue sometido a un consejo de guerra del que salió con 12 años y un día, pena conmutada por seis años y un día con la accesoria de separación del servicio. Había causado baja en la Armada en 1940 por no presentarse a las autoridades nacionales. La Comisión de Maquinistas lo definió así: «actuación profesional, bueno; cualidades morales, bueno; ideas políticas, neutral. Calificación final, simpatizante». Fue amnistiado en 1979, cuando ya había fallecido en 1976.

Víctor Francisco Irureta Alonso nació en Bilbao en 12-IV-1909. Estaba en la situación de retirado y el Gobierno de la República lo ascendió a teniente (18-IX-1937). La Comisión de Maquinistas lo definió así: Actuación profesional, bueno; cualidades morales, bueno; ideas políticas, neutral. Calificación final, simpatizante.

Irureta pasó a la situación de retirado extraordinario en 16-VIII-1932, pasó por la aplicación a la Marina de la llamada Ley de Azaña. En agosto de 1936 se incorporó al servicio en Cartagena; embarcó en el destructor *Ciscar* que se dirigió a Santander y luego desembarcó en Bilbao por haber sido destinado al Estado Mayor de las Fuerzas Navales del Norte. Pasó a Santander embarcado en el submarino *C-4*. Más tarde fue admitido como alumno en la Escuela Naval Popular. Al final de la Guerra Civil, marchó al extranjero y ya no volvió hasta 1973.

Las opiniones vertidas por Kuzmín sobre estos siete maquinistas del *C-4* no están alejadas de la realidad, aunque no aciertan plenamente, ya que dos siguieron su carrera en la Marina Nacional y otros dos fueron separados del Servicio por accesorias a la pena de seis años y un día, que pudiera considerarse corta dados los tiempos que corrían. Finalmente, otros tres eligieron el exilio.

Trataremos de resumir lo anterior en las consideraciones que siguen:

El futuro que esperaba a estos maquinistas podemos compararlo con su fe republicana. Observamos que siguieron la carrera tres de ellos, aunque con limitaciones, por lo que colegimos que fueron considerados afectos al bando nacional. Otros dos no tuvieron condenas graves y fueron retirados por la Ley

del 12 de julio de 1940, promulgada para reordenar los escalafones, por lo que se deduce que fueron considerados poco afectos y poco enemigos. Cinco más fueron separados del Servicio a causa de sus condenas —también poco afectos—; y cuatro —que no habían tenido actividades políticas—, eligieron el exilio, elección demostrativa de que no estaban de acuerdo con la nueva situación.

Verdaderamente, con estos mimbres, unido a la falta de oficiales del Cuerpo General, el capitán de corbeta Guerman Y. Kuzmín no podía hacer un cesto submarinista.

N. de la R. Adjuntamos como Anexos las páginas de la Revista número 69 para facilitar al lector la lectura de este trabajo.

Anexo documental

REVISTA DE HISTORIA NAVAL núm. 69 de 2000

21 Mayor de la Marina (5) que el submarino se comportó cobardemente durante el accidente y que de no haber sido su maquinista (5 bis) se hubiera perdido. Obviamente, todas estas conversaciones tienen por objeto desacreditar a nuestros camaradas. El jefe de la Flota no tiene en cuenta las opiniones de su asesor el camarada Piterskii y le ignora. Por otra parte, el propio camarada Piterskii, como representante de un gran país, no fue capaz de mostrar suficiente firmeza a fin de que les respetasen a él y a nuestros camaradas y tomasen en consideración sus opiniones. Esta clase de actitud hacia nuestra gente por parte de ese grupo del Cuerpo General no se debe a que ~~los rusos~~ nosotros nos hayamos desacreditado, sino únicamente al hecho de que los ~~los rusos~~ nosotros estemos impidiéndoles alcanzar un acuerdo con los fascistas para terminar rápidamente la guerra.

Características de algunos grupos del personal del Cuerpo General

La mayoría de los oficiales de la Flota republicana española no se encuentran en las mismas condiciones en que se hallaban al comienzo de la guerra. Ahora se encuentran suficientemente entrenados para combatir en una guerra, sin bien los que figuran a la cabeza de ellos no quieren hacerlo. No hacen nada por los buques, ni se interesan por nada.

