

RELATOS
INÉDITOS DE LOS
SUBMARINOS
REPUBLICANOS
EN LA GUERRA
CIVIL ESPAÑOLA



C-5 y C-2

5^a EDICIÓN

ECU[®]
EDITORIAL
CLUB
UNIVERSITARIO

Ramón Cayuelas Robles



Incluye plano desplegable de
los Sumergibles tipo C

**RELATOS
INÉDITOS DE LOS
SUBMARINOS
REPUBLICANOS
EN LA GUERRA
CIVIL ESPAÑOLA**

C-5 y C-2

**RELATOS
INÉDITOS DE LOS
SUBMARINOS
REPUBLICANOS
EN LA GUERRA
CIVIL ESPAÑOLA**

C-5 y C-2

Ramón Cayuelas Robles

Relatos inéditos de los submarinos republicanos en la Guerra Civil española: C-5 y C-2

© Ramón Cayuelas Robles

ISBN: 978-84-15591-56-6

e-book v.1.0

ISBN edición en papel: 978-84-8454-877-5

Edita: Editorial Club Universitario. Telf.: 96 567 61 33

C/. Decano, 4 – San Vicente (Alicante)

www.ecu.fm

Maqueta y diseño: Gamma. Telf.: 965 67 19 87

C/. Cottolengo, 25 – San Vicente (Alicante)

www.gamma.fm

gamma@gamma.fm

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación magnética o cualquier almacenamiento de información o sistema de reproducción, sin permiso previo y por escrito de los titulares del Copyright.

**Cómo decirte, amor,
cuánto te debo,
por esperarme siempre,
por hacerme sentir tan feliz a tu lado,
por estar a cada instante compartiendo
mi tristeza y mi alegría.**

**Cómo decirte, amor,
cuánto te debo,
si ni siquiera tú
sabes cuánto me das.**

**A la mujer que tanto me ayudó a
confeccionar este libro.**

TRIPULACIÓN DEL SUBMARINO C-5 QUE CONSTA EN LOS ARCHIVOS DEL MINISTERIO DE MARINA EL DÍA QUE SE HUNDIÓ

Comandante: C.C.	D. José M. ^a de Lara y Dorda
2.º » Capitán Mercante.....	D. Avelino Bernadal
Jefe de Máquinas 2.º Maquinista	D. Eusebio Fernández Vázquez
3.º Maquinista.....	D. Manuel Espinosa
3.º »	D. Miguel Guillén Conesa
3.º »	D. Mariano Martínez Velazco
1.º Auxiliar Torped. Electricista	D. José Noceda Coello
1.º » » »	D. Miguel Ruiz Vázquez
2.º » » »	D. Mariano Marcos Cuesta
2.º » » »	D. Genaro Pérez Dopico
2.º » Radio (Presid. Comité)	D. José Porto Vigo
2.º » Contramaestre Marinería..	D. Jacinto Núñez Núñez
2.º » de Máquinas.....	D. Luis Orcajada Sánchez
2.º » »	D. Donato Carlos García
Cabo 2.º de Marinería	D. Mariano Gómez Martínez
Cabo 2.º »	D. Nicolás García Ros
Cabo 2.º »	D. Ramón Gayol García
Cabo 2.º de Artillería.....	D. Andrés Soto Rosanso
Cabo 2.º »	D. Enrique Trujillo Sánchez
Cabo 2.º Torpedos.....	D. Antonio Lunieres Torrome
Cabo 2.º »	D. José López Solana
Cabo 2.º Radio	D. José Nadal Bertomeu
Cabo 2.º Fogonero.....	D. José Navarro Sogores
Cabo 2.º »	D. José Valero Martínez
Cabo 2.º Electricista	D. Bartolomé Hernández Salazar
Cabo 2.º »	D. Emilio Domínguez Pérez
Cabo 2.º Enfermero.....	D. Antonio Sánchez Pérez
Fogonero Especialista	D. Diego Vera Valero
» »	D. Andrés Muñoes Navarro
» »	D. Pedro Castejón García
» »	D. Juan A. Asensio Parra
Marinero Especialista	D. Sebastián Asensio Méndez
» »	D. Antonio Tadeo Roldán
» »	D. José Costa Ferrer
» »	D. Juan Leal Plaza
» »	D. Ángel Pérez Piñero
» »	D. Pablo Florit Cervera
» »	D. Ramón Cayuelas Robles
	<i>(superviviente)</i>
» »	D. José Sánchez Domenech
» »	D. José Franco Sánchez
» »	D. Manuel Gómez González
» »	D. Enrique Martí Portugués

TRIPULACIÓN DEL SUBMARINO C-2. AÑOS 1936/1937

1. ^{er} Comandante: C.C.	D. Remigio Verdia Joly
2. ^o » : T.N.	D. Eugenio Calderón Martínez
3. ^{er} » : A.N.	D. José Luis Ferrando Talayero
Auxiliar Naval	D. Vicente Aldeguer Jaén
» 1. ^{er} Electricista.....	D. José Dueñas Vázquez
» 1. ^{er} »	D. Marcelino Solana Crevillén <i>(Comis. Político)</i>
» 2. ^o »	D. Diego Pallarés García
» 2. ^o »	D. Antonio Garrido Caparrós
» 2. ^o Radio.....	D. Salvador García Vázquez
2. ^o Maquinista	D. Celestino Ros Martínez
3. ^{er} »	D. Antonio Fernández Amador <i>(2.^o Comandante)</i>
3. ^{er} »	D. José Hernández Sánchez
3. ^{er} »	D. Diego Martínez Otón <i>(fallecido en el C-5)</i>
Auxiliar 2. ^o de Máquinas.....	D. Armando Meca Pagán
» 2. ^o »	D. Antonio Vilar Ávila <i>(superviviente C-5)</i>
Cabo de 1. ^a Radio	D. José Tafallas Dols <i>(superviviente C-5)</i>
» 2. ^a »	D. Bernardo Masanet Durán
» Electricista	D. Ismael de Andrés Sanz
» »	D. José M ^a González Sánchez
» »	D. José Velazco Zabala
» »	D. Antonio Solana Campillo
» Artillería	D. Juan Gordillo Villot
» »	D. Carlos Requena Mena
» de Marinería	D. Ramón Baños Martínez
» »	D. Adolfo Vivancos
» »	D. José Navarro Sánchez
» »	D. Alfonso Ortiz López
» Fogonero	D. Juan Roca Cayuelas
» »	D. Diego Angosto Hernández
Marinero Enfermero.....	D. Pedro Huertas Ruiz
» Panadero	D. Ignacio Mugarra Jaca
» Cocinero	D. Enrique Guerra Alenda
» Carpintero	D. Francisco Cots Olmos
» Primera	D. Narciso Álvarez Romero
» »	D. Nicolás Pérez Gómez
» »	D. Aurelio López Cánovas
» »	D. Antonio Espadas Pérez
» »	D. Francisco Vilarriño
» »	D. Enrique Montalbán Hernández
» »	D. Diego Gallardo
» »	D. Ginés García
» »	D. Juan Monera Carreras
» »	D. Ramón Cayuelas Robles <i>(embarcado en enero de 1937)</i>
» Fogonero.....	D. Diego Garrido Valverde
» »	D. José López Santamaría
» »	D. Antonio Velasco Pardo
» »	D. Ricardo Gallego Sefra

PRÓLOGO

Poco o casi nada se ha escrito sobre la actuación de los submarinos españoles en la Guerra Civil de 1936-39, si exceptuamos la obra del almirante Martín-Granizo y el contralmirante González-Aller *Submarinos republicanos en la Guerra Civil española*, por lo que cualquier libro o artículo sobre el tema que caiga en manos del lector aficionado a los temas de submarinos es ávidamente leído y cuidadosamente conservado. Pero la obra que hoy se presenta al público en general va mucho más allá del simple relato histórico o bélico, porque son las memorias originales de un submarinista que salvó la vida, porque ese era su sino, horas antes de que su submarino, el C-5, desapareciese misteriosamente con toda la dotación en aguas del Cantábrico la Nochevieja de 1936.

Siendo jefe de Estado Mayor de la Flotilla de Submarinos en 1995 conocí, gracias a una afortunada coincidencia, a D. Ramón Cayuelas Robles, que desde entonces me honra con su amistad, y que por cierto donará toda ganancia que genere esta obra a la institución benéfica de Huérfanos de la Armada.

Al enterarme de que había escrito las memorias de sus navegaciones en los submarinos C-5 y C-2, manifesté mi interés en conocerlas, ya que adivinaba que tendrían un gran valor para ayudar a deshacer el misterio de la desaparición del primero de ellos en aguas de Ribadesella. Nada más coger el original leí de un tirón sus 180 páginas, pues tal era el gancho del emocionante relato. A lo largo de mis 25 años en el Arma Submarina he podido leer muchos libros e historias sobre submarinos, la mayoría alemanes y norteamericanos, pero faltaba un libro español que relatase hechos reales vividos por un superviviente, y hete aquí que por fin caía uno en mis manos, no menos interesante que la célebre obra *Das Boot*, de Lothar-Günther Buchheim, llevado a la pantalla con gran éxito con el título *Submarino*.

La diferencia entre la obra que hoy prologamos y la alemana es que Buchheim era novelista y D. Ramón Cayuelas, submarinista, y todo lo que este último cuenta y cómo lo cuenta, con un estilo espontáneo y sencillo, es como realmente lo vivió y escribió en su juventud. El impresionante relato del hundimiento del C-5 en las proximidades de Luarda muestra un episodio real de los riesgos que corrían las dotaciones de los submarinos cada vez que salían a la mar, así como la lucha titánica de toda la dotación desde su comandante, el capitán de corbeta D. José María de Lara Dorda, hasta el último marinero, para sacar de nuevo el submarino a la superficie.

El texto es también una muestra fidedigna de la falta de organización y disciplina de los buques del bando republicano, al carecer de mandos cualificados en la mayoría de los casos, viéndose los comandantes prisioneros de las poco profesionales decisiones de los presidentes de los comités, lo que les llevó a perder la guerra en la mar y, en definitiva, la guerra, al no poder asegurar sus líneas de comunicaciones marítimas y con ellas los vitales suministros exteriores.

Con todos los submarinos en su poder, la República no realizó ninguna acción naval exitosa digna de mención, por el contrario, al llegar al 31 de diciembre de 1936, ya había perdido cuatro submarinos, los B-5, B-6, C-5 y C-3, este último recientemente localizado en aguas de Málaga a sesenta y siete metros de profundidad.

Al acabar la Guerra Civil, de los doce submarinos con que contaban las flotillas de submarinos de Cartagena y Mahón, tan solo quedaban dos operativos, el C-2 y el C-4, de triste memoria este último ya que desaparecería años más tarde con toda su dotación en aguas de Soller, al ser abordado por el destructor Lepanto el 26 de junio de 1946, en el transcurso de unas maniobras de la flota.

“Sobre la tumba de un marino no florecen rosas”, dice una vieja canción de la Marina de guerra alemana, y este podría ser el epitafio de todos los submarinistas que se hundieron con su buques a lo largo de la historia y que hoy

descansan en sus ataúdes de acero. Afortunadamente, la Guerra Civil respetó la vida de uno de ellos y gracias a su impresionante relato podemos hoy conocer un poco mejor la historia del Arma Submarina Española.

Cartagena, 16 de noviembre de 1998.

Capitán de navío

Jose María Treviño Ruiz

Comandante de la Flotilla, jefe de la Base y
director de la Escuela de Submarinos

INTRODUCCIÓN

Ingresé en la Marina de guerra en el mes de julio del año 1934, recién cumplidos los dieciocho años.

Desde muy joven, mi tío Isidro, que había sido oficial de la Marina mercante, me inculcó la idea de hacer carrera en la Marina de guerra, para ello, según mis aspiraciones, necesitaba un bachiller superior o un certificado de mecánico electricista.

Fallecido mi padre, siendo todavía muy niño, mi madre carecía de los medios suficientes para dar estudios a cuatro hijos. Yo elegí aprender mecánica y electricidad cuando a los trece años mi profesor me dijo que él no podía enseñarme más de lo que ya sabía y me aconsejó un colegio de pago que mi madre no podía costearme.

El gerente del hotel donde mi madre era la cocinera me consiguió una beca para ocupar una plaza en un taller-escuela de mecánica. Durante el día trabajaba y por las noches estudiaba hasta las once cuando terminaba mi madre su trabajo y nos marchábamos a casa. El gerente se interesó por mí al ver que me gustaba estudiar y me consiguió una beca en las clases nocturnas en el colegio de los jesuitas. Con mucho esfuerzo y sacrificios, a los dieciocho años ingresé en la marina de guerra con un bachiller superior y un certificado de estudios y prácticas de electricidad y mecánica.

Durante el período de instrucción en el Arsenal de Cartagena, haciendo deporte, tuve un principio de hernia inguinal izquierda, y hube de someterme a una intervención quirúrgica en el hospital militar. Cuando me restablecí, mi grupo había terminado el período de instrucción y me encontré destinado en la Base de Submarinos con insuficiente preparación, por lo que tuve algunas dificultades.

El año de 1934 fue un mal año. Los sucesos del mes de octubre en Asturias dieron lugar a que la nación se en-

contrara en estado de alerta. Los mineros de La Unión de Cartagena se solidarizaron con los huelguistas asturianos amenazando sabotajes en las instalaciones militares y las guardias se reforzaron con consignas muy severas. A los ocho días de incorporarme a mi destino, me nombraron la primera guardia de plantón con fusil en la garita situada a pocos metros del cuerpo de guardia. En mi turno, de doce a dos de la madrugada, la consigna era muy severa: después del toque de silencio nadie podía circular del Arsenal a la Base de Submarinos y viceversa si no iba acompañado de un número de la guardia provisto de un farol encendido dando el santo y seña cien metros antes de acercarse al puesto de guardia más próximo. Si no se cumplía la consigna, el centinela daría el primer “alto quien vive”; si no se detuviera, se repetiría con el fusil ya cargado y apuntando. Si no respondiera, se daría el último ordenando “cuerpo a tierra”, y si no obedeciera se haría fuego sobre el bulto.

En mi primera guardia, todo era nuevo para mí y por consiguiente había que mentalizarse para cumplir las órdenes al pie de la letra. Aquel invierno fue especialmente duro y desapacible, nos encontrábamos en la primera semana del mes de noviembre, el frío y la lluvia me hacían temblar a esas altas horas de la noche, cuando vi a lo lejos un bulto que avanzaba en la oscuridad hacia mí. Inmediatamente lancé el primer “alto quien vive”, el bulto seguía avanzando, metí la primera bala en la recámara de mi fusil Mauser y grité apuntando “cuerpo a tierra”; el bulto, al oír el chasquido que producía el Mauser al cargarlo, empezó a gritar y se tumbó en el suelo en aquel barrizal y agua. Sin abandonar mi actitud de apunten, empecé a gritar llamando al cabo de la guardia, me quedé ronco, pues el cabo se encontraba muy bien al calor de la estufa y de no ser porque lancé una china al cristal no sé lo que hubiese pasado, tardó casi diez minutos en salir. Cuando el cabo, con un número, acudió al lugar, había un teniente de navío todo enfurecido, el cual, cuando llegó a mi altura, se desahogó colmándome de improperios. El cabo fue al calabozo por abandono de servicio, yo había cumplido con la contraseña, pero mi primera guardia sirvió para que mi nombre circulara por la Base como el de un novato.



RAMÓN CAYUELAS ROBLES.

Debido al estado de alerta en el que nos encontrábamos, se crearon nuevos puestos de guardia nocturna que montábamos días alternos. Por mi profesión de mecánico electricista, enseguida encontré destino en la sala de motores, que alimentaban de electricidad al Arsenal y demás dependencias del recinto militar, y dejé de montar guardias de plantón, incluso dormía en la sala de motores por falta de personal, pendiente de algún paro de motores o avería. Pero en el mes de diciembre, el mal tiempo que veníamos padeciendo dio lugar a una gripe contagiosa que llevó a muchos soldados al hospital y tuve que volver a montar alguna guardia por necesidades del servicio: una noche me volvió a tocar de guardia en la misma garita del cuerpo de guardia en el turno entre las diez y las doce de la noche. El jefe de la Base, D. Francisco Guimerá y Bosch, acostumbraba a regresar entre las diez y las once, la guardia de la puerta del Arsenal solía telefonar comunicándonos su paso para formar la guardia y darle la novedad. La consigna era que el coche del jefe debía detenerse y el oficial mirar en su interior como medida de precaución por si pudiera ir secuestrado a punta de pistola. Así estaba la situación de seria.

Pero aquella noche, la guardia del Arsenal no telefoneó, se supuso que el mal tiempo había estropeado la línea y a todos nos cogió de sorpresa su llegada. Al ver el coche empecé a gritar: “¡Cabo de guardia!”; pero el coche se me echó encima y no respeto mi mano alzada pidiendo el alto, si no me aparto me hubiese atropellado. Consideré la situación de gravedad y no me quedó otro recurso que llamar la atención de alguna manera y se me ocurrió disparar al aire los cinco proyectiles de mi cargador. El chófer paró en seco y al lugar acudió toda la base, alarmados; el auxiliar de guardia D. José Sotelo, un hombre de un metro noventa y más de ciento veinte kilos de peso, me arrebató el fusil arrojándome al suelo con todos los improperios que encontró a su alcance. Ante el jefe se justificaron calificándome de novato, pero D. Francisco, con una serenidad impresionante, me justificó alegando que podría haber ido secuestrado, ya que su chófer incumplió la consigna. El chófer durmió en el calabozo, no creo que la cosa fuera a más; D. Francisco era una gran persona.

Este segundo acontecimiento me terminó de hacer famoso en la Base, para unos fui un chiflado, para otros había cumplido con la consigna. Lo sorprendente era que mi aspecto era más bien tímido y nadie me hubiese imaginado capaz de estas acciones.

Las Navidades de 1934 fueron para no olvidarlas, ninguno tuvimos un franco para pasarlas en casa; los mineros de La Unión, cada vez más solidarizados con los asturianos por la contundencia con la que se venía desarrollando la pacificación, amenazaban vengarse cometiendo sabotajes, y cuando las cosas se ponían serias, montábamos guardia hasta los amanuenses.

A mediados del mes de enero de 1935, volví a montar guardia de noche. El auxiliar D. José Sotelo era mi pesadilla, no debí serle simpático, por lo que esta vez me buscó una guardia más bien propia de un veterano por la responsabilidad. Por aquellos años, la Base de Submarinos terminaba a la espalda del pabellón de oficiales y talleres, separados por un jardincillo de unos diez o doce metros de anchura y un muro de unos cuatro metros de altura que daba a una zona de campo. Al final del pabellón estaba la sala de motores donde yo tenía mi destino y, a continuación, la casa del jefe de la Base. A la altura de la primera planta, había un largo pasillo con vistas al jardín, que era donde se montaba la guardia vigilando el muro y el jardín. Era el único puesto de vigilancia que se montaba con el fusil y la bayoneta calada y dos granadas de mano en el cinto. En mi turno de doce a dos de la madrugada, el frío era intenso con un vientecillo noroeste glacial, sin tener un rincón donde protegerse. A mitad de la guardia, cuando el cansancio y el frío me tenían agotado, tuve la sensación de haber escuchado un ruido extraño en el jardín y como si las hojas de los arbustos se movieran. Por la responsabilidad que ello representaba, no lo pensé dos veces, me puse el fusil a la cara y di el “alto quien vive”, me pareció que las ramas seguían moviéndose y apreté el gatillo vaciando el cargador en aquella dirección, no satisfecho, saqué del cinto una granada de mano y la lancé –era la primera vez en mi vida que lo hacía–. Dominado por la emoción y los nervios, tuve que apoyarme sobre la pared,

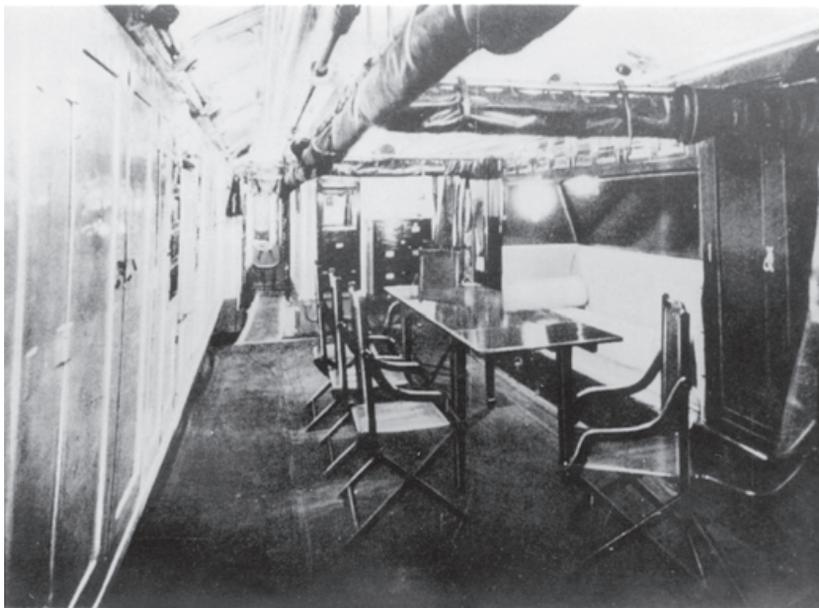
las piernas no me tenían de pie. Habían transcurrido apenas unos minutos cuando acudió al lugar toda la base armada hasta los dientes, yo estaba paralizado, D. José Sotelo me hacía preguntas con la velocidad de una ametralladora a las que yo no podía contestar, me zarandeó como un muñeco al tiempo que un puñado de hombres daban una batida por el jardín buscando el motivo de mi guerra particular. Me llevaron al cuerpo de guardia y al calor del fuego pude reaccionar y explicar mi odisea, pero ellos dijeron no haber encontrado rastro alguno que justificara mi alarma. Otra vez fui amenazado, esta vez de que me enviarían a un castillo. Llegó el oficial de guardia y volvió a interrogarme, no sé las veces que tuve que contestar las mismas palabras. Sentado en una silla al calor de la estufa, pasé el resto de la noche aguantando las burlas de mis compañeros. El oficial de guardia saliente entregó el parte al oficial de órdenes de la Base, D. José Tapias, que enseguida me mandó llamar a su despacho para que le explicara mi odisea, fue muy paciente conmigo por lo nervioso que me encontraba. Lo cierto era que teníamos en la Base tres jefes extraordinarios: D. Francisco Guimerá, D. José Sierra y D. José Tapias. Me propuso que le acompañara para explicarle sobre el sitio lo ocurrido, y cuál fue nuestra sorpresa cuando encontramos colgando sobre el muro una gruesa maroma manchada de sangre, la pared también manchada, un zapato manchado de sangre debajo de un arbusto y muchas pisadas. Esto aclaraba mi situación y de pronto me convierten en un héroe. Una investigación por personal técnico del Arsenal dio lugar a un atestado en el que al parecer fueron cuatro los asaltantes, cuyo objetivo consistía en sabotear la sala de motores y dejar sin alumbrado todas las dependencias del Arsenal y la Base de Submarinos. De haber destruido aquellos gigantes motores diesel, se habría causado un gran perjuicio al normal funcionamiento de las dependencias militares y se habría tardado mucho tiempo en reponerlos.

Semanas más tarde, D. José Sierra, segundo jefe de la Base, durante las leyes penales del sábado, pronunció mi nombre considerándome un soldado que supo cumplir con su deber en momentos difíciles.



CINTA DE LEPANTO DE MARINERÍA DEL SUBMARINO C-5 EN RECUERDO DE LOS COMPAÑEROS MUERTOS EN SU HUNDIMIENTO LA NOCHE DEL 31 DE DICIEMBRE DE 1936 AL 1 DE ENERO DE 1937. DESPEDIDA DE AÑO.

FOTO ARCH.: DIEGO QUEVEDO CARMONA.



LA ESPACIOSA CÁMARA DE OFICIALES EN EL INTERIOR DE UN SUBMARINO TIPO C. FOTO ARCH.: DIEGO QUEVEDO CARMONA.

PREÁMBULO

Al escribir mis memorias en los submarinos republicanos durante la Guerra Civil española, no pretendo referirme a la parte técnica, para ello están los especialistas de la Marina. Yo tan solo voy a escribir de esas vivencias que lleva consigo la propia guerra, sobre todo esta tan especial como fue la nuestra, donde todo valía y las pasiones partidistas fueron muy emocionales a la hora de juzgar a los vencidos.

Tales circunstancias son las que dieron origen a mis memorias de una contienda, donde lo más sobresaliente fueron las pasiones desenfrenadas.

Desde los primeros brotes de la revolución, empecé a darme cuenta de que la República, con aquel descontrol, difícilmente llegaría a dominar el levantamiento militar, y me puse a escribir llevado por mis impulsos pacifistas.

Cuanto voy a narrar son auténticas vivencias de un soldado de Marina. No pretendo que estos relatos sean una obra literaria, ya que no es mi profesión ni su finalidad, solamente poner de manifiesto las penalidades y sufrimientos de los vencidos, pues es bien sabido que, por lo general, la historia suelen escribirla los vencedores, pero las aflicciones y amarguras de los derrotados, solo ellos las conocen y pueden decirlas.

Se ha escrito mucho sobre nuestro conflicto armado, la mayoría de los historiadores hacen referencia a relatos que afectan a los submarinos republicanos, pero parte de la información recibida ha sido desvirtuada confundiendo al historiador, lo que da lugar a confusión en los lectores.

De lo que he podido leer sobre los submarinos republicanos, encuentro información que no coincide con la de mis memorias, y antes de decidirme a escribir, he investigado en algunos archivos históricos de la Marina buscando datos que puedan apoyar mi exposición, los cuales acompaño para que el historiador que se considere afectado pueda comprobar y juzgar.

Voy a relatar mis memorias, tal como las viví, sin apasionamiento, aunque ello no me impide reconocer que hubo momentos en los que me rebelé contra actos inhumanos de uno y otro bando, que los cometieron, como asesinatos de personas indefensas y los apabullantes bombardeos sobre ciudades abiertas por los aviones alemanes y buques de guerra, al servicio de los nacionales. Nuestra mal llamada guerra civil se convirtió en guerra internacional por la masiva intervención extranjera. Tenemos varios tristes ejemplos: el bombardeo sobre Guernica por la aviación alemana; el aplastante bombardeo sobre el cinturón defensivo de Bilbao y los pueblos ribereños de la ría, eso fue algo histórico en los anales de la aviación en una guerra hasta esas fechas, donde más de un centenar de aviones en turnos rotativos estuvieron machacando hasta desalojar al adversario. Esa nueva táctica de guerra inventada por los alemanes fue aplicada sobre otros frentes de batalla y ciudades en retaguardia.

Pero la guerra de España ya terminó y no son momentos para hablar de causas y efectos ni de vencedores ni vencidos. Es el momento para la reflexión y para la historia. Por todo ello quisiera hablar de lucha, sí, pero sin ningún triunfalismo. Contar al lector las luchas vividas y cómo las viví, no para la gloria de nadie, sino para las nuevas generaciones, pues en las guerras, se gane o se pierda, todo es dolor y tragedia. Todavía no he podido olvidar aquel interminable éxodo de familias que, abandonando cuanto poseían en sus hogares, huían de los horrores de las bombas para intentar salvar a sus hijos.

Quiero hacer hincapié en mi neutralidad, manifestando que no guardo rencor a los que, defendiendo sus ideales, me atacaron, a mi juicio, equivocadamente. Deseo hacer saber que, cuando deserté del submarino C-2 en Saint-Nazaire (Francia), no lo hice guiado por ningún interés político, sino por el acoso constante del que fui objeto por parte del fogonero Diego Angosto, al que no obstante le reconozco el mérito de haber salvado para la República el submarino C-2 con riesgo de su vida, cuando fue asaltado por un comando nacionalista en la bahía de Brest a mediados del mes de septiembre de 1937.

Al igual que otros historiadores, reconozco el valor que tuvieron los oficiales que mandaron los submarinos republicanos con su pasividad en la lucha resistiéndose a atacar a buques nacionalistas. El general Franco tuvo en estos oficiales unos buenos y valiosos aliados.

Lo que no comparto es la opinión de algunos historiadores que alegan que dichos oficiales, con ciertas actuaciones, como la de hundirse intencionadamente con su submarino, hicieron honor a las mejores tradiciones de la Armada. Yo ignoro que sea un honor en la Armada que un comandante de submarino se hunda voluntariamente con toda su dotación por un ideal político. Con esa teoría, estamos imitando a aquellos que al principio de la revolución ENROJECIERON SUS MANOS CON SANGRE INOCENTE asesinando a personas indefensas en el vapor España n.º 3, en Cartagena.

Yo quiero romper una lanza por aquellos comandantes de submarinos republicanos que defendimos sus principios evitando atacar a buques nacionalistas, incluso a Óscar Scharfhausen al entregar el submarino B-6, pero salvando a su dotación de hundirse con él.

Dudo mucho que el comandante D. José de Lara se hundiera voluntariamente con el submarino C-5 sacrificando a toda su dotación. D. José fue un hombre profesional, católico-creyente y honrado en su profesión. Admito que él no quisiera perjudicar sus ideales atacando a buques nacionalistas –lo mismo que hicieron los demás comandantes–, pero tampoco quiso asesinarnos ni dejarnos morir voluntariamente, como relato en mis memorias.

En cambio, admito noblemente que su familia defendiera con todas sus energías la rehabilitación de su nombre en la Marina nacionalista –hoy Marina Nacional–, algo que no debió ser necesario en el caso de los comandantes que mandaron los submarinos republicanos y siguieron las consignas de no atacar a buques nacionalistas por los méritos que ello conlleva.

