

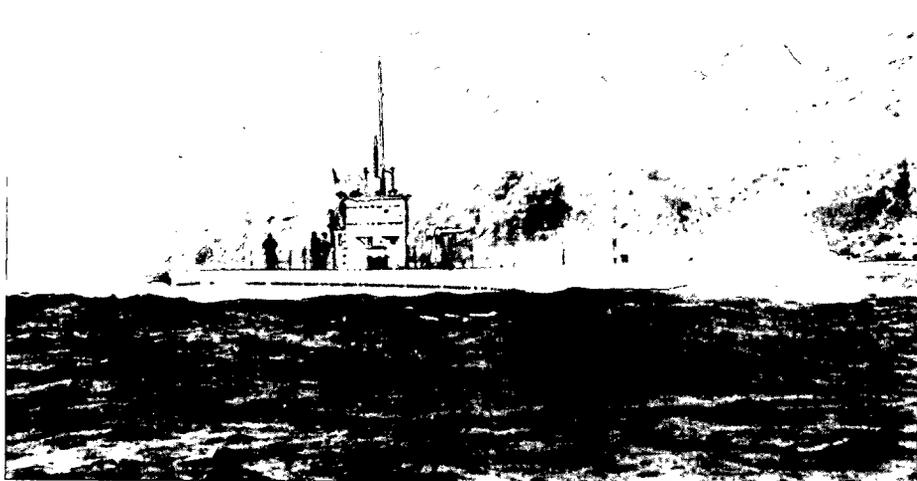
EL HUNDIMIENTO DEL SUBMARINO C-3



IÉRCOLES 12 de diciembre de 1936. Amanece un día gris y oscuro en el sur de Andalucía. A pocas millas del puerto de Málaga el submarino C-3 desplaza lentamente sus 916 toneladas por unas aguas frías y tranquilas. Un escenario triste que parece presagiar la tragedia que no va a tardar en presentarse.

Hace pocos minutos que las campanas de la catedral de Málaga han repicado dos veces y los malagueños se dirigen a comer a sus casas preocupados por la situación de España desde que, hace casi cinco meses, otras campanas, de guerra, han sonado también dividiendo al país en dos partes, que antes o después se saben condenadas a entenderse.

A bordo del submarino ya han comido. En el puente, el comandante del buque, alférez de navío Antonio Arbona, charla con el capitán de la Marina Mercante Agustín García Viñas, agregado a la dotación como oficial de derrota; el serviola Francisco Fuentes escudriña el horizonte en busca de posibles



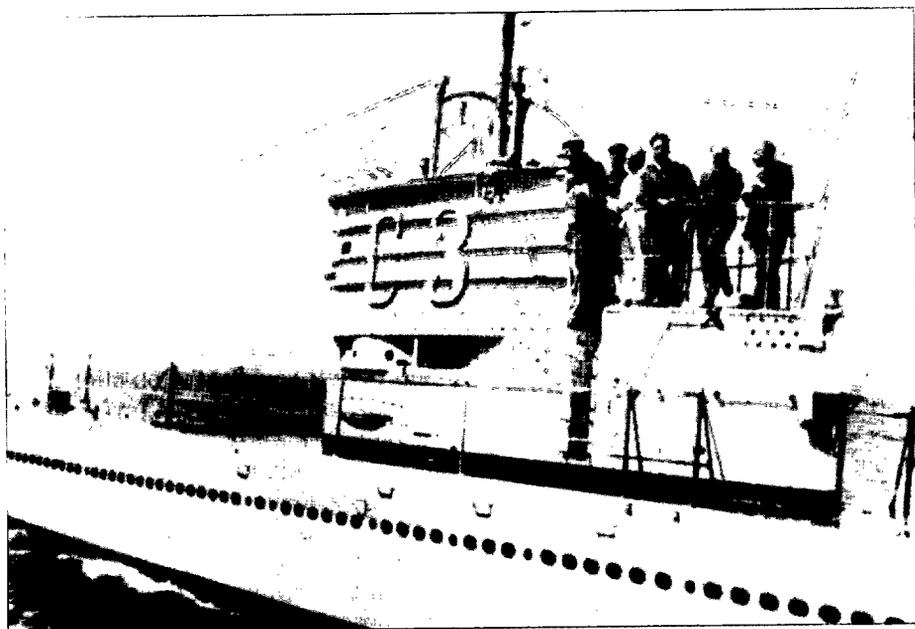
El C-3 realizando pruebas de mar en la costa de Cartagena.

