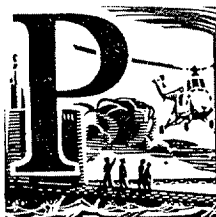


HISTORIAS DE LA MAR

EL SUBMARINO C-4, CINCUENTA AÑOS EN EL RECUERDO

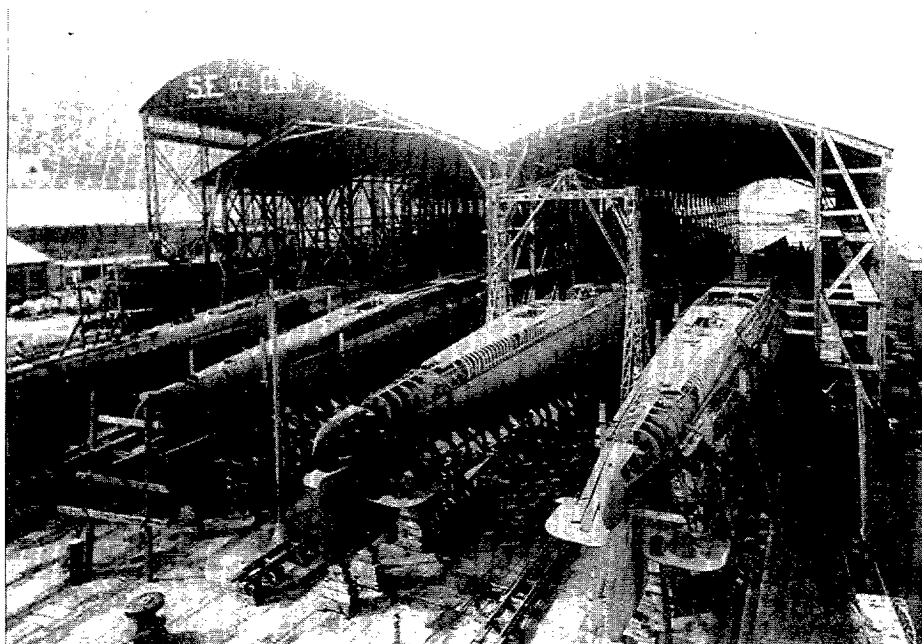
*Sobre la tumba del marino
no florecen las rosas...,
sí los corales.*

Generalidades



OR Ley de 22 de febrero de 1922 se autorizaba la construcción de una serie de submarinos, cuyo proyecto se encargó a la Sociedad Española de Construcción Naval. Dicho encargo recayó en la factoría de Cartagena, por varias razones, pero fundamentalmente dos: habían sido los pioneros en la reciente construcción de este tipo de buques (serie «B»), y además era en Cartagena donde estaba establecida la Estación de Submarinos.

Esta serie de submarinos («sumergibles» en la terminología de la época), denominada «C», consistió en seis unidades numeradas del 1 al 6. Eran del tipo *Holland*, serie 105 F, que básicamente consistía en mejorar los «B» en diseño y características, aunque con el tiempo adolecerían de algo fundamental: el número de elementos de batería era idéntico a los de la serie «B», a pesar de la diferencia en el desplazamiento. De toda la serie, sólo el primero ostentó nom-



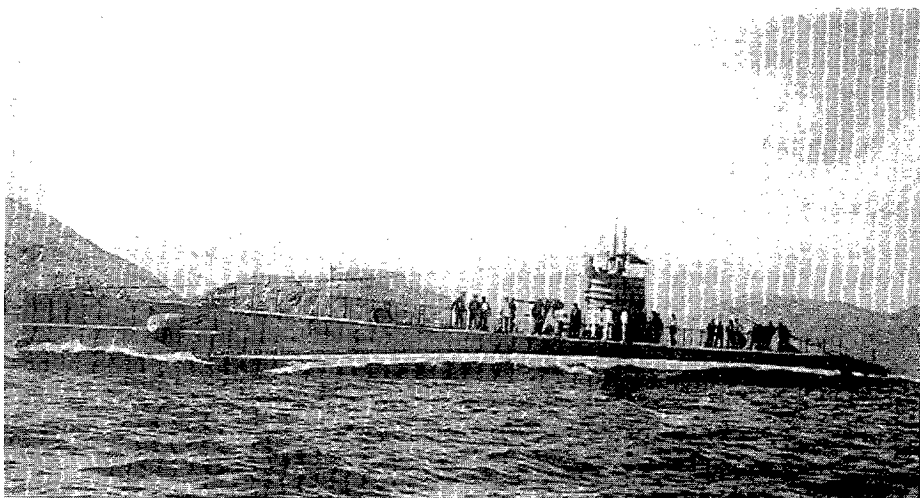
Gradas de la S. E. de C. N. de Cartagena en plena producción, a mediados de 1928; de izquierda a derecha, aparecen el destructor *Almirante Ferrándiz* y los sumergibles C-3, C-4, C-5 y C-6.

bre propio (*Isaac Peral*), siendo los otros cinco conocidos por el escudo alfanumérico de identificación que lucían en la torreta.

Las seis unidades, gemelas en su aspecto externo aunque con alguna variación interna, tuvieron una suerte muy dispar, pues sólo dos alcanzaron el fin de su vida activa, siendo desguazados (*C-1* y *C-2*), mientras los *C-3*, *C-5* y *C-6* se perdieron por acción de guerra durante la contienda civil 1936-39. Completaba la serie el *C-4*, que se habría de hacer tristemente célebre al perderse por abordaje en el curso de unas maniobras navales.

Como características principales, la serie «C» tenía las siguientes:

Eslora, 75,30 m; manga, 6,33 m; puntal: 5,74 m; desplazamiento en superficie, 925 ton; desplazamiento en inmersión, 1.144 tons; velocidad máx. en superficie, 16,5 nudos; velocidad máx. en inmersión, 8,5 nudos; autonomía máx. en superficie, 10.000 millas a 10 nudos; autonomía máx. en inmersión, 120 millas; cota máx. (pruebas de mar), 90 m; cota normal de utilización, 50 m; dotación, 40 hombres; armamento, un cañón de 76 mm antiaéreo, seis tubos lanzatorpedos de 533 mm (cuatro a proa y dos a popa); propulsión, dos motores diesel de 1.000 HP cada uno, dos motores eléctricos de 375 JP cada uno; hélices, dos de tres palas; combustible, 42 ton. de gasóleo.



El submarino *C-1*, primero de la serie, en las pruebas de mar previas a su entrega a la Armada, en aguas de Cartagena, llevando a bordo personal de la S. E. de C. N. Corría la primavera de 1928.

Carecían de dirección de lanzamiento de torpedos. El cañón de proa, único que montaban, era en toda la serie de 76 mm, excepto en los *C-3* y *C-4*, que era un cañón «Bonifaz» de 75 mm, de mejores características que los anteriores. Como «teléfono de comunicación submarina» montaban los *C-1* y *C-2* osciladores «Fessenden», con un alcance máximo de dos millas, y los *C-4* y *C-5* espadillas «Electroacoustic», con un alcance de ocho millas. La corredera era del tipo «Forbes», idéntica para toda la serie.

Las fechas de construcción fueron las siguientes:

Submarino	Quilla	Botadura	Alta
<i>C-1</i>	19-07-1923	31-03-1927	18-07-1928
<i>C-2</i>	15-09-1923	04-05-1928	19-07-1928
<i>C-3</i>	09-02-1924	20-02-1929	04-05-1929
<i>C-4</i>	09-02-1924	06-07-1929	21-09-1929
<i>C-5</i>	30-09-1924	26-12-1929	16-04-1930
<i>C-6</i>	29-01-1925	26-12-1929	27-09-1930

Desde la entrada en servicio hasta julio de 1936

Tan sólo dos meses después de ser puesto a flote, fue entregado a la Armada, y al poco (octubre 1929) ya realizaría sus primeras maniobras nava-

les, que habrían de ser las más importantes efectuadas hasta la fecha. De la importancia de los ejercicios da idea el hecho de que estuvieron directamente dirigidos por el ministro de Marina, cargo que desempeñaba el que años antes había sido el fundador del Arma Submarina, don Mateo García de los Reyes, que arboló su insignia en la motonave *Infanta Cristina*, propiedad de la compañía «Trasmediterránea».

Participaron un total de 58 unidades, distribuidas en dos bandos:

Bando Negro (al mando del vicealmirante Morales): acorazados, *Jaime I* y *Alfonso XIII*; destructor, *Cadarso*; torpederos, *T-2, 5, 6, 11, 13, 14, 20* y *21*; submarinos, *Isaac Peral, A-1, A-2, A-3, C-1, C-2, C-3* y *C-4*; transportes, *Almirante Lobo* y *España n.º 5*; remolcadores, *Cíclope, Galicia, Gaditano* y *Antelo*; cañoneros, *Bonifaz* y *Canalejas*; guardacostas, *Alcázar, Tetuán* y *Uad Lucus*; barcasas, *K-10, 13, 14, 24* y *25*; aeronáutica naval, 26 unidades de la base de Los Alcázares.

Bando Blanco (al mando del contraalmirante Suanzes): cruceros, *Príncipe Alfonso, Almirante Cervera, Méndez Núñez* y *Blas de Lezo*; destructores, *Sánchez Barcáiztegui, Almirante Ferrándiz, José Luis Díez, Alsedo, Velasco* y *Lazaga*; submarinos, *B-1, 2, 3, 4, 5* y *6*; buque de salvamento, *Kanguro*; porta-hidros, *Dédalo*; torpederos, *T-4, 7, 9* y *22*.

Fue ésta la mayor fuerza naval congregada jamás por nuestra Armada para unas maniobras de conjunto, y el resultado final de los ejercicios vino a demostrar un muy satisfactorio estado de eficacia de las unidades participantes, a pesar de lo obsoleto de algunas de ellas.

Al término de las maniobras, realizadas en el mar balear, acudieron todas las unidades que habían tomado parte en las inmediaciones del puerto de Valencia, donde a una milla de distancia se encontraba fondeado el *Infanta Cristina*, que arbolaba el Estandarte Real, por llevar a bordo a S. M. el Rey Don Alfonso XIII, a quien acompañaba todo su gobierno en pleno.

Es de resaltar, como quedó reflejado en las conclusiones de la «Memoria», que fue en estos ejercicios donde por primera vez en la historia naval militar española se utilizó la táctica de ataque «submarino contra submarino», en los que la naciente serie «C» ya demostró una gran superioridad sobre los «B» y, por supuesto, sobre los «A».

A la finalización de las maniobras, y debido a la «eficacia general de la Flotilla en todos los ejercicios», fue felicitado el capitán de fragata don Antonio Alonso Riverón, a la sazón jefe de la División de Submarinos.

Las segundas maniobras de conjunto en que participó fueron al año siguiente, 1930, pero esta vez con un cambio de escenario, pues si bien las primeras se habían desarrollado en el Mediterráneo, éstas se planearon para el Cantábrico, siendo la primera vez que el *C-4* subía hasta esas latitudes.