Se le ha dado demasiado crédito a la versión sobre el hundimiento del C-5 por su comandante. Habría que haber vivido la guerra –como yo la viví– en ese submarino

para poder hacerse una idea de lo difícil que le hubiese resultado a cualquier comandante hacer uso de cualquier arma o utensilio para llevar a efecto dicho atentado. Ha de tenerse en cuenta que el comandante de un submarino se limita a dar órdenes y manejar el periscopio, no toca palancas de mando, cualquier objeto en sus manos podría ser sospechoso, de sobra se sabía que no eran proclives a colaborar con la República. La torre de mando era su puesto de trabajo, lugar muy iluminado donde trabajaban mínimo seis personas, y en el puente navegando en superficie, eran cuatro personas en unos espacios que se están tocando. Cualquier falsa maniobra que se pretenda realizar desde el puente, inmediatamente podría ser anulada desde la cámara de mando por los que allí trabajaban.

La única manera para que un comandante pueda tener la mínima posibilidad de hundir o entregar un submarino navegando es la que utilizó Óscar Scharfhausen: cuando el enemigo se encuentre a la vista mirando por el periscopio, mandar soplar y una vez en superficie avistado por el enemigo, ya resulta muy difícil poder escapar de las cargas de profundidad o de su artillería. Pero ese sistema no era tan fácil en nuestra guerra, donde las dotaciones no se fiaban de sus mandos y antes de mandar soplar, el comité miraba por el periscopio. Esa traición le hubiese costado la vida al comandante en el acto. Pienso que Óscar Scharfhausen tuvo mucha suerte, si es que las cosas ocurrieron como nos las han contado.

¿Por qué otros comandantes no se han hundido con su submarino en la guerra?

1.º: Porque no representa un honor asesinar a su propia dotación.

2.º: Porque la vida es muy hermosa para conservarla, pudiendo servir a sus ideales por otros medios más nobles. Una guerra ni se gana ni se pierde porque un comandante se hunda con su submarino.

3.º: Porque en nuestra guerra, ese sistema que le atribuyen al comandante Lara no hubiese dado resultado positivo.

Como submarinista que fui del C-5, conocí bastante bien al comandante Lara y no puedo aceptar que primero nos

sacara ilesos del combate con los bous y el Velasco y más tarde, hundidos a ochenta y cinco metros de profundidad, nos arrancara de las entrañas del mar, para meses después hundirse voluntariamente asesinando a toda su dotación. Eso no lo podía hacer un militar como D. José de Lara, cuyas creencias religiosas no se lo hubiesen permitido.

Pero en nuestra guerra, como en la política, nunca se estaba libre de que le adjudicaran a una persona actos que puedan justificar una causa: un jefe de Gobierno vasco de la época dijo de mi comandante, D. José de Lara, que era un cocainómano vicioso y libertino, de conducta licenciosa. Y es que de los políticos de la época, todo se podía esperar cuando las cosas no les salían como deseaban o hubiesen deseado, por los muchos errores que cometieron durante la guerra.

Conservo un grato recuerdo del T.N. D. Antonio Ruiz González, que fue segundo comandante del C-5 en los inicios del levantamiento militar. D. Antonio Ruiz fue adicto a la República y fue apoyado por la revolución para ocupar el cargo de jefe de la Base Naval Principal de Cartagena y, a continuación, confirmado en el cargo por el Gobierno de la República con rango de vicealmirante –lo que no dejaba de ser una incongruencia militar–. Pero D. Antonio Ruiz no fue un revolucionario, fue un republicano fiel a su Gobierno.

Hasta el día 22 de agosto de 1936, que me hice a la mar en el submarino C-5, permanecí en contacto con D. Antonio Ruiz en capitanía general sirviéndole de enlace en la calle ante la gran confusión que existía en Cartagena en aquellos inicios de la revolución, donde la inseguridad ciudadana alcanzó cotas muy peligrosas. Me consta que D. Antonio Ruiz pasó momentos muy difíciles en los que se sintió impotente para frenar actos reprobables, como los asesinatos de jefes y oficiales en el vapor España n.º 3. Gracias a su serenidad, pudo resistir aquellos principios ante unos políticos pletóricos de poder revolucionario. Poco a poco fue dominando la situación y llegó a ser respetuoso con aquellos oficiales detenidos en cárceles, ofreciéndoles algún cargo de responsabilidad que les permitió salvar su vida. Un ejemplo de su conducta lo tengo en el coronel intendente D. Pedro

Portau, detenido el día 20 de julio con los demás jefes y oficiales de la Base de Submarinos, acusado de llevar dos granadas de mano para apoyar el levantamiento militar. Mi súplica a D. Antonio Ruiz fue atendida y D. Pedro quedó en libertad provisional hasta posterior juicio, del que también salió en libertad sin cargos, separado del servicio. Por lo menos salvó los primeros momentos librándose del vapor España n.º 3 y no corrió la triste suerte de muchos de sus compañeros detenidos el mismo día.

La guerra me trajo muchos momentos de peligro y sufrimientos de los que siempre salí airoso, pero nunca tuve miedo en la mar, ni siquiera en los momentos más difíciles. Tampoco tuve ansias de matar o destruir. Participé en la guerra como lo hicieron infinidad de jóvenes que en esos momentos cumplían un deber con la patria incorporados en el Ejército de Marina. Cuando el C-5 se hundió, todavía no comprendo la suerte que tuve en salvar mi vida, había dejado el submarino en contra de mi voluntad, con lágrimas en los ojos en el momento de soltar amarras para hacerse a la mar la misma noche que se hundió, como relato en mis memorias.

Escribir lo que fueron las actuaciones y vivencias de los submarinos republicanos en la guerra de España no es tan sencillo a menos que se haya vivido. Si tenemos en cuenta que es un arma silenciosa cuya eficacia consiste en el ataque por sorpresa, empezamos por que, cuando se sale a la mar, ni el mismo comandante conoce la misión encomendada hasta que no hemos salido a mar abierta. A partir de ese momento, el cuaderno de bitácora da cuenta de los pormenores de la navegación. Pero nunca podrá reflejar las impresiones de su dotación, los sobresaltos, las tensiones frente al enemigo, lo que se siente cuando te detecta y persigue, los efectos de las cargas de profundidad, las horas interminables tratando de escapar, las averías que se producen y que hay que reparar sobre la marcha. La dotación de un submarino debe estar bien preparada para afrontar todas estas situaciones con serenidad si quiere sobrevivir. Y si se lo traga el mar, se lleva consigo todos sus secretos y vivencias.

El submarino C-5 fue al que más le tocó vivir activamente la guerra de España. Yo tuve la suerte de sobrevivir y poder relatar unos hechos nunca vividos hasta ahora por un submarino español, para que se puedan dar a conocer.

Mi paso por el submarino C-2 fue muy diferente. Ya en el año 1937, los submarinos habían perdido casi toda su efectividad para la lucha y no se salía a la mar en busca del enemigo, sino a ganar tiempo; la guerra en el norte había sido un fracaso y se daba por perdida, ahora tan solo se pensaba en mantener el buque en forma con vistas a una larga travesía hasta Cartagena, que era la única base a la que podríamos y deseábamos llegar.

El comandante D. José Luis Ferrando lo tuvo fácil con una dotación cansada. Los problemas que tuvimos no fueron bélicos, sino de supervivencia. Cada día íbamos teniendo menos puertos donde refugiarnos: recuerdo una de aquellas salidas a la mar, en la que cansados de dar tumbos, nuestro comandante le preguntó al presidente del comité, D. Marcelino Solana: “¿Qué hacemos ahora?”. Y este le contestó: “¡Vamos a pasar la noche en Ribadesella, que la dotación pueda dormir tranquila!”. Atracamos en aquel diminuto muelle de pescadores y a la mañana siguiente, cuando despertamos, nos encontrábamos varados por la baja marea. Cuando ocurren estas cosas en un buque, es porque se piensa muy poco en la guerra. ¿Qué hubiese ocurrido si el Cervera u otro buque enemigo se hubiese apercebido de la situación? Las odiseas para el C-2 llegaron a partir del día después de que se perdiera Santander, como relataré en su momento.

LA REVOLUCIÓN: BASE DE SUBMARINOS

Los hechos ocurridos en la Base de Submarinos durante los primeros días del levantamiento militar en Cartagena se sitúan entre el viernes 17 y el lunes 20 de julio de 1936. A partir de esas fechas, la situación estaba dominada por los seguidores de la República.

En aquellos años los militares no teníamos derecho a voto, lo que daba lugar a que una gran mayoría –en particular, las clases subalternas– no se interesaran por los problemas nacionales. En la Base, durante los primeros chispazos hubo mucha ignorancia, en este sentido, de lo que se avecinaba, en cambio, la oficialidad estuvo más al corriente.

El viernes, 17 de julio, se empezó a observar un movimiento de jefes y oficiales poco acostumbrado, cuyo punto de reunión lo tenían en el comedor de oficiales. A la marinería, que yo supiera, nos pasó bastante desapercibido. A la hora de la cena, D. José Luis Ferrando, oficial del submarino C-5, me llamó para ordenarme que estuviera atento a la cabina telefónica, para una llamada que estaba esperando. Ya después de la cena, se recibió esa llamada para mi comandante, D. Antonio Amusatogui, que motivó reforzar la guardia en toda la Base. A partir de ese momento empezaron a llegar algunos jefes y oficiales que se encontraban fuera de las dependencias militares. Bien avanzada la noche, los oficiales permanecían todavía reunidos en el comedor. Yo seguía en la cabina telefónica por orden de mi oficial, cuando se recibió la orden de alistar todos los submarinos disponibles para hacerse a la mar por la mañana.

El sábado 18, a media mañana, se hicieron a la mar los submarinos C-1, C-3, C-4, C-6 y B-6. El B-5 quiero recordar que se encontraba en la mar. El C-5 reparaba averías en el dique flotante y el C-2 no pudo alistarse esa mañana, pero lo hizo pocos días después. Todos los submarinos se hicieron

a la mar a las órdenes del jefe de la Flotilla D. Francisco Guimerá y Bosch. Fue una novedad y una incógnita para la mayoría ver salir casi toda la flotilla tan inesperadamente, pues en la base poco o nada se sabía de los acontecimientos que se estaban fraguando. Por ser sábado, los casados y los que disponían de pases especiales prestaban más atención a que se celebraran las leyes penales para marcharse a casa que a otra cosa. Pero la sorpresa surgió cuando nuestro segundo D. José Sierra Carmona. anunció al personal que los pases, por el momento, quedaban suspendidos hasta nueva orden, lo que significaba que estábamos acuartelados, levantando toda clase de sospechas. La noticia salió a la calle, y si lo que deseaban era evitar comentarios, fue peor el remedio que la enfermedad.

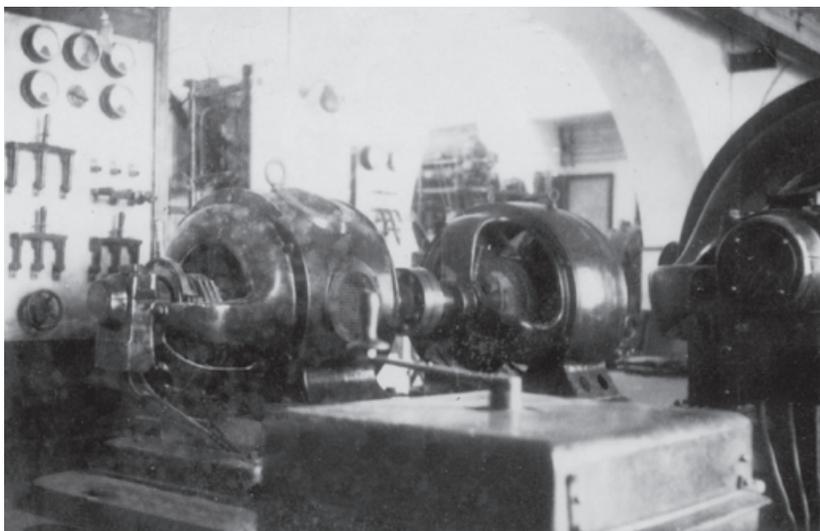
Aquella mañana, me llamó a su camarote nuestro segundo comandante del C-5, D. Antonio Ruiz González, que apenas llevaba en su cargo dos semanas. Con aspecto grave, pero sereno, me dijo que iba a permanecer ausente algunos días, pero que me llamaría por teléfono para decirme a dónde debía llevarle su sable y un pequeño maletín que me mostró. Recuerdo que el sable lo escondió entre el somier y el colchón de su cama.

Aprovechando un pase especial como estudiante, que me había concedido nuestro segundo, D. José Sierra, hacía algún tiempo para asistir a unas clases en una academia particular, por la tarde salí a la ciudad como de costumbre. De la noche a la mañana, todo había cambiado en la puerta del Arsenal, donde un riguroso control preguntaba hasta el objeto de la salida. Allí se habían dado cita los familiares de aquellos cuyos pases habían sido suspendidos, estaban acompañados por representaciones sindicales, me dio la impresión de una manifestación. En el interior del Arsenal vi armas automáticas discretamente camufladas en puntos estratégicos.

Mis tíos vivían en la calle Villamartín, a menos de cien metros del Arsenal, desde donde se podía presenciar el movimiento de gente que allí se dirigía y me aconsejaron que me quedara, pues Cartagena empezaba a movilizarse. En



BASE DE SUBMARINOS, CARTAGENA, 1935.
DE IZQUIERDA A DERECHA: CAYUELAS, RÍOS, LAFONT Y SELLÉS.
FOTO ARCH.: RAMÓN CAYUELAS ROBLES.



BASE DE SUBMARINOS, SALA DE MOTORES QUE SUMINISTRABAN FLUIDO
ELÉCTRICO A LA BASE Y ARSENAL.
FOTO ARCH.: RAMÓN CAYUELAS ROBLES.

la Base Aeronaval de San Javier y Los Alcázares, se estaba luchando. Pero yo me sentía más seguro en mi destino de la Base de Submarinos y me marché. Al doblar la esquina con la Plaza del Rey, me encontré con el coronel intendente D. Pedro Portau, amigo de mi familia. También me aconsejó que no andara por la calle y entrara en la Base enseguida, que la situación no estaba como para pasear.

Domingo, 19. Hasta mediodía estuve pendiente del teléfono por si me llamaba mi segundo. Ya avanzada la mañana, tuvo lugar el primer chispazo de la revolución en la Base de Submarinos: el fogonero Dionisio Marchante, inesperadamente, atacó al T.N. Ángel González descargando su pistola sobre él, resultó muerto en el acto. Al ruido de los disparos acudieron el oficial de guardia T.N. Guillermo Scharfhausen y el auxiliar de guardia José Sotelo, que con otros oficiales persiguieron a Marchante, quien, huyendo, pretendió refugiarse en la fosa del C-5 –que había salido de dique–, donde fue alcanzado, acorralado y herido de muerte a tiros por sus perseguidores.

Este incidente tan lamentable dio lugar a diversidad de opiniones entre subalternos y oficiales hasta el extremo de que tuvo que intervenir el contraalmirante del Arsenal D. Camilo Molins para restablecer la situación formándolos a todos y arengándoles con un discurso patriótico que no convenció a ninguno de los dos bandos, a juzgar por los comentarios acalorados que se sucedieron.

Con este ajuste de cuentas se corre la alarma por Cartagena de que la marinería del Arsenal y la Base de Submarinos se encontraba en peligro, incluso se exagera diciendo que los pretenden asesinar, y esa misma mañana se suceden en la ciudad multitud de manifestaciones de todo tipo en contra de los militares y todo aquel con antecedentes de derechas, o sea, que ha estallado la revolución social. Sindicatos y obreros hacen causa común y un odio mortal empieza a hervir hasta el punto de que la primera víctima se cobra en un pobre hombre con antecedentes de alcohólico, apodado “el Chipé”, que se había manifestado a favor de los militares. Fue perseguido, apaleado y muerto, el odio se desborda y llegan al extremo de atar su cadáver con una cuerda y, arrastrado



PERSPECTIVA DE LA BASE DE SUBMARINOS, CARTAGENA, AÑO 1935.
EN EL CENTRO, EL SUBMARINO ISAAC PERAL. FOTO ARCH.: RAMÓN CAYUELAS
ROBLES.



CARTAGENA, FLOTILLA DE SUBMARINOS TIPO C. AL FONDO,
EL PORTAAVIONES DÉDALO. AÑO 1935. FOTO ARCH.: RAMÓN
CAYUELAS ROBLES.

por un camión cargado de locos, lo exhiben por la ciudad. Todo producto de mentes calenturientas desbordadas por la pasión, que poco tenía que ver con el levantamiento militar en Melilla por el general Franco.

Lunes, 20. En la madrugada de ese día, la suerte estaba echada, la radio difundía la noticia de la sublevación de la tripulación del destructor Almirante Valdés contra sus mandos, al que posteriormente le siguieron otros buques de la escuadra.

A las ocho de la mañana, me llamó por teléfono mi segundo. Antonio Ruiz, para que le llevara su maletín y el sable al muelle donde estaba atracado de proa. También había dos destructores más. El muelle y toda Cartagena eran una fiesta; me refiero a las clases sociales, que celebraban el triunfo de la República frente al levantamiento militar. Lo primero que me preguntó mi segundo fue las novedades que hubieran por la Base y el Arsenal, le contesté que la única, el incidente del T.N. Ángel González y el fogonero Marchante, pero ya estaba enterado. Me pidió que regresara a la Base y le tuviera al corriente de las novedades, dijo que le encontraría en capitanía general. Antes de dirigirme al Arsenal, me di una vuelta por Cartagena guiado por la curiosidad de aquel ambiente nunca conocido tan impresionante, terrorífico, diría yo, tan solo se hablaba de muerte a los fascistas. Hubo un momento en que algunos exaltados prendieron fuego dentro de la iglesia de Santa María, pero fueron más los que lograron extinguir el fuego, pero lo que no consiguieron fue evitar que algunas imágenes las cargaran en camiones descubiertos y las pasaran por la ciudad. Aquel ambiente me dio mucho miedo y regresé enseguida a la base, que era donde más seguro me sentía pese a cuanto se había propagado al respecto.

A poco de rebasar la puerta del Arsenal, vi a D. Pedro Portau, que caminaba delante de mí, cuando el oficial de la guardia le saludaba, aceleré el paso y le alcancé, iba en mi misma dirección, hacia la Base, donde solía ir con frecuencia los fines de semana. Como otras veces que me he encontrado con él, pasó su brazo por mi hombro con gesto amable y me preguntó cómo iban las cosas, pero yo no me ocupaba

de la política y contesté que bien. Añadí que la oficialidad permanecía tranquila en el pabellón esperando el desarrollo de los acontecimientos con serenidad.

Aquella mañana, el exceso de prudencia del contraalmirante Molins, cuando los sindicalistas insistieron en entrar al Arsenal para comprobar que a la marinería no le pasaba nada, y les abrió las puertas, fue el pistoletazo que dio lugar a la detención de todos los jefes y oficiales del recinto militar. Lo primero que hicieron fue vaciar los pañoles de armas y hacerse con ellas. En mi opinión, tan solo debió permitir la entrada a una comisión restringida.

A la Base de Submarinos llegó la horda sobre el mediodía entre las doce y la una, en número aproximado a ochenta o cien personas. En esos momentos, D. Pedro Portau me invitaba a tomar café en el comedor de oficiales y hablábamos sobre las próximas vacaciones, cuando empezamos a escuchar el rumor que producían los revolucionarios con sus vivas a la República y muera el fascismo. Nos asomamos por la ventana del zaguán de la cocina, todos los jefes y oficiales hicieron lo mismo esperando su llegada en silencio, venían armados con algunas armas de fuego, pero en su mayoría elementos rudimentarios. Había muchos más civiles que militares, marinería, muy poca, y algunos subalternos. Se situaron delante de la puerta principal del pabellón, donde se encontraba el pañol de armas y munición. Al llegar empezaron a accionar los brazos, puño cerrado, con gestos amenazantes de mueran los fascistas y vivas a la República, al tiempo que pedían armas para luchar. El oficial de guardia bajó por la escalera principal y desde el portal les pidió calma, al tiempo que decía que allí no pasaba nada y que debían serenarse, en cuanto a las armas, que tuvieran en cuenta que para entregarlas necesitaba una orden superior.

Yo había sentido curiosidad y por la escalera de servicio, bajé en cuatro zancadas y me coloqué detrás de los manifestantes subido en un pilón para enterarme mejor. Como las razones del oficial no les satisficieron, uno de los cabecillas empezó a pedir armas a voces para defender a la República, y volviéndose hacia los que le seguían con los brazos en alto, repitió varias veces: “¡A por las armas!”. Acto

seguido se abalanzaron en tromba al zaguán del pabellón, derribaron al oficial y al centinela y se dirigieron al armario de cristal donde se guardaban las llaves del pañol y lo vaciaron.

Ante tanto tropel, subí corriendo al pabellón haciendo uso de la escala de hierro situada sobre el muro hasta la cocina de oficiales, llegué donde se encontraba D. Pedro, que, como todos los jefes y oficiales, no daba crédito a lo que estaba sucediendo, aquello era un auténtico motín y le aconsejé a D. Pedro que se marchara por la escalera de servicio que daba al jardín, pero él entendía que no tenía por qué huir, los que lo intentaron fueron detenidos.

Tan pronto como los asaltantes se hicieron con las armas, invadieron el pabellón escaleras arriba como río que se desborda, reteniendo a cuantos jefes y oficiales se encontraban a su paso sin atender sus requerimientos. Fueron momentos de verdadera angustia, aquellos amotinados habían perdido el control de sus cabecillas y actuaban cada uno guiado por sus propios instintos, en sus rostros endurecidos se apreciaba la pasión con la que actuaban. El menor gesto de resistencia hubiese sido catastrófico.

Todos esperaron impasibles la llegada de la horda, ninguno intentó defenderse, yo temía por el comandante D. Javier de Sala, que era un hombre impetuoso, de carácter fuerte y que con frecuencia solía ir armado con su pistola de reglamento, supongo que en ese momento no la llevaría, hubiese sido su muerte.

Entre los detenidos se encontraba D. Pedro Portau, fueron empujados con la punta de sus armas sin ninguna consideración hasta el salón de actos, donde fueron encerrados y custodiados por un centinela con fusil a bayoneta calada.

Cuando la calma pareció reinar, ya que no hubo derramamiento de sangre, yo intenté asomarme donde los tenían encerrados para tratar de ver a D. Pedro y darle ánimos, él intentó acercarse a mí en aquel estado de nerviosismo para decirme algo, pues les acusaban de resistencia armada a la República, nada más lejos de la realidad, se habían entregado como corderos, otra cosa sería lo que ellos pensarán sobre la

revolución. El caso fue que el centinela frenó a D. Pedro con la punta de la bayoneta, luego, dirigiéndose a mí, me dijo: “¡A ti también habría que encerrarte con ellos!”. Estábamos viviendo momentos de gran tensión y no comprendo cómo me atreví a entrar en aquel cuarto-prisión, fue una temeridad que solo justifica el cariño que yo tenía a D. Pedro.

El dramatismo de aquella mañana quedó grabado en mi mente como un hecho insólito, no era necesaria tanta humillación para arrestar a unos hombres que en ningún momento ofrecieron la menor resistencia.

Aquí terminó la última oportunidad para que el levantamiento militar triunfara en Cartagena.

Siguiendo las instrucciones de mi segundo, D. Antonio Ruiz González, a la mañana siguiente, me presenté en capitania general, yo ignoraba el cargo que desempeñaba y cuál fue mi sorpresa cuando supe que ocupaba las funciones del vicealmirante jefe de la Base Naval Principal de Cartagena, que hasta hacía muy poco él había sido ayudante del propio vicealmirante Márquez Román.

Me hicieron rellenar una ficha con el objeto de mi visita, la espera no fue muy larga teniendo en cuenta la cantidad de personas que esperaban ser recibidas. Era la primera vez que yo pisaba aquel salón lujosamente decorado y que en esos momentos estaba abarrotado de gente sencilla sin uniforme militar y con insignias revolucionarias.

D. Antonio empezó llamándome por mi apellido con bastante sencillez, le dije que me presentaba conforme me había ordenado el día anterior para informarle sobre los hechos ocurridos en la Base, me autorizó a sentarme y no me interrumpió hasta que terminé. Luego con mucha serenidad me dijo que los informes que él había recibido indicaban que había habido resistencia armada por parte de algunos jefes, incluso los había que iban provistos de granadas de mano que no les dio tiempo a utilizar. No pude evitar un gesto que pudo haber interpretado de indisciplina, me levanté de la silla y protesté enérgicamente al tiempo que le decía que no tenía sentido, pues de haber querido defenderse, tuvieron a su disposición el pañol de armas que más tarde vaciaron los asaltantes.

Cuando le hablé de D. Pedro Portau pidiéndole que hiciera lo que pudiera por él, me contestó que precisamente estaba acusado de llevar dos granadas de mano. Volví a insistir de que con el pañol de armas a su disposición, pudo haber dispuesto de armas más ofensivas que las dos granadas, que el único que llevaba su arma reglamentaria era el oficial de guardia, que, por favor, me creyera, que había sido testigo de los hechos desde el primer momento hasta el final. Yo que siempre *más bien* fui tímido y respetuoso con mis superiores, no comprendo cómo me atreví a levantar la voz. Al marcharme tuve la impresión de que aceptaba mi versión, pues me acompañó hasta la puerta de su despacho con bastante amabilidad, y me dijo que no dejara de ir cuando tuviera alguna información, tanto de la Base como de la calle. Yo le había manifestado mi preocupación por la gente nueva que había llegado a la Base que no conocía y llamó a D. Gonzalo ordenándole que me hiciera un salvoconducto como perteneciente al servicio de capitania general, D. Gonzalo era el contra maestre de la conserjería de capitania general con residencia allí mismo.



FOTO ARCH.: J. MONTORO FORT.



DOS INSTANTÁNEAS DE LA ESCUADRA Y FLOTILLA DE SUBMARINOS EN SANTA CRUZ DE TENERIFE, DURANTE LAS ÚLTIMAS MANIOBRAS NAVALES DURANTE LA II REPÚBLICA, EN LAS QUE PARTICIPÉ. MAYO DE 1936. POCO ANTES DEL LEVANTAMIENTO MILITAR DEL GENERAL FRANCO.

FOTO ARCH.: RAMÓN CAYUELAS ROBLES.

EL PATRIOTISMO DE LOS VOLUNTARIOS

Al día siguiente, en la Base de Submarinos, aquellos hombres que con tanta exaltación se manifestaron seguían haciéndolo como si un virus hubiese penetrado en su cuerpo. Cada uno de ellos trataba de situarse en el lugar de la revolución al que aspiraba. Los más radicales aparecieron como organizadores de comités, luego estaban los que simplemente querían justificarse con los hechos, dando su aprobación a todo, y lo hacían tratando de fascistas a los detenidos. Finalmente estábamos aquellos que no entendíamos nada de lo que ocurría, y más que otra cosa estábamos asustados.

Pronto apareció el patriotismo de los voluntarios para salir a luchar, nos formaron delante del cuerpo de guardia: “¡Los que quieran ir a luchar a Albacete a defender a la República, que den un paso al frente!”. En Albacete, falangistas y guardia civil hicieron causa común con el levantamiento militar. Aquellos que fueron voluntarios, algunos días más tarde regresaron triunfantes y para ellos fueron los cargos de más responsabilidad, se habían consagrado como personas de confianza y ocuparon los puestos en comités y vigilancia en la ciudad y dependencias militares, patrullaban llevando una insignia-brazaletes en el brazo y un gran pistolón cogido con una correa a la cintura. Aquello empezó a ponerse peligroso, algunos abusaron de su cargo y las enemistades y antipatías de antes de la revolución dieron lugar a detenciones de personas que nada tenían que ver con la actual situación y lo pasaron bastante mal. Yo tenía un paisano y amigo de la infancia que se llamaba Vicente Gálvez, era un gran muchacho, pero la política lo volvió loco, fue uno de los primeros en ir voluntario a todas partes y se mostró muy activo en defensa de la República, cosa natural, que hubiese buenos patriotas, pero se emborrachó demasiado con la revolución y los amigos empezamos a tenerle miedo. Un día, haciendo

uso de nuestra gran amistad, se me ocurrió decirle que para ser un buen patriota no era necesario ser tan radical. Sacó su pistolón, me lo puso en el pecho, tiró del gatillo y me dijo: “¡De no ser paisanos y amigos de toda la vida, lo ibas a pasar muy mal!”. Esto me sirvió de experiencia para no inmiscuirme en asuntos de nadie en toda la guerra. Poco tiempo después, mi submarino se hizo a la mar y ya no volví a ver a mi amigo Vicente, cuando acabó la guerra, supe que lo habían fusilado los nacionales.