unidades enemigas. A popa, los marineros Isidoro de la Orden y Arsenio Lidón, malhumorados porque su relevo tarda en llegar, arrojan a la mar los restos del almuerzo.

Todo ocurre de repente. Sin causa aparente el submarino se estremece hundiéndose violentamente su proa en el agua mientras se balancea suavemente a estribor. En pocos minutos el C-3 desaparece bajo las frías aguas dejando como única memoria de su presencia un penacho de denso humo blanco que se disipa pronto, una espesa mezcla de combustible y aceite que desaparece siguiendo la corriente y tres hombres que nadan asustados sin otro rumbo que el de salvar la vida. Se trata del capitán García Viñas y de los dos marineros que deberán la vida a la pereza de sus relevos. No lejos de ellos flotan los cadáveres del comandante y serviola. El resto, 35 hombres, desaparecen con el submarino, que 70 metros más abajo se habrá de convertir para ellos en un sudario de hierro.

El submarino clase C

Aquel submarino era el tercero de la serie C, que mejoraba la B en muchos aspectos, como velocidad en superficie, rapidez de inmersión y cota máxima, que alargaba hasta los 87 metros. Aunque, debido a que montaba la misma



Detalle de la vela del C-3.

batería que los *B* para un desplazamiento bastante mayor, resultaban inferiores en velocidad y maniobrabilidad en inmersión. Además empeoraba la estanqueidad, o al menos la rapidez en conseguirla, factor que probablemente tuvo mucho que ver en la rapidez de su pérdida.

En total fueron seis los submarinos que la Constructora Naval Española entregó a la Armada desde su planta de Cartagena entre 1928 y 1930, y que constituyeron genéricamente la clase *C*.

Al estallar la guerra, estos seis *C* constituían, junto a otros tantos *B*, el arma submarina española. Los cuatro primeros de la clase *B* tenían como base Mahón y eran pocos útiles para el combate, mientras que los dos últimos junto a los seis *C*, atracaban en Cartagena y constituían realmente la flotilla, una agrupación bien instruida y entrenada y que contaba además con mucha solera.

Las dotaciones submarinistas

Las dotaciones submarinistas no eran ajenas a los problemas del resto de la Armada en cuanto al malestar de los cuerpos auxiliares con respecto al Cuerpo General y a la aparición de grupos semiclandestinos en los empleos inferiores, organizados a partir del triunfo electoral del Frente Popular.

Sin embargo, al contrario que en los buques de superficie, en los submarinos no hubo violencia, limitándose las dotaciones a detener y destituir a los jefes de ideología más significada. Además, el hecho de que la flotilla saliera a la mar nada más conocerse la sublevación de las fuerzas de África propició que el personal submarinista tuviera escasa participación en las revueltas ocurridas en Cartagena a poco de desatarse el conflicto.

A las 10 de la mañana del 18 de julio de 1936, la Flotilla de Submarinos de Cartagena se hace a la mar después de recibir la orden directa del ministro de Marina; la tensión y desconfianza se dejan sentir entre las dotaciones. El capitán de fragata Guimerá, jefe de Flotilla, arbola su insignia en el *C-1*, al que acompañan



El marinero Lidón en el *C-3* durante las maniobras de mayo del 36 en Canarias.

el C-3, C-4 y C-6 y a los que se une el B-6, ya en la mar. Debido a la premura de tiempo y a la falta de oficiales, se producen varios embarcos y desembarcos entre unidades, y así, procedente del B-5 que se encuentra en obras, embarca en el C-3 el alférez de navío Arbona. El comandante del C-3, capitán de corbeta Javier Salas Pintó, queda en tierra, por lo que toma el mando el segundo, teniente de navío Rafael Viniegra Pérez-Roldán.