Básicamente, consistieron en que una división enemiga («Bando negro»), formada por tres cruceros rápidos de la clase *Príncipe Alfonso* y tres conduc-

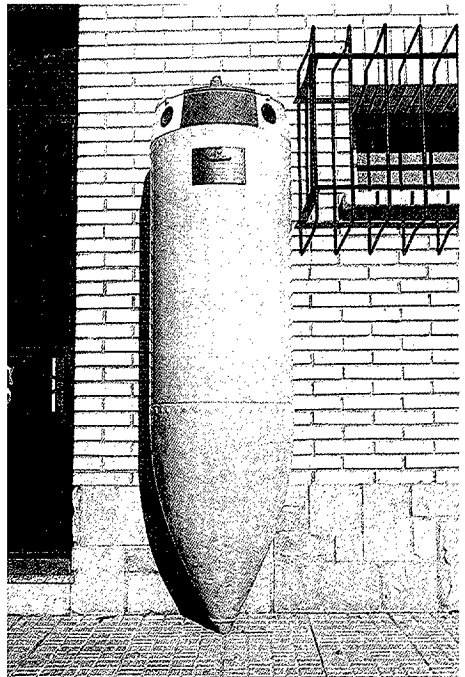
tores de flotilla del tipo *Sánchez Barcáiztegui*, debía intentar un ataque contra los puertos comerciales de Bilbao, Santander y Gijón. Dichas fuerzas, partirían de una base imaginaria situada en alta mar, a la que deberían regresar una vez llevado a cabo el intento.

El bando oponente, «Blanco», estaba constituido por tres cruceros ligeros (dos del tipo *Blas de Lezo*, más el *Reina Victoria*), tres destructores de la clase *Alsedo*, diez submarinos (5 «B» y 5 «C»), y el portahidro *Dédalo* con aviación naval embarcada se habría de oponer al bombardeo de aquellos puertos comerciales, «impidiéndolo por completo o dificultándolo», y, en todo caso, habrían de cortar la retirada de la flota enemiga a su imaginaria base.

Si a la finalización de las maniobras de 1929 se habían obtenido importantes conclusiones, no lo habrían de ser menos las sacadas de éstas de 1930, pues aunque el número de unidades participantes fue sensiblemente inferior, el «teatro de operaciones» difería mucho del anterior, ya que las duras condiciones meteorológicas con que los recibió el Cantábrico en nada se parecieron a las benignas del Mediterráneo.

Así pues, a finales del año 1930 nos encontramos con el período de máximo esplendor de la recién nacida «Arma Submarina», a tan sólo trece años desde su creación, pues se contaba con cuatro unidades de la clase «A», seis de la «B» y otras tantas de la «C», más el buque de salvamento de submarinos *Kanguro*, de procedencia holandesa. Un total, pues, de 17 unidades, lo que constituía una fuerza de submarinos muy bien equipada y apoyada por unas instalaciones en tierra de primera calidad, lo que hacía un conjunto nada despreciable en comparación con las potencias navales europeas de la época.

Como colofón a lo expuesto, 1930 finalizaba con las exitosas pruebas del «ascensor submarino», que su inventor, capitán de corbeta don Arturo Génova Torruella, probaba a bordo del *C-3*, y que posteriormente se instalaría en el resto de submarinos de la serie «C» (con carácter portátil), e incluso de la «D», más tardía, de forma ya fija.



Una de las dos «Boyas Génova» instalada a bordo de los sumergibles tipos «C» y «D», que se salvaron del soplete; ésta es la que preside el edificio de simuladores de la Escuela de Submarinos «Almirante García de los Reyes».

De todas aquellas unipersonales «boyas Génova» sólo se conservan dos unidades. Una se encuentra en el Museo Naval de Cartagena, y la otra preside la entrada de la puerta principal del edificio de simuladores de la Escuela de Submarinos.

Los dieciséis sumergibles, por aquella época se repartieron en tres flotillas: la de Cartagena era la más numerosa, ya que contaba con diez unidades (los cuatro «A», otros tantos «C» y dos «B»). A la de Ferrol quedaron asignados cuatro «B» y a la de Mahón los dos «C» restantes. El *Kanguro* quedaría en Cartagena, por ser aquí donde mayor número de unidades quedaron establecidas.

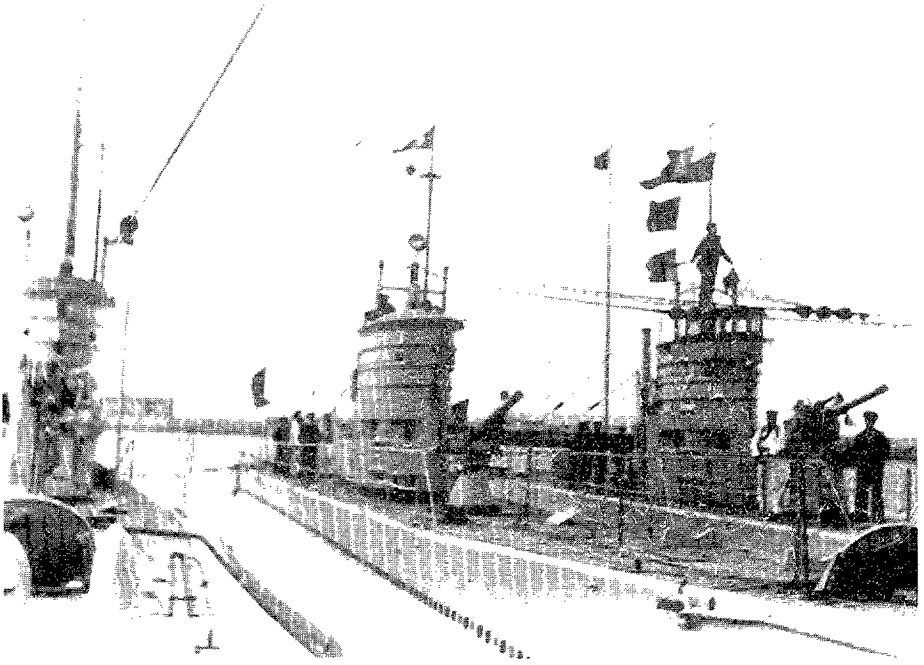
El submarino *C-4* ya no volvió a participar en ninguna maniobra de conjunto, hasta cuatro años después, en junio de 1934, en que se volvieron a desarrollar en el Mediterráneo, en la zona comprendida entre los puertos de Valencia y Barcelona. En esta ocasión ya participaron, junto al *B-5* y *B-6*, la clase «C» al completo, con su media docena de unidades.

Para estas maniobras se observaron unas reglas de combate muy parecidas a las de 1930, que eran muy desfavorables para los submarinos.

Los dos bandos (que en esta ocasión pasaron de ser los clásicos «Blanco» y «Negro» a ser los «Rojo» y «Azul») estaban integrados por las siguientes unidades: acorazado *Jaime I*, crucero *República*, cuatro destructores, portahidros



Placa que en época contemporánea se colocó sobre la boya y que recuerda a su ilustre inventor y su procedencia.



De izquierda a derecha los submarinos C-4, C-3 y C-2 atracados. Sobre la vela del C-2 se aprecia a un marinero haciendo prácticas de banderas de mano. La escotilla que se ve abierta en la cubierta de los C-4 y C-3 corresponde a la «boya Génova».

Dédalo con una docena de hidros, buque de salvamento *Kanguro*, dos remolcadores y ocho submarinos, los B-5, B-6, y la serie «C» al completo, por lo que respecta al bando «Azul».

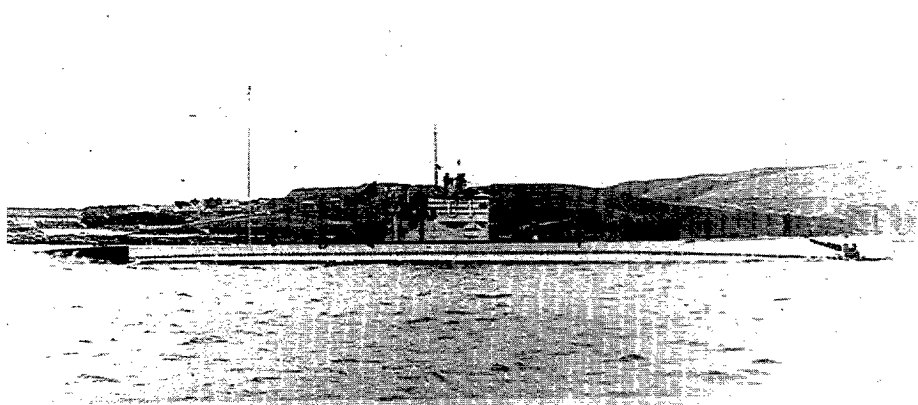
Por su parte los «Rojos» eran tres cruceros tipo *Libertad* y cuatro destructores, cuya misión era efectuar un bombardeo de costa sobre los Altos Hornos de Sagunto y las instalaciones portuarias de Tarragona y Barcelona, retirándose después hacia las costas de Cerdeña.

La defensa de Sagunto fue encomendada a los submarinos B-5 y B-6 que, al mando del teniente de navío don Remigio Verdía, establecieron una barrera móvil de quince millas de longitud a siete millas del puerto, para efectuar ataque en inmersión a los cruceros durante el bombardeo de éstos.

Por su parte los «C» se dividieron en dos grupos de tres unidades cada uno. El primero, denominado «Grupo de exploración y ataque», estaba constituido por los C-1, C-3 y C-6 que, al mando del capitán de corbeta Guitián, formaron una barrera triangular de veinte millas de lado, con centro situado a quince millas al oeste de la supuesta base enemiga de Cerdeña (cabo Caccia). Su misión era la de informar de los movimientos del bando rojo, atacándolo si era posible.

Una vez efectuado el ataque, la barrera se establecería en otra situación (325, isla Dragonera, 35 millas), para volver a atacar al enemigo durante su retirada. El segundo grupo de «exploración y ataque» estaba constituido por los tres «C» restantes: el C-2, C-4 y C-5. Al mando del capitán de fragata García Ramírez, formaron otra barrera similar, pero a 130 millas al 285 de la supuesta base enemiga, con la misión de ir al encuentro del grueso y atacarlo, tras obtener información de los movimientos del mismo recibidos del primer grupo de submarinos. Posteriormente, estos tres submarinos se establecieron en patrulla 50 millas al 090 Barcelona, para tratar de cortar la retirada del enemigo.

Los tres «C» apostados al oeste de la base enemiga no avistaron la fuerza «Roja», por lo que el otro grupo tampoco pudo obtener contacto y, en consecuencia, los dos grupos pasaron a formar las barreras previstas para cortar la

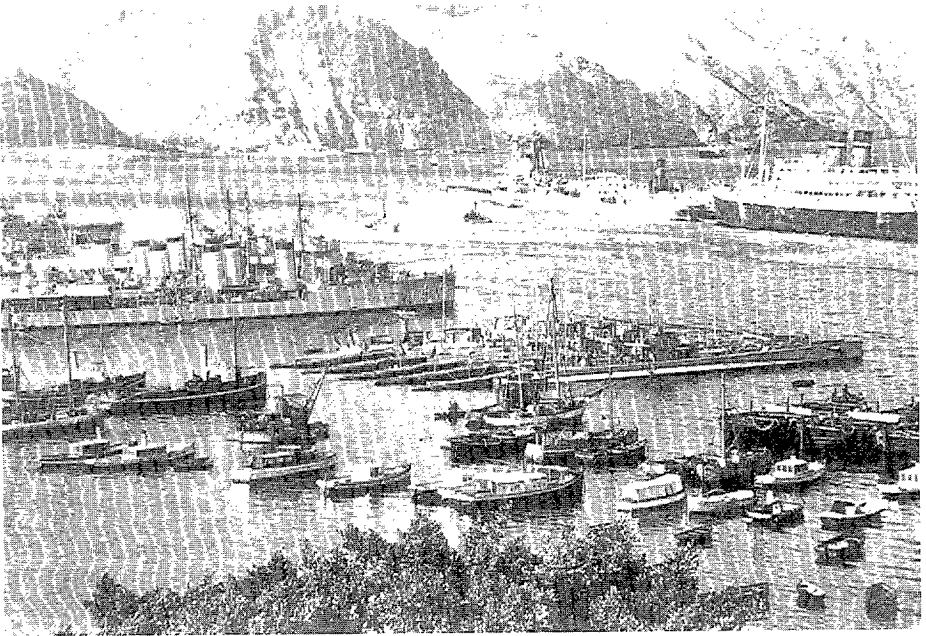


El C-4 enfilando la bocana del puerto inglés de Plymouth.

retirada enemiga. En estas circunstancias, sólo el C-1 atacó con éxito a los cruceros, mientras los dos «B» fueron puestos fuera de combate por el *Churruca*.