Había terminado el mes de julio, nos encontrábamos en la primera semana del mes de agosto de 1936, la revolución ya era un hecho y el levantamiento militar también y los frentes de batalla cambiaban a cada momento, las cosas no estaban muy claras para la República, las tropas legionarias empezaban a avanzar hacia Madrid, la radio nacionalista anunciaba cada día el paso de más tropas regulares a la península. Yo había ido a visitar a D. Antonio Ruiz para asuntos de nuestro submarino C-5, que pronto debería salir a la mar, al tiempo que le comunicaba las novedades de la vida ciudadana. Tuve la impresión de que se sentía aislado. En la ciudad de Cartagena reinaba un desorden nunca conocido, los sindicalistas patrullaban armados por las calles como una policía militar, su indumentaria en mangas de camisa o con monos de mecánico denotaba la anarquía en la que se vivía. Las mujeres con ropas de miliciana formaban parte de esas patrullas de salud pública, que significaba algo así como limpiar la ciudad de fascistas. Este trabajo lo hacían todos los partidos políticos revolucionarios con poder independiente los unos de los otros, ellos arrestaban u ordenaban aquello que consideraban justo según su criterio. Alimentaban la revolución a cada momento con cánticos patrióticos donde no faltaban los mueras al fascismo.

Cada partido luchaba por el poder político y su eslogan principal consistía en perseguir a los enemigos del pueblo o de la República. Mientras, los nacionales avanzaban en todos los frentes sin encontrar la menor resistencia. Por su actitud entendí que estaban ayudando al enemigo. Faltó cerebro y sobró corazón. Era evidente que si los mandos civiles y militares adictos a la República hubiesen podido

dominar la REVOLUCIÓN social obrera, lo más probable habría sido que los asesinatos no se cometieran y muchos militares hubiesen podido ser recuperados para mandar la escuadra.

El día 15 de agosto de 1936 –día inolvidable en Cartagena–, solo en el mercante España n.º 3, asesinaron a unos ciento cincuenta jefes y oficiales. Cuando las autoridades pudieron frenar a los revolucionarios, ya era demasiado tarde para que los que quedaron con vida desearan ser leales a la causa republicana. Los que aceptaron puestos de mando o de responsabilidad solo lo hicieron para salvar sus vidas, al tiempo que ayudaban a los nacionales con su pasividad en sus cometidos.

EL SUBMARINO C-5 SALE A LA MAR SIN COMANDANTE PROFESIONAL

En este ambiente de anarquía nos encontrábamos en el C-5 a primeros del mes de agosto, con nuestro comandante preso en el vapor España n.º 3, perdía también a todos los oficiales, siendo su segundo el T.N. D. Antonio Ruiz González, destacado defensor de la República, designado para mandar la capitania general de la zona marítima de Cartagena. Tal había sido el corrimiento del escalafón, pues ese destino correspondía normalmente a un vicealmirante. El A.N. D. José Luis Ferrando Talayero, oficial del C-5, que salió a la mar el 18 de julio en el C-6, se encontraba detenido en Málaga. El segundo maquinista, D. Eusebio Fernández Vázquez, había tomado el mando de dicho submarino C-5. El también maquinista D. Miguel Gutiérrez Pérez tomaba posesión de la comandancia General del Arsenal, que correspondía a un Contraalmirante. El auxiliar de electricidad, D. Miguel Vázquez, tomaba posesión de la 2.ª Comandancia. El auxiliar radio D. José Porto Vigo ocupaba el cargo de jefe de los Servicios Económicos de la Flotilla de Submarinos y presidente del Comité del C-5. Todos ellos con un gran poder político-sindical en Cartagena en aquellos inicios de la revolución, por lo que alistar al C-5 para que pudiera salir a la mar resultó de lo más complejo y polémico.

La confusión que reinaba en aquellos principios para encontrar mandos, después de los que habían asesinado o encarcelado, es imaginable, no se sabía de un día para otro qué submarino disponía de comandante y cuáles no, lo que dio lugar a que se dieran órdenes de embarque que nunca se cumplimentaron y otras que se duplicaron en corto plazo.

El poder político que imperaba en el C-5 les permitía pasar por la criba a todos los comandantes que nos enviaba el jefe de la B.N.P. D. Antonio Ruiz. A esos políticos

les interesaba más dirigir la revolución desde tierra que hacerse a la mar con el submarino y procuraban poner el máximo de inconvenientes para retrasar la salida y, cuando llegó el momento, se quedaron en tierra ocupando cargos importantes.

Cuando mi segundo ocupó la capitania general, yo permanecí a sus órdenes hasta que el C-5 salió a la mar. Este trabajo me supuso un contacto con D. Antonio Ruiz que me permitía visitarle con alguna frecuencia. También me unía relación de familia con el contraamaestre de la conserjería, D. Gonzalo, que vivía en la misma capitania general, al que visitaba con frecuencia. Todo ello me permitía conocer situaciones de régimen interior. Esta situación de privilegio me autoriza a decir que desde el día primero de agosto de 1936, Madrid insistía reiteradamente al jefe de la B.N.P. para que el submarino C-5 se hiciera a la mar sin demora. Pero lo que ignoraba el ministro de Marina era la verdadera situación política en Cartagena, en particular, en el C-5. Fueron varios los oficiales del Cuerpo General propuestos para asumir el mando de nuestro submarino, incluso sacándoles de las cárceles donde se encontraban, pero los duros del comité político de a bordo fueron inflexibles amparándose en que no les ofrecían las garantías que ellos consideraban necesarias para mandar el buque en tiempo de guerra.

La insistencia del ministro fue tanta para que el C-5 se hiciera a la mar que D. Antonio Ruiz no tuvo más remedio que cursar oficialmente nombramientos de embarque de un comandante tras otro, sin consultar con el comité de a bordo.

El primer comandante propuesto fue el capitán de corbeta D. Mariano Romero Carnero, comandante que había sido del C-6, pero que en esos momentos se encontraba detenido en Málaga, la fecha de embarque lleva día 4 de agosto de 1936, pero el comité de a bordo lo rechazó tajantemente por considerarlo fascista, y con fecha 5 –al día siguiente– causa baja.

El mismo día 5, nombró al T.N. D. Jesús de Lasheras, que en esos momentos mandaba el C-4, pero que antes de la revolución gozaba de muy buena reputación en la Base con

el personal subalterno, y pensó que el comité lo aceptaría. En efecto, era un oficial muy querido, pero el comité no tenía ganas de salir a la mar y también lo rechazó, aunque hubo mucha resistencia por parte de D. Antonio Ruiz, al final tuvo que ceder ante la influencia política del comité del C-5. Esto ocurría el día 11 de agosto, y ese mismo día nombra de oficio al C.C. D. Remigio Verdia Joly, que mandaba en esos momentos el C-2, pero que se encontraba en obras, pensando que al provenir este profesional de la Escuela de Armas Submarinas y Buzos, donde era profesor, no lo considerarían sospechoso. D. Antonio Ruiz, presionado por el ministro de Marina, le había prometido que ese mismo día el C-5 se haría a la mar. Pero el comité con tal de retrasar la salida, estaba dispuesto a poner todos los obstáculos que fueran necesarios, y pusieron como pretexto que necesitaban un comandante con antecedentes republicanos, y ponen como ejemplo a D. Vicente Ramírez de Togores y al mismo D. Antonio Ruiz González.

Esta situación comprometía al jefe de la B.N.P. y mantuvo contra viento y marea de comandante del C-5 a D. Remigio Verdia, pero la realidad era otra, el C-5 seguía en su fosa amarrado sin alistar para salir a la mar.

Así llegamos hasta el día 18 de agosto, que surge un parte de campaña confuso facilitado por el submarino C-4, que venía mandando el T.N. Lasheras desde el día 21 de julio (según consta en las nóminas de haberes). Este parte de campaña correspondía a los días 7 al 17 de agosto de 1936, dirigido al almirante jefe de la B.N.P de Cartagena, y lo firma el jefe –entonces– de la Flotilla D. José Belmonte, que dice así:

Cartagena, 18 de agosto de 1936. OBJETO: A las 2:00 del DÍA 11, pasado Espartel se arrumbó al encuentro del C-5, y a las 6:30 se hizo el relevo de Comandante pasando el Capitán de Corbeta D. Remigio Verdia joly al C-5 y el T.N. D. Jesús de Lasheras al C-4. Recogido el bote se navegó paralelamente a la costa entre paralelos de Arcila y Larache deteniendo a faluchos y barcos cuyo rumbo fuera sospechoso, continuando en esta forma hasta el día 15 de agosto, etc.

Es un texto confuso, pues el C-5 continuaba amarrado en su fosa sin alistar, lo que a mi entender sirvió al jefe de la Flotilla y al de la B.N.P. para que el Ministro tuviera conocimiento de que el C-5 se encontraba navegando, posiblemente confiado D. Antonio Ruiz de que el comité de a bordo acabaría por aceptar a D. Remigio Verdía. Pues era sabido:

1.º: Que el C-5 no estuvo operativo hasta el día 22 de agosto de 1936, por consiguiente, D. Remigio Verdía no pudo tomar el mando en la mar el día 11.

2.º: Dice el parte que Lasheras tomaba el mando del C-4, ese día 11, cuando ya lo venía mandando desde el 21 de julio (ver las nóminas).

3.º: No hace la menor referencia a los comandantes salientes, si se quedan a bordo o pasan a ocupar otro destino, ni siquiera quiénes eran.

Pese a este parte operativo para cumplimentar órdenes del jefe de la Flotilla, el C-5 seguía teniendo el mismo problema de alistamiento de un comandante que fuera aceptado por el comité de a bordo, y este estaba asumiendo una gran responsabilidad al negarse a acatar las órdenes del jefe de la capitania general. La situación ya no tenía más aguante y el auxiliar naval D. Jacinto Núñez se ofreció a mandar el submarino si la dotación le aceptaba. El comité tuvo que ceder que el C-5 se hiciera a la mar, y lo aceptó. Salimos a la bahía, donde Núñez nos hizo varias demostraciones de inmersión y trimado del buque. Sabíamos que D. Jacinto era una excelente persona, de ideas moderadas y gozaba de buen prestigio a bordo, era un buen profesional, pero entendíamos que le faltaba la práctica necesaria para asumir tanta responsabilidad en tiempo de guerra.

D. Antonio Ruiz aceptó la proposición del comité de salir a la mar al mando de D. Jacinto Núñez, de esta manera se solucionaba un problema acuciante, pero los cabecillas que más problemas estaban poniendo para impedir la salida a la mar, estos se quedaron en tierra ocupando puestos importantes de responsabilidad.

Por consiguiente, en la nómina del C-5 del mes de agosto de 1936, figura en primer lugar D. Jacinto Núñez Núñez.

En segundo lugar, de comandante, el maquinista D. Eusebio Fernández. De oficial de derrota, el capitán mercante D. Avelino Bernadal. No aparece ningún oficial del cuerpo general en la nómina.

D. Remigio Verdia volvía a tomar el mando del C-2, que estuvo alistado para hacerse a la mar el día 22 de agosto, al igual que nosotros en el C-5 (en la nómina del C-2, consta su regreso a ese buque el día 21 de agosto, que es de donde procedía cuando fue nombrado para el C-5, el 11 de ese mes).

Inmediatamente se iniciaron los preparativos de alistamiento del C-5 y del C-2. Nosotros íbamos al completo con su cargo de pertrechos y víveres, Doce torpedos con cabeza de combate y todo el combustible y agua potable capaz de transportar en sus tanques. Algunos historiadores escriben que llevábamos cargamento de munición para el norte, no es cierto, primero, todavía no conocíamos nuestro destino final, tan solo sabíamos que tomaríamos rumbo a Málaga, y, segundo, íbamos al completo de pesos como para poder llevar armamento.

Recuerdo la exaltación con que se iniciaron los preparativos, íbamos a plena carga, en mi opinión se abusó de la cantidad de cajas de cerveza, que no hubo dónde colocarlas, y se utilizaron los pasillos, para ellas y otros alimentos por su abundancia. Con aquel entusiasmo parecía que más que ir a la guerra fuéramos que a una fiesta. Como observador que fui durante toda la campaña, recordé el silencio y el orden que reinaba a bordo cuando antes de la revolución nos hacíamos a la mar. Ahora todo eran corrillos donde se hablaba apasionadamente de la guerra y esa euforia de ir en busca del enemigo, al tiempo que se degustaba un botellín de cerveza. ¡Con qué facilidad se soñaba cuando ni tan siquiera llevábamos un comandante profesional que nos ofreciera por lo menos una garantía en la navegación!

El día 22 de agosto, con las tinieblas de la noche, nos hicimos a la mar rumbo a Málaga. Antes había ido a despedirme de mi familia, luego de D. Pedro Portau, al que gracias a D. Antonio Ruiz le habían dejado en libertad provisional pendiente de juicio por aquella denuncia de que llevaba dos

granadas de mano cuando lo detuvieron. Por lo menos se había librado del España n.º 3. D. Pedro me dio un fuerte abrazo y un sabio consejo: “La guerra terminará un día y los hombres que sobrevivan tendrán que dar cuenta de sus actos”. Ya no volvimos a vernos hasta terminada la guerra, a mediados del mes de julio de 1939.

Del último que me despedí fue de D. Antonio Ruiz, al que le manifesté mi preocupación por el comandante que íbamos a llevar. Me ofreció quedarme a su servicio, pero la inseguridad en Cartagena en aquellos inicios de la revolución me preocupaba más que el riesgo del submarino. Mi principal inquietud al marcharme era el juicio pendiente de D. Pedro, en el que yo me consideraba un testigo importante por encontrarme con él cuando ocurrieron los hechos de los que le acusaban. Pero D. Antonio Ruiz me propuso que le dejara una declaración jurada firmada por mí que sería presentada el día del juicio, del que salió suspendido de su empleo, pero libre de cargos.

La noche era espléndida, la mar en calma propia del mes de agosto en esta zona marítima. La mayoría de la dotación íbamos en cubierta hablando sobre la guerra mientras se respiraba el aire puro de la noche, más que ir a la guerra, parecíamos excursionistas, eso sí, embriagados por los deseos de tomar contacto con el enemigo y hacer en el estrecho de Gibraltar lo que no habían hecho otros submarinos hasta la fecha. Yo era muy joven para participar en estas opiniones y me limitaba a escuchar.

Llevaríamos más o menos dos horas navegando, cuando alguien propuso efectuar alguna inmersión de trimado para ver qué tal íbamos de pesos en el submarino y que sirviera de práctica al mismo tiempo. Al ser la primera vez que el submarino se sumergía sin comandante navegando, todos se consideraron con derecho a dar su opinión, existiendo un cierto nerviosismo en el ambiente. Cerradas las escotillas, se produjo un gran silencio al parar los motores diesel, y se abrieron a continuación las ventilaciones para permitir la entrada de agua a los lastres. Súbitamente el submarino cogió una inclinación a bajar que hizo que tuvieran que sujetarse todos para no caer y, dado que la bomba de

trimado no era capaz de sacar toda el agua necesaria para nivelar el submarino, el contramaestre Núñez mandó soplar la proa, con lo cual la inclinación se invirtió subiendo hacia la superficie, con el consiguiente peligro de colisión con cualquier otro buque, Para evitar esto se volvieron a inundar los lastres de proa, volviendo a bajar el buque y así por algún tiempo. En el entreacto todos los víveres, cajas de cerveza y otros alimentos mal estibados se rompieron mezclándose con el agua y aceite salidos de las sentinas. Los timoneles y auxiliares en los pianos de trimado cada vez más nerviosos no acertaban a conseguir la posición horizontal del submarino, hasta que el auxiliar electricista-torpedista D. José Noceda, un hombre de temperamento nervioso, empezó a gritar diciendo: “¡Soplen seguridad!”, y el cabo Nicolás García, responsable del soplado, ordenó soplar el tanque de seguridad, con lo que el submarino salió finalmente a la superficie como un globo.

Se perdieron muchos víveres y la limpieza del buque fue ardua, pero no hubo reproches para nadie, eso sí, la dotación en pleno estuvo de acuerdo en no volver a sumergirnos en el resto de la travesía hasta Málaga.

FLOTILLA DE SUBMARINOS
DE
CARTAGENA.
E. M.

Parte de Campaña nº

Comprende. Los días 7, 8, 9, 10, 11, 12
13, 14, 15, 16 y 17 de agosto, 1936.
Corresponde. P.C. del C-4 nº 1.

FUERZAS.

C-4. T. de N. Cte. Lashera.

Al. Almirante Jefe de esta B.N.P.

Cartagena 18 de agosto de 1936.

OBJETO.-Cumplimentar ordenes del Jefe
de la Flotilla.

RESUMEN.-Ordenes de Operaciones.

13- Dia 7 y 8.- A las 11-35 se hizo inmersión en la Darsena para comprobar el nivelación saliendo a las 11-35, repitiendose de 11-35 a 11-47.

A las 10-20 se salió de Cartagena arrumbando a Cabo de Gata, y a las 3-10 se arrumbó a Malaga donde se quedó amarrado a las 15-18 del 8. Dia 9, fondeado y amarrados en el puerto de Malaga.

Dia 10, 11, 12, 13, 14 y 15.- A las 14-45 se salió de Malaga pero al estar fuera de Malucoas se regresó por orden del "Libertad". - A las 17-15 se salió nuevamente arrumbando al Estrecho que se pasó con luces apagadas. - A las 2-00 del día 11, pasando Espartel se arrumbó al encuarto del C-8, y a las 6-30 se hizo el relevo de Comandantes pasando el Capitan de Corbeta B. Remigio Verdía al C-8 y al Teniente de Navío D. Jesus Lasheras al C-4, recogido el bote se navegó paralelamente a la costa entre paralelos de Arcila y Larache deteniendo a faluchos y barcos cuyo rumbo fueran sospechosos, continuando en esta forma hasta el día 15 de agosto. A las 17-50 que cumplimentando ordenes se arrumbó a Espartel. A las 21-00 se abocó el Estrecho y a las 23-55 fuera de él se arrumbó a Malaga donde se quedó amarrados a las 7-42 del día 16.

Dia 16 y 17.- A las 15-40 se salió de Malaga cumpliendo ordenes del Jefe de la Flota arrumbando a Cabo de Gata. A las 5-45 del día 17 se arrumbó a Cartagena quedando amarrados en la fosa de la Estación de Submarinos a las 13-00. Sin mas novedad.

Destinatarios.

2 Vicealmirante Jefe de la B.N.P.

Copias.
1 Archivo.

El Jefe de la Flotilla.

José Belmonte

José Belmonte.



22. 11.
955. J.M.
3

Hay un semo que dice.- Submarino
Comisario Politico.

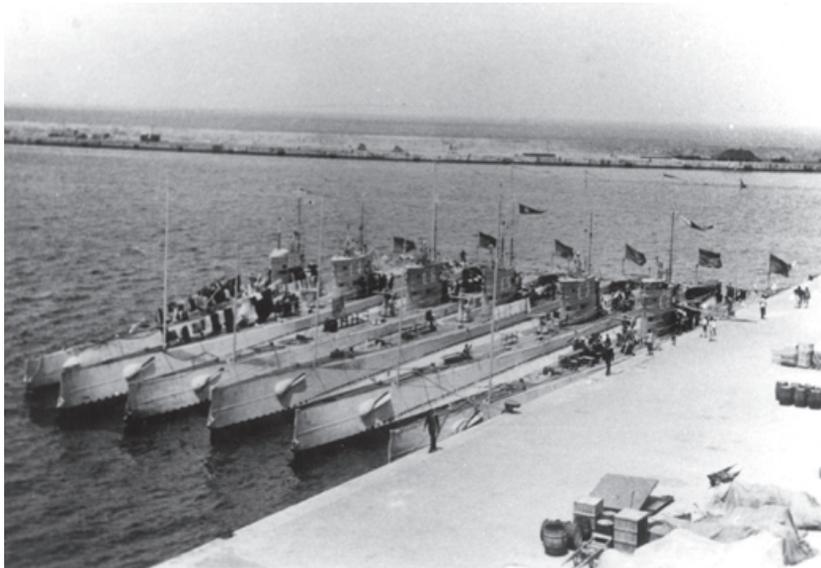
Submarino "U-1".- Comandante.



MÁLAGA, UN EDIFICIO DE LA CALLE LARIOS, DESPUÉS DEL BOMBARDEO DE LA AVIACIÓN NACIONALISTA, EL 22/08/1936. FOTO ARCH.: RAMÓN CAYUELAS ROBLES.



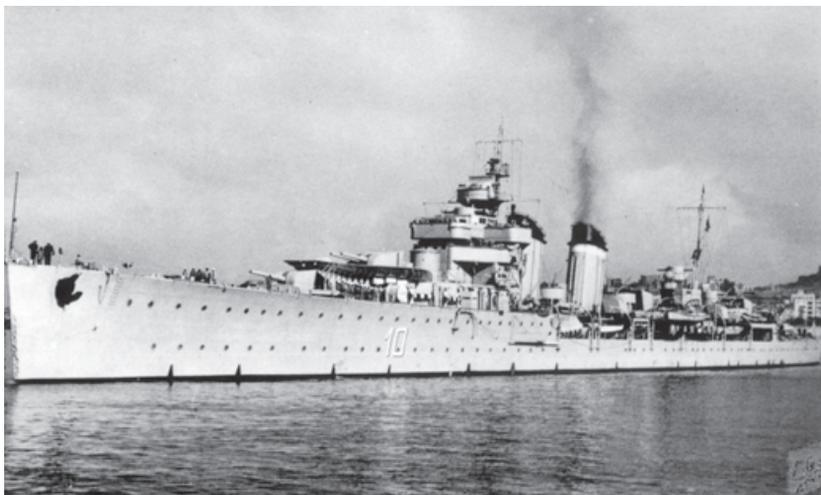
MI AMIGO EL MAQUINISTA D. MIGUEL GUILLÉN, QUE FALLECIÓ EN EL HUNDIMIENTO DEL C-5, A LA DERECHA DE LA FOTO. SEPTIEMBRE DE 1936. FOTO ARCH.: RAMÓN CAYUELAS ROBLES.



PUERTO DE MÁLAGA: ACABA DE ESTALLAR LA GUERRA DE ESPAÑA. LOS SUBMARINOS ABARLOADOS EN ESTE PUERTO: C-1, C-2, C-3, C-4, C-6 Y B-5. FALTA EL C-5, QUE SE ENCONTRABA EN OBRAS EN CARTAGENA.

FUERON LOS MOMENTOS HISTÓRICOS DE LOS SUBMARINOS EN EL ALZAMIENTO MILITAR Y LA REVOLUCIÓN SOCIAL-SINDICALISTA.

FOTO ARCH.: RAMÓN CAYUELAS ROBLES.



CRUCERO ALMIRANTE CERVERA –NACIONALISTA–, APODADO “EL CHULO DEL CANTÁBRICO”, OBJETIVO PRINCIPAL DE LOS SUBMARINOS REPUBLICANOS DURANTE LA GUERRA EN EL NORTE DE ESPAÑA.

FOTO ARCH.: DIEGO QUEVEDO CARMONA.

**TOMA EL MANDO DEL SUBMARINO
C-5 EL CAPITÁN DE CORBETA
D. JOSÉ MARÍA DE LARA Y DORDA**

Llegamos a Málaga el día 23 de agosto a las ocho de la mañana. En el muelle se encontraban abarloados los submarinos C-1, C-3 y C-2 –por ese orden–, nosotros atracamos de costado a la proa de dichos buques.

El C-2, al llevar un comandante profesional, llegó mucho antes que nosotros. La situación de los mandos en los cuatro submarinos citados, era la siguiente:

C-1: Estaba al mando del C.C. D. José de Lara. En ese submarino, iba embarcado también el T.N. D. Vicente Ramírez de Togores, de jefe de la Flotilla de Submarinos, cuyo mando lo había tomado el día 22 del mismo mes de agosto, lo que representaba una incongruencia militar en dicho buque.

C-2: Lo mandaba el C.C. D. Remigio Verdia Joly, que había vuelto a tomar el mando de ese buque, por segunda vez, el día 21 de ese mes de agosto.

C-3: Iba al mando del A.N. D. Antonio Arbona Pastor, que había tomado el mando el día 20 de julio, procedente del B-5, donde permaneció hasta que fue torpedeado y hundido a mediados de diciembre de 1936.

C-5: Salió de Cartagena y llegó a Málaga, al mando efectivo del auxiliar naval D. Jacinto Núñez Núñez (ver nóminas del mes de agosto del C-5).

El comité del C-5 presentó sus exigencias al jefe de la Flotilla, D. Vicente Ramírez, sobre la necesidad de embarcar un comandante profesional en este buque. Los comités políticos, en esos momentos de la revolución, podían permitirse el lujo de exigir, tenían más poder que los mandos naturales del cuerpo general. El jefe de la Flotilla optó por deshacer la incongruencia militar que existía en el C-1, y el C.C. Lara pasó al C-5 de comandante. También pudo haber enviado

a Verdia, pero no era cuestión, ya que Verdia había sido rechazado anteriormente por el comité de este buque.

Recuerdo el embarque del comandante Lara en el C-5, por el debate a que dio lugar entre el comité y los que después de penosa singladura entre Cartagena y Málaga veían la situación con la imperiosa necesidad de un comandante profesional: aquel 23 de agosto por la tarde, tuve la curiosidad de visitar la ciudad de Málaga, por el bombardeo que había sufrido el día anterior a nuestra llegada. Su aspecto era lamentable, la gente acusaba en su rostro la preocupación, y pude contemplar los efectos del bombardeo, incluso tomé algunas fotos. Entré en una bodega a tomar una copa de vino Málaga. El bodeguero y los pocos clientes que había estaban más pendientes de si volvían a bombardear que de la copa que tenían en la mano, creo que me contagié, compré dos botellas de vino y regresé a bordo.

Cuando pasé la plancha, en la cubierta del submarino, vi paseando lentamente al comandante Lara, le saludé como yo acostumbraba y penetré en el interior por la escotilla de proa. En esa misma cámara se deliberaba sobre las condiciones en las que debería tomar el mando el nuevo comandante. Los duros hablaban de imponerle un severo control, lo que representaba que más que un comandante sería un subordinado al comité. Los menos exigentes, entre ellos D. Jacinto y D. Eusebio Fernández, opinaban que éramos nosotros los que teníamos necesidad de un comandante para hacer la guerra. Pero el comité entendía que le hacíamos un favor ofreciéndole el mando en vez de correr el peligro o la suerte de otros compañeros suyos. D. Eusebio hablaba con firmeza, porque se sentía republicano, pero no anarquista ni comunista, y alegaba que se estaba enfocando mal la llegada de un comandante, o lo necesitábamos, o, por el contrario, no era necesario y para qué hablar de disminuirle o privarle de su rango de comandante. Discutir el problema de confianza, si defendería o no los intereses de la República, era una cuestión de tiempo, pero si de entrada le convertíamos en enemigo, sería preferible buscar otro o permanecer amarrados al muelle, pues lo que ellos estaban pidiendo debió pensarse antes de perseguirles como se hizo

al principio. Y terminó diciendo que si le privábamos de su rango, nos exponíamos a contratar un comandante para que solamente nos paseara por los mares.

Al final el comité impuso sus condiciones, pues el comandante Lara no tuvo acceso de primera mano a ninguna de las órdenes que se recibían a bordo, incluso no tuvo el control en el periscopio cuando se suponía que existía un enemigo a la vista.

Sabíamos de la falta de celo de los comandantes para atacar a los buques nacionalistas, pero no se podía prescindir de ellos, de lo contrario hubiésemos tenido que amarrar los submarinos en puerto, eso debían saberlo los altos mandos republicanos, pero tampoco se hizo nada para atraerlos. En mi opinión, Lara fue un comandante inteligente y pienso que los demás hicieron lo mismo: aguantar el temporal; finalmente, el capitán mercante y D. Eusebio Fernández comían en la misma mesa con Lara y quién sabe si hasta pensaban lo mismo.

La noche del 23 de agosto, nos hicimos a la mar. Algunos autores han escrito que los tres submarinos salimos de Málaga el día 25 rumbo al norte, no es cierto, pues hasta que no se abrió el sobre que nos había entregado el jefe de la Flotilla, ignorábamos nuestra misión, que no era otra que la de patrullar por una zona del Estrecho. Cuando el sobre se abrió, el presidente del comité no fue muy galante con nuestro comandante, al que informó de palabra de su contenido, pero este no se dio por enterado. D. Eusebio inmediatamente se dio cuenta de la situación y con delicadeza tomó la carta y se la entregó a nuestro comandante.

Yo puedo hablar de todo esto porque mi destino lo tenía en la cámara n.º 2, junto a la puerta estanca que se comunica con la cámara de mando.

PRIMER INCIDENTE DEL SUBMARINO C-5

El día 25 de agosto, recibimos la orden por radio de dirigirnos a Tánger, donde, a primeras horas de la mañana del día 26, debíamos reunirnos con el C-1, cabeza de flotilla, y el C-2, al que lo mandaba el C.C. Remigio Verdia. Hasta ese momento ignorábamos cuál iba a ser nuestra próxima misión.

Esa noche la mar estaba muy montada en la zona del Estrecho, con vientos del Atlántico. Había que cruzar el Estrecho, dominado por potentes reflectores nacionalistas. El comandante manifestó que la mar arbolada nos serviría de abrigo o amparo a los reflectores, pero el presidente Sr. Porto expresó sus deseos de cruzarlo en inmersión. La opinión de nuestro comandante fue que en inmersión sería imposible debido a las fuertes corrientes marinas (cosa que en esos momentos creo que todos ignorábamos), pero el Sr. Porto pensó que debía ser una argucia. Se trazó el rumbo como D. José Lara lo consideró adecuado teniendo en cuenta la situación atmosférica del momento y se retiró a descansar, quedando de guardia el oficial de derrota D. Avelino y el auxiliar naval D. Jacinto.