Al amanecer del día 20 de julio los cinco submarinos se encuentran desplegados frente a Melilla. La situación se hace insostenible, las dotaciones recelan de sus mandos y vigilan todos sus movimientos. Finalmente es la dotación del C-3 la primera que se subleva contra sus jefes y una comisión de auxiliares y cabos se presenta al comandante instándole a que explique su actitud ante los acontecimientos que, sin duda, se han de presentar. Poco después es detenido, junto con el segundo comandante, alférez de navío Luis Jáudenes Junco, mientras deliberan en la cámara de oficiales, y confinado bajo vigilancia en su camarote. Toma entonces el mando el alférez de navío Arbona, que cuenta con grandes simpatías entre la dotación.

Las noticias de lo sucedido en el C-3 corren como reguero de pólvora y pronto su ejemplo es imitado en otros submarinos. Mientras tanto, la Flotilla se ha dividido ya en dos grupos, en uno de los cuales navega el C-3 rumbo a Málaga en compañía del C-4 y C-1, bajo el mando ya sólo teórico del capitán de fragata Guimerá, que ofrece claras muestras de un insoportable estrés y que al poco será desembarcado.

De esta forma la fuerza submarina queda muy mermada operativamente, debido a la ausencia de los mandos superiores y a la falta de experiencia en el mando de sus nuevos responsables. Todo ello se hace patente cuando, pocos días después, su ausencia sorprende a los nacionales con motivo del paso del Estrecho de las fuerzas de África. Aunque la supremacía aérea de los nacionales es un hecho, la presencia en aquellas aguas de los submarinos habría dificultado seriamente la operación.

Desde aquí hasta su final el cuaderno de bitácora del C-3 ofrece muy pocas líneas. A mediados de agosto sufre una avería en aguas portuguesas cuando iba a encontrarse en San Vicente con el C-6 rumbo al Cantábrico. Una vez resuelta, inicia el tránsito al norte en compañía del C-4 y C-5 transportando armamento portátil. Su presencia en el norte fue meramente testimonial, limitándose a dejarse ver en los puertos republicanos de la cornisa cantábrica.

Mientras todo esto sucede, la situación en el Estrecho evoluciona con mucha rapidez. El *Canarias* hunde al *Almirante Ferrándiz* en su primera acción de combate y el *Cervera* obliga al *Gravina* a refugiarse en Casablanca. Mientras la flota republicana rompe el bloqueo en el norte, la nacional se apodera del Estrecho y las tropas de África pasan a la Península sin oposición, comenzando su avance hacia al norte. Aunque tardíamente, el gobierno de la República reacciona y los submarinos de campaña en el norte reciben órdenes

de dirigirse a las proximidades del Estrecho. El 2 de octubre el *C-3* arrumba de nuevo a Málaga, nueva base de la Flotilla, sin saber que se dirige hacia su hora más amarga.

La operación «Úrsula»

Un mes más tarde y mucho más al norte, la trágica suerte del *C-3* estaba a punto de definirse. El 2 de noviembre el Alto Estado Mayor de la Marina alemana aprueba una operación conjunta italo-alemana de alto riesgo político, presentada por el capitán de corbeta Karl Doenitz, entonces comandante de la Segunda Flotilla de Submarinos con base en Wilhelmshaven.

La operación, conocida con el nombre clave de «Úrsula» en homenaje a la hija de Doenitz, consiste en el envío a aguas españolas de dos submarinos en apoyo del levantamiento y con idea de adiestrarse en las tácticas submarinas en un escenario real. El objetivo se define con nitidez: «atacar los buques españoles de bandera republicana, fundamentalmente las principales unidades de superficie».