En el parte de campaña que rindió al término la Jefatura de la Flotilla se destacó como muy conveniente el considerar para el futuro la utilización de «estaciones terrestres para comunicar en ondas muy largas con los submarinos en inmersión, así como la instalación en estas unidades de aparatos escucha-ruidos eficientes para mejorar su actuación».

Las salidas a la mar del C-4 en los cinco años siguientes, que fueron los que precedieron al estallido de la guerra civil, quedaron limitadas a ejercicios de adiestramiento propio y seguridad en inmersión, sin prácticamente nada digno de reseñar, a excepción del viaje que hizo en el verano de 1935, en compañía de sus cinco hermanos de serie, por diferentes puertos españoles, franceses y británicos, en los continentes europeo y africano.



El bando «Azul» al completo a su llegada al puerto de Santa Cruz de Tenerife, para el comienzo de las maniobras. En el «paquete» de submarinos, se aprecia al C-4, el cuarto por la derecha.

Entre las distintas escalas del viaje tuvo especial significación la del puerto inglés de Plymouth, que vio cómo entraban los seis sumergibles en línea de fila y por orden correlativo de numerales, hecho que no pasó inadvertido para el siempre entendido público británico.

Las siguientes maniobras importantes tuvieron lugar tan sólo tres meses antes del alzamiento, en abril de 1936, que habrían de realizarse en aguas canarias.

El día 7 de abril se recibió la orden de alistar los seis sumergibles «C». En esas fechas, el C-5 estaba preparándose para entrar en dique, al objeto de cambiar uno de los motores eléctricos principales, y equilibrar las líneas de ejes, así que el jefe de Flotilla, capitán de fragata Guimerá, solicitó autorización para reemplazarlo por el B-5 o B-6. Finalmente se adoptó la decisión de que el sustituto sería el B-6, y que el B-5 se incorporaría más tarde, en aguas de Tenerife.

El 29 de abril salieron de Cartagena el C-1, C-2, que arbolaba la insignia del jefe de Flotilla, C-3, C-4, C-6, B-6 y remolcador *Cíclope*. Todos ellos entraron en Ceuta en la tarde del día 30, de donde salieron el 3 de mayo, recalando en San Cruz de Tenerife, en la mañana del día 7, para reunirse al resto de los buques de superficie participantes.

El día 11 se hicieron a la mar, y las maniobras consistieron en suponer que un bando «rojo», procedente de una base imaginaria e integrado por tres cru-

ceros ligeros tipo *Cervantes* y cuatro destructores (conductores de flotilla en la terminología de la época), del tipo *Churruca*, tendrían por misión bombardear los puertos de Santa Cruz de Tenerife y San Sebastián de la Gomera.

Las fuerzas oponentes (bando «Azul») estaban compuestas por el acorazado *Jaime I*, el crucero *Méndez Núñez*, la 1.ª Flotilla de Destructores, compuesta por cuatro unidades, y los seis submarinos. Su misión, descubrir al enemigo y oponerse a sus acciones.

Las zonas de patrulla asignadas a los submarinos fueron en las proximidades de las islas de la Gomera y La Palma, para proteger los accesos al puerto de San Sebastián de la Gomera, en unión del *Jaime* y el *Méndez*.

La Flotilla de Submarinos, reforzada más tarde con el *B-5*, abandonaría Canarias el día 18 de mayo y, tras escala en Ceuta, como lo hiciera en el viaje de ida, atracó el 24 en Cartagena. Fue el último crucero de la Flotilla antes del inicio de la contienda civil.

Guerra civil

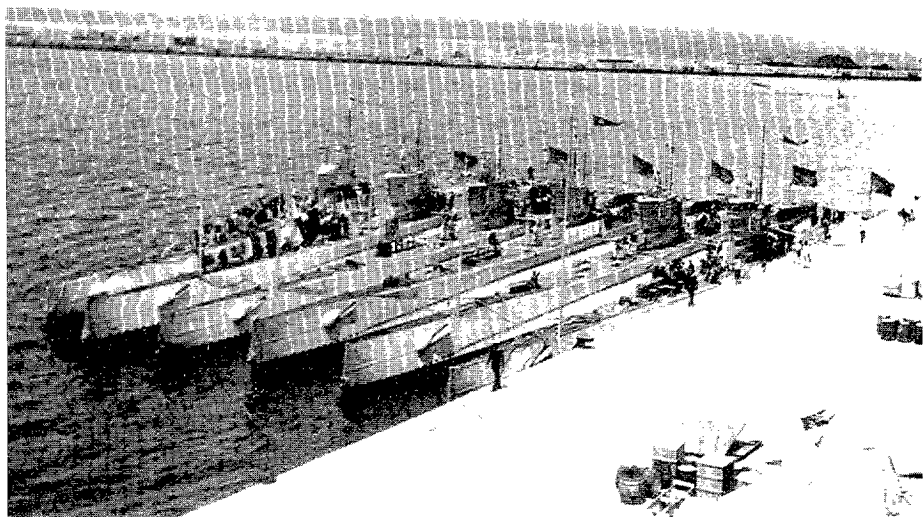
En la noche del 17 al 18 de julio de 1936 el gobierno de la República transmite a las Fuerzas Navales las primeras y urgentes órdenes para intentar neutralizar el levantamiento de las guarniciones del Marruecos español. En esos momentos todavía se desconocía el alcance real de la sublevación y la repercusión que estaba teniendo en la península, en Baleares y Canarias.

En esa fecha, el *C-4* estaba al mando del capitán de corbeta don Ramón Aubarede Leal. Su segundo comandante era el teniente de navío don Roberto Bahamonde Guitián, que sería fusilado dos meses después, el 20 de septiembre, junto al cementerio de San Rafael, en Málaga. Como oficial de operaciones llevaba al alférez de navío don Mariano Lobo Andrade.

En la madrugada del 18 de julio la Flotilla de Cartagena recibe órdenes del ministro de Marina para que se disponga a salir a la mar urgentemente con el «cargo de guerra» de torpedos de combate, con la misión concreta de patrullar la zona comprendida entre el cabo de Gata y el estrecho de Gibraltar, con objeto de impedir la llegada a la península de transportes de tropas procedentes del norte de África.

En cumplimiento a esta orden, a 10 horas del 18 de julio salen de Cartagena los submarinos *C-1*, *C-3*, *C-4* y *C-6*, a los que se une en la mar el *B-6*. Los cinco submarinos iban al mando del jefe de Flotilla, capitán de fragata don Francisco Guimerá y Bosch, que arbolaba insignia en el *C-1*. Una vez en la mar reciben órdenes de comunicar directamente al ministro la situación por cuadrículas cada cuatro horas y, posteriormente, en la madrugada del 19, se recibe la orden de que la situación se dará cada dos.

El primer mensaje concreto sobre la contienda recién comenzada llega a las 0925 horas del día 19: se refiere al vapor *Monte Toro*, propiedad de la com-

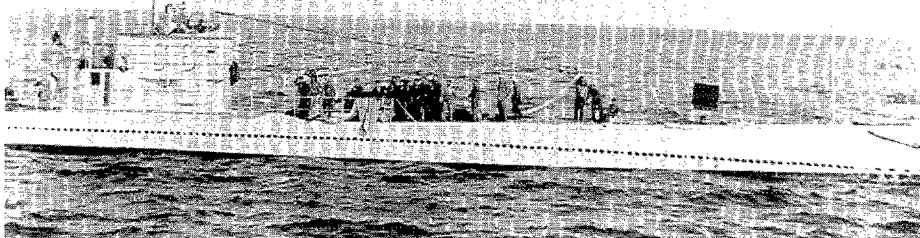


El submarino *C-4*, junto a otros cuatro «C» y un «B» en el puerto de Málaga. La guerra civil acababa de estallar.

pañía «Trasmediterránea», sobre el que se sospechaba que estaba adicto a la causa «nacional», y que podría llevar un contingente de tropas y pertrechos. Las órdenes eran muy claras: detenerlo, y si oponía resistencia, debería ser hundido. Localizado el buque, tras ser registrado se comprobó que no llevaba el cargamento esperado. Fue confiscado y desviado a Málaga, donde haría de buque-prisión.

El día 21 de julio, a primeras horas de la mañana, se encontraba el *C-4* navegando en superficie a la altura de Málaga. En un momento dado, aprovechando que el comandante se hallaba en el puente con el alférez de navío Lobo, y que el segundo descansaba en su camarote, sube a la torreta el cabo electricista Arregui, quien los encañonó y los obligó a bajar al interior, donde quedaron encerrados en sus camarotes. El cabecilla era el auxiliar de radio Rafael Sánchez Mata, quien ordenó a los vigilantes armados que no dudaran en disparar apenas se movieran. La sublevación estaba consumada.

Ese mismo día 21, el teniente de navío don Vicente Ramírez Togores, jefe de Órdenes de la Flotilla, en nombre del jefe de la misma, que había sido informado de los hechos, nombra nuevo comandante del *C-4*. El cargo recae en el segundo del *C-1*, teniente de navío Lasheras, que transborda en la mar y a quien el comité del *C-4* entrega el mando. El *C-4* se dirige entonces a Málaga, que-



Submarino C-6, compañero de aventuras y desventuras del C-4, tanto en el Mediterráneo como en el Cantábrico.

dando abarloado junto al C-3 y C-6, mientras el comandante y oficiales son trasladados al recién confiscado vapor *Monte Toro* en calidad de presos.

Su primera acción de guerra tiene lugar en la noche del 26 al 27 de julio, en que efectúa 37 disparos de cañón y lanza un torpedo contra dos buques que cruzaban el estrecho de Gibraltar, sin lograr hacer blanco.

El día 1 de agosto el C-4 sale de Málaga para Cartagena al objeto de hacer pequeñas reparaciones. Antes de salir hace entrega al C-3 de toda la munición antiaérea y cargo de torpedos, así como distintos repuestos de la giroscópica.

Una vez reparado, el día 22 de agosto sale de nuevo a la mar, esta vez en compañía del C-5, entrando ambos en Málaga al día siguiente. Allí se reúnen con el C-3, y el día 25 salen los tres para el frente norte, donde más tarde se les uniría el C-6. Su misión era intentar localizar y hundir al acorazado *España* y crucero *Almirante Cervera*, que operaban por aquella aguas. Asimismo, y para aprovechar el tránsito, se les embarcó abundante armamento portátil y munición con destino a las tropas que operaban en Bilbao.

Durante su estancia en aguas del Cantábrico no tuvo ningún avistamiento importante, limitándose a hacer acto de presencia en distintos puertos.

El día 2 de octubre, en Bilbao, sede de las Fuerzas Navales del Norte, se recibe un mensaje «muy urgente» que ordena salir para el Estrecho a tres de los cuatro submarinos, por lo que salen los C-3, C-4, y C-6, al mando del comandante de este último, capitán de corbeta don Remigio Verdía. El día 8 entran en Málaga el C-3 y C-4, continuando el C-6 hasta Cartagena.

Hasta final de año, el C-4 opera solamente en aguas del mar de Alborán, teniendo como puerto base Málaga.