Sobre las dos de la madrugada, un tremendo golpe nos tiró de las literas, nos llevamos un gran susto, el submarino quedó varado bruscamente, la popa giraba sin avanzar. El comandante acudió inmediatamente a la cámara de mando y puso el buque en zafarrancho de combate (era la primera vez que sonaba la sirena en señal de peligro). Pronto supimos que estábamos varados de proa en una playa de las costas de África, más o menos frente a Tarifa. Los nervios empezaron a aflorar en los más desconfiados y no faltaron las sospechas de intencionalidad en la derrota trazada por nuestro comandante. Se iniciaron los primeros trabajos de rescate aligerando los lastres de pesos, se trasvasó combustible a los tanques de popa, incluso nos desprendimos de alguno,

pero sin resultado positivo, la proa seguía clavada en la arena. Después de varias tentativas, el miedo se impuso y volvieron a surgir los ataques a D. José de Lara, este dijo que la subida de la marea nos liberaría. D. Avelino asumió la responsabilidad por ser quien estaba de guardia. El Sr. Porto estaba furioso alegando que la llegada del día nos delataría al enemigo. Toda la dotación tenía los nervios de punta menos el comandante.

Efectivamente, con las primeras luces del día y con bastante niebla, la proa empezó a despegar y nos alejamos en un gran silencio, pues nadie se atrevió a mantener sus críticas a D. José de Lara. Pero entre comité y comandante se produjo la primera desavenencia.

EL SUBMARINO C-5 COLISIONA CON EL C-1 Y SALE PARA EL NORTE

En las primeras horas de la mañana del día 26 de agosto, llegamos a Tánger, no entramos en el puerto, fondeamos en mar abierta. Allí se encontraban esperándonos los submarinos C-1 y C-2. La mar continuaba muy montada con vientos racheados. Fondeamos lo más próximo posible del C-1, que era a donde nuestro comandante debía trasladarse en aquellos chinchorros diminutos que llevábamos los submarinos tipo C, almacenados en la superestructura. Por estas razones y con aquella mar enarbolada, hubo que aproximarse en lo posible para facilitar el desplazamiento.

Al regresar nuestro comandante, las órdenes fueron de poner rumbo al norte los tres submarinos por rutas diferentes. Se elevaron anclas rápidamente por la proximidad en la que nos encontrábamos, pero una fuerte racha de viento nos lanzó contra el C-1, al que se propinó un fuerte hachazo en la popa que causó daños de cierta consideración que le obligaron a regresar a Cartagena.

C-2 y C-5 emprendimos la ruta del norte separadamente y no volvimos a vernos hasta mediados del mes de septiembre en Portugalete, pero ya no mandaba el C-2, el C.C. Remigio Verdia, sino el T.N. D. Eugenio Calderón Martínez, que había tomado el mando por esas fechas.

Como consecuencia de los incidentes sufridos en el Estrecho y en Tánger con el C-1, las relaciones entre comandante y comité fueron bastante tensas y el tránsito hasta Bilbao transcurrió en un ambiente de despreocupación en cuanto a planteamientos bélicos, sirviendo de pretexto la preocupación por el estado en que pudieran encontrarse la proa y el casco, pero en el fondo nos sentíamos satisfechos porque estaba resultando un crucero de placer. Navegamos por una ruta muy abierta para evitar la presencia o vigilancia de la aviación enemiga, tan abiertos que no llegamos a avistar

ningún barco, tan solo alguna ballena. Los días finales del mes de agosto fueron espléndidos y nos permitieron realizar una buena navegación, tomamos el sol en cubierta como en la playa y hasta pescamos un pequeño tiburón con anzuelos fabricados a bordo, y no nos dimos prisa en llegar a Bilbao. Este ambiente sirvió un poco para que las tensiones se relajaran entre los mandos político y militar.

Al paso por las costas de Portugal, se pensó en montar una operación de espera al enemigo en las proximidades de El Ferrol, pero entre el estado en que pudiera encontrarse el casco del buque y lo bien que estaba resultando aquel viaje de placer, se optó por continuar la navegación. Pasamos por delante de Gijón, Santander y Bilbao, hasta Pasajes de San Pedro, donde vimos un barco hundido en medio de la ría, nos acercamos a curiosear como si fuéramos turistas y nos recibieron con fuego de ametralladora desde la costa. Yo seguía teniendo la impresión de que no estábamos haciendo la guerra, había una pasividad total siempre justificada por el estado del casco del submarino.

El día 30 pusimos rumbo a Bilbao, donde llegamos casi a la medianoche, fondeamos en la bahía de Santurce frente a Algorta. Lo recuerdo porque a partir de la medianoche era mi santo, San Ramón, y lo celebramos tomando una copa de vino Málaga que yo había comprado en dicha ciudad antes de salir a la mar el día 23.

A la mañana siguiente, 31 de agosto a primeras horas, remontamos la ría del Nervión hasta Euskalduna, donde entramos en dique seco para revisar el casco y la proa.

**ATAQUE AL ACORAZADO ESPAÑA
POR UN SUBMARINO SIN IDENTIFICAR, LA
NOCHE DEL 31 DE AGOSTO
AL 1 DE SEPTIEMBRE DE 1936**

En todos los relatos que he leído de la Guerra Civil española, menos en *La guerra en el mar* (almirante Moreno), sus autores dicen que la noche del 31 de agosto al 1 de septiembre de 1936, el submarino republicano C-5, al mando del C.C. D. Remigio Verdia Joly, atacó al acorazado España acertándole con un torpedo cuya carga explosiva no explotó.

Como miembro que fui de la tripulación del C-5 desde el primer día de la guerra, hasta la noche que se hundió –31 diciembre 1936–, manifiesto que el submarino C-5 no fue el autor de este ataque al España, ni lo mandaba el C.C. Verdia.

Aparte de mis memorias, me basaré en las nóminas de haberes de la flotilla de submarinos tipo C durante todo el año 1936⁽¹⁾ para presentar un esquema de los comandantes que mandaban cada submarino tipo C la noche que se produjo dicho ataque al España.

C-1: Iba al mando del jefe de la Flotilla T.N. Vicente Ramírez de Tógores, y se encontraba en Cartagena reparando las averías que el C-5 le produjo en Tánger la mañana del día 26 de agosto.

C-2: Lo mandaba el C.C. Remigio Verdia Joly, que había vuelto a embarcar en este buque el 21 de agosto (así consta en la nómina de haberes de este submarino). C-5 y C-2, salimos para el norte desde Tánger, la mañana del 26 de agosto, por rutas distintas.

C-3: Lo mandaba el A.N. Antonio Arbona Pastor, desde el día 20 de julio. Este submarino, aunque estuvo operando

(1) Archivo Histórico Zona Marítima del Mediterráneo.

en el norte, no lanzó ningún torpedo durante su campaña (confirmado por dos supervivientes de dicho buque).

C-4: Al mando del T.N. Jesús de Lasheras Mercadal, desde el día 21 de julio de 1936, no lanzó ningún torpedo en toda su campaña.

C-5: El día 23 de agosto, llegó a Málaga al mando del auxiliar naval Jacinto Núñez Núñez, llevando de comandante al segundo maquinista Eusebio Fernández Vázquez y de oficial de derrota al capitán mercante Avelino Bernadal. No iba a bordo ningún oficial del cuerpo general. Ese mismo día 23, tomó el mando en Málaga el C.C. José María de Lara y Dorda, al negarse la dotación a hacerse a la mar sin un comandante profesional. Hasta ese día Lara mandaba el C-1.

C-6: Este buque se encontraba en Cartagena y lo mandaba el C.C. Mariano Romero Carnero, que desembarcó precisamente el día 1 de septiembre, por lo tanto, no podía encontrarse en el norte.

Por lo que se deduce de este esquema, los cuatro submarinos susceptibles de haber efectuado el ataque al España en la fecha citada son:

C-2: Que mandaba el C.C. Remigio Verdía, y estaba operando en el norte.

C-3: Que podía haber estado operando en el norte, pero que no lanzó ningún torpedo en toda su campaña.

C-4: Que también pudo haber estado operando en el norte por esas fechas, pero que tampoco efectuó ningún lanzamiento de torpedos.

C-5: Este submarino fondeó en la bahía de Santurce la noche del 30 de agosto, al mando del comandante Lara, y el 31, a primeras horas de la mañana, entramos en dique de Euskalduna, donde permanecemos hasta el día 1 de septiembre, para revisar el estado de la proa y el casco⁽²⁾.

(2) Radio n.º 74: Comandante C-5, interesa V.E. concesión crédito 1.252.- pesetas para pago reparaciones ya verificadas Euskalduna.

Radio n.º 75: Ministro Marina a Jefe Servicios Intendencia de Bilbao: Se concede crédito capítulo tercero reparaciones submarino C-5, cantidad 1.252.- pesetas. Fecha 3 de septiembre de 1936.

En mi opinión, el más sospechoso es el C-2, al mando de Verdia. El C-5, los únicos cuatro torpedos que lanzó en toda su campaña fueron al España, pero en el mes de octubre de 1936, como relato más adelante en mis memorias. Cuando nos hicimos a la mar el 22 de agosto, el resto de la flotilla llevaba un mes navegando. Nosotros salimos con doce torpedos porque la mayoría tan solo llevaban uno o dos, y nuestra misión era suministrarles si les hacían falta. El único submarino que nos pidió dos torpedos durante el mes de septiembre fue el C-2 (una de las fotos con que acompañó mis memorias refleja el momento de la entrega de dos torpedos al C-2).

MI OPINIÓN SOBRE LOS SUBMARINOS REPUBLICANOS Y LOS POLÍTICOS EN LA CAMPAÑA DEL NORTE

Partiendo de la base de que a nuestros comandantes, en vez de atraerlos a la causa republicana, los convertimos en enemigos, todo lo demás fueron errores políticos, cuyos resultados repercutieron en el desprestigio de las dotaciones, que desde un principio demostraron su solidaridad con la República.

La campaña de los submarinos en el mar Cantábrico, bien llevada, pudo haber dado lugar a una victoria en la mar sobre los nacionales.

Nuestra presencia en Portugalete, lugar que nos asignaron como base de operaciones a los submarinos C-5 y C-2, fue desde un principio un grave error del Estado Mayor de las Fuerzas Armadas del Cantábrico o de los políticos. Fuimos colocados como escaparate para que todos los vascos nos vieran y supieran que ya tenían submarinos para defender sus costas. Por nuestro buque estuvieron desfilando constantemente gran número de visitantes venidos de todos los pueblos ribereños y pudimos escuchar frases de elogio espontáneas de todo tipo. Nos tomaron por unos héroes que veníamos a salvar a su pueblo de las vejaciones que venían sufriendo de los buques nacionales que impunemente se acercaban a sus costas a bombardear y sembrar minas a la entrada de sus puertos. Algunos tuvieron frases tan elocuentes como ingenuas, tales como estas: “Ahora se guardará muy bien el Cervera de acercarse a chulear”. Le llamaban “el Chulo del Cantábrico”, por sus demostraciones de intimidación al aproximarse a sus costas.

Pusieron a nuestra disposición la llamada “casa flotante”, antiguo balneario que perteneció a la familia real de D. Alfonso XIII, dotada de unas comodidades muy aceptables para las dotaciones de los submarinos al regreso de sus

misiones, pues es sabido que los espacios en los submarinos son estrechos e incómodos, así que fue de agradecer.

Nos mimaron con la esperanza de que los buques enemigos no volverían a acercarse a sus costas. El pueblo depositó su confianza en los submarinos ignorantes de los múltiples problemas que teníamos por errores de los altos mandos militares o políticos. Empezamos por carecer de mandos leales a la causa republicana –como ya he citado anteriormente–. Luego la revolución colocó en el poder a personas cuya especialidad no coincidía con el cargo que desempeñar en estos buques, fue un grave error dar a los comités tanta autoridad en estos casos.

Estuvimos operando sin bases logísticas donde revisar y poner a punto los mecanismos de precisión tanto de navegación como de combate, muy necesarios al regreso de cada misión en la mar.

El trabajo de un submarino no es comparable con el de un buque de superficie, un fallo es la muerte, por lo general solo se produce una vez, y nadie se entera de por qué se ha hundido al llevarse el secreto al fondo del mar.

La existencia de un mal entendimiento entre el Gobierno de la República y el de Euskadi fue la causa de la ineficacia de los submarinos republicanos. El Gobierno vasco nos exigía buenos resultados en nuestro trabajo, pero se desentendía de darnos los medios que la labor de estos buques necesitaba; fuimos difamados como señoritos de la mar, calificativo impuesto por aquellos ignorantes de lo que son los submarinos en una guerra. Tengo un ejemplo curioso que no quiero pasar por alto. Yo estuve algún tiempo recibiendo clases de vuelo por parte de un teniente muy famoso por su arrojo en el combate que siempre menospreciaba nuestro trabajo, este se prestó a salir a la mar en el C-5 en una de nuestras misiones. Tuvimos que proteger un mercante con destino a Santander procedente del norte de Europa y coincidimos con una mar de perros que nos hizo navegar en superficie, el teniente lo pasó muy mal en un buque pequeño que se mueve tanto con la mala mar, hasta el extremo de amenazar con su pistola al comandante si no le llevábamos a tierra inmediatamente. Hubo que drogarle

durante tres días para que descansara y nos permitiera trabajar. Y es que resulta fácil difamar cuando se ignora, porque se difama sin justificación.

Al principio colaboramos en la limpieza de minas colocadas por los nacionales a la entrada de los puertos, trabajo que fue visto a diario por el pueblo, que tuvo conocimiento de su peligrosidad porque se cobró algunas vidas. Más tarde, el mal estado del submarino nos obligó a permanecer amarrados al muelle y nos criticaron hasta la saciedad, pero nadie preguntó antes de censurarnos los motivos por los que no salimos a la mar. Le hubiésemos contestado que su Gobierno de Euskadi no nos daba las facilidades necesarias para reparar nuestras averías.

Cuando a diario venía a bombardear la aviación enemiga el campo de Lamiaco y las factorías de Sestao, que se encontraban casi a tiro de piedra, el único cañón antiaéreo en la zona que les hacía frente era el de nuestro submarino, mientras el pueblo aterrorizado se refugiaba en el túnel del ferrocarril Portugalete-Santurce. Pero cuando nuestro cañón se encasquillaba y dejábamos de disparar, nos acusaban en vez de preguntar las causas. Quizás lo más oportuno hubiese sido pedirle a su Gobierno que colocara más cañones en la zona en vez de llamarnos ineptos.

La dotación de nuestro submarino se componía de cuarenta y dos hombres, pero para cubrir artillería en el cañón, solo se necesitaba cosa de diez. ¿Qué hacía el resto de la dotación a bordo mientras las bombas caían? Pues fuimos difamados enérgicamente por refugiarnos como ellos en el túnel.

Nuestro comandante del C-2, D. Eugenio Calderón, fue desprestigiado públicamente en la prensa por el propio Gobierno de Euskadi, por refugiarse en el túnel con una silla plegable, cuando había quien se llevaba hasta la cama, y es que llegó un momento en que los bombardeos duraban de la mañana hasta últimas horas de la tarde casi sin parar. ¿Acaso tenía nuestro comandante que dirigir el cañón antiaéreo? Esa era una misión exclusiva del equipo de artillería. ¿O es que acaso el comandante estaba obligado a ofrecer su vida a los aviones enemigos? Pues el Gobierno

vasco indispuso al pueblo contra los submarinos y pidió el relevo de comandante al Gobierno de Valencia porque estaba luchando para que todos los buques de guerra que prestaban servicio en Euskadi estuvieran bajo su bandera con dotaciones vascas, y llegaron al extremo de enviar un comando de policías armados de metralletas y nos arrebataron nuestro submarino por la fuerza una madrugada cuando apenas había una docena de hombres a bordo.

Cuando el C-2 estuvo sin poder salir a la mar porque sus baterías estaban en mal estado, no informó al pueblo de por qué estábamos amarrados, y se dedicaron al desprestigio para que nos aburriéramos y nos marcháramos dejando que ellos pusieran sus dotaciones. Llegaron a privarnos del racionamiento y pasamos lo que se llama verdadera hambre.

Hubo una gran despreocupación en la colaboración del Gobierno vasco, tan solo les interesaba su independencia, incluyendo los buques de la Armada que estábamos allí destacados, como si fuera la única manera de ganar la guerra, en vez de colaborar en sus reparaciones para llegar a ser más operativos. Más que falta de eficacia de los buques, fue de organización por parte del Estado Mayor de los Gobiernos de Valencia y Vizcaya.

Bilbao fue un coladero de espías internacionales, ellos sabían antes que las dotaciones cuándo íbamos a salir a la mar y nuestra misión. Lo que me sorprendía era que no se llevaran el submarino a zona nacionalista o lo hundieran en el mismo embarcadero. Nadie se preocupó de imponer una disciplina, empezando por el presidente del comité, que era el responsable del buque. Después de la cena, a media tarde, la única guardia que quedaba a bordo era un cabo y un marinero o dos marineros, de los cuales uno se ausentaba hasta altas horas de la noche, y quedaba, pues, un solo centinela que se metía en la cocinilla del puente para protegerse de la humedad y la lluvia y terminaba durmiéndose. ¡Cuántas veces he llegado en el último tranvía de Bilbao sobre la una y media de la madrugada y lo primero que hacía era mirar hacia abajo desde la carretera para asegurarme de si mi submarino todavía se encontraba allí

amarrado! Cuando pisaba la cubierta, podía penetrar en su interior por la escotilla de popa sin que el centinela se apercibiera al encontrarse dormido.

Dicen que el comandante Lara intentó varias veces llevarse el submarino a zona nacionalista contando con la colaboración de otras personas, creo que demostraron poca eficacia con lo sencillo que hubiese resultado. En el peor de los casos pudieron hundirlo colocando algún explosivo en su interior. Desde un principio, toda mi obsesión fue esa, que una noche mi submarino hubiese desaparecido. Así lo veía yo de fácil.

Los submarinos en los que se habían puesto tantas esperanzas pagaron los platos rotos de unos resultados que no eran los deseados. Los políticos siempre encontraron culpables para sus errores. En la campaña del norte, sobraron políticos y faltaron militares con autoridad y competencia para llevar adelante una guerra en la que tanto se jugaban. La República y los vascos lucharon del mismo lado, pero nunca fueron aliados. El Gobierno vasco tan solo defendió sus propios intereses.

PRIMER ATAQUE A LA FLOTA ENEMIGA ABORTADO POR NUESTRO COMANDANTE

El día primero del mes de septiembre de 1936, habíamos salido del dique de Euskalduna satisfechos al no observarse averías en el casco ni en la proa del submarino por los incidentes sufridos durante la travesía del Mediterráneo al Cantábrico. Se les había dado una mano de pintura a los bajos y nos hicimos a la mar pletóricos de ilusiones por localizar al enemigo. Así se expresaban aquellos enérgicos patriotas que con tanto celo defendían la causa de la República. Con tales propósitos nos dirigimos a su encuentro en la zona del cabo de Peñas, paso obligado de los buques nacionalistas que solían cañonear las ciudades de la zona republicana.

La noche era lluviosa y la mar relativamente calma con ligera brisa. La vigilancia de costas nos enviaba mensajes constantemente dándonos la situación de toda embarcación sospechosa. La noche del 2 de septiembre, al filo de la medianoche, nos alertaron de la presencia en la zona del crucero nacionalista Almirante Cervera. Fue la primera emoción de júbilo en la guerra, la euforia de enfrentarse al enemigo más poderoso en esas fechas nos infundía temor, pero se estaban empezando a realizar aquellos sueños del primer día que nos hicimos a la mar en Cartagena. El destino quiso que los rumbos nos favorecieran y los serviolas avistaron al enemigo. No le pregunten a un marinero la situación y rumbos porque no sabría contestar. Si el C-5 no se hubiese hundido, por el cuaderno de bitácora se conocerían todos los detalles, yo me limito a relatar los hechos tal como los viví y procuro hacerlo con la mayor claridad posible. El presidente del comité, Sr. Porto, pegado a nuestro comandante en el puente seguía el rumbo de aproximación al enemigo diciendo lo que convendría hacer, pese a que no tenía la menor idea de lo que significaba preparar un ataque. No

tardamos en sumergirnos para seguir la operación por el periscopio de descubierta, labor que correspondía a nuestro comandante, pero el presidente era quien tenía la última palabra. Los cuatro tubos lanzatorpedos de proa estaban preparados para hacer fuego en cualquier momento. La intervención del Sr. Porto resultaba bastante absurda al no entender ni tener clara la situación táctica del ataque, no obstante bombardeaba a preguntas a D. José de Lara, que tan solo contestaba dando las distancias del enemigo. A Porto le comían los nervios y la desconfianza por la tardanza en efectuar el ataque, mientras que nuestro comandante daba pruebas de una gran serenidad. Llegó un momento en que Porto le arrebató el periscopio a D. José de una manera poco cortés. Pensamos que su impaciencia le impidió ser correcto. Esas actitudes del presidente, que se vinieron repitiendo, no favorecían en nada un acercamiento muy necesario entre comandante y comité por el bien de la causa republicana, sobre todo sin motivo aparente.

Cuando Porto pasó de nuevo el periscopio a nuestro comandante, tuve la impresión de que estaba decepcionado, aunque no hizo el menor ademán. Yo me había sentido muy observador desde el primer momento y llegué a interpretar sus gestos por insignificantes que estos fueran. Mi destino en la puerta estanca de la cámara de mando, a unos dos metros del periscopio, me favorecía para seguir lo que pasaba dentro de dicha cámara.

Sea porque Porto retuvo el periscopio demasiado tiempo, sea porque hubo intencionalidad en nuestro comandante, la cuestión fue que cuando todos esperábamos la orden de fuego, pude ver como D. José giraba el periscopio a derecha e izquierda en aquel silencio sepulcral que reinaba en la cámara de mando, luego dirigiéndose a los allí presentes, dijo: “Es imposible efectuar el lanzamiento, el crucero alemán Königsberg se está interponiendo entre el submarino y el Cervera”. La noticia produjo una explosión de ira y, con brusquedad, Portoladeó al comandante del periscopio y se puso él. Al momento se lo volvió a entregar al tiempo que, poniendo su mano sobre la funda de su pistola, le dijo: “¡Todavía tenemos tiempo para lanzar algún torpedo, hágalo

si no quiere vérselas conmigo esta noche!”. Nuestro comandante volvió a mirar por el periscopio y tuvo arrestos para decir: “Yo no quiero hacerme responsable de un conflicto internacional. ¡Hágalo usted, ahí tiene el periscopio!”.

Solo los buenos oficios de D. Eusebio Fernández, apoyado por D. Jacinto Núñez, evitaron aquella noche una situación violenta. El comandante se retiró a su camarote mientras Porto y alguno más le acusaban de traidor. D. Eusebio, que era el de más graduación a bordo, después de D. José de Lara, se permitió decir, dirigiéndose a Porto, que no le dejaba trabajar. Era la primera vez que se reunía el comité político para redactar un parte de cargos contra el comandante. La decepción era para todos por igual, perder aquella primera ocasión tan propicia ante el Cervera, pero no faltaron los que criticaron al presidente Porto por quitarle tanta autoridad en su trabajo a D. José de Lara.

Si el parte redactado por el comité hubiese prosperado, posiblemente D. José hubiese recibido un toque de atención, no creo que la cosa hubiese trascendido, pues estaba bien justificada la presencia del crucero alemán en la zona aquella noche. Pero la postura tan violenta del comité dio lugar a una subida de tensión entre comandante y comité.

COMBATE AERONAVAL CON SEIS BOUS ARMADOS, UN HIDROAVIÓN Y EL DESTRUCTOR VELASCO, LA MADRUGADA DEL 3 DE SEPTIEMBRE DE 1936

Nos retiramos de la zona con los ánimos muy decaídos después de nuestro fallido ataque al Almirante Cervera. Cuando nos consideramos alejados, emergimos, necesitábamos navegar en superficie para cargar baterías durante el resto de la noche porque durante el día, al encontrarnos en zona de guerra, tendríamos que permanecer sumergidos la mayor parte del tiempo. Aquella noche apenas se durmió a bordo.

Muy temprano, de madrugada, subí a despejarme al puente. Navegábamos entre una niebla cerrada que reducía mucho el campo de visión. Esa circunstancia nos favorecía, ya que nos era posible avanzar a marcha lenta para cargar las baterías con un nivel bajo de ruido. Encontré en el puente al comandante Lara, al cabo Mariano Gómez, que se ocupaba de mantener el rumbo, y al serviola Juan Leal. Vi que D. José tenía aspecto de encontrarse cansado y le pregunté si quería una taza de café bien caliente. No me contestó, pero supuse que la aceptaría por la forma en que me había mirado.

Cuando volví a subir con el café del comandante, el cabo Gómez me pidió que le relevara manteniendo el rumbo mientras él bajaba al servicio y a tomar a su vez una taza de café. Le hice el relevo y, quince minutos después, cuando el cabo todavía no había vuelto, escuché decir al serviola Leal: “Mi comandante, tenemos dos bous por la proa a la banda de babor”.

La novedad se transmitió inmediatamente por el acústico al presidente del comité, el señor Porto, quien subió enseguida al puente. No hizo el menor comentario. Miró con los prismáticos e hizo sonar la sirena de zafarrancho de com-

bate. Poco tiempo después, ya estaba formada una cadena humana para subir a cubierta la munición del cañón de 76 mm. El cabo Gómez se sumó a los que cubrían artillería, de modo que yo permanecí manteniendo el rumbo.

Suponíamos que el enemigo no nos habría descubierto todavía a causa de la niebla, aunque la distancia no era muy grande. El auxiliar naval, D. Jacinto, dirigía la operación, y el cabo artillero Trujillo se ocupaba de la dirección de tiro. El presidente Porto actuaba como comandante, mientras que este último permanecía en el puente sin decir palabra. Estaba a mi lado y yo no perdía detalle de sus gestos. Leí en su cara que aquella maniobra le parecía una locura: frente a los bous armados solo podíamos utilizar el cañón, ya que el escaso calado de las naves enemigas hacía ineficaces nuestros torpedos. Puesto que ellos no nos habían visto aún, lo más lógico hubiera sido sumergirnos y cambiar de zona para seguir cargando acumuladores. Pero el presidente no se había sacudido por completo la furia contenida de aquella noche, y se sentía combativo. Estoy convencido, por el contrario, de que el comandante Lara jamás se habría enfrentado con los bous armados de haberlo podido evitar.

Fuimos los primeros en abrir fuego al cañón, y poco después lo hicimos con la ametralladora de gran calibre emplazada en lo alto de la falsa torreta. Pero la visibilidad era muy escasa, y tanto los de una parte como los de la otra empleamos algún tiempo en centrar el tiro. Sin dar órdenes directas, nuestro comandante procuraba descentrar el tiro del enemigo cambiando de rumbo y velocidad. En ese aspecto y alejado de la participación en el combate, jugó un importante papel.

La situación se complicó, cuando uno de los bous, protegido por la niebla, trató de echársenos encima. Habrían sido momentos muy difíciles de no haber contado con la colaboración de nuestro comandante.

Hablar de lo que fue aquel inolvidable combate con toda su odisea sería para mí un serio problema que no sabría explicar con los detalles que correspondería. Pero sí puedo hablar del miedo que se pasa cuando te enfrentas con un

enemigo numéricamente superior al que solo puedes atacar con el cañón, que te acorrala centrando el tiro sobre ti. Observar como el agua te salpica en la cubierta por la proximidad en la que caen los proyectiles, esperando que el próximo te impacte en el casco del submarino, lo que significaría el final, y te ves obligado a huir a toda máquina, incluso sumergirte sabiendo que tienes que volver a la superficie por la necesidad de cargar las baterías.

También es un problema muy serio cuando en pleno combate se te encasquilla el único cañón, circunstancia que aprovecha el enemigo para intentar pasarte por ojo al abordaje. O cuando menos lo esperas se te echa encima un hidroavión que en pasadas rasantes te ametralla y lanza su carga de bombas, obligándote a maniobrar con rapidez.

Lo peor es cuando después de largas horas de combate y persecuciones, lo ves todo negro por la superioridad del enemigo, que va aumentando, y no tienes más remedio que sumergirte y esperar que las cargas de profundidad no te alcancen y puedas escapar.

Lo más triste en estos casos –si lo puedes contar– son los errores que se cometen por el mal entendimiento entre el poder político y el militar. Al final ocurre que el comité político, profano en el oficio, se ve obligado a recurrir al comandante y suplicar que se haga cargo de la situación. Esta odisea representó una humillación para el presidente del comité, el Sr. Porto, que casi nos cuesta la vida y la pérdida de un submarino.

Comprenderá mejor el lector lo que fue aquel combate tan desigual si conoce primero la descripción que consta en las hojas de servicio de los comandantes que mandaban dos de los bous enemigos en la lucha: los tenientes de navío, Díaz-Pachi y Liaño, que mandaban los bous Juan Ignacio y Argos; se explica de este modo su combate contra un submarino republicano (C-5), en la madrugada del 3 de septiembre de 1936⁽³⁾, hasta las 13:00 horas, en que se presentó el destructor Velasco:

(3) Relato que figura en las hojas de servicio de los T.N Díaz-Pachi y Liaño, comandantes de los bous armados Juan Ignacio y Argos.

A 03:30 del día 3 de septiembre, en posición 7 millas al norte de Luarca, los bous ARGOS y JUAN IGNACIO, avistaron un submarino tipo "C" en superficie y en oscuridad total. Instantes después se dieron cuenta de que debían estar cargando baterías. El avistamiento fue a muy corta distancia, a unos 1.500 metros aproximadamente. Ambos buques se aprestaron al abordaje al tiempo que abrieron fuego de artillería. El ARGOS, que llegó a estar a 300 metros del submarino, tiró con el cañón en depresión y observó cómo tres proyectiles hicieron impacto en la superestructura a banda y banda de la torreta⁽⁴⁾. El Argos, al estar a menos de 150 metros del submarino, forzó la velocidad y metió caña a babor con el objeto de pasarlo por ojo. Pasó rascando el casco, pero no consiguió abordarlo por la rapidez con la que hizo inmersión. Tampoco pudieron lanzarle cargas de profundidad porque no las llevaban todavía instaladas.