Las acciones deben conducirse en el más estricto de los secretos; por parte española, únicamente el capitán de navío Moreno es informado puntualmente por el capitán de corbeta Meyer-Döhner. Las dotaciones embarcan con instrucciones de mantener el secreto bajo pena de muerte y el 20 de noviembre el *U-33* y el *U-34* abandonan la base, dirigiéndose al Mediterráneo sin marcas, numeral ni bandera y bajo órdenes estrictas de abandonar inmediatamente la operación y regresar a su base si son identificados.

El 30 de noviembre ambos submarinos alcanzan sus posiciones. El *U-33*, al mando del teniente de navío Kurt Freiwald, patrulla desde el cabo de Palos hasta el de la Nao, y el *U-34*, mandado por el teniente de navío Harald Grosse, desde cabo de Palos hacia poniente.

Ese atardecer el *U-34* ataca a un destructor republicano que navega en aguas de Cartagena, el torpedo falla y



Almirante Karl Doenitz.

siguiendo su trayectoria explota en la costa. Nadie se preocupó de investigar tan extraña explosión y la reserva de la operación pudo mantenerse. La noche siguiente Grosse inicia un nuevo ataque que cancela ante la aparición de un destructor británico. Tres días después lanza contra el *Almirante Antequera*, sin alcanzarle. A los tres días vuelve a atacar a un destructor y vuelve a fallar.

Finalmente el día 11 recibe orden de diversión a Málaga. Los dos submarinos alemanes deben ser relevados por otros dos italianos, por lo que la noche del 11 al 12 queda prohibido el lanzamiento de torpedos submarino-submarino para evitar lo que hoy conoceríamos como un enganche *blue on blue*. Mientras tanto, el *U-34* enfila hacia el Estrecho dando por concluida su patrulla por el Mediterráneo. Las conclusiones son claras, aunque el adiestramiento ha sido bueno, los resultados no tanto, de 12 lanzamientos ninguno ha hecho blanco.

Antes de buscar una cota segura para el tránsito, decide asomarse por última vez al periscopio. Los ojos se le abren como platos, sin ningún género de duda es un submarino español de la clase C, forzosamente del bando republicano. Antes de bajar el periscopio divisa una serie de contactos de superficie alrededor del submarino; la mar está extraordinariamente tranquila, así que su estela puede ser vista desde buena distancia. Con la mayor rapidez arría el periscopio y efectúa la solución de tiro. Sabe que sólo puede hacer un disparo y que la regulación del torpedo debe ser extremadamente escrupulosa debido al escaso calado del objetivo. Cuando vuelve a izarlo observa que el ángulo de disparo resulta demasiado justo, pero la decisión ya está tomada. La orden de fuego retumba en todo el barco. Debe ganar profundidad y mar abierto; en cuanto se oiga la explosión todos los buques disponibles en el puerto de Málaga saldrán a buscarle como galgos. Mientras su dotación repite sus órdenes, Grosse calcula mentalmente la cuenta atrás hacia el impacto, atento escucha sin oír otro sonido que el de su agitada respiración. Tiene tiempo de repetir la cuenta atrás hasta tres veces antes de maldecir en voz baja la calidad de sus torpedos o quizá su propia puntería, hasta que un joven marinero llama su atención. «¡Comandante, oiga esto! —dice tendiéndole los cascos de escucha de los hidrófonos—. Aquel chirriar de hierros retorcidos no puede ser otra cosa que un barco hundiéndose. Y al fondo..., aquello son hélices y pistones ganando velocidad. ¡Inmersión y silencio!», grita por última vez renunciando a investigar el posible hundimiento. Aún restan muchas singladuras antes de llegar a casa y la discreción sigue siendo la premisa más importante.