El jefe de la Flota, Ubieta, es antifascista superficialmente pues ese antifascismo no se refleja en sus obras. No apoya el empleo activo de la Flota. Cree que ésta ha de ser conservada (se ignora con qué objeto y en beneficio de quién) ya que su pérdida significaría el fin de la guerra. No realiza esfuerzos para que los buques vuelvan a quedar operativos cuanto antes. No tiene en cuenta las opiniones del jefe del Estado Mayor de la Marina, ni las órdenes provenientes del Gobierno, que no cumple. Ha rechazado repetidamente sugerencias formuladas por nuestros camaradas dirigidas a imprimir mayor actividad a la Flota. Después del hundimiento del *Baleares* se consideró a sí mismo un gran comandante naval y ~~habla sobre Nelson y Napoleón~~. Como no se le castiga por no ejecutar las operaciones que se le ordenan, continúa su acción sabotadora, considerándose más inteligente que todos los demás. Por todo ello resulta imposible comprender las razones por las que el Gobierno procede en forma tan blanda con él. El jefe del Estado Mayor de la Marina, Prado, es comunista, pero no está debidamente capacitado para este puesto. Sin embargo, si fuese auxiliado por

(5) Capitán de corbeta Pedro Mendizábal.

(5 bis) Capitán maquinista Celestino Ros Martínez

29

está obsesionado con la lectura de literatura pornográfica. De lo único que se ocupa es del suministro de víveres y de la recepción de ____ (23). Se inclina favorablemente, hacia Rusia y apoya todas las acciones de nuestro comandante. Empezó a estudiar ruso, según decía, para huir a la Unión Soviética en caso de derrota de la República. En la mar no es cobarde y es el mejor de los comisarios de los submarinos. Ejerce cierta influencia sobre la dotación.

El segundo comandante es un internacionalista de nacionalidad griega (24). Es comunista y un buen especialista y camarada. Goza de gran influencia entre la dotación pero no de la confianza del jefe de la Flota. Éste, en conversaciones con nuestros camaradas dijo que nosotros somos gente perfectamente conocida y que nuestro Gobierno (25) está detrás de nosotros (26), pero que no se sabe nada de este griego, que es muy retorcido.

El oficial de derrota, Agustín (27), procede de la Marina Mercante. Es un buen navegante, pero carece de formación submarinista. No obstante lo cual asume muy bien sus responsabilidades. Es valiente en la mar y un buen camarada. Fue el único que logró escapar del hundimiento del submarino C-5. Ejerce influencia entre la dotación y sufre por la pasividad de la Flota. Opina que todavía existen traidores en el mando de ésta.

El auxiliar del oficial de derrota procede también de la Marina Mercante (28). Es un cobarde que no quiere navegar en buques de guerra.

El maquinista Mira (29) es un buen especialista y un buen camarada. Su hermano es capitán y comunista. Desea ir a la Unión Soviética en caso de derrota. Hay dos maquinistas y cabos (30), buenos especialistas que tratan de combatir hasta conseguir la victoria sobre

(23) Ilegible.

(24) Capitán de corbeta «Camilo Montes», que sirvió durante dos años como segundo comandante en el submarino C-1. Sin embargo, tuvo que ceder el puesto al submarino soviético Sergei Lisin, también nombrado capitán de corbeta y segundo comandante mientras Kuzmín actuase como comandante. Posteriormente fue relevado el 16 de septiembre de 1938 por el capitán de corbeta de la Reserva Naval Fidel Empanza Zabala, primer español que sirvió como segundo comandante del C-1 desde los primeros días de la guerra. «Camilo Montes» fue destinado entonces al destructor *Lepanto*.

(25) El de la República española.

(26) De los soviéticos.

(27) Agustín García Viñas, capitán de corbeta de la Reserva Naval. Desembarcó el 19 de septiembre de 1938 destacado al *Lepanto*, siendo relevado el mismo día por Antonio Fernández Santos, alférez de navío (teniente de navío habilitado) de la Reserva Naval procedente del *Lepanto*.

(28) Fidel Empanza Zabala, capitán de corbeta de la Reserva Naval, que fue nombrado segundo comandante el 16 de septiembre.

(29) Teniente maquinista Manuel Mira Mula, especialista en submarinos.