Difundida la alarma sobre la presencia del submarino por los comandantes del Juan Ignacio y del Argos, no resultó extraño que a las 08:30 oyeran en fonía la persecución de un submarino por otras parejas de bous, los cuales radiaban el rumbo y situación del enemigo.

Inmediatamente, el Juan Ignacio y el Argos hicieron por su encuentro, y consiguieron avistarlo a 09:15, momento en que adoptaron el rumbo de colisión.

El Juan Ignacio, al estar a 7.000 metros, abrió el fuego consiguiendo centrar el tiro a los pocos disparos. El submarino contestó con su cañón de 76 mm haciendo un total de unos 70 disparos, varios de los cuales cayeron cerca del Juan Ignacio, y otros ahorquillaron al Argos, que se vió obligado a maniobrar para descentrar el tiro del enemigo. El submarino fue perseguido por los seis bous: Tritonia-Virgen del Carmen; Argos-Juan Ignacio y Denis-Galicia.

(4) En mi opinión, se trata de una apreciación exagerada. De haber impactado tres proyectiles en la cubierta, habríamos tenido heridos y el submarino no habría podido sumergirse. Ese error de apreciación pudo deberse a la escasa visibilidad reinante y al hecho de que con los últimos proyectiles el agua salpicó la cubierta del submarino por su proximidad.

Sobre las 11:00, el hidro nacional "S-19" del Comandante de artillería Brage, lanzó varias bombas contra el submarino. Debido a su mayor velocidad respecto a los bous, este rompió contacto con ellos sobre las 11:00, al verse comprometido. Los bous le persiguieron hasta que hizo inmersión. Durante el intercambio de disparos, la distancia osciló entre los 7.000 y 4.500 metros. El Juan Ignacio llegó a disparar con sus dos cañones hasta 200 proyectiles.

Los dos bous, Juan Ignacio y Argos, arrumbaron en demanda de Gijón para impedir la entrada en ese puerto del submarino.

A las 13:00 se presentó el Destructor Velasco y lanzó varias cargas de profundidad que parecieron haberle destruido. Meses después se comprobó que no había sido así.

LA GRAN ODISEA DEL SUBMARINO C-5 HUNDIDO A 85 m DE PROFUNDIDAD

Acosado por los seis bous armados, el hidro de Brage y el destructor Velasco, el C-5 se vio obligado a sumergirse para no sucumbir entregándose. Inmediatamente se pasó el gobierno a la cámara de mando y se ordenó por el acústico la inmersión rápida. La munición quedó abandonada en cubierta, y ni siquiera hubo tiempo para trincar el cañón. Los hombres que cubrían artillería se arrojaron por la escotilla de proa con riesgo de su vida. El comandante y yo esperamos en el puente a que todos los tripulantes abandonaran la cubierta. Él descendió delante de mí, y la escotilla, al cerrarse violentamente, me empujó hacia abajo. El destructor Velasco, que se dirigía a toda velocidad hacia nosotros luego de habernos enfilado, hizo entonces su primera salva de cañón.

El submarino entró en un picado profundo como no lo habíamos conocido nunca. Bajo nuestros pies, el suelo tomó una inclinación escalofriante, de modo que cada uno se agarró lo mejor que pudo para no caer. Alcanzamos los cincuenta metros de profundidad en pocos segundos. Sin embargo, aquella violenta maniobra era correcta, ya estábamos perfectamente localizados en superficie, con los seis bous desplegados en forma de abanico a muy corta distancia. Era la primera vez que el comandante Lara actuaba con tal rigor y contundencia.

En medio de tanta agitación, yo no me había dado cuenta de que sangraba por la pantorrilla izquierda, y la sangre había ido calando por la bota sin que lo advirtiera. Cuando se enfrió y descubrí la bota encharcada, comprendí que me había alcanzado el rebote de una de las balas del hidroavión enemigo.

Pronto empezaron a caer petardos a nuestro alrededor. Pensamos que procedían de los bous, y nos felicitamos por

el hecho de que las naves no hubieran sido dotadas todavía de cargas de profundidad. De otro modo, y dada la escasa distancia que nos separaba de ellos, difícilmente habríamos podido escapar.

Se ordenó detener las bombas de achique para amortiguar los ruidos que llegaban al exterior. El comandante pidió conocer la profundidad del mar en aquel punto, pero no fue posible dársela porque la sonda no funcionó. Volvió a insistir, pero no hubo manera. El segundo y el contra-maestre trataban de orientarle por medio de la carta marina. Eran momentos de enorme tensión, solo el comandante me pareció concentrado, alerta a los acontecimientos.

Yo había permanecido en la cámara de mando desde que bajara a trompicones por la falsa torreta. Nadie se ocupó de mí, y allí me quedé viviendo toda la odisea junto al comandante. El presidente del comité, que en los momentos importantes no faltaba de la cámara, estaba ausente. Pensé que quizá se sentía responsable de la situación en que nos había metido con su descabellado ataque a los bous.

Hubo unos momentos de silencio muy largos y angustiosos. Solo escuchábamos el ruido de las hélices por encima de nuestras cabezas. En instantes tan difíciles, uno aguanta la respiración mientras trata desesperadamente de conservar la serenidad.

La primera carga de profundidad no explotó muy cerca de nosotros, pero hizo temblar violentamente todo el buque. Perdimos alguna estabilidad y el comandante ordenó aligerar los lastres. Aquello no era lo más recomendable en tales circunstancias, pero se imponía corregir el descenso. Medio minuto después explotaba la segunda carga y la orden inmediata fue soplar los lastres con más contundencia. En eso estábamos cuando llegó la tercera sacudida con la potencia brutal de un terremoto. Hombres y objetos rodamos por el suelo en medio de una gran confusión en la mayor oscuridad. La carga nos había dejado sin fluido eléctrico, así que carecíamos de luz y de propulsión. Notamos que el buque empezaba a caer lentamente. Aquella vez, todos pensamos que había llegado el final. En concreto, yo me resigné a morir. Solo aspiraba a que no me doliese demasiado.

En medio de las tinieblas y de la desesperación, se escuchó de pronto una voz que parecía llegar de ultratumba. O quizás de la vida todavía porque, aunque resignados a morir, continuábamos vivos. Era la voz del comandante Lara, pidiendo una linterna para alumbrar el manómetro de profundidad. Comprendimos que ya no era cuestión de aligerar la nave de lastres, sino tan solo de conocer la profundidad que íbamos alcanzando. El límite de profundidad para los submarinos de la clase C estaba en los ochenta metros.

El contra maestre Núñez acostumbraba a llevar una linterna al cuello sujeta con una correa, y se incorporó para iluminar con ella el manómetro. El vidrio protector de aquella enorme esfera había saltado en pedazos a causa de la última explosión, pero el mecanismo todavía funcionaba. Dramática, inexorablemente, la aguja iba acusando nuestro lento pero imparable descenso hacia el abismo. En medio de la angustia general, a duras penas contenida, el comandante Lara escrutaba el manómetro sin perder la serenidad. Aquello alivió mi miedo.

Pero cuando la aguja sobrepasó los ochenta metros, le vi pasarse la mano por la frente, cerrar los ojos y persignarse con gesto grave. En ese momento desaparecieron mis últimas esperanzas de sobrevivir. Ya no dudé que era cuestión de segundos el que la presión del agua nos aplastase como una bota aplasta el huevo de un ave. Y me puse a rezar yo también, pensando en mi madre y en aquel ángel a quien ella había pedido que no se apartase de mi lado.

De aquel extraño estado de semiinconsciencia nos sacó otra tremenda sacudida, que llegó en el momento mismo en que los más lúcidos esperaban la destrucción del buque. Yo estaba tan ausente de mí que no manifesté ninguna reacción hasta que escuché exclamar al comandante: “¡Hemos tocado fondo a 85 metros de profundidad!”.

Por suerte, no estábamos demasiado apartados de la costa, y el fondo había venido a coincidir aproximadamente con nuestra profundidad máxima de inmersión. El submarino quedó escorado a estribor, en medio de un silencio de muerte. Las puertas estancas se encontraban cerradas y la

dotación ignoraba por completo lo que estaba sucediendo en la cámara de mando.

De nuevo sonó la voz del comandante, y sonó ronca pero sin merma en cuanto a su estilo de mando. Ordenó que se restableciera el alumbrado en toda la nave y se le informara del estado del submarino en cada compartimento.

A la luz de las linternas y con paso torpe por lo escorado del buque, cada uno se movió en su destino cumpliendo órdenes. Una vez que se restableció el alumbrado, pudieron apreciarse las averías que el impacto con el fondo había producido en los compresores. No funcionaban las bombas de nivelación ni las de achique. En la cámara de acumuladores n.º 2, cuyos elementos se encontraban sobre los lastres principales 3 y 4, se habían inundado las cuñas. Cabía la posibilidad de que el golpe contra el fondo hubiera abierto una vía de agua. Era necesario y urgente averiguar si el agua de las cuñas se debía a ello o si era consecuencia de la inclinación en la que nos encontrábamos. Pero lo más urgente de todo era, por el momento, evitar la entrada de agua salada en las baterías, con la consiguiente formación de cloro.

Ambas cámaras de torpedos tenían más de veinte centímetros de agua procedentes de los tubos lanzatorpedos y las bombas de achique estaban inservibles. Habíamos entrado en contacto con el fondo por la popa, concretamente entre la sala de motores y la popa final, y eso nos obligaba a desmontar las bombas de los lastres de alta presión, y las de las sentinas, taponar grietas en los tubos lanzatorpedos. Los ejes de los compresores estaban descentrados. No estábamos seguros de si habrían sufrido daños las hélices y los timones. Estábamos dispuestos a trabajar sin descanso animados por nuestro comandante, pero no disponíamos de todo el material suficiente. El problema más preocupante consistía en el oxígeno, ¿duraría el que disponíamos lo suficiente para llevar a cabo los trabajos más necesarios? Los nervios de algunos preocupaban a nuestro comandante, a los que hubo de infundir ánimos para trabajar. Con el propósito de reducir lo más posible el consumo de oxígeno, ordenó a los que no formaban parte de los equipos de trabajo que se llevaran agua y alimentos ligeros a sus literas, donde debían

permanecer inmóviles y sin hablar. Cualquier comunicación debía hacerse a través de señas o por escrito, y esa orden de silencio nos afectaba a todos excepto al comandante.

El contramaestre había formado una cadena de hombres para transportar a cubos el agua de las cuñas hasta la cámara de proa, ya inundada, pero el problema principal a la hora de achicar las cuñas consistía en lo reducido del espacio en que se hacía necesario trabajar. Yo era el más joven y el más menudo de toda la dotación; por entonces pesaba 55 kilos y media 1,65 metros, así que nuestro comandante me designó para aquel trabajo. Me ataron bien con una correa que sujetaba el panadero Sebastián Asensi, que era fornido, y metido en el agua hasta la cintura y provisto de un cazo de cocina, iba llenando el cubo que sostenía Pablo Roldán y que, una vez lleno, pasaba de mano en mano hasta la proa. Era evidente que aquella agua en las cuñas preocupaba al comandante, ya que este se personó varias veces para interesarse por la marcha de los trabajos. En alguna ocasión, se inclinó como si estuviera en el brocal de un pozo y, estirando la mano, me alborotaba el pelo para darme ánimos.

Los trabajos en la sala de máquinas los dirigía el segundo maquinista, Eusebio Fernández. Componían el equipo los auxiliares Manuel Espinosa, Mariano Martínez y Miguel Guillén, reforzados por el cabo fogonero José Valero Navarro y los especialistas Diego Vera y Asensio Parra, que eran dos veteranos. De la parte eléctrica se ocuparon el auxiliar 1.º José Noceda y el auxiliar 2.º Genaro Pérez, ayudados por los cabos Fernández y Domínguez. Noceda, que era un hombre de temperamento nervioso, tuvo que retirarse a su litera afectado por la situación que estábamos viviendo. El ruido de las hélices que continuamos escuchando durante largas horas sobre nuestras cabezas no contribuía precisamente a aliviar el ánimo de los más nerviosos.

En la sala de máquinas había problemas serios debido a la falta de material apropiado para efectuar las reparaciones, que hubo que improvisar.

Se discutió lo que podía hacerse para reparar los compresores, operación que requería enderezar los ejes cigüe-

ñales. En el caso de que lográsemos emerger, preocupaba que tuviésemos que volver a sumergirnos, necesitaríamos aire para el soplado.

Conforme pasaban las horas iba el trabajo haciéndose más difícil. La escasez de oxígeno acentuaba el cansancio y ralentizaba nuestros movimientos, que se hacían torpes y lentos. Recuerdo haber escuchado al cocinero, un chicharrón fuerte, quejarse de que los cubos de agua que llevaba a la cámara le pesaban demasiado. En cuanto a mí, tras pasar muchas horas en las cuñas con agua helada hasta la cintura, experimenté un desfallecimiento. Me sacaron de allí y el comandante me mandó a descansar.

A poco de llegar a mi litera empecé a comprender que quienes peor lo estaban pasando eran los que no tenían nada que hacer. Condenados al silencio y a la inmovilidad, su única actividad era pensar angustiosamente en el peligro mortal que nos amenazaba a todos. Aquellas caras somnolientas, con la mirada perdida en el vacío, consiguieron que me echase a temblar, lo que no me había ocurrido mientras trabajaba metido en el agua helada de las cuñas. Incapaz de seguir en aquel ambiente, salí del pañol de marinería con paso torpe pero decidido. En la cocina, me refresqué la cara y el cuello. Luego entré en la cámara de oficiales y me dejé caer en el sofá.

No sabría decir el tiempo que estuve durmiendo hasta que el comandante, que me había encontrado en el sofá horas antes y me había cubierto con una manta, decidió que era el momento de despertarme. Cuando lo hizo, salté de la cama como impulsado por un resorte y corrí hacia mi trabajo en las cuñas hasta que me dijeron que el peligro había desaparecido.

Me acerqué a la sala de máquinas, ocupada por hombres casi desnudos, empapados de sudor, con los rasgos faciales endurecidos e impenetrables por el esfuerzo agotador de un trabajo sin tregua. Me pareció inverosímil ver a D. Eusebio, el jefe de máquinas, sonriendo a los hombres y secándoles el sudor. Cuando me acerqué a él, pasó el brazo por mi hombro y me estrechó con mirada grave. Por su edad, D. Eusebio podía ser mi padre. Se trataba de un hombre que

había cuidado mucho su aspecto, sobre todo desde que compartía mesa con el comandante, y recuerdo que me entristeció verle ahora como un minero al acabar su jornada. El segundo maquinista, D. Miguel Guillén, tenía la mirada perdida en el vacío. Su pensamiento debía estar muy lejos, quizás con sus dos hijos pequeños cuya fotografía tenía en la cabecera de su litera. Me hablaba a menudo de ellos cuando salíamos juntos de paseo. Era amigo mío y nunca llegué a saber por qué me apreciaba tanto. Quizá porque yo era el más joven de a bordo.

Nuestros ánimos estaban decaídos después de tantas horas de lucha y faltó poco para que ocurriera una desgracia. Los hombres llevaban demasiado tiempo soportando la angustia de aquella larga espera. En la cámara de suboficiales, D. José Noceda, un hombre de pequeña estatura y fuerte carácter, sufrió una depresión nerviosa e intentó suicidarse con su pistola de reglamento. Debido a la lentitud de sus movimientos provocada por la falta de oxígeno, tuvo tiempo de intervenir nuestro comandante para arrebatárle el arma de la mano. Cuando pasé por la cámara de suboficiales, encontré a Noceda ya recuperado, aunque todavía abatido. No podíamos hablar, pero me dirigió una mirada llena de amistad mientras estrechaba mi mano. Yo le abracé.

Por su parte, mi paisano, Pepe Tafallas, cabo de primera radio, pasó todo el tiempo en el sillón de la radio reclinable en su cabina. Como estaba muy cerca de las sentinas donde yo trabajaba, me acerqué un momento a verle. Pepe no tenía padres ni hermanos, tan solo unos tíos en Orihuela, y era un empedernido optimista que procuraba sacarle todo el sabor posible a la vida. Pero, en aquellas circunstancias, lo primero que me preguntó fue si creía que íbamos a morir. Yo no supe contestar. Todos sentíamos el mismo miedo a la muerte, aunque yo tenía fe en Dios y en nuestro comandante.

Con todo, lo más sorprendente de aquella odisea silenciosa que estábamos viviendo en el fondo del mar fue la inactividad del presidente Porto. Lo ví tendido en su litera, cubriéndose la cara con ambas manos. Se me ocurrió pensar que lo hacía para no cruzar la mirada con el comandante en sus periódicas visitas a los distintos compartimentos para

darnos ánimos. O quizá era que se sabía responsable de la situación por la que atravesábamos.

Habían pasado aproximadamente cuarenta y cuatro horas desde que nos posáramos en el fondo cuando el comandante nos comunicó que, con las reparaciones que habíamos hecho y con la ayuda de Dios, confiaba en que podríamos salir a la superficie. Nada nos dijo, sin embargo, de los graves problemas con que podríamos encontrarnos antes de llegar. Teníamos ochenta y cinco metros de agua encima, y el buque cargado de lastres. Seguíamos ignorando, además, si el impacto contra el fondo había producido averías en timones y hélices, o si estábamos encallados en alguna fosa. Pero la preocupación máxima era saber si con el aire disponible en los tanques tendríamos suficiente para expulsar el agua de los lastres a la profundidad en que nos hallábamos.

El comandante tenía estudiada la operación a conciencia. Nos advirtió que no tendríamos más que una oportunidad para salvarnos, habida cuenta del aire disponible. Era preciso hacer las cosas muy bien. Las breves palabras que nos dirigió a los cuarenta y un hombres del C-5 sonaron de un modo tan extraño por lo enrarecido del aire que apenas las entendimos. Pero le vimos persignarse y rezar. Muchos le seguimos sin vacilar. Otros indecisos lo hacían discretamente. Me parece recordar que en aquella ocasión, rezó hasta el más ateo.

Ocupamos todos nuestros puestos de zafarrancho y se ordenó soplar los lastres. Al cabo de una interminable pausa, oímos el ruido de las compuertas de los lastres abriéndose por la presión del aire, un sonido familiar para todo submarinista. Desde mi destino situado junto a la puerta estanca de la cámara de mando podía ver, al fondo, la gran esfera sin cristal del manómetro. Durante los segundos iniciales aguanté la respiración como si mi esfuerzo pudiera empujar hacia arriba aquella aguja de la que dependían nuestras vidas. Y cuando, al fin, sentimos que el submarino se despegaba del fondo y empezaba a subir, un estallido de júbilo espontáneo nos empujó a abrazar al comandante. Porque en aquel momento comprendimos que volvíamos a la vida.



FOTOS HISTÓRICAS: CORREO CON FRANQUICIA DEL SUBMARINO C-5 CON MATASELLOS DEL COMITÉ POLÍTICO. ÚLTIMA CARTA ENVIADA POR EL FOGONERO PREFERENTE D. JUAN ANTONIO ASENSIO PARRA, QUE PERECIÓ EN EL HUNDIMIENTO DE ESTE SUBMARINO CON SUS COMPAÑEROS DE DOTACIÓN.
FOTO ARCH.: DIEGO QUEVEDO CARMONA.

**MEMORIA SOBRE EL HUNDIMIENTO DEL
SUBMARINO C-5 A 85 m. POR LOS EFECTOS
DE LAS CARGAS DE PROFUNDIDAD DEL
DESTRUCTOR VELASCO LA MAÑANA DEL DÍA 4
DE SEPTIEMBRE DE 1936**

Los recuerdos que conservo son los siguientes:

Antes de entrar en materia sobre las averías que sufrimos, deseo recordar que tanto o más importantes que los daños fueron las circunstancias psicológicas que tuvimos que afrontar:

Después de nueve horas de combates y huidas, con lo que ello representaba cuando las posibilidades de escapar, por la superioridad enemiga, iban disminuyendo, y nos encontramos en el fondo del mar escuchando el constante eco de las hélices de los buques enemigos, en una escora a estribor de unos 15/20 grados, con la inseguridad que todo ello nos producía, la duda en cuanto al oxígeno disponible, la falta de material de repuesto. No encuentro palabras para describir lo que representaba sentirnos vivos pero encerrados en una jaula en busca de la llave que nos devolviera la libertad.

Lo único positivo que recuerdo fue la serenidad de nuestro comandante para organizar los trabajos e infundirnos ánimos. La dotación tuvimos fe en D. José de Lara y eso fue lo que más nos ayudó.

Averías: Empezando por la cámara de proa, puedo decir que los cuatro tubos lanzatorpedos tuvieron importantes filtraciones de agua que se tardó bastante en reparar. No había a bordo muchos hombres capaces de introducirse en los tubos con conocimiento de lo que había que hacer. Primero hubo que sacar los torpedos con mucho cuidado para desmontar la espoleta de la cabeza de combate. Todo ello en una balsa de agua de unos veinte centímetros de altura con una escora ya señalada.

A proa, llevábamos cuatro torpedos en los soportes, lo que representaba una gran reducción en el espacio de trabajo. Dos de los torpedos que se sacaron de los tubos, hubo que estibarlos en la cámara de oficiales.

El agua de la cámara de torpedos a proa no pudo achicarse ni hubo donde depositarla, sentinas y lastres de todo el submarino iban a tope y ninguna bomba funcionaba (no puedo precisar si ello se debía a averías o a que la presión del agua que teníamos encima no la podían vencer las bombas de achique). La cámara de proa nos sirvió para almacenar el agua de las cuñas que amenazaban inundar los acumuladores y que fuimos sacando a cubos. El alto escalón que formaba la puerta estanca de esta cámara resolvió el problema.

La cámara número 2 de oficiales no tuvo problemas de inundación, por consiguiente, el equipo de acumuladores número 1 allí instalado no sufrió peligro alguno.

En la cámara número 3 (de mando), el problema más destacable fue la rotura de cristales en los diversos manómetros. Quiero recordar que la aguja giroscópica hubo que llevarla a reparar.

En la cámara número 4 (marinería, cocina, la radio y grupo de acumuladores número 2), los problemas importantes los tuvimos en las cuñas de los acumuladores, donde el agua había alcanzado una altura peligrosa con riesgo de penetrar en los elementos, en cuyo caso se hubiese formado cloro, lo que habría complicado nuestra existencia.

Las cámaras número 5 y 6 (motores y torpedos) fueron las más castigadas por el impacto contra el fondo del mar, que se produjo en esta zona del buque. Todas las bombas y motores quedaron afectados en mayor o menor proporción. Los embragues de los ejes de propulsión de las hélices tuvieron problemas, incluso los dos grupos de compresores se vieron afectados en sus cigüeñales. Las bombas de presión de aceite y las de los lastres principales fueron las que más daño sufrieron.

A popa, los tubos lanzatorpedos, cuyas vías de agua fueron lo primero en atender debido a su importancia, crearon serios problemas. El reducido espacio libre no permitía estibar los cuatro torpedos –dos en los tubos y dos en los

soportes– que no se pudieron sacar a la sala de máquinas por falta de espacio libre. El agua llegó a subir tanto que con cubos hubo que trasvasarla a la cámara de proa, es decir, al otro extremo del buque. Los motores eléctricos y los compresores iban alojados en esta cámara y había que trabajar en ellos, lo que creó serios inconvenientes.

A partir de las primeras doce horas de trabajo, la falta de oxígeno puso las cosas difíciles. Mover los pies o levantar las manos con una herramienta requería grandes esfuerzos a los que tenían la responsabilidad en los trabajos.

Quizá yo no expliqué con todo el realismo qué vivimos aquellas horas inolvidables, pero una vez superado e iniciada la vida normal, a parte de la dotación le costó mucho superar aquella situación vivida. Las enfermedades más corrientes solían ser del estómago y no eran fingidas.

DESMORALIZACIÓN DE LA DOTACIÓN DEL SUBMARINO C-5

Después de la odisea en el fondo del mar, el día 5 de septiembre, con las primeras luces del amanecer, cuando los barcos de pesca entraban en el puerto de El Musel nosotros lo hacíamos también. La prueba de que estábamos siendo echados de menos y no se presagiaba nada bueno fue la enorme pitada de sirenas en manifestación de bienvenida con la que fuimos recibidos. Fue una satisfacción que nos levantó la moral, pues lo ocurrido pudo haberse evitado si el presidente Porto no se hubiese metido a funciones de comandante, que no era su cometido. Aquella mañana recibimos la visita de las autoridades locales y por la noche celebraron una cena en nuestro honor en un lujoso hotel de la ciudad. Lo más trascendental de aquella cena, que acabó antes de llegar a los postres, fue el cañoneo del Cervera o el España, no sabría decir cuál, en el que un proyectil penetró en el hotel atravesando el pasillo que conducía al comedor. Afortunadamente no explotó, se quedó empotrado en un grueso muro. Estaba comprobado que dentro de la fatalidad había una mano poderosa que nos protegía.

De lo que más se hablaba a bordo en estos días era de la necesidad de entrar en dique para someter al submarino a un chequeo general, pues hasta la fecha lo que se había hecho a bordo era tapar agujeros, y un submarino necesita mucho más que eso para navegar con garantía, sobre todo si tenemos que hacer la guerra. Nuestra sorpresa fue cuando el Estado Mayor de Bilbao quitó importancia a lo ocurrido y el ministro de Marina consideró que ya habíamos estado en dique el 31 de agosto y hubo que gastar dinero en una reparación que no existía, y entendía que las pequeñas reparaciones eran cosa de los mecánicos de a bordo.

Nada se pudo hacer para convencerles de que no se trataba de querer regresar a Cartagena, sino de que en un

submarino no se pueden analizar los problemas de la misma manera que en un buque de superficie. Esta contrariedad no encajaba con la mentalidad de los profesionales de los submarinos y dio lugar a que se perdiera aquella euforia por combatir al enemigo.

LA FAMILIA ZUBILLAGA

Instalados en nuestra base de Portugalete, se iniciaron los trabajos de reparaciones en el submarino C-5, y durante los meses de septiembre y octubre, dispuse de bastante tiempo libre, que aproveché para visitar a la familia Zubillaga. Su hijo Agustín era uno de los buenos amigos que yo tenía en la Base de Submarinos en Cartagena, Agustín estaba embarcado en el C-1, que en esos momentos se encontraba en obras.

De no haber estallado el alzamiento militar, estaba previsto que parte de las vacaciones del verano de 1936 las pasaría en su casa invitado de antemano por Agustín con conocimiento de su familia.

Tenía entendido que los vascos, por su carácter, eran personas bastante reservadas con aquellas a las que acababan de conocer. Agustín era tan campechano y noblote como no había conocido otro, lo que dio lugar a que entre los dos naciera una buena amistad. Siempre me hablaba de su familia, de sus amigos, de su tierra vasca de la que decía que no había otra mejor, así que sin conocerla tenía la impresión de haber vivido en ella. Cuando hablaba de su madre, no sabía exactamente a quién se refería, hablaba de ella como de una novia, mi vieja por aquí y mi vieja por allá.

Siendo que nuestras vacaciones se malograron y yo tuve la suerte de conocer el norte (Vizcaya), estaba deseando disponer de tiempo para presentarme ante su familia como un buen amigo de Agustín. Todo cuanto él me hablara de su vieja y de su tierra me pareció poco cuando las conocí. Los bailes en los Campos Elíseos, en la Casilla, Portugalete, Santurce, sus amigos, con los que solía ir a tomar chiquitos mientras cantaban a Mayte, Maqueda, Petacho, Antonio, el Carnicero y muchos más que fueron cayendo defendiendo su tierra vasca.

Cuando me presenté a Isabel –su madre– como amigo de Agustín, me dio un abrazo y se echó a llorar, me abrió las puertas de su casa al tiempo que me decía: “¡Tú me recordarás a mi Agustín cada mañana!”. Era y siguió siendo una mujer sensacional. Me presentó a su esposo, al que llamaban de apodo “Leguina”, nunca supe su verdadero nombre de pila. Sus hijas y esposa le llamaban así en vez de papá, era una manera cariñosa donde se confundían el respeto, el cariño y la amistad. Tenía tres hijas además de Agustín: la mayor de ellas, de nombre como su madre, Isabel, a la que llamaban “Isa”, tenía catorce años, bastante desarrollada; la seguía Laurita, de diez años y respondía por el diminutivo de “Aurita”; la más pequeña, de nombre Orfelina, atendía por “Orfe”. Me encariñé con toda la familia y les llegué a querer como a la mía propia. Aquella empezó a ser mi casa e Isabel supo llenar en mí el hueco que había dejado mi madre a tan larga distancia en tierras levantinas.

Desde el primer día visité aquella casa tanto como me fue posible, todos me besaban como uno más y cuando regresaba de la mar, Isabel lloraba al tiempo que me abrazaba pensando en su Agustín. El cariño que supo darme aquella mujer no resulta fácil olvidarlo. Las noches que me quedaba en su casa, todo le parecía poco para ofrecermelo. A las horas de dormir, nos besaba a todos y nos tapaba muy bien para que no pasáramos frío. Por las mañanas antes de marcharse a su trabajo, nos llevaba el desayuno a la cama, llegó a ser una auténtica madre para mí, yo acababa de cumplir veinte años cuando estalló la guerra.