El 21 de diciembre los dos submarinos alemanes alcanzaron sus esclusas sin incidentes. Su parte de campaña señalaba 12 ataques, cuatro de ellos con lanzamiento de torpedos, de los que tres no obtuvieron resultado positivo. Del último de estos ataques queda constancia escrita en forma del mensaje enviado por *Poseidón* (nombre clave del *U-34*) y que señala: «F.T. 1603 K: AQ 14:19 Hundido submarino *rojo* tipo C ante Málaga», reforzado por otro del día 13: «F.T. 0327 K: Se pudo comprobar pabellón tipo C, sin duda alguna antes de disparar. Después de la explosión el submarino desapareció sin dejar rastro».

Harald Grosse no vio el final de la guerra. Ascendido a capitán de corbeta, obtuvo el mando del *U-52* que fue hundido en el mar del Norte en 1940 por el destructor británico *Gurkha*. Tampoco el *U-34* alcanzó los tiempos de paz, ya que se hundió en Memel en el verano de 1943 al colisionar con su propio buque nodriza.

Los testigos

Instantes después del hundimiento, una embarcación a motor se dirige rápidamente al lugar de los hechos tratando de investigar lo sucedido y regresando al poco tiempo al puerto de Málaga. Trae consigo a un superviviente herido, se trata del marinero Isidoro de la Orden, que da en caliente una versión un tanto incoherente y no recuerda haber escuchado explosión alguna.

A los pocos días el capitán Agustín García Viñas ofrece una versión más razonable. Asegura que cuando se produjo el violento estremecimiento del submarino, además de los otros dos supervivientes, se encontraban en el exterior del submarino, y concretamente en el puente, además de él mismo, el comandante y el marinero Francisco Fuentes. Declara no haber escuchado ninguna explosión ni haber apreciado estela alguna. Tampoco advirtió ningún humo antes del hundimiento, que sí declara haberse producido de manera especialmente violenta y rápida.

En el momento del hundimiento, el guardacostas *Xauen* se encontraba a unas dos millas del submarino en dirección a Málaga. Su tripulación coincide en afirmar que observaron una llamarada muy rápida seguida de una fumarola blanca que ocultó al submarino mientras desaparecía rápidamente hundiéndose de proa. Ningún miembro de la dotación apreció explosión alguna.

En el mismo momento, y a unas 3.000 yardas del submarino, en la demora opuesta al *Xauen*, la tripulación de los pesqueros *Joven Antonio* y *Joven Amalia* se dedicaban a la pesca del boquerón. Su descripción coincide básicamente con la del guardacostas, si bien localizan la llamarada y la nube blanca muy cerca de la proa.

Una empleada de la central telefónica de la capital malagueña señala que estaba precisamente observando al submarino en el momento que pudo apreciar una llamarada, seguida de una gran nube blanca semejante a una columna de agua, detrás de la cual desapareció el buque en pocos segundos.

Existen más versiones de testigos que se dicen presenciales pero resultan poco coherentes, y algunas contradictorias en sí mismas. Téngase en cuenta que a la hora en que se produce el hundimiento el malecón de la ciudad malagueña es zona muy transitada y que el éste se produjo a unas cuatro millas de la farola, por lo que debió existir una cantidad importante de testigos cuya declaración, si se tomó, se perdió con el paso del tiempo.

Las versiones oficiales

Por parte republicana existió un parte oficial que se dio el mismo día del hundimiento, 12 de diciembre, y que decía textualmente:

«A las ocho de la noche.- 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 tienen noticias 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.»