Al comenzar 1937 al *C-4* se le asigna una nueva zona de operaciones, y una nueva base. La zona es el levante español, y el puerto desde el que opera, Valencia. Entre febrero y marzo regresa a Cartagena para efectuar distintas obras, que incluyen varada. El 30 de marzo, finalizadas las mismas, sale a la mar con el *C-1*, con orden de atacar a los barcos que cruzan el Mediterráneo con tropas italianas que vienen en apoyo de las fuerzas nacionales, pero el temor a los aviones que convoyaban a los buques de superficie les hacía apartarse demasiado de las derrotas de navegación, por lo que los avistamientos de buques enemigos fueron muy escasos.

El 7 de abril el jefe del Estado Mayor Central apremia al jefe de la Flota para que mande al Cantábrico todos los submarinos disponibles, como consecuencia de la crítica situación del frente norte, y el hecho de haber perdido ya dos unidades en aquellas aguas, el *C-5* y el *B-6*. A las 1430 horas se recibe un mensaje que ordena la salida «sin dilación» del *C-1* y *C-4*, que parten a las 2400 horas del 12, aunque a la altura del estrecho de Gibraltar ambos regresan a Cartagena, por tener el *C-1* una pérdida de gasóleo en los diesel. El *C-4* decidió regresar también, navegando en conserva para auxiliar al *C-1* en caso preciso. Al llegar a Cartagena se abrió un expediente para esclarecer lo ocurrido, quedando «archivado» el caso gracias a la intervención del comandante de Ingenieros Navales don Carlos Lago.

El 25 de abril el Estado Mayor Central insiste de nuevo en el envío de submarinos al Cantábrico, saliendo el día 28 el *C-6*, seguido unos días después por el *C-4*, que llega a Bilbao el 9 de mayo. Cada semana hacen salidas a la mar de dos o tres días y, al caer Bilbao en manos de las tropas nacionales, toman como base los puertos de Santander y Gijón.

Por aquellas fechas el crucero nacional *Almirante Cervera* se había convertido en una verdadera obsesión para los mandos navales de la República, y desde el Estado Mayor de la Marina, establecido en Valencia, se insta al jefe de las Fuerzas Navales del Cantábrico para que emplee todos los recursos a su alcance contra el crucero, a fin de poder ser hundido antes de que el bloqueo termine de ceñirse sobre toda la cornisa cantábrica.

El día 21 de junio el *C-4* avista al *Cervera*, que se percata de la presencia enemiga. El crucero efectúa un ataque con cargas de profundidad, lo que obliga al submarino a efectuar la evasión, eludiendo responder al ataque.

Al regreso a puerto el submarino transmitió un mensaje con el informe de daños, que textualmente decía así:

«Punto 1.—La camisa del cilindro n.º 5 del motor de estribor tiene un poro en su parte alta. Imposible cegar sin desmontar la cabeza. Origina entrada de agua salada en el tanque de retorno. Inutilizado el aceite de refrigeración de los dos motores.

Punto 2.—Si al desmontar la cabeza se puede desplazar el cilindro hasta que aparezca el poro, el tiempo probable de la reparación será de seis días. En caso contrario, habría que sacar el pistón y el cilindro, siendo entonces el tiempo probable de reparación de diez días.

Punto 3.—El totalizador de la corredera Forbes no funciona. Se está recorriendo la instalación, no pudiendo precisar todavía el tiempo necesario para su arreglo.»

El 25 de julio, cortada la comunicación con Asturias, el general republicano Gámir, los vocales de la Junta de Santander, parte del Estado Mayor y algunos políticos abandonan Santander a bordo del *C-4*, ante la inminente toma de la ciudad por parte de las tropas nacionales, hecho que habría de producirse horas después. El submarino, con toda la comitiva, sale a la mar a 0130 horas, amparado en la oscuridad de la noche, con destino a Gijón, donde atraca el mismo día a 2345 horas. Allí se reúne con el *C-2* y *C-6*, que se habían replegado y tomado como base el puerto de El Musel.

El 28 de agosto este puerto es sometido a un duro bombardeo aéreo por parte de la aviación nacional, a resultas del cual el *C-4*, que es sorprendido atracado, recibe varios impactos en la superestructura. Realizada una reparación de fortuna por parte de la propia dotación, el comandante se hace a la mar y comunica al ministro de Defensa, mediante un mensaje, la necesidad de dirigirse a un puerto francés para entrar en dique de inmediato, única manera de salvar al buque para la causa de la República.

El mensaje estaba redactado en los siguientes términos:

«En bombardeo Musel, metralla averió casco cinco sitios. Reparó provisionalmente. Es imprescindible dique. Navego sin pérdida de tiempo en demanda costa francesa. Solicito autorización. Propongo Burdeos. Dada situación zona, única manera de salvar barco para la República.»

Ante el asombro del Estado Mayor Central de la Marina, por un lado, y del jefe de las Fuerzas Navales del Cantábrico por otro, que se interrogan mutuamente acerca de dónde ha partido la orden de hacer salir al mar al *C-4*, el buque entra en el puerto francés de Le Verdon, el día 29 de agosto.

Conseguido el permiso del gobierno francés, se traslada a Burdeos el capitán de corbeta don Pedro Prado, para tomar el mando del *C-4* (y del *C-2* que se encuentra en Brest, internado desde la caída de Gijón en manos de los nacionales), tratando de acelerar los trámites para la pronta incorporación de ambos al servicio activo, y evitar que pudiesen quedar internados, dada la neutralidad del país vecino.

A pesar de las gestiones para tratar de su pronta vuelta a la actividad, el *C-4* permanece durante siete meses y medio en obras, pues no estará listo hasta mediados de abril de 1938. De este modo, al parecer bajo mando de oficiales soviéticos que habían llegado a España para servir a la República ante el cada vez más escaso número de oficiales aptos para mando de submarinos, el 14 de abril abandona Burdeos, llegando a Cartagena el 23.

Una vez en Cartagena, entra en fase de alistamiento. Después de alguna salida a la mar en pruebas, sale de nuevo plenamente operativo el 19 de junio,

para incorporarse a su nuevo apostadero, que esta vez es Barcelona, donde llega dos días más tarde, después de efectuar el tránsito en superficie (nocturno) e inmersión (diurno).

Del 2 al 6 de julio efectúa una patrulla de guerra, durante la cual el comandante soviético que lo mandaba emitió una queja en el sentido de que no pudo torpedear a un buque «nacional», por el excesivo tiempo que tardó la dotación en preparar un tubo lanzatorpedos...

El día 15 de julio se traslada a Mahón, principalmente para levantar la moral a los allí residentes, ya que Menorca era la única isla que aún quedaba leal a la República. El 21 regresa a Barcelona, y vuelve a salir el 26 para escoltar a un mercante hasta su puerto de destino. Posteriormente, localiza a un mercante nacional, pero en el momento cumbre sucede un infortunio: el cable de izado del periscopio se parte, y el ataque queda abortado.

En el mes de agosto de 1938 el *C-4* sería protagonista del primer «correo submarino» de la historia naval española. Dada la situación provocada por la guerra, se encontraban muy limitadas las comunicaciones; por ese motivo, el gobierno de la República decidió establecer un correo submarino entre puertos adictos aún al régimen. Los elegidos fueron Mahón y Barcelona, puertos que quedaron comunicados al darse cumplimiento a una Orden Ministerial que había sido fechada en Barcelona el día 11 de mayo de 1938.

La orden rezaba así:

«Las situaciones especiales creadas por la guerra actual han determinado en algunos casos dificultades extraordinarias de comunicación con poblaciones fieles al Gobierno de la República. Ante ellas, el Estado se ha visto obligado a habilitar medios también extraordinarios para el transporte de la correspondencia, por lo que es lógica la creación de signos especiales de franqueo que compensen, siquiera en mínima cuantía, los gastos que ocasiona el mantenimiento del servicio.

En virtud de estas consideraciones, y en uso de las facultades concedidas en el artículo 39 de la vigente “Ley del Timbre del Estado”, este Ministerio se ha servido disponer:

1.º Se autoriza una emisión extraordinaria de sellos de correos, valederos únicamente para el franqueo de la correspondencia que se remite por vía submarina.

No obstante, la correspondencia así franqueada podrá ser transportada en avión, en caso de cualquier interrupción del servicio submarino.

2.º La tarifa especial de este franqueo será la siguiente:

Libros, impresos y periódicos: dos pesetas cada 140 gramos, salvo los emitidos por particulares que se franquearán con cuatro pesetas.

Cartas: una peseta por cada 25 gramos o fracción.

Derecho de certificado: 15 pesetas.

3.º El valor facial de los sellos correspondiente a esta emisión será de una, dos, cuatro, seis, diez y quince pesetas.

4.º Las cifras de tirada de esta emisión serán las siguientes:

- 20.000 sellos de una pesetas.
- 15.000 sellos de dos pesetas.
- 12.000 sellos de cuatro pesetas.
- 10.000 sellos de diez pesetas.
- 8.000 sellos de quince pesetas.

Se emitirán además 12.500 bloques conmemorativos del “primer correo submarino”.



Proyecto de emisión de sellos para el «Correo Submarino» presentado por la casa Rieusset de Barcelona, basado en los legendarios sumergibles de Isaac Peral y el *Íctineo* de Monturiol.

Para los sellos de 1 y 15 pesetas, un submarino de la clase «D», cuya primera unidad aún estaba en construcción en las gradas de la S. E. C. N. de Cartagena, y que no fue botada hasta 1947.

Para los sellos de 2 y 6 pesetas se eligió la silueta del *Narciso Monturiol* (A-1), y, finalmente, para los sellos de 4 y 10 pesetas, se eligió la imagen del B-2.

Curiosamente, la serie «C», que era la más moderna en servicio y uno de cuyos miembros fue el único protagonista, no quedó reflejada en ninguno de los seis valores.

5.º La Dirección General del Timbre y Monopolios adoptará las medidas pertinentes en todo lo que se relacione con la emisión autorizada, procediendo a la inutilización de las planchas, dibujos, etc., que se utilicen para la confección de estos efectos, como así mismo a la destrucción de cualquier error que se produjera en la emisión.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos oportunos.

Dado en Barcelona, a 11 de Mayo de 1938.

(Firmado, Adolfo Sisto, Ilmo. Sr. Director General del Timbre y Monopolios).»

Los motivos finalmente elegidos, tras una serie de proyectos, fueron los siguientes:

Para los sellos de 1 y 15 pesetas,

un submarino de la clase «D», cuya primera unidad aún estaba en construcción en las gradas de la S. E. C. N. de Cartagena, y que no fue botada hasta 1947.

Para los sellos de 2 y 6 pesetas se eligió la silueta del *Narciso Monturiol* (A-1), y, finalmente, para los sellos de 4 y 10 pesetas, se eligió la imagen del B-2.

Curiosamente, la serie «C», que era la más moderna en servicio y uno de cuyos miembros fue el único protagonista, no quedó reflejada en ninguno de los seis valores.



Bloque de sellos emitidos para el «Correo Submarino».

Los sellos, impresos en huecograbado sobre papel blanco, fueron realizados por los talleres Oliva de Vilanova y la Geltrú.

En el viaje se transportaron dos sacas y unos 300 certificados, que fueron custodiados por el funcionario de Correos don Tomás Orós Gimeno. Como invitado de excepción iba un corresponsal del «Saturday Evening Post», Mr. Werner. El submarino zarpó del puerto de la Ciudad Condal casi de incógnito a las 2000 horas del día 12 de agosto, siendo recibido a su llegada a Mahón por el comandante militar de la plaza, que hizo entrega al funcionario de los documentos acreditativos del viaje, que hoy día se conservan en el Museo Postal de Madrid.

Para el viaje inverso, el submarino zarpó de la Estación Naval de Mahón a las 2200 horas del día 17 de agosto, aunque los matasellos llevaban fecha de 11 de agosto para la ida y 13 para la vuelta.