(30) Entre los maquinistas se encontraban los maquinistas tenientes Francisco Caro Núñez y Miguel Guillén Conesa; los auxiliares de máquinas Martín Ruiz Rico, Pedro Vázquez Sánchez y Emilio Montes Morales, y los cabos fogoneros José Conesa Alcaraz y Alfonso García Egea.

los fascistas o de ir a la Unión Soviética en caso de derrota. Están contentos con la democracia que vino con la revolución. El maquinista-electricista Pepo (31) es un buen especialista, pero puede ser un cobarde de la mar. Le tiene sin cuidado quién pueda ganar y lo único que desea es que acaben pronto los horrores de la guerra. El jefe de máquinas Rosa (32) es un buen especialista, pero es también un cobarde y ha tratado repetidamente de apelar a los marineros para que influyeran en las decisiones del comandante cuando trata de aproximarse a costas enemigas. Según el comisario, serviría mejor con los fascistas.

30 El radiotelegrafista _____ (33) es un claro trotskista que entabla conversaciones con la dotación diciendo que la Unión Soviética está actualmente obsesionada con China y ha abandonado a España, dejando de ayudarla en tanto los alemanes y los italianos están ayudando realmente a Franco. Los verdaderos trotskistas son buena gente pero hay muchos de ellos que realmente no son tales trotskistas. Estamos vigilándole y contemplando la idea de desembarcarlo del submarino.

El contramaestre (34) nos recibió con hostilidad cuando vinimos a bordo pero inmediatamente cambió de actitud, siendo ahora excesivamente agradable y poco digno de confianza.

El resto de la dotación del *C-1* se compone de buenos especialistas que trabajan muy bien en equipo y se encuentran listos para luchar hasta el fin. Los marineros no expresan abiertamente su odio hacia una cierta parte de los oficiales (porque tienen miedo) y lamentan no haber masacrado al 10 ó 15 por 100 restante.

Se muestran favorablemente dispuestos hacia los rusos. En varias ocasiones me han dicho directamente que «los oficiales son fascistas; quieren hundirnos. Sólo hay una esperanza: que el comandante ruso no permita que eso ocurra». Cuando adopté varias medidas para mejorar la vida de los marineros en los submarinos, muchos de ellos dijeron al intérprete (35) que únicamente los comandantes rusos ven seres humanos en ellos y que sus propios oficiales los tratan como a perros. Cuando, de acuerdo con las órdenes del jefe de la Flota, fui transferido al submarino *C-4* (36), la mayoría de los marineros

(31) Probablemente el oficial segundo electricista José Dueñas Vázquez, o posiblemente el auxiliar electricista José Freire Ramos, destinados ambos al *C-1* en septiembre de 1938.

(32) Tanto el capitán maquinista Francisco Rosas Reus, embarcado en el *C-1* hasta el 15 de agosto, como su relevo, el capitán maquinista Celestino Ros Martínez, eran especialistas en submarinos.

(33) El nombre resulta ilegible en el documento original, pero se trata probablemente del oficial segundo radiotelegrafista Ricardo Canillas Moreno, destinado en el *C-1* desde antes de la Guerra Civil.

(34) Posiblemente el auxiliar naval Marcial Rey Lago.

(35) Semën Gankin.

(36) El 18 de junio de 1938.

expresaron su deseo de venirse conmigo a este buque, lo que ciertamente no fue autorizado. En caso de derrota de la República, muchos marineros quisieran ir a la Unión soviética con su submarino. Muchos de ellos están estudiando ruso. Justo después de las obras y poco antes de que el submarino entrase de nuevo en servicio fue relevado el siguiente personal: el griego, segundo comandante, el oficial de derrota, Agustín, el jefe de máquinas y varios marineros. El auxiliar del oficial de derrota, que no quería navegar en barcos de guerra, fue nombrado segundo comandante, el camarada Grachev, comandante del submarino, tiene que navegar en condiciones muy difíciles.

31 *El submarino C-2*

Después de efectuar obras, el submarino se reintegró al servicio el 18 de agosto de 1938, encontrándose técnicamente en buenas condiciones. Actualmente está basado en Barcelona, desde donde sale para efectuar operaciones de combate. El comandante del buque es el camarada V.A. Egorov (37).