Con posterioridad se aclararon algunos puntos oscuros. Distintas comunicaciones entre el jefe de la base de Málaga y el de la Flota apuntaban como la causa del hundimiento a una explosión interna en la sección de proa del buque. Así, el 22 de diciembre el jefe de la Flotilla de Submarinos, teniente de navío Verdiá, comunica al jefe de la Flota los resultados de la investigación:

«El submarino C-3 salió a la mar las 5 horas del día 12 de los corrientes adjuntándose copia de la orden de operaciones. El submarino hizo inmersión a las 5,55 horas hasta las 7,50 horas en que navegó en superficie con un motor diesel a 260 revoluciones, el barco navegó continuamente desde esa hora hasta la hora del accidente, 14,35 de la tarde, unas veces a rumbo y otras en zig-zag esperando avistar al *Canarias* y a unas 5 millas de Málaga. A esta hora aproximadamente el barco se hundió de proa sin poder asegurar fuese a causa de una explosión por ser contradictorias las opiniones a este respecto. No se observó desde el exterior del buque columna de agua de suficiente altura que haga suponer el choque del submarino con una mina o el impacto de un torpedo, únicamente hay conformidad en que desde el exterior se apreció columna de humo que según unos testigos era blanca y según otros negra. Al hundirse el submarino quedaron flotando cinco náufragos, dos de los cuales se ahogaron. Los tres supervivientes están conformes en afirmar que en la superficie apareció una gran mancha de nafta, trozos de corcho pintado de blanco y pescado muerto lo cual hace suponer que hubo explosión aunque no de importancia tal que pudieran ser notados sus efectos desde el exterior. Considero debe descartarse por completo la idea de que el buque ha sido torpedeado por las razones siguientes: 1) No se observó columna de agua de 60 u 80 metros de altura como la que produce un torpedo. 2) No se puede demostrar que la explosión fuera grande porque entonces todos los testigos de dentro y fuera del barco la hubieran claramente percibido. 3) Ninguno de los que iban en el puente vieron

estela ni periscopio. 4) Ninguno de los pescadores de las proximidades la vieron tampoco. 5) Sobre la cabeza de los náufragos no cayeron restos de explosión.

No pudo ser mina porque aparte de las razones 1, 2 y 5 los rastreos que en días sucesivos se hicieron no acusaron la presencia de ninguna mina.

Concretamente el barco al irse a pique rápidamente e inclinado de proa tuvo que ser a causa de una entrada de agua muy rápida hacia esta parte del buque y esta entrada de agua no puede haber sido producida nada más que por la apertura de una gran vía de agua en el casco resistente del buque, siempre producida por una explosión de origen interno.

Esta explosión ha tenido que ser un tubo de lanzar o bien en la batería de proa. La explosión en un tubo de lanzar no puede haber sido el torpedo pues estaríamos en la misma situación que al considerar la explosión al choque de un torpedo, ha debido ser la cámara de aire del torpedo la que ha hecho explosión o bien algún artefacto de relativa pequeña potencia para que sus efectos no sean visibles desde el exterior y colocado por una mano criminal.

No es probable explosión de batería como causa original de la catástrofe, pues la batería no se estaba cargando y no estaba cargada a tope además explosiones de baterías ocurridas en nuestros submarinos han demostrado que el casco resistente no sufre sino únicamente el cajón donde va encerrada aquella. Hay que creer que hubo explosión posterior al perderse el buque como lo demuestran los trozos de corcho que flotaron inmediatamente y que indudablemente provienen de este material que forra el techo de las cámaras de ambas baterías. A continuación se acompañan la declaraciones de los tres supervivientes, del patrón del pesquero *Joven Antonio* y del comandante del guardacostas *Xauen*, testigos presenciales de la catástrofe.

Lo que tengo el honor de informar a V. E. en cumplimiento de mi deber».

Una comunicación entre estos dos jefes advierte: «Guardé sobre todo esto la mayor discreción pues para efectos internacionales quizá convenga no rectificar la primera versión del hecho y nada más».

Parece pues que el mando republicano pensaba que no había existido torpedeamiento, aunque no modificó la versión original, ni siquiera en el número de desaparecidos, que fue de 37 y no de 47.