Finalizada la experiencia del «Correo Submarino», el C-4 continuó con sus patrullas de guerra. El mismo día que llegó a Barcelona, una vez desembarcadas las sacas, continuó viaje hasta Cartagena, donde llegó el día 20, saliendo de nuevo el 23, y en compañía del C-2 efectuó hasta finales de mes la vigilancia de las aguas próximas sin resultado positivo. El mes de septiembre continuó con la protección de la zona de Palos, hasta que el día 12 entra en dique seco para recorrido de la obra viva, hasta Navidad.

El día 23 de diciembre, una vez reparado, sale de nuevo a la mar para efectuar pruebas de mar, en superficie e inmersión. Durante ésta el submarino varó, lo que originó una serie de escritos que hacían referencia a la incompetencia del comandante ruso que lo mandaba, a pesar de que no sufrió daños de importancia. Es de recordar que el C-4, al igual que ocurrió con otros submarinos, estuvo bajo mando soviético durante parte de la contienda civil,

concretamente desde abril de 1937 hasta diciembre de 1938, por tres comandantes distintos. La varada puso fin a esta serie de mandos, pues a raíz de las quejas remitidas con carácter «urgentísimo» al ministro de Defensa por el segundo comandante y el comisario político, que daban cuenta del malestar de la dotación por la poca confianza que les inspiraba la escasez de conocimientos técnicos del «camarada comandante», se tomó la decisión de reintegrar el mando a un oficial español. Así pues, con fecha 27 de diciembre el Ministerio de Defensa envió un telegrama al jefe de la Flota en los siguientes términos: «Nombre provisionalmente Comandante del C-4 a Sebastián Gallo».

La asignación del mando en la persona de este oficial se debió a que el resto de oficiales submarinistas ocupaban en ese momento otros cargos de más responsabilidad.

En su primera salida, de nuevo con mando español, sufre la rotura del eje de la bomba de aceite, que le obliga a regresar a puerto, saliendo de nuevo a pruebas el 9 de enero, esta vez sin novedad. El día 10, con un nuevo mando (teniente de navío Eugenio Calderón), efectúa una patrulla de vigilancia entre cabo Tortosa y Barcelona, regresando a Cartagena el día 14. A partir de este día su actividad se reduce prácticamente a cero, con sólo un par de salidas de muy corta duración (apenas de unas horas) durante el mes de febrero en las inmediaciones de Cartagena, hasta el día 5 de marzo, fecha en que Cartagena se halla inmersa en los sangrientos acontecimientos que sucedieron al golpe de estado contra Negrín.

A primeras horas de la mañana del citado 5 de marzo, los buques surtos en la dársena de Cartagena sufren un intenso bombardeo aéreo de la aviación nacional. Los dos únicos submarinos que se encontraban operativos, C-2 y C-4, no sufrieron daños. Después del bombardeo, con la ciudad controlada por los sublevados, la flota es conminada por el general Barrionuevo a abandonar el puerto, en un plazo de tan sólo 15 minutos, bajo la amenaza de ser hundidas por las baterías de costa las unidades que hiciesen caso omiso de la advertencia. En consecuencia, la flota recibe la orden de hacerse a la mar, en principio con rumbo a Argel. El C-4 sale a 1200 horas. Ya en mar abierto, los buques reciben un mensaje de las autoridades francesas negando la entrada en Argel, y dándoles la posibilidad de dirigirse a Túnez, al puerto de Bizerta. Ante este ofrecimiento, la flota se dirige allí, donde arriban el 7 de marzo.

Al día siguiente se solicita el asilo político, quedando internado el submarino, bajo la custodia de cinco tripulantes españoles, junto con otras unidades de superficie. El resto de la dotación es conducida a un campo de concentración en la localidad de Meheri Zabbens. El comandante, teniente de navío don Eugenio Calderón Martínez, fue el único que solicitó ser repatriado a España.

Todo el mes de marzo transcurre en negociaciones con el gobierno francés, para tratar de la devolución a España de los buques internados en Bizerta, de tal modo que el día 25 concluyen las gestiones y se cursan órdenes al personal

que debe formar las dotaciones de los buques para hacer el viaje de regreso a España. El día 31 de marzo de 1939 llega a Bizerta, a bordo de los transportes *Mallorca* y *Marqués de Comillas*, el personal que deberá hacerse cargo de los buques internados. De la comandancia del *C-4* se hizo cargo el teniente de navío don Juan García.

El día 2 de abril, tan sólo 24 horas después de darse oficialmente por concluida la contienda civil, los buques «ex republicanos», entre los que se encontraba como único submarino internado el *C-4* (el otro superviviente de la guerra fue el *C-2*, que decidió al salir de Cartagena poner rumbo a Palma), se hacen a la mar en demanda del puerto de Cádiz, donde llegan a últimas horas del día 5.

El capítulo más sangriento de la historia contemporánea de España acaba de concluir.

Período 1939-1946

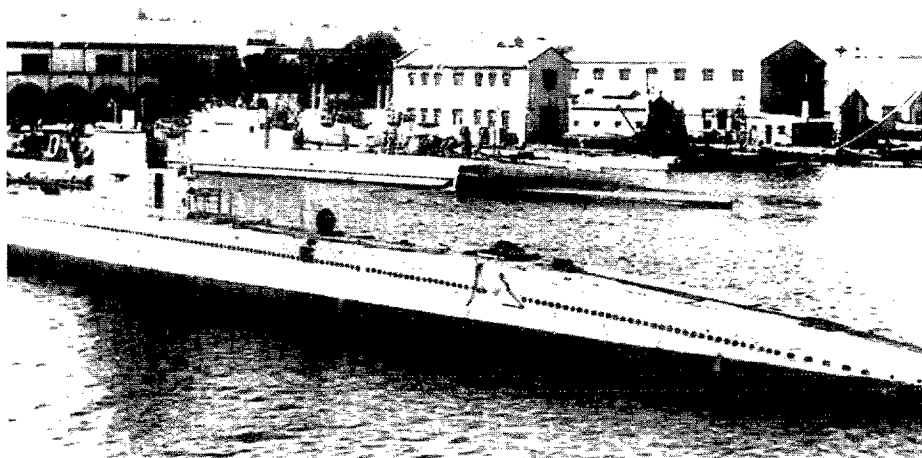
Por Orden de 6 de mayo de 1939 el *C-4* pasa a segunda situación, con fecha retroactiva desde el 1 de abril. Dado que su estado general era relativamente bueno, por Orden de 12 de mayo se le pasa a tercera situación, causando alta en la Armada.

Su primer comandante en esta nueva época fue el capitán de corbeta don Joaquín Cervera Cervera, que tomó posesión el día 3 de octubre de 1939.

Hasta ese momento el *C-4* había estado, entre las fechas que se indican, al mando de los siguientes comandantes:

- Capitán de corbeta don Manuel Pasquín de Flórez (21-9-1929/4-9-1931).
- Capitán de corbeta don José Luis de Ribera Egea (4-9-1931/15-9-1932).
- Capitán de corbeta don Fernando Bustillo Delgado (15-9-1932/18-9-1934).
- Capitán de corbeta don Ramón de Aubarede Leal (18-9-1934/18-7-1936).
- Teniente de navío don Jesús Lasheras Mercadal (21-7-1936/29-8-1937).
- Capitán de corbeta don Pedro Prado (submarino reparando en Burdeos).
- Mandos soviéticos (14-4-1938/27-12-1938).
- Alférez de navío don Sebastián Gallo Martínez (27-12-1938/10-1-1939).
- Teniente de navío don Eugenio Calderón Martínez (10-1-1939/7-3-1939).

Al finalizar la contienda civil, la actividad de la Armada, en general, y de los submarinos, en particular, quedó reducida al mínimo, toda vez que la asignación de fondos para maniobras de los buques era muy escasa. A esto hay que añadir el hecho de que al estar en pleno desarrollo la segunda guerra mundial, aunque España era país «no beligerante», no era muy aconsejable andar paseándose por la mar, así que los días transcurrían mayormente atracados en las bases efectuando mantenimientos de rutina y tan sólo alguna vez al mes se salía

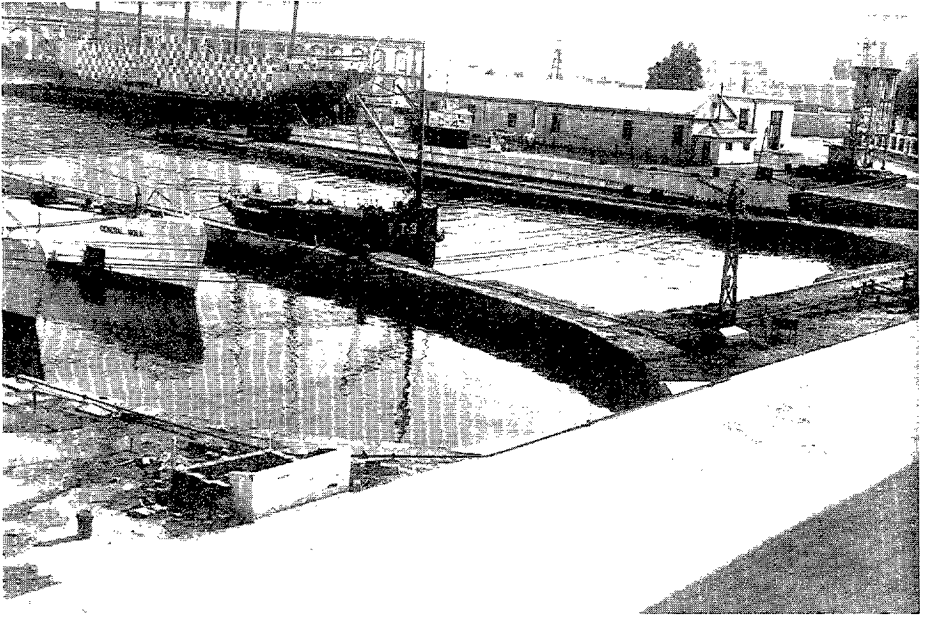


La base de submarinos recobró la calma una vez que callaron las armas. Aquí se pueden ver, en 1940, la flotilla al completo. De izquierda a derecha, en primer término, el *C-4*. A continuación el *C-2* y la pareja *Mola* y *Sanjurjo*.

a la mar de forma aislada, más que nada para que las dotaciones no perdieran el contacto con el manejo del buque, y en cualquier caso el adiestramiento se procuraba hacer en aguas del «mar territorial» español. Estas salidas solían ser en el día, y se volvía a puerto por lo general antes del ocaso, haciendo noche tan sólo de tarde en tarde.

Así pues, el *C-4*, al igual que los demás submarinos «ex republicanos», pasó por una época de relativa tranquilidad, pues en las pocas maniobras de conjunto para las que se programaba la presencia del algún submarino los protagonistas solían ser la magnífica pareja de ex italianos *Archimede* y *Toricelli*, que aquí habían trocado sus nombres por los de *General Mola* y *General Sanjurjo*, respectivamente. Estos dos submarinos habían hecho la guerra civil con el bando «nacional» y eran para su época unos barcos nuevos y muy buenos, si se comparaban con los *C-2* y *C-4*, bastante más baqueteados.

El capitán de corbeta Cervera lo mandó hasta el día 3 de julio de 1941, en que fue relevado por el capitán de corbeta don Manuel Cervera Cabello. Éste, al igual que su predecesor, hizo muy pocos días de mar. La contienda mundial estaba en su punto culminante.