En relación con el personal del submarino: el comisario, D. José (38) es socialista y tiene ideas políticas poco estables. Se muestra favorable a una rápida terminación de la guerra, sin tener en cuenta sus consecuencias. Es un protegido del comisario de la Flota Bruno Alonso. Durante las patrullas del submarino encabezó conversaciones con un grupo de oficiales contra acciones atrevidas por parte del buque. Esto tuvo lugar en ocasión de una patrulla que se encontraba realizando el submarino entre Ceuta y Gibraltar. Dijo también que no era posible continuar la guerra debido a la escasez del suministro de armas. Es opuesto al destino de camaradas soviéticos en puestos de mando y busca ocasiones propicias para dejarlos en evidencia. En cierto momento en el pasado, el camarada Eguipko se negó a salir a la mar con este comisario. No goza de respeto alguno por parte de la dotación con la excepción de un pequeño grupo de gentes que están a su lado.

32

El segundo comandante, José (39), fue anteriormente jefe de máquinas de este submarino. Como maquinista es un gran especialista, pero carece de suficiente experiencia para manejar el submarino.

(37) *Kapitan-leutenant* (capitán de corbeta/capitán de fragata habilitado) Vladimir Alekseevich Egorov, cuyo seudónimo era «Juan Valdés», seudónimo que utilizó también el oficial submarinista yugoslavo Vokshin. Se trataba de un oficial de treinta años, antiguo comandante del submarino soviético *Shch-315* de la flota del Báltico y que sirvió en España desde el 28 de junio de 1938.

(38) Auxiliar segundo maquinista José Feal Galego, especialista en submarinos.

(39) Realmente segundo maquinista Antonio García Alcaraz, especialista en submarinos, destinado en el C-2 desde 1934.

bien dispuesto hacia los rusos, pero puede apreciarse que no confía en ellos y siente temor. Teme que se lleven el submarino, aunque en ningún momento hubo razón alguna para sospecharlo. No realiza acción política alguna en el buque y carece de autoridad o respeto entre la dotación.

El segundo comandante, Navarro (46), procede de la Marina Mercante. Como _____ (47) es débil, pero es muy trabajador. Se opone a cualquier clase de acuerdo con los fascistas y se muestra favorablemente dispuesto hacia los rusos.

El oficial de derrota (48) procede de la Marina Mercante, se opone a los fascistas, no toma iniciativas y da la sensación de que no le gusta el hecho de que el submarino se encuentre al mando de un ruso.

El cifrador (49) es socialista y un «sí señor» y guarespaldas del comisario. Vigila todas las acciones adoptadas por los rusos.

El jefe de máquinas (50) es ya bastante viejo, tiene gran algarabía mental y conoce mal su oficio. Desconfía de los rusos.

El maquinista-electricista José (51) es comunista y enérgico en su trabajo pero está enfermo.

El resto de los oficiales maquinistas (52) no quieren luchar y se valen de todas las excusas posibles para trabajar en tierra o realizar cursos y no salir así a la mar. La mayoría de la dotación, cabos y marineros, son antifascistas y poseen un espíritu revolucionario. Quieren combatir hasta el último momento y se sienten entristecidos por la pasividad de la Flota. Creen que la burocracia militar de los Cuarteles Generales y de otros organismos debería ser enviada al frente y a las trincheras. Muchos de ellos dicen que en caso de derrota quisieran ir a la Unión Soviética con un submarino.

Kapitan-leutenant G. Kuzmín

13 de octubre de 1938

(46) Alférez de navío (teniente de navío habilitado) Elías Navarro Vilallonga, graduado de la Escuela Naval Popular.

(47) Ilegible en el documento original.

(48) Alférez de navío (teniente de navío habilitado) de la Reserva Naval, Eduardo Morral aldea.

(49) Auxiliar alumno naval Antonio Zaragoza Requena.

(50) Capitán maquinista Teodoro Balbuena Pérez, de 39 años de edad.

(51) Bien oficial segundo de electricidad y torpedos José Rodríguez López, o bien José Ferrer León, desembarcados ambos en septiembre de 1938.

(52) Servían en junio-septiembre de 1938 los tenientes maquinistas Santos Román Fernández (a mediados de este año), Antonio Díaz Padín, Juan León Casadeval y José Fernández Santiago (a finales del verano), y Silvestre García Alcaraz, Manuel Aragonés Vilasuso y Víctor F. Irureta Alonso (durante todo el período).