Por parte nacional siempre se mantuvo la versión de la explosión de las baterías como causa del hundimiento. Posteriormente se llevaron a cabo varios intentos de reflotar el submarino. Se difundió una versión oficiosa según la cual uno de ellos tuvo éxito y el submarino prestó servicio bajo pabellón nacional con el nombre de *General Sanjurjo*, versión sin sentido, ya que el *Sanjurjo* fue comprado a los italianos y sus características eran totalmente distintas a las del *C-3*. A pesar de ello fue dado de alta en la Lista Oficial de Buques de la Armada, en la que permaneció hasta su baja en 1947.

El hallazgo

Sesenta años después, Antonio Checa, un abogado malagueño aficionado a la mar, se encuentra disfrutando de un día de pesca en el llamado Bajo del Submarino, unas cinco millas a Levante del puerto, cuando observa cómo emergen a superficie gotas de gasoil y aceite. Después de comprobar el estado de su lancha se dirige a puerto y relata a los pescadores locales lo sucedido; éstos le cuentan algo de un submarino hundido en la guerra frente a Málaga.

En días posteriores vuelve a la misma situación y el fenómeno se repite, el posible pecio llega a convertirse en una obsesión para él. Durante dos años desarrolla una febril actividad en busca de pruebas que demuestren que su pecio es del C-3. Escribe al Museo Naval, investiga en internet, interroga a los pescadores y navegantes locales y, finalmente, se pone en contacto con el único superviviente, en 1996, del C-3, Arsenio Lidón.

Los archivos de la Marina alemana están abiertos al público desde 1995 y allí encuentra la información sobre la operación «Úrsula». Ya sabe con certeza la causa del hundimiento. Está convencido de que el submarino está allí, pero falta una identificación, así que contrata una empresa local y realizan algunas inmersiones con un vehículo submarino no tripulado (ROV). Las imágenes obtenidas son de restos de una superestructura, que podría ser la vela, y de lo que parece ser la cubierta del submarino, incluso de los tubos de proa. Todo ello le acaba de convencer, pero falta una identificación positiva y, sobre todo, el espadarazo definitivo, la confirmación oficial de la Armada.

La identificación

Después de elevar una instancia al ministro de Defensa, consigue poner en marcha la maquinaria oficial. El pasado mes de octubre el Estado Mayor de la Armada envía al *Mar Rojo*, apoyado por buzos de la Unidad de Buceo del Estrecho, a investigar el pecio.

Se inicia la campaña con el SBL (Sonar de Barrido Lateral) y los resultados no pueden ser mejores, a la primera pasada se obtiene un contacto claro, inconfundible, de la silueta de un submarino. Después de sumergir el ROV, y al no obtener imágenes definitivas, el comandante decide realizar una inmersión para intentar una definitiva identificación visual.

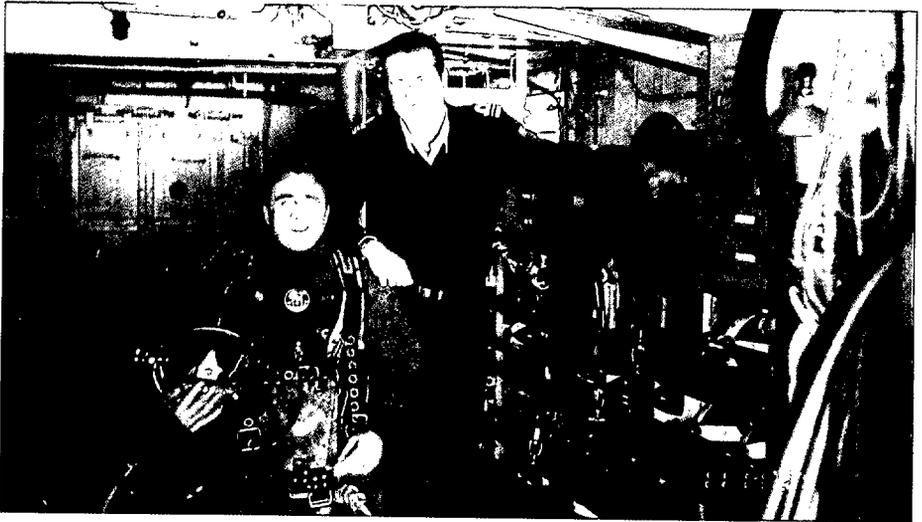
A la mañana siguiente todo está listo, la emoción se palpa en el ambiente, los buzos hacen inmersión; a 58 metros de profundidad el buzo uno se detiene estremecido por lo que está viendo: abajo, en el fondo, yace tumbado sobre el costado de estribor un submarino tipo C. No hay duda, la silueta es inconfundible, el escalón de popa de la vela, las antenas y, posteriormente, ya en el fondo, el periscopio. El submarino está partido en dos a la altura del primer