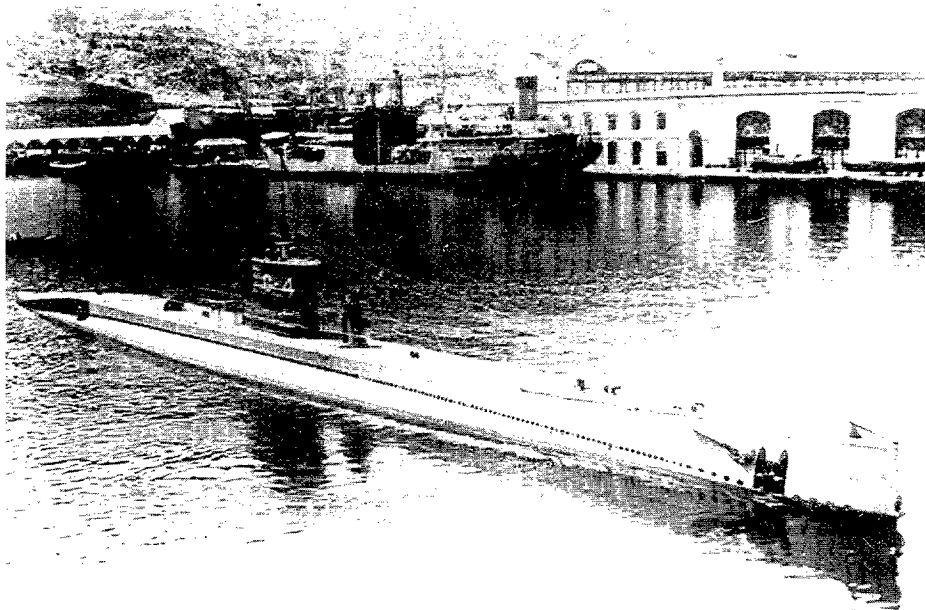


En esta instantánea se aprecian en primer término los cortarredes proeles del *General Sanjurjo* y del *General Mola* y, en la fosa de poniente, el *C-4*, pintados todos ellos de blanco. Era el 16 de agosto de 1945, y la dotación de este último disfrutaba del que habría de ser su postrer permiso veraniego.

Fue en esta época cuando los buques de superficie llevaban pintados en sus amuras (y a partir de cierto tonelaje también en sus aletas) tres grandes franjas con los colores de la recuperada bandera nacional, para que bien de lejos se identificaran como españoles y, por tanto, pertenecientes a un país «no beligerante».

Los submarinos trocaron el entonces clásico color gris claro de su casco por el blanco, y la torreta se convirtió toda ella en una gran enseña al ser decorada con las tres franjas de los dos colores de la bandera.

El 28 de julio de 1942 un nuevo comandante se hace cargo del buque, en relevo del capitán de corbeta Cervera Cabello. El cargo recae en el de su mismo empleo y cuerpo, don Manuel Castañeda Barca, que habría de ser a la postre el comandante más duradero de todos cuantos tuvo el submarino en sus casi 17 años de vida activa, pues ostentó el mando durante casi cuatro años, hasta el 20 de abril de 1946, en que lo entregó al que dos meses después se hundiría con el buque para siempre junto con los cuarenta y tres miembros restantes de la dotación en aguas de Baleares, el capitán de corbeta don Francisco Reina Carvajal.



El C-4 en unas de sus, quizá, últimas fotografías: la segunda guerra mundial ya había finalizado y éste había recuperado su color gris habitual. Al fondo, atracado en los muelles de la S. E. de C. N., el *Plutón*, que aún ostenta los signos externos de españolidad sobre su aleta de babor.

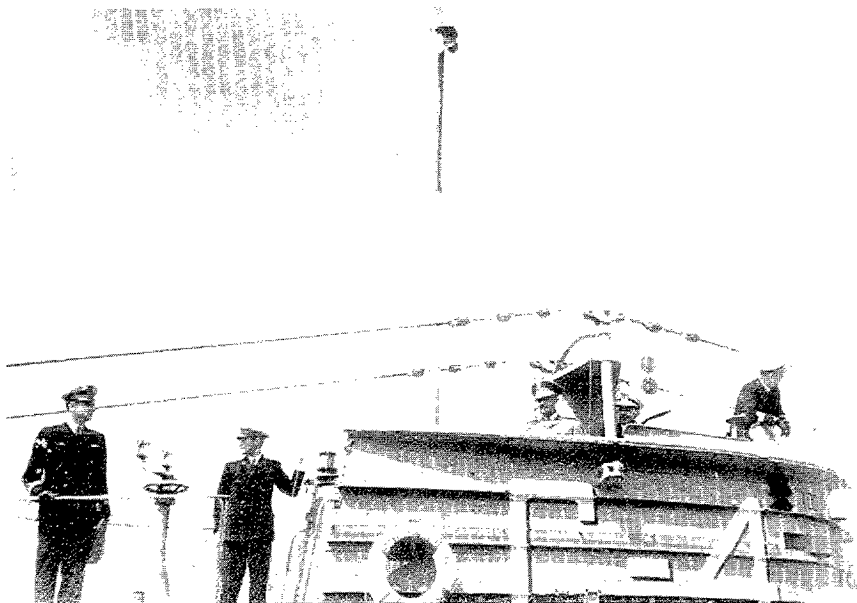
La pérdida del C-4

La flotilla de submarinos, compuesta por el C-2, que arbolaba la insignia de su jefe, capitán de navío don Rafael Fernández de Bobadilla, el C-4 y el *General Sanjurjo*, zarpó del puerto de la Estación Naval de Sóller a las 0830 horas del día 27 de junio de 1946.

Una vez fuera de puerto, los tres submarinos hicieron inmersión en las proximidades de la bocana para efectuar trimado. A continuación, unos minutos después, hicieron superficie y se dirigieron a una velocidad de nueve nudos, en demanda de un punto situado a 15 millas al 000 del faro de cabo Gros. Al llegar allí se desplegaron en formación, quedando terminado el despliegue a las 1129, resultando un triángulo equilátero de 10 millas de lado.

Las situaciones verdaderas de las tres unidades eran las siguientes: C-2, 018 faro de Cap Gros, 18 millas; C-4, 354 faro de Cap Gros, 9 millas; *General Sanjurjo*, 347 faro de Cap Gros, 19 millas.

A la hora citada, 1129, los tres submarinos adoptaron rumbo 070, velocidad siete nudos. Según preveía la orden de operaciones, la velocidad sería constante para todo el ejercicio, y los rumbos serían: de 1130 a 1200, el 070.



El día 30 de abril de 1946, el jefe del Estado visitó Cartagena con motivo de un homenaje que se hizo a las víctimas del *Castillo de Olite*, hundido frente a la isla de Escombreras. El Caudillo presenció los actos a bordo del *C-4*, submarino en el que salió a la mar, aunque no llegó a sumergirse. De izquierda a derecha, se aprecian al segundo comandante, teniente de navío, Enrique Rolandí; brigada contra maestre, Alejo Aldegunde; jefe del Estado, general Francisco Franco; ministro de Marina, almirante Regalado Rodríguez, y comandante del buque, capitán de corbeta Reina Carvajal.

De 1200 a 1300, el 250. De 1300 a 1400, de nuevo el 070, etc. Así sucesivamente se adoptarían sólo esos dos rumbos que se cambiarían cada período de 60 minutos.

Al avistarse los penachos de humo de los destructores, y al encontrarse en posición favorable, cada submarino debía de hacer inmersión para efectuar el ataque. El primero en detectar su presencia, a 1143, fue el *C-2* (era el submarino más al norte de los tres, y los destructores precisamente procedían de la parte norte de la isla, de la zona de Alcudia). Unos minutos después, una vez cerciorado, alertó de ellos a los otros dos. Eran las 1157, cuando en la forma previamente convenida, se transmitió el mensaje: «Tres destructores al 100, con rumbo aprox. 250».

Acto seguido (1159), el *C-2* hizo inmersión. Los destructores *Alcalá Galiano* (que arbolaba la insignia), *Churruca* y *Lepanto* venían en línea de fila con rumbo 224 y 14 nudos de velocidad. El *C-2* fue el primero en atacar: lo hizo con los tubos de popa, sobre la banda de estribor del *Galiano*, y a una distancia de 1.300 metros. A continuación, 13 horas 11 minutos, el *C-2* hizo

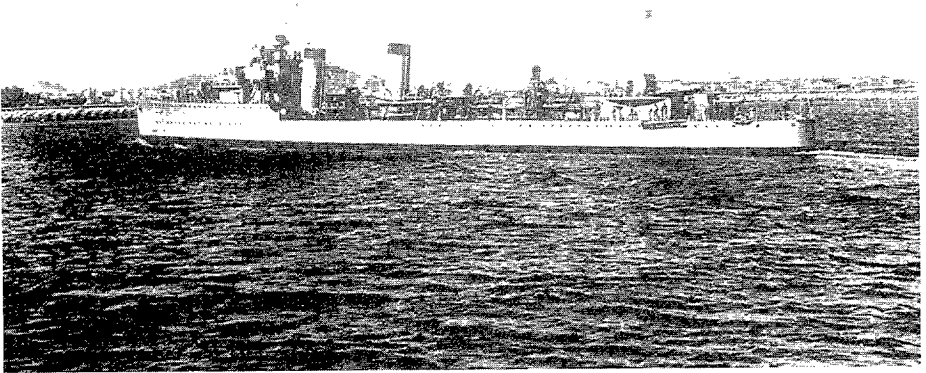
superficie en situación 024 faro de Cap Gros 22 millas, por la popa de los destructores, dirigiéndose a siete nudos y rumbo 205, en demanda del puerto de Sóller, esperando ver salir a flote poco después al *C-4* y *Sanjurjo*, por ese orden.

Mientras tanto, el *Sanjurjo*, arrumbó hacia los destructores y vio al *C-4* por su través de babor y a unas siete millas, haciendo la misma maniobra, navegando de la misma vuelta. Cinco minutos después, lo vio invertir el rumbo, y acto seguido hacer inmersión. Eran las 1250 horas la última vez que ventiló lastres... y una hora y cinco minutos después, concretamente a las 1355, se produjo el fatal desenlace: el destructor *Lepanto*, último buque de la formación en línea de tres, de pronto contempló atónito cómo soplabá lastres y emergía justo a su amura de babor, y a tan escasos metros de él que le fue imposible reaccionar, un submarino: el *C-4*.

El *Lepanto* impactó con su afilada roda justo en la zona comprendida entre el cañón del submarino y la proa de la torreta... teniendo en cuenta que la velocidad del destructor en ese momento era de 14 nudos, y que el submarino le mostró el través, más que una brecha lo debió literalmente casi partir en dos. Sea como fuere, la herida que le infligió, desgraciada e irremisiblemente, resultó mortal de necesidad.



Vista general de la bahía de Sóller. En el centro de la imagen se aprecia el muelle de la Estación Naval, última tierra firme que pisaron los 44 hombres que se hundieron para siempre en el *C-4*.



El destructor *Lepanto*, triste e involuntario protagonista de la historia del Arma Submarina española.