Cuando Agustín llamaba vieja a su madre, la imaginé una mujer mayor, y cuando la vi me quedé asombrado, era una mujer de unos cuarenta años, enjuta y esbelta como una jirafa, pero con un nervio impresionante, sardinera de pura cepa. Algunas mañanas me marchaba con ella al puerto a la llegada de la sardina con ánimo de echarle una mano en su duro trabajo. Primero para tomar parte en la subasta de la sardina en la pescadería y rápidamente meterla en aquellas cestas circulares de gran tamaño que con tanta habilidad colocaban sobre su cabeza a pesar del enorme peso. Todavía solían llevar alguna otra cesta en las



EN LA TERRAZA DE LA CASA FLOTANTE, DE IZQUIERDA A DERECHA: CAYUELAS, MIGUEL GUILLÉN (FALLECIDO), CABO RADIO NADAL Y TAFALLAS. DE PIE, SOTO (FALLECIDO EN EL C-5).
FOTO ARCH.: RAMÓN CAYUELAS ROBLES.



SANTURCE, LLEGADA DE LOS ARRASTREROS CON LA SARDINA. FOTO ARCH.:
RAMÓN CAYUELAS ROBLES.

manos, según la pesca del día, para luego salir corriendo hacia la parada del tranvía que las conduciría a Bilbao. Me resultaba difícil comprender cómo podía llevar tanto peso una persona tan delgada, eran sus nervios los que la dotaban de tanta fortaleza. Llegar las primeras representaba adelantar su venta sobre otras y regresar a casa lo antes posible. Parecían deportistas que se disputaban la llegada a la meta. Primero llegar al tranvía para no tener que esperar al próximo veinte minutos después; segundo, ser las primeras en pasear las calles de Bilbao pregonando: “La rica sardina de Santurce”. Los cien metros escasos que separaban el puerto de la parada del tranvía eran como una carrera contra reloj, la mayoría llevaban una carga que muchos hombres difícilmente hubiesen soportado. Los chiquillos corrían tras ellas recogiendo las que les caían de los cestos en su alocada carrera hacia la plataforma del tranvía. Era una lucha que ellas mismas se imponían haciendo uso de un carácter picaresco y a la vez simpático en la cotidiana lucha por la sardina. Algunas con cierta astucia conseguían arrebatarse el sitio a las que habían llegado primero, lo que daba lugar a enfrentamientos dialécticos en que hacían uso de los motes picantes y burlones inventados por ellas mismas con toda la sal y pimienta de su acaloramiento, pero al final todo acababa en risas y bromas por el formidable carácter de estas estupendas trabajadoras.

Esta lucha se repetía uno y otro día, Isabel era una auténtica campeona, tenía tres hijas por las que luchar y no podía dormirse, pero ganaba muy bien su vida y en su casa no les faltaba de nada (hasta que la guerra se endureció).

Leguina, su marido, era motorista de un barco de pesca, y como la mayoría de los trabajadores de la mar, a su regreso gustaba de ir a la taberna buscando el equilibrio de la tierra firme mientras saboreaba unos cuantos chiquitos de vino, pero a Isabel le sacaba de quicio verle llegar a casa con cuatro copas de más, así que esta extraordinaria mujer tomó las riendas de su casa consagrándose como símbolo de las sardineras.

Con el tiempo, levantaron en Santurce un monumento a estas legendarias trabajadoras y la airosa figura de Isa-

bel sirvió de inspiración al artista. En uno de mis viajes a Santurce después de la guerra me regaló una miniatura que todavía conservo.

**ATAQUE FRUSTRADO AL
ACORAZADO ESPAÑA Y LANZAMIENTO
DE CUATRO TORPEDOS POR EL SUBMARINO C-5
AL MANDO DEL CAPITÁN DE CORBETA
D. JOSÉ MARÍA DE LARA Y DORDA**

Sobre este ataque al acorazado España que voy a relatar, varios autores que han escrito sobre el tema de los submarinos republicanos hacen referencia a él y cada uno lo presenta de diferente manera. Entre estos autores, se encuentran las de *Submarinos republicanos en la Guerra Civil española*, que comenta unas declaraciones del oficial D. Óscar Scharfhausen, recibidas del electricista Peralta. La revista *Defensa*, en su número extra “La Guerra en el Mar Cantábrico, 1936/37”, publicado en diciembre de 1995, hace referencia al lanzamiento de varios torpedos por el submarino C-5, al mando del capitán de corbeta D. José María de Lara, al acorazado España, y que no impactaron en dicho buque.

Que los torpedos no impactaran o que las versiones de cada autor no coincidan en sus narraciones es lo de menos. Lo importante es que este ataque se produjo y que, al no haber habido impacto, no existen pruebas contundentes, tan solo las pocas versiones que han circulado debido a que el C-5 se hundió tempranamente con toda su dotación.

Las declaraciones que hizo el cabo electricista Peralta, terminada la guerra, al oficial D. Óscar Scharfhausen, tienen su fundamento en lo esencial: en que hubo un lanzamiento de cuatro torpedos que no impactaron y que hubo amenazas al comandante Lara por no haber acertado. En cuanto a las fechas y lugares, existe lo que se llama protagonismo o desvirtuación de los hechos cuando la narración pasa de boca en boca. Pero yo, que formaba parte de la dotación del C-5 y tuve la suerte de sobrevivir al hundimiento, voy a relatar los auténticos hechos del principio al fin de este

ataque, pues el C-5 no se hizo una sola vez a la mar sin que yo fuera embarcado en él, hasta la tarde-noche del 31 de diciembre de 1936, que se hundió.

Empezaré por hablar del cabo electricista al que conocí. El cabo electricista Peralta manifestó a D. Óscar Scharfhau-sen que estuvo embarcado en el C-5 y luego en el C-6. Pero Luis Peralta Mayoral, que estaba en posesión de la Cruz al Mérito Naval por la República, ni estuvo embarcado en el C-5 ni en el C-6. Consultadas todas las nóminas de haberes de la flotilla de submarinos tipo C durante todo el año 1936, en el único submarino en el que estuvo embarcado ese año fue en el C-4, lo que significa que la versión que Peralta dio al oficial D. Óscar la había recibido de segunda mano de algún miembro de la dotación del C-5 antes de que este se hundiera. Pero el relato de que hubo un lanzamiento al acorazado España de cuatro torpedos es auténtico y lo efectuó el submarino C-5 (que nada tiene que ver con el ataque efectuado por un submarino sin identificar, la noche del 31 de agosto al 1 de septiembre de 1936).

Los hechos se desarrollaron de la siguiente manera. Finalizando el mes de octubre de 1936, en una de aquellas salidas a la mar, un tanto temerarias porque el submarino no se encontraba en óptimas condiciones para hacer la guerra, recibimos un mensaje radiado de la vigilancia de costas, comunicándonos la presencia del acorazado España por la zona entre Santander y Ribadesella (mis datos no pueden ser más que aproximados porque yo era solamente un marinero curioso de escribir lo que veía). Pero la situación que nos dieron no debió ser muy precisa o el acorazado cambió de rumbo, lo cierto fue que no lo encontramos y el presidente del comité el Sr. Porto, a la caída de la tarde, decidió que entráramos en el puerto de Santander justificando un asunto oficial que resolver, todo a la espera de nuevas noticias de la vigilancia de costas. Atracamos de costado en el muelle dando una plancha a tierra, mientras el presidente Porto, acompañado de su amigo, el auxiliar torpedista D. Jenaro Pérez, se dirigieron al centro de la ciudad.

Sobre las diez de la noche, todavía no había regresado el presidente cuando un nuevo radio de la vigilancia de

costas nos volvía a dar la situación del acorazado España. Los más patriotas opinaron que debíamos hacernos a la mar aunque el presidente no se hallaba a bordo, pero el comandante Lara no quiso responsabilizarse de la operación y aconsejó que dos marineros fueran a buscarlos al barrio viejo suponiendo que se encontrarían en algún cabaré. Fuimos designados Pablo Florit y un servidor, que conocíamos bien la ciudad. En efecto, les encontramos completamente borrachos y cuando nos vieron quisieron invitarnos a una copa con aquella euforia que produce el alcohol, pero al comunicarles el mensaje sobre el acorazado, se llenaron de patriotismo, aunque su estado no les permitía apenas mantenerse en pie, y con nuestra ayuda pudieron llegar a bordo. El problema fue hacerles pasar por aquella plancha de madera de tres metros de largo por cuarenta centímetros de ancho en aquel estado de embriaguez. Fue toda una odisea. Una vez a bordo, el Sr. Porto sacó a relucir su cargo de presidente y dijo que la maniobra de salida la efectuaba él, y no hubo manera de convencerle de que ese no era su trabajo, se atrincheró en los diesel con su pistola y disparó contra todo el que trató de impedirle que diera avante, hasta que no se le terminó la munición, no se le pudo reducir y acostarle en su litera. Aquella noche pudo haber peligrado la integridad del submarino si hubiese dado avante cuando las estachas estaban todavía dadas al muelle.

Nuestro comandante reprochaba aquel comportamiento que jamás se había conocido en la Marina de Guerra Española. El maquinista D. Eusebio Fernández, que se consideraba un republicano, manifestó que se debería redactar un parte y presentarlo en el Estado Mayor de Bilbao, pero aquellos más cercanos al presidente alegaron que de la misma manera que se silenció el comportamiento del comandante Lara la noche que se pudo haber atacado al Cervera y no se hizo, lo mismo debía hacerse en esta ocasión.

Después de aquel grave incidente, nos hicimos a la mar en busca del España, pero más bien como un acto protocolario, pues los ánimos no estaban para acercarse a un acorazado que se consideraba que iría bien protegido por bous armados.

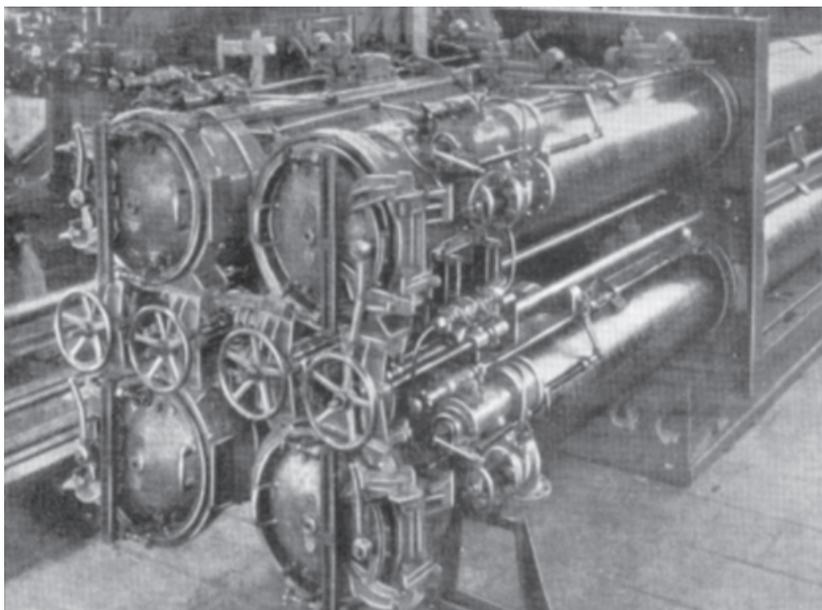
La noche era oscura con fina lluvia y la mar estaba bastante tranquila por aquellas latitudes. A bordo reinaba un silencio absoluto, nadie se atrevía a hacer comentarios para evitar empeorar la situación. La pregunta de algunos era: ¿cómo se puede esperar que nuestro comandante defienda la causa republicana en tales circunstancias? No obstante, nos dirigimos a la zona que nos iba señalando la vigilancia de costas.

Entre la una y las dos de la noche, el vigia del puente descubrió una luz oscilante por la proa, a la que en principio no se le dio la menor importancia, pues se suponía que el España no iba a ir navegando con una luz de situación. No obstante, se ordenó avanzar en su dirección, cuando con gran asombro empezamos a divisar la enorme silueta del acorazado. El comandante fue el primer sorprendido, se hicieron conjeturas al respecto de aquella imprevista luz y se llegó a la conclusión de que por un error algún miembro de la dotación se habría dejado abierto un portillo en alguna cámara.

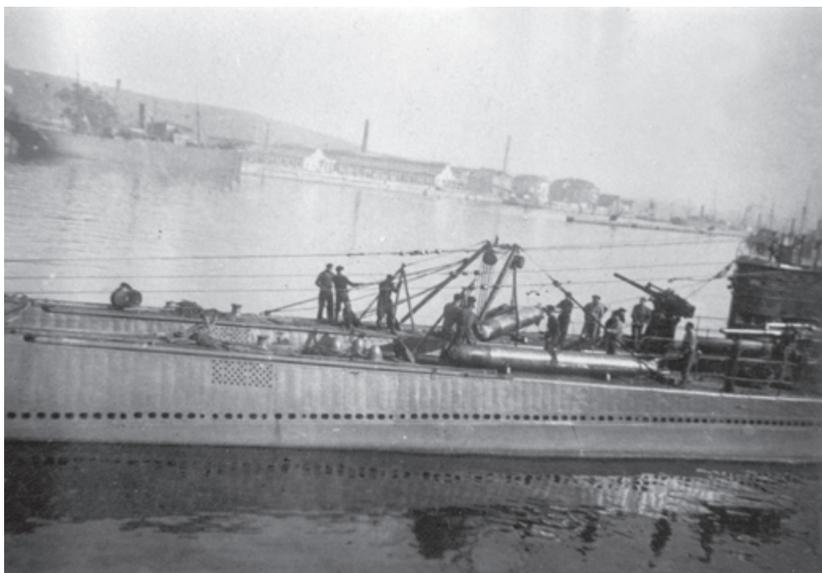
Su lento caminar y la oscuridad de la noche nos permitió acercarnos bastante. La presencia del enemigo hizo que se olvidaran los acontecimientos de Santander y el presidente Porto se responsabilizó una vez más del ataque, pese a la resaca que todavía tenía.

La dotación en zafarrancho de combate. El presidente era quien daba las órdenes mientras el comandante marcaba las distancias, pero el Sr. Porto era el que decidía el momento del lanzamiento. A la distancia de dos millas, todavía le pareció demasiado lejos, Porto estaba viviendo unos momentos pletóricos de patriotismo y hubiese sido capaz de meterse debajo del acorazado con tal de no fallar. No sé qué distancia se efectuaron los primeros lanzamientos, lo que sí recuerdo es lo que dijo el presidente: “Este ataque no quiero fallarlo pase lo que pase”, pero sus nervios se enfrentaban con la serenidad del comandante Lara. Estaban preparados los cuatro torpedos de proa (habíamos salido de Cartagena con doce, le habíamos dado dos al C-2. Nos quedaban todavía diez).

Era la primera vez que íbamos a lanzar torpedos con cabeza de combate y la emoción nos invadía. En esos mo-



TUBOS LANZATORPEDOS DE LA CÁMARA DE PROA DE LOS SUBMARINOS TIPO C.
FOTO ARCH.: J. MONTORO FORT.



MANIOBRA DE LOS TORPEDOS: EL C-5 ENTREGA DOS TORPEDOS AL C-2.
SEPTIEMBRE DE 1936. FOTO ARCH.: RAMÓN CAYUELAS ROBLES.

mentos yo estaba viviendo la guerra submarina en vivo por primera vez. No sentía miedo, pero tampoco ansias de matar, pensaba en los momentos tan difíciles que habíamos pasado hundidos a ochenta y cinco metros y lo mal que se pasa cuando ves la muerte de cerca.

Nuestro submarino no disponía de disparador automático para el lanzamiento, el comandante dio la voz de fuego el uno, que se fue transmitiendo de viva voz hasta la cámara de torpedos de proa desde donde se accionaba la válvula de presión del aire para que saliera el torpedo del tubo. Todo aquello resultaba emocionante. El primero, apenas salir, hizo una guiñada a babor y nos pasó por el costado con peligro de habernos impactado a nosotros mismos. El segundo le siguió inmediatamente con el característico ruido de la presión del aire al salir, y lo hizo dando saltos como un delfín para hundirse enseguida.

Este doble fallo enfureció a los más exaltados, que empezaron a buscar culpables de haber saboteado los giróscopos. Ante el doble fallo, se inicia una dialéctica muy acalorada. De pronto, D. Eusebio Fernández pudo hacer oír su voz y dijo: “Todavía nos quedan dos torpedos a proa, lancémoslos en vez de tanto discutir”.

D. José Porto, que estaba muy nervioso, miró con dureza a nuestro comandante al tiempo que le decía poniendo la mano sobre la funda de su pistola: “Preste mucha atención y hunda el acorazado si no quiere vérselas conmigo”. (Era la segunda vez que le amenazaba de la misma manera). D. José de Lara, sin perder la calma, respondió: “Yo he cumplido con mi trabajo efectuando los lanzamientos y no tengo la culpa del mal estado del material”.

Las amenazas de Porto no fueron bien vistas por la mayoría de los presentes en la cámara de mando. Cabía la posibilidad de algún saboteador, pero también era posible que el material estuviera defectuoso después de haber permanecido inundados los tubos y no haber pasado por un banco de prueba. Al presidente también hubo quien le disculpó alegando su patriotismo por ganar una batalla, pero en ningún momento se consideró que sus amenazas fueran a cumplirse. El ambiente a bordo había cambiado

mucho con respecto a nuestro comandante, después de su comportamiento en los momentos difíciles.

Los dos torpedos restantes se lanzaron simultáneamente a una distancia temeraria y su trayectoria la consideraron normal, en opinión de los entendidos. Inmediatamente se viró en redondo buscando la costa. En buena lógica se dijo que los torpedos debieron dar en el blanco, pero eso solamente nuestro comandante D. José de Lara podría explicarlo si viviera.

Fue una decepción. Tan solo los de siempre culparon al comandante y pensaron de nuevo en redactar un informe por si procedía presentarlo en el Estado Mayor de Bilbao. Pero la falta de moral por todos los acontecimientos que se venían viviendo en este submarino daba lugar al silencio.

Esta fue la última batalla del submarino C-5, el mal estado del material influyó bastante, las salidas a la mar se fueron espaciando y las que se hacían carecían de entusiasmo.

La dotación seguía siendo adicta a la República, pero sin ilusión combativa por el abandono en el que se estaba viviendo. La mayoría eran padres de familia y el instinto de conservación en tales circunstancias era lo que prevalecía en ellos.

ASALTO Y SECUESTRO DEL SUBMARINO C-5 EN NUESTRA BASE DE PORTUGALETE

Después del fallido ataque al acorazado España, nos dirigimos a nuestra base de Portugalete, donde llegamos en las primeras horas del día. Una espesa niebla nos envolvía cuando fondeamos junto a la casa flotante. La dotación fue saliendo silenciosamente, unos al hotel donde se hospedaban, otros a casas particulares, los menos se quedaron a bordo.

Aquella mañana me tocó de guardia con el cocinero Sebastián, que debía preparar la comida de ese día. La niebla continuaba espesa y fría, la visibilidad prácticamente nula, yo me quedé en el puente metido en la cocinilla resguardándome de la humedad mientras fumaba una pipa. Sebastián había bajado a preparar un poco de café para no dormirnos después de toda la noche en vela.

Todavía Sebastián no había subido con el café cuando inesperadamente un ruido múltiple de motocicletas me llamó la atención. La niebla no dejaba ver con exactitud lo que ocurría, hasta que distinguí varias figuras uniformadas que, armadas con metralletas, me apuntaban desde la casa flotante indicándome que rindiera el arma. Yo había empujado mi fusil Mauser, eran por lo menos una docena, no sabía qué hacer, pero al segundo aviso, cada vez más amenazante, comprendí la gravedad de la situación y obedecí. Dos de ellos se quedaron en cubierta mientras los demás penetraron en el interior del submarino por las escotillas de proa y popa. Poco después subían acompañados de todos los que allí se encontraban, una vez desmontada la radio.

El despliegue efectuado para apoderarse del submarino les hizo reír al comprobar que tan solo defendía el buque un vigilante con un viejo fusil. Les pareció una broma.

Sin darnos la menor explicación nos obligaron a abandonar la cubierta del buque. La niebla había empezado a despejar y nos dirigimos al hotel de Portugalete, junto al puente colgante, donde se hospedaban el comandante y el presidente del comité, a quienes informamos de los hechos. Inmediatamente se vistieron de uniforme y nos acompañaron al submarino, pero no les dejaron aproximarse pese a haberse identificado.

Mi sorpresa fue indescriptible cuando el presidente descargó su cólera contra mí por haber entregado el submarino sin resistencia. No me había repuesto todavía de lo ocurrido e, indignado por la falta de comprensión, reaccioné diciendo: “¿Qué habría hecho usted en mi lugar, dejarse matar ante tanta metrallata?”. Pero el señor Porto no sabía decir otra cosa sino que me formarían consejo de guerra. Yo perdí el control y repliqué reprochándole que su deber como responsable del buque era haber tomado las medidas necesarias para defenderlo en vez de confiar la seguridad a un simple marinero con un viejo fusil. Por unos instantes creí que me iba a dar una bofetada por lo nervioso que me puse.

El incidente de aquella mañana era la consecuencia del poco o ningún entendimiento político-militar existente entre los Gobiernos de Valencia y Euskadi en cuanto al mando de las fuerzas armadas que operaban en esa zona. Y es que los políticos vascos tan solo pensaban en su independencia y se olvidaban de que esta estaba supeditada a la suerte que corriera la República.

La prueba estaba en que en vez de formar un frente común con santanderinos y asturianos, pusieron fronteras entre ellos.

Por primera vez, comandante y comité iban a colaborar juntos en un asunto de interés común olvidándose del pasado y se dirigieron al Estado Mayor en Bilbao, donde resolvieron el problema aquel mismo día y nos devolvieron el submarino.



CASA-FLOTANTE-BALNEARIO, QUE PERTENECIÓ A LA FAMILIA REAL DE ALFONSO XIII Y QUE NOS FUE CEDIDO COMO BASE DE LOS SUBMARINOS C-5 Y C-2.
FOTO ARCH.: RAMÓN CAYUELAS ROBLES.



SALÓN-COMEDOR DE LA CASA FLOTANTE, DONDE FUI JUZGADO POR UN TRIBUNAL POPULAR DE LA DOTACIÓN DEL C-5 CUANDO NOS SECUESTRÓ EL SUBMARINO UN COMANDO NACIONALISTA VASCO. FOTO ARCH.: RAMÓN CAYUELAS ROBLES.

EL COMITÉ POLÍTICO DEL C-5 ME FORMA CONSEJO DE GUERRA

Recuperado nuevamente el buque, el presidente del comité no quiso que las cosas quedaran zanjadas en cuanto a mi responsabilidad. Yo pensé que la situación se agravó cuando nuestro comandante intentó justificarme alegando que poco hubiese podido remediar con un viejo fusil ante tanta metralleta y lo dijo en tono bromista, como aludiendo a toda una serie de problemas que veníamos arrastrando. Pero al presidente se le presentaba una buena ocasión para demostrar su autoridad a bordo, ya que las veces que había intentado enfrentarse a nuestro comandante no había obtenido resultados.

Redactó un pliego de cargos pidiendo la formación de un tribunal popular de guerra, en la casa flotante, que juzgara mi pasividad y el resultado sería enviado al Estado Mayor en Bilbao.

La mayor parte de la dotación se desentendió y no lo tomó con apasionamiento, salvo la media docena que a bordo apoyaban en todo al presidente. Los comentarios iban enfocados a que había que resolver los asuntos del submarino, pero atacándolos de fondo, pues la dotación empezaba a cansarse por los muchos problemas que veníamos teniendo y de los cuales se solucionaban muy pocos.

En la casa flotante, se formó un tribunal presidido por el comité y el comandante, aunque el único que tomó la palabra para las acusaciones fue el presidente Porto. Por la forma pasional con que se estaba enfocando este asunto empecé a tener miedo, sobre todo pensando cómo habían sido los principios de la revolución en Cartagena.

Me sentaron frente al tribunal como un vulgar delincuente. Detrás de mí estaba la dotación. El presidente leyó las acusaciones que traía escritas sacadas del código penal militar en tiempo de guerra, que no hablaba de otra cosa

que de la pena de muerte. Al final me preguntaron si tenía algo que alegar en mi defensa y, como un gato acorralado, les recordé el episodio del presidente en Santander, cuando se batió a tiros con sus compañeros estando completamente borracho cuando lo sacamos del cabaré. Alegué que esos hechos también los castiga el código penal con la muerte, y pedí que constara en el acta.

Toda la dotación fue testigo de mis palabras, que nadie desmintió, y aquellos hombres que anteriormente habían silenciado otros asuntos también graves alegaron que la falta de disciplina de unos y de otros no favorecía nuestra misión y que no se podía recordar y castigar las faltas del débil y olvidar las del más fuerte.

Una vez más se acordó omitir este asunto, pero el presidente puso una condición: yo debía desembarcar del C-5, decisión que aceptaron para satisfacción del presidente, pero condicionada a que me encontraran un sustituto. Lo que más indignó al señor Porto fue que le llamara borracho y que dijera que estuvo a punto de inutilizar el submarino.

El maquinista D. Miguel Guillén, amigo mío, me dijo que el comandante había hecho un comentario aludiendo a mi desembarco como algo anecdótico, pues era el único que nunca me quedé en tierra alegando enfermedad o pretexto alguno.

A partir de este momento, mis relaciones con el presidente fueron nulas y en tierra causé baja en todos los servicios, pero nunca se metió conmigo, tan solo me ignoró. Desde entonces mis relaciones con nuestro comandante fueron más fluidas, pues siempre me dirigía a él para cualquier asunto.

Nos encontrábamos a mediados del mes de diciembre de 1936 y no se había presentado nadie para reemplazarme, eran tiempos difíciles para los submarinos. El C-3 y el B-6 habían sido hundidos y el C-5 y el C-2, todos sabíamos en el mal estado en que se encontraban.

Ya no se volvió a hablar de mi desembarco y el presidente Porto había suavizado mucho sus relaciones conmigo. Yo solía practicar deporte y representé a nuestra dotación en unos campeonatos del norte en Santander, donde mi actuación

mereció la felicitación de nuestro comandante a la que se unió la del presidente, fue un paso importante en nuestro trato; a juzgar por las apariencias, daban por zanjado el incidente. Así me lo comunicó nuestro comandante.

SE PRESENTA MI SUSTITUTO EN EL SUBMARINO C-5

Desde primeros de noviembre hasta la fecha, nuestras salidas a la mar habían sido poco frecuentes y más cortas. El día de Nochebuena a las seis de la tarde regresamos de la mar en la que debía ser mi última singladura en el C-5. En día tan señalado, cada uno buscó algún lugar donde celebrar las fiestas navideñas, tan solo unos pocos quedaron a bordo. Yo pasé esos días en Santurce con la familia Zubillaga.

Como un presagio, al regreso de esta singladura, hubo más bajas que las de costumbre por enfermedad, entre seis u ocho, todas con los problemas de siempre, “estomacales”.

El día 28 por la mañana, se presentó a bordo un muchacho de mi edad portador de una carta del Estado Mayor de Bilbao, para nuestro comandante, que se encontraba ausente. Yo estaba de guardia en cubierta. Antonio, que así se llamaba, se sentó a mi lado para esperar su regreso. No recuerdo su apellido, pero era catalán y vivía en Barcelona. El joven, muy abierto de carácter, estaba preocupado por si no le admitían para embarcar, pues era la primera vez que iba a intentarlo y es que necesitaba llegar a su casa. Enseguida pensé que sería mi sustituto, pero me lo reservé, y empezó a contarme los motivos de su embarque: vivía en Barcelona con su padre inválido en una silla de ruedas atendido por su único familiar, una hermanita de doce años, y necesitaba llegar a su casa para ayudar a su padre. Cuando le pregunté cómo pensaba llegar a Barcelona en el submarino, no supo qué contestar y acabó diciéndome que era un secreto que solo correspondía a nuestro comandante. Lo vi claro: nuestro buque pronto saldría para Cartagena, donde Antonio desembarcaría y continuaría viaje hacia Barcelona en tren o por carretera. No quise hacer más preguntas, pero a mí también me hubiese agradado mucho ver a mi madre después de más de un año de ausencia.

El comandante lo recibió y una vez enterado del contenido de la carta de recomendación, me llamó para ordenarme que procurara enseñarle lo más elemental de su trabajo a bordo para justificar su embarque. Entre tanto siguió hablándome de su familia, y no tuve valor para boicotearle y me resigné a quedarme en tierra, así que le ayudé cuanto pude para que el presidente no pusiera dificultades.

El día 31 de diciembre de 1936, Antonio llevaba a bordo cuatro días conviviendo y compartiendo nuestras costumbres, sus progresos fueron suficientes para que el comandante me dijera: “Cayuelas, he hablado con el presidente Porto para que os quedéis los dos embarcados, pues no creo que este muchacho permanezca mucho tiempo con nosotros, no es su profesión”. Fue una gran alegría, eso estrechaba el aprecio entre nosotros. Esa mañana nos hicimos algunas fotos en cubierta con mi Kodak en recuerdo de nuestra amistad a nuestro paso por Bilbao.

La mañana del 31 de diciembre, la comisión de compras había hecho víveres frescos para varios días, lo que significaba que por la noche saldríamos a la mar. Eso no agradó mucho a los que ya tenían planes para la despedida del año.