tercio de su eslora. El pecio está rodeado de redes y de diversas artes de pesca, por lo que, una vez identificado, los buzos dejan el fondo ante el peligro que ello supone.

Conclusión

El reconocimiento e identificación de los restos del *C-3* a cinco millas de Málaga es un hecho, así como la implicación del *U-34* en su pérdida. De las investigaciones realizadas, declaraciones de testigos y demás información disponible cabe extraer la siguiente conclusión:

El *C-3* recibió el impacto del torpedo disparado por el submarino alemán, el torpedo no estalló pero sus características de calibre, longitud y peso lanzadas a 40 nudos resultaron suficientes para abrir una brecha capaz de partir el submarino. El impacto se produjo muy posiblemente en el compartimento de baterías, lo que pudo provocar su explosión o algún tipo de reacción química,



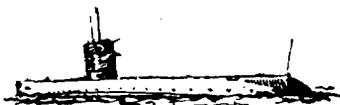
Capitanes de corbeta Luis Mollá Ayuso y José A. Portoles Sanjuan a bordo del *Mar Rojo*.

causa probable del penacho de humo blanco observado por varios testigos. Si así ocurrió, el torpedo debe descansar en las proximidades de los restos del submarino; en cualquier caso, el estudio del casco conduciría a las causas reales. Lamentablemente se trata de una zona de baja visibilidad y fuertes corrientes submarinas, en la que hace algunos años se perdiera una pareja de buceadores del *Poseidón*, que trabajaban en la localización de otro pecio.

In memoriam

El pasado 18 de noviembre y durante el desarrollo de las maniobras ALFEX-02, los buques participantes abandonaron por unas horas los ejercicios, dirigiéndose a rendir homenaje a los marinos desaparecidos en el hundimiento del C-3. A la orden del almirante, las unidades cerraron formación sobre el portaaviones *Príncipe de Asturias* y con las dotaciones formadas en cubierta se dirigieron a la situación donde hace 62 años desapareció el submarino español. Allí, tras una breve exposición de la efemérides por la red de órdenes generales, se rezó la oración tradicional en la Armada seguida de un responso. Finalizó el acto con el lanzamiento de una corona de flores.

Si el 12 de diciembre de 1936 significó para aquellos hombres el día de la tragedia, bien puede decirse que el 18 de noviembre de este año significó, para todos, el de la concordia.



BIBLIOGRAFÍA

- RODRÍGUEZ MARTÍN-GRANIZO, Gonzalo, GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *Submarinos Republicanos en la Guerra Civil Española*. Ediciones Pontente.
AGUILERA Y ELÍAS: *Buques de guerra españoles 1885-1971*. Editorial San Martín.
CEREZO, Ricardo: *Armada Española siglo XX*. Ediciones Poniente.
BAÑÓN VERDÚ, Jorge: *La pérdida del «C-3»*. Internet.
BAÑÓN VERDÚ, Jorge: *La intervención alemana*. Internet.

Luis MOLLÁ AYUSO



José A. PORTOLÉS SANJUÁN