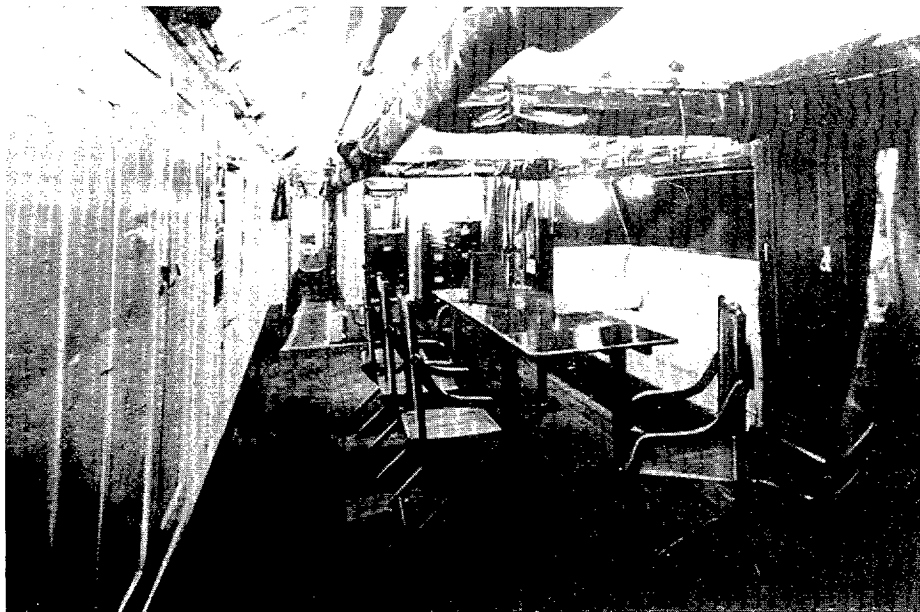
Muchos miembros de la tripulación del *Lepanto*, e incluso del *Churruca*, que se encontraba en las proximidades, pudieron contemplar impotentes la dantesca escena. Entre ellos, y a bordo de éste último, se encontraba el padre capellán de la flotilla de destructores, en animada charla con otros en cubierta. Fue el primero en dar la absolución en tiempo real a las 44 almas que en ese preciso instante se hundían para siempre.

Rápidamente el *Lepanto* dio la noticia al resto de unidades, y mientras se dirigía hacia la costa más cercana con una importante vía de agua, el *C-2* y el *Galiano*, por indicación del *Churruca*, se dirigieron al lugar del siniestro, donde permanecieron varias horas por si aparecía algún resto del naufragio y como homenaje póstumo a los caídos. El *General Sanjurjo*, dado lo deficiente de las comunicaciones de la época, no tuvo conocimiento del hecho hasta las 1830.

A 1430, el *Alcalá Galiano*, por medio de banderas de mano, se comunicó con el *C-2*, diciéndole «si podía haber un submarino a 13 millas al 013 de Puerto Sóller». Al contestarle afirmativamente, respondió por el mismo medio: «el *Lepanto* cree haber abordado un submarino».

Al llegar el *C-2* a 12 millas y al 013 del Puerto de Sóller, se empezó a ver una gran mancha de petróleo que se extendía hacia Sóller, pero «al parecer de calidad fuel y por tanto procedente del *Lepanto*».

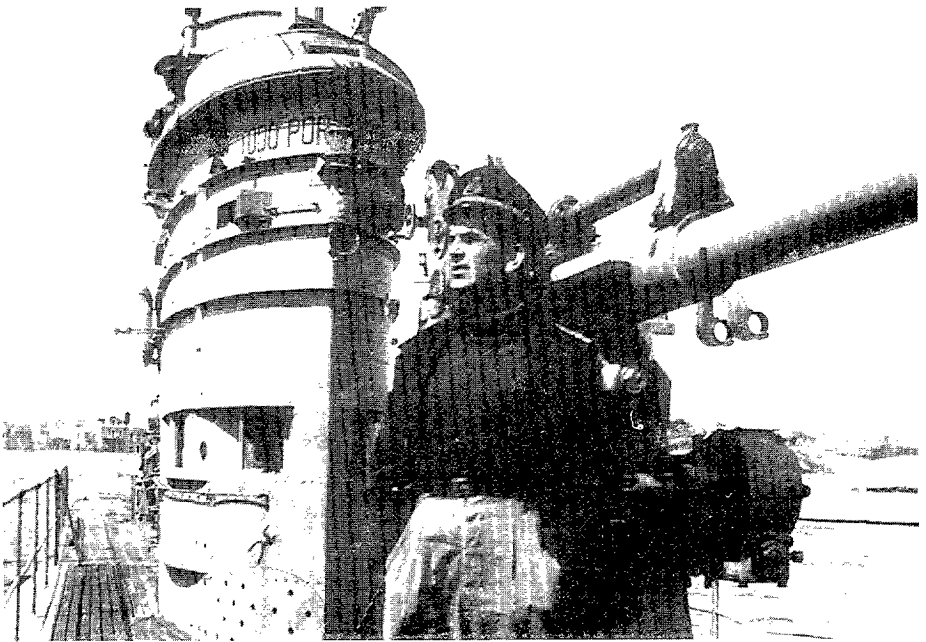
Inmediatamente se empezaron a divisar trozos de corcho pintados de blanco, del utilizado en el revestimiento interior de la cámara de oficiales, así como algunos trozos de madera de caoba y media silleta de las utilizadas en la citada cámara.



Cámara de oficiales del submarino C-4. En torno a la mesa se aprecia un sofá, en la banda de estribor, y cinco de sillas: una a popa, en primer término, tres a babor y otra a proa. Una de ellas fue lo único que la mar devolvió, elaborándose con su madera un marco para la foto del Caudillo, que había visitado el submarino tan sólo unos días antes, y que se custodia en el Museo Naval de Cartagena.

A las 1830 horas se consiguió enlazar con el *General Sanjurjo*, que salió a superficie, enterándose entonces de lo que había ocurrido horas antes. La dotación, de este submarino, según relato personal de un miembro de su dotación que iba a bordo ese día, no efectuaron la comida de mediodía por una razón: como se preveía haber entrado en puerto sobre las 2 de la tarde, el comandante había decidido que el contramaestre de víveres y los cocineros quedasen en tierra preparando una paella, de la que habrían de dar cuenta en la pinada de la base al regreso de la mar. La despensa había quedado trincada y a bordo no había nada comestible, así que al ver que pasaban las horas y no se recibía la orden de emerger, el disgusto era general a bordo. Por descontado, eran ajenos por completo a la desgracia que había sucedido.

A 2030 horas, y abatidos por la terrible desgracia que perdura en las mentes de aquellos que aún viven, el C-2 y el *General Sanjurjo* navegaron en



El teniente de navío don José Rivero Tapiador, que era alumno del Curso de Submarinos y había embarcado para la fase de prácticas a bordo a finales de mayo, se hizo fotografiar tan sólo unos días antes en la cubierta del C-4. En ese preciso lugar, entre el cañón y la torreta, habría de sufrir el fatal impacto.

demanda de Sóller, donde quedaron atracados a 2150 horas. ¡Quién iba a decirles que de los tres submarinos que habían salido a primeras horas de la mañana uno no regresaría jamás! Atrás quedaban para siempre, a más de 300 metros de profundidad, y en una situación geográfica realmente gafe, 013 Morro de la Vaca 13 millas, un puñado de hombres de los que nunca se sabrá realmente cuánto sufrieron.

Como quiera que el destino es imprevisible, hubo gente que tenía que haber salido ese día a la mar, y por alguna razón se quedaron en tierra, así como otros que no tenían previsto salir y sí lo hicieron.

El recuento final arrojó la cifra de 44 víctimas, a saber:

1. Capitán de corbeta don Francisco Reina Carvajal.
2. Teniente de navío don Horacio del Barrio Delgado.
3. Teniente de navío don José Rivero Tapiador.
4. Capitán de Máquinas don José Cifuentes González.
5. Alférez de navío don Antonio Bosqué Blanch.
6. Alférez de navío don Francisco Martínez García.
7. Mecánico mayor don Germán Ocampo Martínez.

Una semana en la que se celebraron las fiestas de San Juan y San Pedro...

El Sr. Madero visitó al Sr. García Miras...

En la tarde de ayer se celebró una misa en la iglesia de San Juan...

AL DE BUZO. Un accidente ocurrido en el puerto de San Juan...

Novo servicio aerotaxi. Se ha establecido un servicio de aerotaxi...

TUSANOS en estas horas de la tarde se celebró una misa...

Una Fabián Fern. Una misa en la iglesia de San Juan...

El Sr. Madero visitó al Sr. García Miras...

En la tarde de ayer se celebró una misa...


AL DE BUZO. Un accidente ocurrido en el puerto...

Novo servicio aerotaxi. Se ha establecido un servicio...

TUSANOS en estas horas de la tarde se celebró...

Una Fabián Fern. Una misa en la iglesia de San Juan...

Una Fabián Fern. Una misa en la iglesia de San Juan...


El Excmo. Sr. Almirante Capitán General de este Departamento Marítimo y personal de Marina a sus órdenes, ruegan una oración en sufragio de las almas del Comandante, Oficiales, Suboficiales y Marinería de la dotación del submarino "C-4" desaparecidos con su buque en aguas de Baleares a las 14 horas del día 27 del actual en el cumplimiento de su deber, y agradecerían la asistencia a los solemnes funerales que se celebrarán en el día de mañana, domingo 30, a las 10 horas en la iglesia de Santo Domingo.

Cartagena, 29 de junio de 1946.

El Excmo. e Ilmo. Sr. Obispo de Cartagena ha concedido 100 días de indulgencias en la forma acostumbrada.

Durante los días que siguieron al hundimiento se celebraron misas en todas las localidades de donde eran naturales algunos de los miembros de la dotación. Las que se hicieron en Cartagena tuvieron lugar en la iglesia castrense de Santo Domingo, donde el capitán general invitaba a ir a la población por medio de esta esquila aparecida en la prensa. La iglesia, como era de esperar, se abarrotó, convirtiéndose en la mayor manifestación de duelo que recuerda Cartagena.

8. Mecánico primero don David Laencana Vázquez.
9. Mecánico primero don Pedro Vázquez Sánchez.
10. Contraмаestre primero don Alejo Aldegunde Dorrego.
11. Electricista primero don Ginés Garrido Caparrós.
12. Electricista segundo don Víctor Fernández Piñón.
13. Torpedista segundo don Lucas Marchante Morales.
14. Mecánico segundo don Raimundo Paredes Ramos.
15. Obrero 1.º de la Maestranza (barbero) don Sebastián Alonso Molina.
16. Cabo 1.º maniobra don José Seoane Varela.
17. Cabo 1.º artillero don Francisco Pérez Bayona.
18. Cabo 1.º electricista don Jerónimo García Salmerón.
19. Cabo 1.º torpedista don Pablo Martínez Martínez.
20. Cabo 1.º radiotelegrafista don Manuel Carventes Calderón.
21. Cabo 1.º radiotelegrafista don José Fariñas Ollero.
22. Cabo 2.º electricista don Norberto Pardo Albaladejo.
23. Cabo 2.º fogonero don Diego Vera Marín.
24. Marinero especialista artillero don Luis Santos Sanz.

25. Marinero especialista mecánico don Antonio Martínez Pardo.
26. Marinero especialista electricista don Diego Vilar Martínez.
27. Marinero fogonero don Eugenio Medina Heras.
28. Marinero distinguido amanuense don Ramón Cemelis Masvidal.
29. Marinero de oficio camarero don Antonio Berenguer Lloret.
30. Marinero de oficio camarero don José Insúa Soto.
31. Marinero de oficio camarero don Francisco Salvador Martínez.
32. Marinero de oficio camarero don Benigno Gallego Díaz.
33. Marinero de oficio carpintero don Eduardo Gutiérrez Cerezo.
34. Marinero de primera don José Pérez Martínez.
35. Marinero distinguido señalero don Casimiro San Emeterio Tapia.
36. Marinero de segunda don Serafín Pérez Tudela.
37. Marinero de segunda don José Santiago Santos.
38. Marinero de segunda don Juan Montes Romera.
39. Marinero de segunda don Elisardo Miniño Casamanes.
40. Marinero de segunda don Francisco Martínez Collado.
41. Marinero de segunda don Rafael García García.
42. Marinero de segunda don Vicente Fontán Fernández.
43. Marinero de segunda don José Charneco Olivera.
44. Marinero de segunda don Ramón Urtiaga Plaza.