Referente a si me quedaba o desembarcaba, todo daba a entender que me quedaría. En ningún momento el presidente, que tenía la última palabra, me habló de desembarcar y la salida a la mar estaba anunciada para después de la cena.

Terminada la comida, el comandante puso el buque en babor y estribor de guardia, yo, como los demás, estaba vestido para formar en cubierta, cuando el presidente Porto me llamó a la cámara de mando y delante del comandante me dijo: “Recoja sus cosas y desembarque”. Manifesté mi sorpresa y protesté enérgicamente alegando que se me debió dar la baja por la mañana para presentarme en el Estado Mayor en Bilbao. “O desembarca usted o lo echamos por la borda”. Recurrí al comandante, que nada pudo hacer, tan solo me dijo: “¡Ánimo, muchacho, hay que aceptar el destino!”. Me despedí de Antonio. Con mi maleta en el muelle contemplé cómo el submarino se alejaba mientras mis ojos se humedecían de rabia. Era la primera vez que el C-5 se hacía a la mar dejándome en tierra.



SUBMARINO C-5. IZQUIERDA: RAMÓN CAYUELAS, DERECHA: ANTONIO, MI SUSTITUTO EN EL MOMENTO DE SALIR A LA MAR EL DÍA QUE SE HUNDIÓ. 31 DE DICIEMBRE DE 1936. FOTO ARCH.: RAMÓN CAYUELAS ROBLES.



EL SUBMARINO C-5 EN SU BASE DE PORTUGALETE. A LA IZQUIERDA, LA CASA FLOTANTE. AL FONDO, EL PUEBTE COLGANTE SOBRE LA RÍA. FOTO ARCH.: RAMÓN CAYUELAS ROBLES.

DESAPARECE EL SUBMARINO C-5, AL QUE SE DA POR HUNDIDO

El día 31 de diciembre de 1936 fue una de las despedidas de año más tristes de mi vida, y el día primero de 1937, mi segundo nacimiento, por haber querido el destino que desembarcara inesperadamente la noche antes, cuando el C-5 soltaba amarras para hacerse a la mar.

Por la mañana temprano, supuesto que aquella noche no había podido dormir, me levanté y fui al puerto pesquero de Santurce para contemplar el mar y los barcos arrastreros que la noche anterior habían salido a faenar.

A la llegada de las primeras embarcaciones, se empezó a correr la noticia, que habían escuchado por la radio de los barcos asturianos que faenaban por la zona de Ribadesella, de que habían visto una gran mancha de aceite y petróleo. Horas más tarde, la noticia se confirmaba ya que el C-5 no contestaba a los mensajes que se le enviaban por radio. Aquel mismo día algunos bous y el destructor José Luis Díez patrullaron por la zona, se ratificaba el anuncio de la desaparición del submarino, en el mismo sector donde meses antes habíamos estado hundidos, pero con más suerte que ahora.

La noticia del hundimiento dio la vuelta a toda España y las familias de los desaparecidos recibieron la visita de condolencia de las autoridades locales, entre ellas mi madre, ya que yo seguía considerado a bordo del C-5 la noche que desapareció.

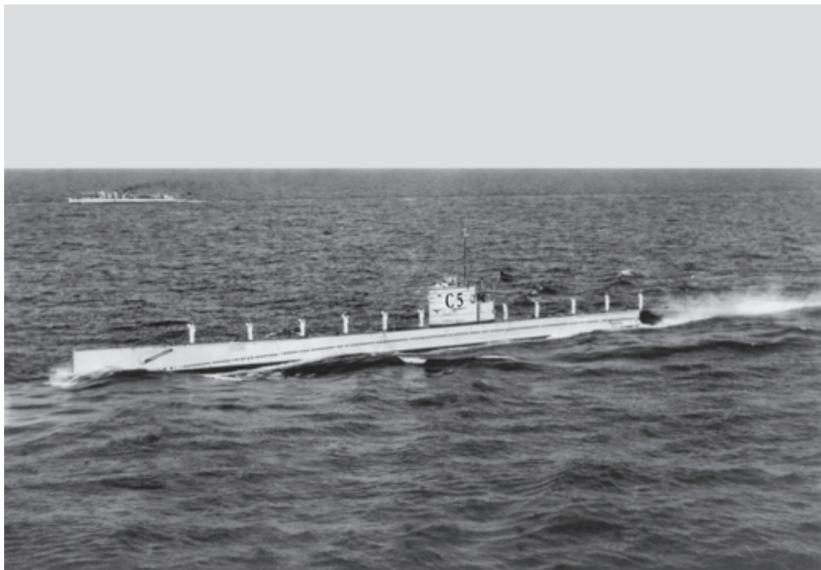
Las comunicaciones entre el norte y el resto de la zona republicana eran inexistentes, la correspondencia estaba supeditada a los pocos mercantes que conseguían romper el bloqueo nacionalista, lo que daba lugar a que muchas cartas se perdieran y otras llegaran con seis meses de retraso. Mi madre, por esta razón, pensé que me tendría por muerto, hasta que le llegó mi primera carta desde Francia en

septiembre de 1937, cuando en el C-2 llegamos a Brest. Mi madre me contestó diciendo que pese a que las autoridades le dieron la noticia de mi desaparición en el submarino, ella seguía teniendo fe en que yo vivía. Era una mujer muy creyente en Dios, y confiaba en que me seguiría protegiendo como siempre se lo había pedido.



EL SUBMARINO C-5 Y SU COMANDANTE, EL CAPITÁN DE CORBETA D. JOSÉ M.^a DE LARA Y DORDA, QUE PERECIÓ EN SU HUNDIMIENTO LA NOCHE DEL 31 DE DICIEMBRE DE 1936 AL 1 DE ENERO DE 1937, FIN DE AÑO.

FOTO ARCH.: DIEGO QUEVEDO CARMONA.



SUBMARINO C-5.



PERSPECTIVA DESDE LA CARRETERA BILBAO-PORTUGALETE, DONDE YO BAJABA DEL TRANVÍA. AL FONDO, LA CASA FLOTANTE Y EL SUBMARINO C-5. SIEMPRE PENSÉ QUE UN DÍA SE LO HABRÍA LLEVADO EL ESPIONAJE NACIONALISTA.

FOTO ARCH.: RAMÓN CAYUELAS ROBLES.



MI AMIGO EL SARGENTO MAQUEDA, EN CARROS DE ASALTO, QUE PERDIÓ
LA VIDA EN EL CARRO QUE YO DEBÍ HABER CONDUCIDO.
FOTO ARCH.: RAMÓN CAYUELAS ROBLES.

ME DESTINAN A UNA UNIDAD DE CARROS DE ASALTO

Pasadas las fiestas navideñas y año nuevo, me presenté en el Cuartel General del Ejército en Bilbao. Pude haberme camuflado, puesto que me habían dado por desaparecido entre la dotación del C-5, pero no quise correr el riesgo.

Mi buen amigo Maqueda era sargento de una compañía de tanquetas que operaba en el frente de Vergara, y se encontraba en los montes de Archanda cubriendo bajas de material y hombres, es decir, reorganizándose para volver al frente. Por mi profesión de mecánico electricista y conductor de vehículos, mi amigo me reclamó para cubrir la baja del conductor de su tanqueta. Estuve haciendo prácticas en maniobras de combate por los montes de Archanda durante el mes de enero de 1937. Al principio me costó adaptarme a conducir aquellos vehículos Renault franceses, casi chatarra, con espacios muy reducidos, donde se pasaba mucho calor por la proximidad del motor. Me daba la impresión de encontrarme en el interior del caparazón de una tortuga.

Conducir la tanqueta del sargento suponía un mayor riesgo, pues él iba en cabeza de la formación. Pero Maqueda me decía que en el frente era igual el lugar que se ocupara, los obuses no tenían preferencia. A mis veinte años, no me paré a pensar dónde habría más peligro, si en el submarino o en la tanqueta, y aunque así hubiera sido, no podía elegir en esos momentos.

Cuando todo parecía resuelto para salir hacia el frente, de improviso fui reclamado por los mandos del submarino C-2, que se encontraba en su base de Portugalete esperando recibir un juego de acumuladores nuevos para poder hacerse a la mar.

No fue fácil convencer al jefe de la Unidad ni a mi amigo para que me dejaran marchar, al final se impuso el sentido común: yo era submarinista, personal que en esos momentos

era muy difícil encontrar y formarlo llevaba mucho tiempo, mientras que para un conductor de tanqueta con un mes era suficiente.

Cuando la ofensiva del general Mola sobre Bilbao, la tanqueta que yo debía haber conducido con mi amigo Maqueda fue pasto de las llamas como consecuencia de un ataque de la aviación enemiga.

REGRESO A LOS SUBMARINOS Y EMBARCO EN EL C-2

La presencia de los tres supervivientes del C-5 no fue muy bien acogida por parte de la dotación del C-2. Ellos consideraban que debieron haber muerto los dos a los que reemplazaron en el C-5 por enfermos y no sus compañeros. Alegaban que nuestra presencia en este buque les recordaba cada día a sus compañeros fallecidos.

Yo no tenía nada que ver en este asunto, puesto que el que a mí me reemplazó no pertenecía a la flotilla, ni era marinero, pero a los efectos fui considerado como mis compañeros del C-5.

El cabo fogonero, Diego Angosto, era un hombre mayor, de unos cincuenta años, de ideas muy avanzadas y tenía mucho peso político a bordo. Fue el que más criticó nuestra llegada al C-2, pero como consecuencia de su inferior graduación militar no se atrevió a enfrentarse abiertamente con ellos y desahogaba en mí su descontento. Otro hombre casi de la misma edad que Angosto, al que tampoco le caímos bien, fue el auxiliar naval D. Vicente Aldeguer, y aunque manifestaba su descontento, no era agresivo.

En el C-2, también había hombres estupendos, tales como D. Antonio Fernández Amador, tercer maquinista, que hizo las veces de segundo comandante. D. Celestino Ros, segundo maquinista, también era un hombre serio y considerado que se sentaba a la mesa con nuestro comandante D. Marcelino Solana, auxiliar primero de electricidad, fue comisario político del C-2, pero le recuerdo como un hombre respetuoso con los dos comandantes que tuvimos en este buque. Había una gran diferencia cultural entre él y el Sr. Porto del C-5.

No llegué a comprender que, al terminar la guerra, fusilaran a D. Marcelino –así me lo informaron–, a menos que tuviera otras actividades que le comprometiesen. En su

conjunto, la dotación era estupenda, en la marinería había hombres dignos de ser recordados, como Aurelio López, siempre con su sonrisa y su gorra inclinada a lo chulillo. Antonio Espadas, amanuense, menudito y muy buena persona. El Mallorquín, que fumaba como yo, a la pipa, muy amigo de Aurelio. Vilariño, un chicarrón gallego que todo lo que tenía de grande lo tenía de bueno. El cocinero Enrique Guerra, gordinflón pero servicial cuando le pedías algo de comer o beber. Podría citar a muchos, todos gente buena.

A pesar de mis diferencias con Angosto, debo reconocer que fue el que mayor servicio le prestó a la República salvando al C-2, como relataré en su momento.

A primeros de febrero de 1937, pasé a formar parte de la dotación del C-2, que llevaba más de dos meses con serios problemas de acumuladores que le impedían salir a la mar con garantías para hacer la guerra. Se había solicitado regresar a Cartagena para repararlos en los talleres antes de que se agravara su estado, pero nadie les escuchó, y a medida que pasaron las semanas su estado ya no permitía ni siquiera hacernos a la mar al no poder navegar en inmersión. Tanto el Gobierno de Valencia como el de Euskadi fueron conscientes de la situación, sin hacer nada para remediarla. Entonces surgieron las críticas a la dotación y hubo que traer un juego completo de Inglaterra y tirar los viejos.

El verdadero problema consistía en que los políticos en ningún momento creyeron lo que decían los mandos de los submarinos. Siempre lo achacaron a que se buscaban pretextos para regresar a Cartagena.

Si al C-5 le hubiesen permitido entrar en dique cuando lo solicitó después del encuentro con los bous y el Velasco, no se habría hundido, pues en mi opinión se hundió a causa del mal estado y deterioro a que se dio lugar.

Y es que las guerras son para que las dirijan los militares competentes y no los políticos.

LA DESGANA EN LA LUCHA SE APODERA DE LAS DOTACIONES DE LOS SUBMARINOS

Habíamos desaprovechado los primeros meses de agosto y septiembre de 1936, cuando los submarinos se encontraban en óptimas condiciones operativas y las dotaciones con la moral elevada. Fueron los meses en los que se pudo haber intentado ganar la guerra en la mar.

Cualquiera de los submarinos tipo C, en un par de semanas operando a la altura de cabo de Peñas, en aquellos inicios, hubiese podido acabar con el crucero Almirante Cervera y el acorazado España, y la guerra hubiese podido tomar un giro muy diferente, pero hubo muchos para mandar y ninguno para luchar, ellos mismos cavaron su propia tumba.

Era previsible que, después de la matanza de jefes y oficiales en el vapor España nº 13, ninguno de los que sobrevivieron sería leal a la República. No cabe ninguna duda de que los comandantes de los submarinos republicanos salvaron a los nacionales de una derrota en la mar evitando atacar a los dos colosos del Cantábrico.

Los mandos republicanos, tanto de Madrid como de Cartagena, debieron saberlo, pues era de dominio público lo que estaba ocurriendo con estos comandantes. ¿Por qué no pusieron remedio, cuando era evidente que en esos inicios de la guerra los submarinos fueron la clave?

La República pudo contar con muy pocos jefes submarinistas u oficiales capaces de mandar un submarino. ¿Por qué Ramírez de Tógores, Ruiz González, González Ubieta, Pedro Prado, incluso Miguel Buiza, alguno de ellos no tomó el mando de los submarinos?

Pienso que a los republicanos y a la República les faltó credibilidad en la victoria por las armas. Ellos confiaban demasiado en que les amparaba la razón como Gobierno

elegido por el pueblo. Esperaban demasiado de Inglaterra y Francia, sin entender que estas democracias no apoyarían a un Gobierno del frente popular protegido por Rusia en aquellos momentos de guerra fría. Yo pasé en Francia la segunda mitad de la guerra y sé muy bien cómo pensaba el Gobierno de Daladier, pese a que los obreros franceses insistieron mucho con sus manifestaciones callejeras a favor de la República. A finales del año 1936, se habían cometido tantos errores por el Gobierno y los mandos republicanos, en lo concerniente a los submarinos, que la guerra en la mar estaba totalmente perdida. Habíamos perdido tres submarinos y los que quedaban apenas estaban operativos, faltos de una base logística en el norte. Ni el Gobierno de Valencia ni el de Euskadi quisieron considerar estas circunstancias, solo pedían heroísmo a las dotaciones. No es lo mismo que un submarino esté en condiciones para navegar que esté en condiciones para hacer la guerra, donde se tienen que afrontar situaciones fuera de lo acostumbrado y aguantar los efectos de las posibles cargas de profundidad llegado el caso. Para todo ello un submarino necesita estar bien revisado, para que la tripulación salga a la mar con la moral muy alta. Ya que, después de meses operando, las revisiones y probables reparaciones a que hay que someter al submarino no pueden realizarse por los mecánicos de a bordo. En cambio, no le dieron importancia a que ningún comandante tuviera en su haber la más mínima victoria frente al enemigo, ni analizaron las causas para tratar de ponerles remedio.

Llegó un momento en que las dotaciones perdieron la fe en cuanto al desenlace de la guerra y dejaron de ser tan exigentes con sus comandantes. El estado de los submarinos les obligó a ser prudentes, no era renunciar a defender a la República, sino el instinto de conservación, pues nadie mejor que la propia dotación de un submarino para saber las condiciones en que se encuentra su buque. En tales circunstancias, también influyó la constante presencia de buques y submarinos alemanes en el Cantábrico con intimidaciones.

Pasados los primeros meses desaprovechados, ya no eran solamente los comandantes los que colaboraban con

los nacionales, luego se supo que hubo algún maquinista y torpedista que colaboraron también.

Yo entiendo que estos profesionales tomaron parte en la guerra con toda lealtad a la República, pero las circunstancias que acabo de relatar fueron las causantes de esta situación. No me pregunten de quién fue la responsabilidad: cuando hay jefes de Gobierno, ministro de Marina, jefes de Estado Mayor, jefes de Fuerzas Navales y jefes de Flotilla, no pueden ser responsables las dotaciones de los submarinos.

EL SUBMARINO C-6 ALCANZADO POR UNA BOMBA DE LA AVIACIÓN ENEMIGA EN NUESTRA BASE DE PORTUGALETE

Otro factor importante vino a sumarse a la apatía que reinaba en el C-2 el día 12 de mayo de 1937, en plena ofensiva nacionalista sobre Bilbao, serían las ocho de la mañana, la niebla no había terminado de disiparse sobre la ría cuando el submarino C-6 echaba el ancla junto a la casa flotante y daba una estacha a tierra. No se encontraría a más de diez metros del C-2. Era la primera vez que el C-6 fondeaba en nuestro embarcadero de Portugalete, cuando repentinamente se presentó la aviación enemiga camuflada entre nubes –como hacía generalmente– y lanzó un rosario de bombas sobre nosotros alcanzando de lleno al C-6 en la base del cañón antiaéreo. El impacto fue tremendo, los hombres que se disponían a cubrir artillería fueron sorprendidos y muertos en el acto. Una bomba perforó la base del cañón y la plancha del submarino penetrando en su interior y alcanzando a algunos hombres de la tripulación que por la temprana hora todavía permanecían en sus literas.

La magnitud de la tragedia quiero recordar que dio un resultado de cinco muertos, cuatro heridos graves y otra media docena leves, incluso algunos espectadores que presenciaban la maniobra resultaron heridos de poca consideración. La gravedad pudo haber sido mayor si la bomba hubiese caído a popa en máquinas o a proa en la cámara de torpedos, donde también se almacenaba la munición en sus paños. Posiblemente hubiese afectado de lleno al C-2 por su proximidad, no estaba descartado que los dos submarinos hubiesen explotado, no obstante, el C-2 recibió bastantes impactos de metralla en la cubierta, pero no tuvimos heridos.

En principio se temió que, debido al gran desastre y el acelerado avance de las tropas nacionalistas sobre Bilbao,

no diese tiempo a su reparación en los talleres de La Naval. Afortunadamente fue reparado en un tiempo récord haciéndose a la mar en los primeros días del mes de junio después de varias pruebas. Pero el C-6 no tuvo suerte, pues pocos meses más tarde, otro bombardeo en el puerto de El Musel –Gijón– acabó con él. La dotación no sufrió daños. Ante la inminente llegada de los nacionales, fue remolcado fuera del puerto y hundido para que no pudiera ser recuperado por el enemigo.

El cabo de primera radio, Enrique García Campos, que procedía del submarino C-5, antiguo compañero mío, ahora embarcado en el C-6, fue uno de los heridos más graves que hubo en el bombardeo. En una larga entrevista, me contó su odisea, tanto la de sus heridas como la de su trayectoria hasta el final de la guerra.

Cuenta Enrique que tuvo mala suerte ese día, pues serían las ocho de la mañana del 12 de mayo de 1937, cuando el C-6 terminaba de echar el ancla y una estacha a tierra, subió a la cubierta por la escotilla de proa, miró al cielo, cuando vio sobre la vertical del submarino el avión, no tuvo tiempo más que para echarse al suelo y protegerse con la base del cañón antiaéreo. La bomba cayó encima del cañón y la metralla se esparció como una granada segando las cabezas de los que permanecían de pie intentando cubrir artillería. Los cascotes que fueron hacia abajo le produjeron heridas en piernas, brazos, pecho, estómago y cabeza, siendo muy grave esta última, con metralla incrustada, en el pecho con perforación de pulmón, la de la vejiga tuvo serias complicaciones. También costillas rotas con metralla y múltiples contusiones.

Las primeras curas las recibió en el hospital de Portugalete, luego fue ingresado en el de Basurto –Bilbao–. Cuando la retirada de la ciudad era inminente le trasladaron por carretera al hospital de Valcedilla en Santander, y cuando Santander se rendía, en el mercante inglés Alyce-May, lo trasladaron a Francia. Durante la travesía fue detenido por el Cervera, viniendo en ayuda del mercante el acorazado inglés Hood, que se encontraba por las proximidades y que dirigió sus cañones de grueso calibre sobre el Cervera con

amenazas de hundirle si no soltaba la presa. Dice Enrique que el Cervera recibió órdenes de sus superiores de darle paso franco al Alyce-May, que le desembarcó en el puerto francés de Hendaya desde donde le trasladaron por ferrocarril hasta la frontera española de Porbou y de allí a Cartagena, donde fue ingresado en el hospital militar.

Ocho largos meses duró su curación, luego lo destinaron a la Base Militar de rosas –Cataluña– de radiotelegrafista. En Rosas conoció a D. Carlos Buigues, oficial de la Marina, camuflado de soldado, y se pusieron de acuerdo para comunicarse por radio con los nacionales creando un servicio de espionaje que duraría hasta el final de la guerra. El último servicio a los nacionales, me dice Enrique que lo prestó cuando todos huían hacia Francia, él cargó un remolcador con personas adictas a los nacionales y en vez de dirigirse a Francia, pusieron rumbo a Barcelona, ya liberada. De antemano habían teleografiado para que no les atacaran:

EL DESCONCIERTO DEL FINAL DE LA GUERRA LE COMPLICA LA VIDA.

Una vez en Barcelona, Enrique desembarca a los que llevaba en el remolcador y, considerándose adicto a la causa nacional, informa de la conducta personal de cada uno de ellos. Pero al terminar le preguntaron: “¿Y a usted quién le avala?, ¿quién es usted?”. Ingenuamente me dice Enrique que contestó: “¡Yo soy un radiotelegrafista que proviene de los submarinos republicanos!”. “¡Usted es un criminal! El general Franco avisó a todos los submarinistas para que sabotearan y hundieran los submarinos y ninguno lo hizo!”. Le metieron en una jaula metálica fuertemente esposado y lo condujeron a la Cárcel Modelo de Barcelona; durante tres días le aislaron en una celda y se olvidaron de él, y gracias al agua de un lavabo del wáter pudo sobrevivir bebiendo. Durante seis meses estuvo incomunicado como peligroso en una celda.

La casualidad quiso que el oficial D. Carlos Buigues, con el que había colaborado en el espionaje en Rosas, pasase de visita por la Modelo, le vio y pudieron despejar el error aportando un informe favorable, y le dejaron en libertad.

A partir de ese momento fue un hombre libre y, siendo un veterano de la radiotelegrafía, fue ocupando puestos en el escalafón y alcanzó en pocos años el grado de capitán, con el que se jubiló en la Marina.

LA PEQUEÑA MAYTE

La escasez de alimentos en los adultos no resultaba muy agradable, pero sabíamos comprenderlo, mas ¿y los niños? Yo frecuentaba en Portugalete una cervecería donde la fuerza de la costumbre en mis habituales visitas con los amigos hizo que me trataran con cierta deferencia. Una niña de unos cinco añitos deambulaba por la parte interior del mostrador. Por su aspecto enclenque tuve la impresión de que no debía encontrarse muy bien de salud, y se lo pregunté a su padre: en efecto, la niña estaba en tratamiento médico y le habían recomendado una alimentación especial que por las circunstancias de la guerra no podía encontrar. Me hizo saber que la mermelada de frutas era uno de los alimentos que más necesitaba. A mí me dio mucha pena y prometí por lo menos llevarle la que yo consiguiera a bordo de mi submarino, que con frecuencia solían darnos de postre. A partir de ese día empecé a guardar mi ración y la de algunos compañeros que de una manera u otra conseguía.

La pequeña Mayte empezó a tomarme cariño con aquellas golosinas que yo le llevaba cada día y pronto su aspecto inició una lenta recuperación, aquella tristeza empezaba a desaparecer, ahora la niña cuando me veía llegar se echaba en mis brazos como si con su afecto quisiera pagarme aquel pequeño obsequio.

Mientras los tiempos fueron buenos para los submarinos, la mermelada no nos faltó, pero cuando los víveres empezaron a escasear, tuve que comenzar a cambiar otros alimentos por botes. Pero a partir de enero de 1937, en que el bloqueo de los puertos por los buques nacionalistas impedía la entrada de barcos, aumentó la escasez de toda clase de alimentos y cada día me resultaba más difícil encontrarla.

No podía presentarme ante la niña sin ofrecerle su ración cotidiana, su tristeza me conmovía. Mayte empezó a ser

una gran preocupación para mí, no tenía más remedio que sobornar a mis amistades para conseguir aquel alimento.

Entre las muchas personas con las que hablaba cada día conocí un soldado de intendencia al que yo le entregaba dinero para que comprara a sus compañeros alguna ración. En el economato también conseguía algún bote, de este modo iba saliendo adelante, pero a medida que la ofensiva avanzaba, la situación se fue complicando y poniendo difícil. A mi amigo el soldado lo enviaron al frente, como a otros muchos que fui conociendo, los cuarteles iban quedando vacíos y llegó un momento en que, agotados mis recursos no sabía a quién acudir.

Mi preocupación iba en aumento, no había persona con la que hablara a quien no le preguntara por la confitura. Un día, bailando en los Campos Elíseos, conocí a una muchacha que trabajaba en la fábrica de galletas Artiach, ella me consiguió algunas cajas de galletas que yo cambiaba en los hoteles por botes de esta golosina. Pero aquella ganga duró poco, Artiach suspendió todos los suministros salvo a hospitales y militares.

Dándole vueltas a la imaginación pensé en mi amiga Bibiana (la llamaba Bibí), que trabajaba en la telefónica como operadora, y pensé que con lo complicado que resultaba obtener una conferencia en esos tiempos, quizás ella podría ayudarme. Lo que le iba a pedir no era muy honesto, pero necesitaba encontrar ese alimento. Para mentalizar a Bibí, la llevé a que conociera a la niña y a sus padres y no dudó en ayudarme. Con mucha amabilidad le contaba a sus clientes el problema de la mermelada y la niña y enseguida comprendían de qué se trataba: “Tú me traes un botecito y yo le doy preferencia a tu conferencia”. Era sorprendente la facilidad con que Bibí conseguía este producto, tanto como a mí me estaba costando encontrarlo.

Pero la ofensiva sobre Bilbao empezó a sentirse en el corazón de la ciudad y la gente procuró escapar de los horrores de las bombas; Bibí busco alejarse de los aviones, que cada vez afinaban más la puntería sobre la telefónica. Pero la vida es una sucesión de coincidencias donde la esperanza es lo último que debe perderse. Esta esperanza se materializó

en la familia Las Mañas, unas amigas mías cuya madre trabajaba de enfermera en un hospital improvisado en un palacete a la entrada de Santurce. Esta señora, cuando la gente empezó a comprender que pronto habría que abandonar Bilbao, me presentó a un personaje de la aristocracia relacionado con el hospital. Dicho señor necesitaba un favor especial, que según la señora enfermera, en esos momentos de la guerra, solo a mí conocía que pudiera hacérselo: se trataba de salvar parte de su patrimonio familiar transportándolo en mi submarino a su casa de Santander, un baúl de unos cincuenta kilos cargado con objetos de gran valor. La persona en cuestión prefirió preservar de momento su identidad, se daría a conocer una vez en Santander, disculpó su precaución ya que era la primera vez que nos veíamos, pero su aspecto era el de un gran señor, y acepté su palabra y la de la enfermera sobre que los objetos que iba a transportar no eran robados. Me pidió que le pusiera precio a mi trabajo. Lo único que se me ocurrió fue pensar en la niña Mayte y le dije: “¿Cuántos botes de mermelada me puede entregar a cambio de mi trabajo?”. Lo tomó a broma y trató de ofrecerme dinero, pero cuando comprendió que hablaba en serio, me entregó dos cajas grandes que contenían un centenar de botes de medio kilo cada una.

Mi amigo el cervecero vio resuelto el problema de la niña para mucho tiempo después de que entraran los nacionales en Bilbao. Cuando acabó la guerra, me encontraba en Francia, el regreso a España lo hice por Hendaya, una de mis primeras visitas fue a la niña Mayte, que, aunque habían transcurrido alrededor de dos años, me reconoció y su abrazo cariñoso compensó tantas dificultades como había ocasionado la búsqueda de la dichosa mermelada. Según los padres, me recordaron toda la guerra cada día que salía un bote a la mesa. Estas y otras pequeñas satisfacciones compensan otros tantos sufrimientos de la guerra.

DESESPERADO ATAQUE DE LA AVIACIÓN ENEMIGA AL PUENTE COLGANTE SOBRE LA RÍA Y EL CINTURÓN DE HIERRO DEFENSOR DE BILBAO

A medida que se iba cerrando el cerco sobre Bilbao, los bombardeos se sucedían con más intensidad y dureza sobre los pueblos de la ría entre Bilbao y Santurce. Afortunadamente, no volvimos a tener ningún otro impacto de bomba en el tiempo que todavía permanecimos en nuestra base de Portugalete. Digo afortunadamente porque el mes de junio fue de lo más prolijo que se puede imaginar en maldad de los ataques de la aviación alemana. Tal como yo los presencié, todos fuimos un mismo blanco, no solamente bombardeaban los objetivos militares, sino que los aviones de caza nos ametrallaban por donde quiera que nos encontráramos. Todos fuimos objetivos de guerra y lo pudieron hacer a placer, ya que por esas fechas la aviación republicana no existía.