Hasta el día siguiente, viernes 28, no se conoció la noticia en Cartagena, ciudad donde residían la inmensa mayoría de los tripulantes. El diario local «El Noticiero» daba ese día en su primera página la noticia con un titular bien elocuente: «¡DOLOR!», aunque las primeras informaciones eran un poco confusas, pues, por ejemplo, citaba el periódico que el hundimiento se había producido en aguas de Pollensa, distante bastantes millas del lugar real del accidente.

Incluso el mismo periódico en su relación de caídos daba la cifra de 45 muertos, pues estaba incluido el marinero de segunda especialista don José Gutiérrez Menéndez, que se había quedado en tierra a última hora, por



Portada del diario «El Noticiero» de Cartagena, del día 28 de junio de 1946, donde se da cuenta de la catástrofe.

orden expresa del mando, para así aprovechar el día en hacer las gestiones propias de su destino, ya que era el cartero del buque. Con él también quedaron el segundo comandante, teniente de navío don Enrique Rolandi, aquejado de un proceso gripal, y dos torpedistas regulando los torpedos que se habrían de lanzar en las fechas siguientes, el suboficial don Manuel Nieto Fernández y el cabo segundo don Matías Peña. Los cuatro eran de la dotación, al que se sumó un quinto superviviente, que pertenecía al Estado Mayor de la Flotilla y se encontraba comisionado, quedando asimismo en tierra haciendo los «partes de campaña» de los días anteriores, don José Llamas Espín.

Cincuenta años en el recuerdo (1946-1996)

Los días siguientes al hundimiento los dos submarinos que habían salido de Cartagena junto con el *C-4*, el *General Sanjurjo* y el *C-2*, siguieron con la ejecución de las maniobras, como si nada hubiese ocurrido. Esta medida, en principio no era del agrado de la inmensa mayoría de los tripulantes de los dos submarinos, pues pensaban que se iban a suspender los ejercicios y regresar a Cartagena, ya que psicológicamente necesitaban que pasasen unos días para tratar de olvidar lo sucedido, pero el mando decidió que lo mejor era seguir con lo previsto. Así se hizo, y al final todos reconocieron lo acertado de la medida.

El día 6 de julio las unidades que habían participado en los ejercicios comenzaron tránsito de regreso a Cartagena. Antes de abandonar las aguas mallorquinas realizaron en el lugar del accidente un emotivo acto de ofrenda a los compañeros que nueve días antes se habían hundido para siempre en el cumplimiento de su deber.

El *General Sanjurjo*, el *C-2*, el *Alcalá Galiano*, el *Churruca* (el *Lepanto* ya se encontraba en dique seco en Cartagena, adonde había podido llegar muy lentamente y con muchos problemas), una escuadrilla de cazas *Heinkel*, dos hidroaviones de la base aérea de Pollensa y la lancha *I-4*, que arbolaba insignia del Comandante General de la Base Naval de Baleares y en la que iban comisiones de todos los cuerpos del Ejército, Marina y Aire, se congregaron a las 1830 horas sobre el punto donde reposa el *C-4*.

Al llegar allí, las unidades cubrieron pasamanos, se pusieron las banderas a media asta y se rezó un responso, lanzándose desde cada buque al agua una cruz de flores al grito de ¡Viva España!

Finalizados los actos, la flotilla navegó en demanda del puerto de Cartagena, donde llegaron a primeras horas de la tarde del siguiente día, 7 de julio. La hora de llegada de los buques se había hecho pública, para que todo ciudadano que quisiera acudir a recibirlos pudiese hacerlo, y si días antes la iglesia castrense de Santo Domingo se había quedado pequeña durante la misa



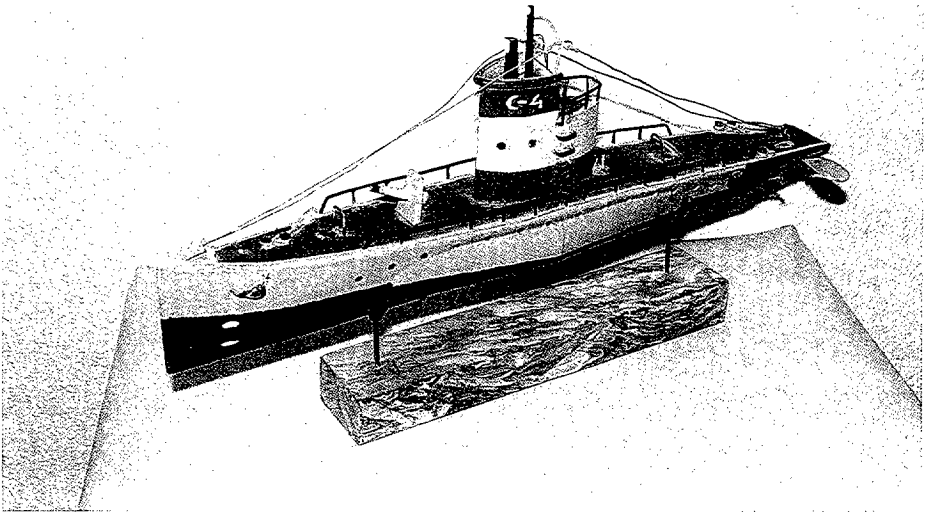
Un representante de cada categoría, un oficial, un suboficial y un cabo de marinería, de la dotación del submarino C-2, lanzan al agua una cruz de flores.

de funeral, los faros y espigones de La Curra y Navidad se abarrotaron literalmente de público, viniendo incluso gente de los pueblos de la comarca, que quisieron sumarse al acto, pues además era domingo.

Los buques entraron con sus dotaciones formadas en cubierta, recibiendo éstas una atronadora salva de aplausos del público congregado, según iban pasando a la altura del faro Rojo, primero, y del Verde, instantes después. En los muelles de la Base de Submarinos esperaban las primeras autoridades civiles y militares, entre las que se encontraban el capitán general del Departamento Marítimo de Cartagena, almirante Bastarreche, de grato recuerdo en la ciudad por ser el que consiguió traer la red de agua potable del Taibilla; el jefe de la Agrupación de Costas y gobernador militar de la plaza, general Díaz Varela; el comandante general del arsenal, contraalmirante Díaz del Río; alcalde de Cartagena, señor Ferro, y un largo etcétera.

También estaban presentes algunas viudas y huérfanos del C-4, aunque en número reducido, que recibieron personalmente el pésame de las autoridades citadas.

Los telegramas de condolencia que se recibieron, numerosísimos, llegaron de todos los puntos de España, desde el palacio de El Pardo hasta del ayuntamiento o corporación del pueblo más pequeño, e incluso del extranjero, entre los que destacaba uno, remitido por un español de pro, al que las circunstancias políticas le hicieron exiliarse y que además fue de los primeros en llegar,



Maqueta en hojalata del C-4, realizada por don Joaquín Carrillo Heredia.

el de Don Juan de Borbón y Battenberg, enviado desde la localidad portuguesa de Estoril.

Un marinero de Cartagena, que se había licenciado tan sólo unos días antes del accidente, quiso homenajear a sus compañeros caídos haciendo una maqueta en hojalata, y un pequeño cuadro al óleo, que todavía hoy día están expuestos en un lugar preferente de su vivienda, del que hasta poco antes había sido su segunda casa durante el servicio militar. Se trataba del marinero don Joaquín Carrillo Heredia.

Las ayudas a los familiares de las víctimas no se hicieron esperar y fueron desde compensaciones económicas (se libró un dinero especialmente como anticipo mientras no llegaban oficialmente las distintas pensiones de viudedad, orfandad, etc.), e incluso una compañía aseguradora, que también se quiso sumar a las ayudas, insertó en la prensa un anuncio cuyo texto íntegro decía textualmente:

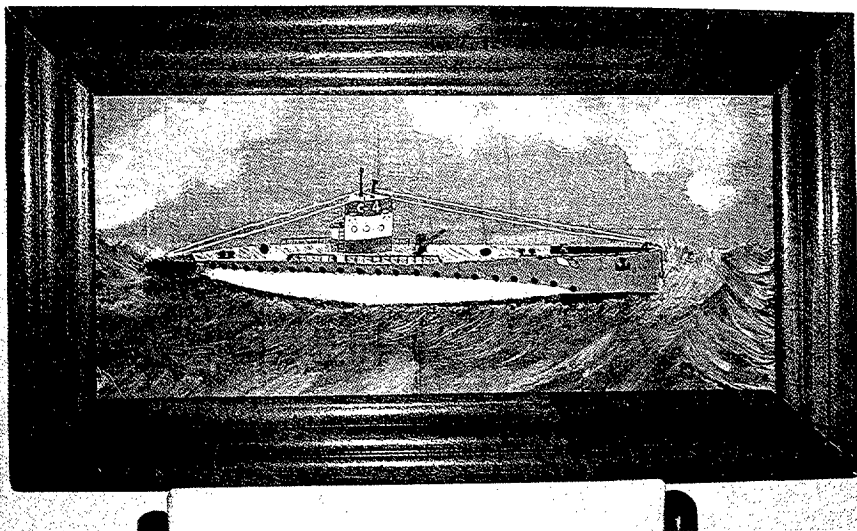
«Se ruega a los familiares de nuestros asociados fallecidos en el Submarino C-4 se personen en estas oficinas para hacerles efectivas las cantidades de renuncia al Servicio fúnebre y las que puedan pertenecerles por muerte de accidente involuntario.»

Pasados unos meses, el buque fue oficialmente dado de baja en la Armada. Hasta ese momento figuraba como «desaparecido». La orden apareció en el «Diario Oficial» n.º 34, de fecha 7 de febrero de 1947, y rezaba así:

«Visto el testimonio de la causa n.º 70 de 1946, instruida en el Departamento Marítimo de Cartagena, con motivo de la pérdida del Submarino *C-4*, y habiendo sido sobreseída definitivamente, por no existir indicios de responsabilidad criminal por parte de persona determinada, vengo en disponer sea dado de baja en la «Lista Oficial de Buques de la Armada» el antes citado submarino *C-4*.

Desde esa fecha hasta nuestros días, los submarinos de la flotilla que han pasado por encima del pecio del *C-4* han recordado siempre de algún modo a los compañeros que allí descansan, cuyo recuerdo aún permanece vivo en las instalaciones de la base.

En las 44 fotografías de los hombres que se hundieron con el submarino no todos han podido ser identificados. Los mayores problemas surgieron con la marinería, dado que varios de ellos procedían de lugares muy distantes de la geografía española, e incluso algunos eran solteros y huérfanos de padres, por lo que no ha sido posible la identificación.



Cuadro al óleo del *C-4*, pintado por don Joaquín Carrillo Heredia como homenaje a los que habían sido sus compañeros durante el servicio militar.

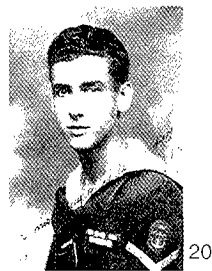
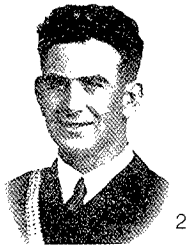


Sobre el dintel de la puerta del edificio de simuladores de la Escuela de Submarinos «Almirante García de los Reyes», figura esta metopa en recuerdo permanente de las víctimas.

De todos modos, si alguien conoce la identidad de alguno cuyo nombre no figura a pie de foto, sería de agradecer que lo comunicase al Archivo Fotográfico de la Flotilla de Submarinos, para mejorar futuros trabajos.

Eusebio MARTÍNEZ GARCÍA
Brigada TO (S)
Alfonso Elías GARCÍA MORENO
Brigada MQ (S)
Diego QUEVEDO CARMONA
Brigada ER (S)







21



22



23



24



25



26



27



28



29



30



31



32



33



34



35



36



37



38



39



40



41



42



43



44