No entendíamos cómo aquellas grandes formaciones de bombarderos Junkers-52, llamados “Pavas” por su lentitud, volaban a tanta altura para lanzar las bombas. Por eso no acertaron a destruir el puente colgante. Resultaban impresionantes aquellas grandes formaciones de aviones de guerra, jamás vistos juntos vomitando metralla mientras los cazas que los protegían se lanzaban en picado contra todo aquello que vieran moverse por las calles. Era todo un espectáculo aquella exhibición de fuerza nunca conocida en una guerra.

Se estaban cumpliendo las amenazas del general Mola de destrucción total si no se rendían los vascos. Dijo: “¡Haré de vuestro suelo tierra calcinada!”.

Aquellos bombardeos hicieron perder mucha credibilidad a gente que esperaba la entrada de las tropas del general Franco y que luego abandonaron sus casas aterrados por los bombardeos y las legiones de moros e italianos.

Yo fui un observador tranquilo, convencido de que cuando las legiones extranjeras llegaran me habría marchado, pero un cambio se experimentó en mí al presenciar el espectáculo de la rendición de Bilbao. Aquel alarde de fuerza no hubiese habido quien lo igualara.

La población civil pasaba el día metida en el túnel del ferrocarril de Portugaleta a Santurce, cuyo recorrido había sido suspendido para alojar al pueblo al amparo de los continuos bombardeos desde la mañana hasta la puesta del sol.

A los jóvenes, pese al riesgo, nos emocionaba el espectáculo y, desafiando el peligro desde cualquier rincón o café, nos exponíamos inconscientemente; los hubo que pagaron con su vida la imprudencia. No temíamos a las bombas que sabíamos dónde iban dirigidas, pero sí a los cazas que perseguían cualquier cuerpo que vieran moverse.

De haber destruido el puente colgante, se hubiese impedido la salida de cientos de barcos fondeados en la ría, entre ellos el submarino C-2 y otros barcos de guerra, un torpedero y muchos bous armados, así como infinidad de mercantes allí encerrados en los doce o catorce kilómetros de ría. Hubiese sido un gran botín de guerra, pero los alemanes demostraron ser poco eficaces en su ingrata labor de destrucción.

Nunca comprendí cómo pudo escapárseles este triunfo que tan fácilmente tuvieron a su alcance. ¿Acaso su servicio de espionaje no les informó de que quince días antes de la rendición de Bilbao ya no existía la menor resistencia armada y que en lo único que se pensaba era en huir? Los últimos en salir de cada ciudad abandonada éramos los submarinos para llevarnos a los jefes militares. Por las noches, resultaba muy expuesto salir a la calle, la quinta columna tiroteaba a los pasantes. Pudieron haber dinamitado el puente sin necesidad de la aviación, nadie les hubiese impedido el colocar unas cargas de dinamita en su base. Se ha hablado y escrito mucho sobre el espionaje nacionalista en Bilbao, pero desconozco en qué estuvo su eficacia.

Los jóvenes nos fuimos acostumbrando a que vinieran cada día a bombardear el puente colgante y los barcos de

guerra, fábricas y tantos objetivos como había; pudieron haberme costado caras mis imprudencias. El hotel de Portugalete estaba situado bajo los tirantes del puente, siempre estaba lleno de clientes. En dos ocasiones fue alcanzado. En una de ellas salí con la ropa destrozada de entre los escombros, afortunadamente ileso. Otra vez pude llegar a la calle mientras las bombas caían y cuando pasaba por delante del kiosco de la música en la misma plaza, cayó una bomba delante de mí que afortunadamente no explotó, pero su onda expansiva me lanzó a varios metros, hizo un gran agujero y quedé conmocionado.

En otro bombardeo, me encontraba en un refugio improvisado con sacos terreros debajo de las arcadas del Ayuntamiento, la bomba se coló por un balcón, cayó justo delante de los sacos que formaban el parapeto y los lanzó encima de los que allí nos encontrábamos. El refugio quedó deshecho, las bombas seguían cayendo y tuvimos que salir atropelladamente sin saber dónde refugiarnos y, no teniendo otro sitio, optamos por tirarnos al agua, pues los cazas nos perseguían y no cedían en su acosamiento, que evitábamos sumergiéndonos cada vez que les veíamos entrar en picado.

Los bombardeos se prolongaban durante horas, unos iban y otros venían, pero el puente, milagrosamente, resistió. En cambio, el hotel bajo los cables quedó destruido.

El bombardeo más impresionante tuvo lugar sobre el cinturón defensivo de Bilbao. Aquel último ataque de la aviación alemana no tuvo precedente hasta que llegó la segunda guerra mundial. Una de las tardes que la aviación machacaba las defensas de Bilbao, me encontraba con una muchacha en Santurce en la falda del monte Mamariga contemplando a tan larga distancia el espectáculo que representaba el bombardeo de un centenar de aviones machacando en círculo aquellas posiciones. Una columna de humo y polvo se elevaba a gran altura haciendo sombra al sol. Hasta nosotros llegaba el rumor, como si de una nube tormentosa se tratara. La aviación alemana se había insensibilizado. Por encima de nuestras cabezas cruzaban las formaciones de cazas que se dirigían al frente, uno de ellos rompió la

formación lanzándose en picado en nuestra dirección, en aquel lugar no había más que nosotros, intuí lo que iba a ocurrir y corrimos hacia una zanja del terreno protegida por la maleza, donde esperamos a ver qué pasaba. El caza nos dio varias pasadas a baja altura y sentimos muy cerca las ráfagas de sus ametralladoras. Cuando se incorporó a su formación, el resto de la escuadrilla ya no se veía.

Pienso que el pueblo vasco no podrá olvidar las amenazas del general Mola.

LOS ÚLTIMOS DÍAS DE LA RESISTENCIA DE BILBAO

Las últimas y grandes batallas por la defensa de Bilbao se libraron en Peña Lemona a finales del mes de mayo de 1937, último bastión de resistencia para que los nacionales llegaran al cinturón de hierro. En esta peña, se concentraron los bravos gudaris a jugarse la última carta, apoyados por los famosos dinamiteros asturianos y santanderinos. Este pequeño montículo fue como una nueva Numancia vasca que se ganó y perdió repetidas veces, donde se echó todo el coraje habido y por haber esperando la llegada de esos cazas republicanos que el Gobierno de Valencia prometió enviar, pero que nunca llegaron.

Durante el día los bombarderos Junkers-52, protegidos por numerosos cazas, barrían el suelo con sus ametralladoras, lo que hacía que aquellos bravos gudaris y combatientes aliados, pegados a la tierra, resistieran mientras los requetés navarros, protegidos por su aviación, conquistaban la cima de la peña. Llegada la noche, inactiva la aviación, esos defensores a golpe de dinamita volvían a desalojar a los requetés. Así aguantaron dos semanas confiados en los cazas prometidos para impedir que el enemigo llevara a cabo una lucha tan desigual. Al final la resistencia tuvo que ceder.

Un gudari que había perdido su mano derecha en Lemona me contaba que los contendientes estaban tan cerca los unos de los otros que las granadas, para lanzarlas, había que aguantarlas al máximo para evitar que el enemigo las devolviera, y así fue como perdió su mano, tanto la aguantó que mano y granada se marcharon juntas.

Este bravo gudari de veinte años me decía, mientras sujetaba su brazo manco, que la Peña Lemona no se perdió finalmente porque las fuerzas navarras venidas de refresco los derrotaran, sino porque después de dos semanas de una

lucha muy desigual, hubo que abandonar sin esperanza de recibir las ayudas prometidas.

A partir del 15 de junio, todo fue confusión, roto el cinturón de hierro, hubo orden de repliegue por la costa hacia Castro Urdiales. Militares, hombres, mujeres y niños se dirigían hacia allí. Yo tuve la imprudente curiosidad de conocer de cerca la situación y me desplacé a contracorriente en dirección Bilbao, y al llegar a Deusto ya no pude continuar. El éxodo era tal y los ametrallamientos de los cazas tan contundentes que resultaba dantesco el panorama. La suerte era que volaban tan alto tomando precauciones en sus ataques que les restaba eficacia. Pese a todo, las escenas no podían ser más trágicas, sobre todo por las mujeres que con los niños en sus brazos corrían alocadas. Los soldados prestaron mucha ayuda a esas madres.

Entre todo ese desconcierto pude hablar con algunos soldados cuyas heridas sangraban por no haber podido ser atendidas, otros fueron auxiliados en casas particulares. Iban cansados, agotados, sus ropas sucias y deterioradas, sus rostros acusaban todas las calamidades de la guerra, pero su gesto se endurecía cuando se lamentaban diciendo que su derrota se debía a los aviones alemanes, no a los soldados que habían tenido enfrente.

LAS TROPAS NACIONALISTAS OCUPAN BILBAO CON GRAN ÉXODO DE LA POBLACIÓN CIVIL DE LOS PUEBLOS DE LA RÍA

El final de la resistencia de Bilbao se estaba acercando y los gudaris vascos se batían en retirada hacia Castro Urdiales, camino de Santander. El País Vasco estaba a punto de caer en manos nacionalistas, se estaba cumpliendo la amenaza del general Mola, pero así como, a Moisés, no le permitió Dios llegar a la tierra prometida, tampoco le permitió a Mola saborear las mieles de la victoria. El accidente de aviación ocurrido el día 3 de junio de 1937, cuando la caída de Bilbao era un hecho, le privó de este sueño. Pocos días después, su sucesor, el general Dávila, conquistaba la capital.

Hubo muchos comentarios referentes a la causa de la muerte de D. Emilio Mola, pero precisamente por ese motivo, que todo fueron comentarios, me limito a pasarlo por alto.

La población civil, aterrorizada por los terribles bombardeos, se aprestaba a la huida, infinidad de pequeñas embarcaciones de pesca apiñadas en el puerto de Santurce cargaban hasta la borda mujeres y niños que trataban de alejarse de aquel infierno. Era un espectáculo patético ver aquellas pobres gentes apiñadas en el muelle tratando de encontrar un sitio en uno de aquellos barquitos. Las madres tan solo pensaban en sacar de allí a sus hijas, pues el mensaje que nos llegaba de gente de los pueblos que iban conquistando los vencedores era que debían librar a sus hijas de los moros e italianos sedientos sanguinarios de muchachas jóvenes donde apagar su sed de victoria. Querían librar a sus hijas del peligro de la violación.

La confusión que reinaba en el muelle no encuentro palabras para describirla, no hubo barcos para tantos como querían escapar y la gente subía donde podía encontrar un hueco sin importarle con quién ni a dónde iba, la cuestión era salir de allí, lo que dio lugar a gritos desgarradores de madres

que buscaban a sus hijos sin saber si habían embarcado o no, la lucha por encontrar un sitio era desesperante.

Los que no encontraron dónde embarcar no se resignaron a quedarse allí esperando al enemigo, y tomaron la carretera de la costa, Santurce-Castro Urdiales-Santander. Mezclados con los soldados en retirada, emprendieron el éxodo a pie. Debió ser muy penoso para aquellas madres que llevaban niños pequeños una marcha de tantos kilómetros.

Esta huida tan alocada de familias enteras se produjo por los bulos o noticias que corrían como la pólvora concernientes a los vencedores, que tomarían represalias con los vencidos debido a la gran resistencia que estaban oponiendo las tropas vascas en la lucha y que a los nacionales les estaba costando muchas bajas. Se temía que se repitieran las matanzas indiscriminadas efectuadas durante los primeros meses de la guerra, cuando los batallones de tambores regulares marroquíes y otros legionarios venidos de África emprendieron la ofensiva hacia Madrid, a su paso por Almedralejo, Mérida, Badajoz y otras ciudades.

Los barquitos más prudentes, navegando pegados a la costa, pudieron llegar a Castro Urdiales aquella misma noche, otros más audaces intentaron llegar hasta Santander buscando mayor seguridad, pero los buques de guerra nacionalistas, aprovechando la confusión y desconcierto que reinaba, aguardaron a sus presas por las inmediaciones de la costa y apresaron a muchos de ellos, entre los que se encontraba la familia Zubillaga, que posteriormente fue devuelta a Santurce.

Lamentablemente, los submarinos –por lo menos el C-2– se desentendieron de intervenir alegando el mal estado de un motor eléctrico. Por las inmediaciones también se encontraban el C-4 y C-6, que tampoco se supo que intervinieran.

En el C-2, pese a los radicales como el cabo Diego Agosto y varios más, llamados patriotas enérgicos, tampoco levantaron su voz para pedir más acción en esos momentos críticos. No quiero hacer referencia al comisario político D. Marcelino Solana, que en ningún momento se mostró radical con su comandante, ni a D. Antonio Fernández Amador, que

llegó a desempeñar el cargo de segundo de a bordo, y menos a nuestro comandante, D. Eugenio Calderón Martínez, que era un hombre muy callado y tranquilo que fue muy criticado en Bilbao, ya que nunca mostró gran interés por la lucha. Los destructores José Luis Díez y Císcar se habían hecho a la mar más bien huyendo. Pienso que con un poco de unión se pudo al menos intentarlo. Esa noche todos sabíamos que los buques enemigos estaban muy cerca en la zona, pero, lamentablemente, nosotros también nos batíamos en retirada, lo mismo que aquella pobre gente de los barquitos de pesca. Tan pronto como asomamos la proa por la bocana del puerto de Santurce, entramos en inmersión para cubrir la poquísima distancia que nos separaba de Castro Urdiales, pegados a la costa, como los pesqueros, pudimos llegar en poco tiempo. Sin querer mostrarme belicista, tuve la impresión de que no éramos un buque de guerra. Hacía tiempo que se había perdido la moral combativa.

No tardamos en atracar en el pequeño muelle, en la misma punta, lo más próximo a la salida, siempre preparados para huir. Aquella noche el pequeño puerto se llenó de embarcaciones cargadas de refugiados hasta la borda. ¡Qué noche aquella!, los barquitos atracando costado con costado por la falta de espacio mientras las madres se secaban las gargantas llamando a esos hijos que habían embarcado en otros barcos, resultaba erizante la angustia de aquellas mujeres. Los hijos que no aparecieron fue porque sus barcos habían sido apresados. También hubo hijos que se encontraron solos porque los barcos apresados habían sido los de ellas. Unas y otros esperaron la llegada de los nacionales para regresar a casa. Algunas madres desesperadas sintieron desprecio a la vida y las escenas de dolor se multiplicaban en un ambiente apocalíptico.

La tragedia de aquella noche quedó minimizada por la mañana, con los primeros rayos del día, cuando se presentó la aviación enemiga atacando el puerto pesquero, bombardeándolo y ametrallando sin piedad. Algo incomprensible. ¿Acaso no se daban cuenta de que todo eran mujeres y niños indefensos? La desesperada huida buscando escapar de aquel infierno no encuentro palabras para describirla.

La guerra estaba mostrando la parte más cruel e inhumana que pueda imaginarse.

Hubo muchas bajas entre los refugiados, también soldados que acudieron en ayuda de aquellas pobres gentes para sacarlas de aquel infierno. Entre las personas que vivieron esta terrible odisea, se encontraba Anita, la mujer de mi paisano D. José Tafallas, cabo de primera radio, que nada pudo hacer para ayudarla. Mi amigo Pepe no fue autorizado por el comité para que Anita viniera con nosotros hasta Santander, fue un gesto poco humano en tales circunstancias. Tantos hechos reprobables como se habían venido tolerando en el C-2, y no pudieron ser un poco indulgentes con la mujer de un compañero, evitándole toda una serie de penalidades que tuvo que pasar caminando desde Castro Urdiales hasta Santander bajo la lluvia de metralla y ametrallamiento, mezclada entre los soldados que llevaban el mismo camino de Santander, o por lo menos de la nueva línea del frente.

Aquella mañana del 17 de junio de 1937, mientras los aviones alemanes nos bombardeaban y ametrallaban, nuestro submarino permanecía atracado a la punta del muelle, impasible, ni siquiera se ordenó hacer uso del cañón antiaéreo para infundir al menos un poco de respeto al enemigo. Cuando se consideró que la situación se volvía preocupante, se soltaron amarras y buscamos fondo refugiándonos en inmersión a treinta metros de profundidad, no muy lejos de la bahía. Por la noche, seguimos huyendo hasta llegar a Santander.

Después de tanta tragedia presenciada desde que saliéramos de Santurce, me puse a pensar si tan mal estaba nuestro submarino como para huir de aquella manera, la verdad fue que en mi interior sentí vergüenza pese a mi espíritu pacifista. No hacía un mes que se habían cambiado los acumuladores defectuosos, habíamos permanecido sin salir a la mar más de dos meses, y ahora se empezaba a justificar nuestra inoperabilidad por un motor eléctrico en mal estado. Yo no puedo juzgar esta situación porque no era mi cometido, ni es mi misión hacer juicios de valor, solo puedo expresar mi extrañeza por esta circunstancia. ¿Qué

habíamos hecho durante todo ese tiempo para mantener el submarino en condiciones de operar? Solo encuentro una respuesta: el frente norte llevaba desde el principio de la ofensiva –mes de marzo 1937– visos de derrumbarse, la defensa de estos frentes no recibía material suficiente para considerarse optimista y los submarinos pensaban más en el día que hubiera que salir corriendo que en otra cosa.

NUESTRA NUEVA BASE DE OPERACIONES: SANTANDER

Al llegar a Santander nos encontramos con la misma confusión de barcos cargados de mujeres y niños que consiguieron llegar hasta allí procedentes de los pueblos costeros cercanos a Bilbao. El problema seguía siendo el mismo: familias divididas, gente abatida por el cansancio, faltos de toda comodidad, tan solo con la ropa puesta, únicamente esperaban que alguien se ocupara de ellos acomodándoles en alguna parte; mientras tanto, vagaban por el muelle mendigando ayuda y tratando de encontrar quien les tendiera una mano. Los auxilios que esperaban no llegaron tan pronto como hubiesen deseado, debido a la cantidad de refugiados que iba llegando constantemente. Pasaban el día moviéndose de un lado para otro, y solo el desconcierto y el cansancio se reflejaba en sus rostros. Los barcos allí amarrados repartimos comida y ropa, pues llegada la noche refrescaba y tenían que dormir a la intemperie. Resultaba una situación desesperante para estas madres con niños pequeños que no llegaban a comprender lo que estaba sucediendo, estaban arrepentidos de haber abandonado sus hogares, su mayor sentir lo expresaban diciendo: “¡De haber sido solo españoles los soldados de Franco, no habríamos huido!”. “¿Qué hacen en nuestra tierra estos extranjeros mercenarios, moros e italianos?”, se preguntaban.

Encontré muchas personas conocidas de Portugalete, Santurce y Sestao, a las que traté de ayudar dentro de mis posibilidades, entre ellas estaba la familia Las Mañas, madre y tres hijas, a las que ayudé a encontrar alojamiento. Lo triste de aquella situación era aquel peregrinaje que no terminaba. Conociendo el destino que les esperaba de seguir huyendo, buscaban algún barco que les sacara de allí, unos para regresar a sus hogares, otros se quedarían en el extranjero

hasta el final de la guerra. La Cruz Roja Internacional envió algunos barcos, que fueron insuficientes.

El personaje a quien le transporté el baúl a Santander atendió a muchas familias a petición mía, proporcionándoles alojamiento y comida, y creó un auxilio social para niños en su finca. Fue muy comprensivo con la situación de su pueblo.

**TOMA EL MANDO DEL SUBMARINO C-2
EL ALFÉREZ DE NAVÍO
D. JOSÉ LUIS FERRANDO TALAYERO**

Fue en los primeros días del mes de julio de 1937 cuando supe que íbamos a cambiar de comandante. Se marchaba D. Eugenio Calderón Martínez y tomaba el mando el A.N. D. José Luis Ferrando Talayero, que fue oficial del C-5 hasta el inicio del levantamiento militar.

Recibí una gran alegría cuando le vi. Temí que en los primeros momentos de la revolución en Málaga, donde había llegado con el C-6 y fue detenido, hubiese corrido la misma suerte que otros compañeros suyos que fueron asesinados.

Tuve un gran afecto por aquel joven valenciano, las veces que yo entraba en su camarote de la base veía el retrato de su novia en la mesita de noche. Cuando ocupó la capitania general D. Antonio Ruiz, se lo nombré en varias ocasiones, lo mismo que había hecho con D. Pedro Portau.

Luego nos hicimos a la mar en el C-5 y ya no le volví a ver hasta ese momento en que se presentó a tomar el mando.

En su toma de posesión, le vi muy retraído, ante los rostros endurecidos de algunos de los más radicales. Tampoco eran los momentos más adecuados, se había perdido Bilbao, que era el único sitio donde se hubiese podido reparar alguna avería importante en caso de necesidad. La mayoría de la dotación no le conocía. El cabo Angosto ni siquiera se acercó a saludarle.

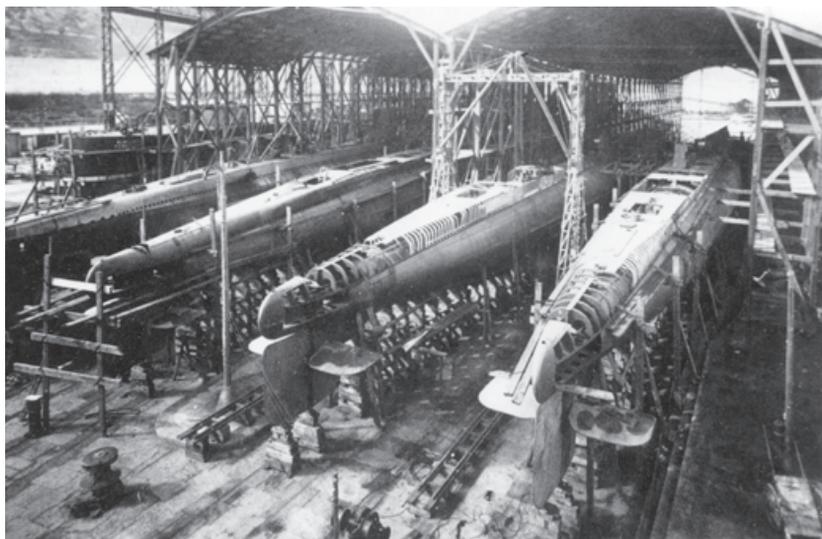
En este estado de tensión, se presentó a tomar el mando del buque. En cuanto me vio, me reconoció y no pudo evitar el saludarme con cierta efusividad, como el que llega a una reunión en la que no conociendo a nadie y advirtiendo una cara conocida se dirige a ella buscando superar el aislamiento. Esto es lo que pienso que le debió ocurrir a D. José

Luis Ferrando y más en las circunstancias tan especiales de aquellos momentos en que la guerra en el norte se daba por perdida.

La presencia del C-4 en Santander al mando del T.N. D. Jesús de Lasheras resultó muy importante para nuestro nuevo comandante, que creo que era la primera vez que tomaba el mando de un submarino. Antes de hacernos a la mar bajo su mando en el C-2, lo hizo en el C-4, sin duda la experiencia de D. Jesús debió servirle de mucho a D. José Luis, luego estuvimos formando equipo en el norte los dos submarinos. No tardó en darse cuenta nuestro comandante del radicalismo de algunos miembros de la dotación, que lo controlaban, como era el caso del cabo fogonero Diego Angosto, este se convirtió en el guardián permanente del buque, los mandos siempre habían sido su obsesión.

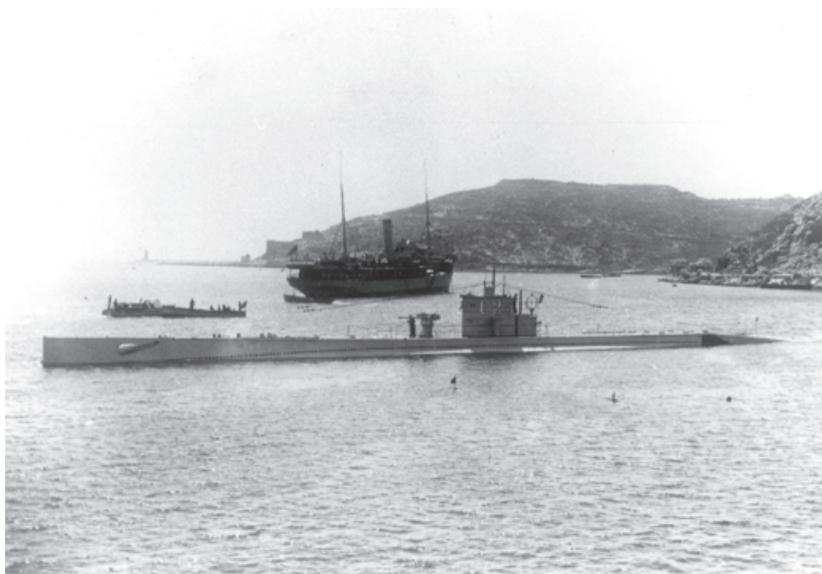
Durante la toma de posesión del nuevo comandante, al cabo Angosto no le pasó desapercibido el recibimiento un tanto distinguido que me hizo D. José Luis Ferrando, y que agravó considerablemente nuestras relaciones ya muy deterioradas desde un principio por las circunstancias que concurrieron a nuestro embarque en este buque. Pronto empezó a acusarme de fascista al tiempo que me pasaba por la cara su enorme pistolón diciéndome que un día se le escaparía un tiro y lo recogería yo. Estas amenazas se fueron incrementando y llegué a tener verdadero miedo de quedarme a solas con él, temí que llevara a efecto sus amenazas simulando un accidente. No obstante, con mi comandante nunca fui más distinguido de lo que pudiera serlo otro miembro de la dotación. No pude comprender las causas de tanta antipatía, a menos que tratara de presionarme esperando que yo pudiera hacerle alguna confidencia. Pero ¿qué confidencia, si yo nunca hablé de política en el tiempo que estuve en la Marina?

La presencia del nuevo comandante no cambió para nada la marcha que habíamos llevado en cuanto a nuestras actividades en la mar, que habían sido nulas y ahora lo seguían siendo a remolque de D. Jesús de Lasheras. La justificación del motor eléctrico averiado nos hizo mantener siempre una prudencia exagerada, a la que se acostumbró



CURIOSO ASPECTO DE LOS SUBMARINOS C-3, C-4, C-5 Y C-6, EN CONSTRUCCIÓN EN EL AÑO 1928. LOS CUATRO SUBMARINOS REPOSAN EN EL FONDO DEL MAR. LOS TRES PRIMEROS CON SUS DOTACIONES.

FOTO ARCH.: DIEGO QUEVEDO CARMONA.



PERSPECTIVA DEL SUBMARINO C-2, FUIMOS ASALTADOS EN LA BAHÍA DE BREST (FRANCIA), POR UN COMANDO NACIONALISTA, ESTANDO FONDEADOS EN DICHA BAHÍA A MEDIADOS DEL MES DE SEPTIEMBRE DE 1937.

FOTO ARCH.: DIEGO QUEVEDO CARMONA.



EMBLEMA DE MARINERÍA EN LOS SUBMARINOS REPUBLICANOS, DURANTE LA II REPÚBLICA ESPAÑOLA.

FOTO ARCH.: DIEGO QUEVEDO CARMONA.



EL SUBMARINO C-2 NAVEGANDO EN SUPERFICIE. FOTO ARCH.: DIEGO QUEVEDO CARMONA.

la dotación conociendo de antemano cuál iba a ser el final de la campaña después de la caída de Bilbao. Las circunstancias en las que estábamos llevando la guerra, tanto tiempo olvidada la dotación sin tratar de comprender sus necesidades morales de ver a sus familiares, la mayor parte casados y con hijos, dio lugar a que se la viera con cierta pasividad, sin que por ello se pueda decir que dejaran de ser defensores de la República.

A partir de ahora, las reparaciones de alguna consideración, no tendríamos dónde efectuarlas, Santander y Gijón carecían de astilleros adecuados, ya que un submarino generalmente necesita entrar en dique. El ambiente se palpaba, nadie forzaba la marcha por la lucha y nuestras salidas a la mar eran para justificarnos.



D. JOSÉ LUIS FERRANDO TALAYERO.
COMANDANTE DEL SUBMARINO C-2.

EL ÉXODO DE SANTANDER

Durante los dos meses que transcurrieron entre la toma de Bilbao y la de Santander, nuestras salidas a la mar fueron muy escasas, el motor eléctrico en mal estado era la justificación principal. Ni siquiera los más radicales se mostraron exigentes para salir a luchar. Para un joven como yo, carente de ideales políticos, resultaba agradable tanta pasividad, que me permitía disponer de mucho tiempo libre para dedicarlo a mis amistades. Los meses de julio y agosto se prestaron para frecuentar playas y el monte con la gente joven. En cierto modo nos olvidamos de la guerra.

A primeros de agosto, se empezó a rumorear que los nacionales preparaban una ofensiva y los mandos republicanos empezaron a movilizar quintas. Muchos de los afectados huyeron a esconderse al monte. En Santander y provincia había muchas personas de derechas y otras que, conociendo la situación de los frentes y la marcha de la guerra, no deseaban colaborar. Al final esta apatía se convirtió en una quinta columna que invadió el Paseo de Pereda cuando se acercaban los nacionales a la capital. Por esas fechas, llegó un barco de la Cruz Roja Internacional para llevarse refugiados, en particular, niños y mujeres, y aquello se convirtió en un infierno para conseguirlo, hubiesen hecho falta varios barcos más. Aquella situación dio la voz de alarma y cundió la desesperación por salir de allí. Las autoridades trataron de calmar los ánimos y prometieron más barcos que nunca llegaron.

Mis amigos de Santurce, la familia Las Mañas, tenían dos hijas de trece y quince años. La madre, como otras, conocedoras de la fama de que venían precedidos italianos y moros, empezó a temer por la seguridad de las niñas y me pidió que las ayudara. Hice gestiones en el Gobierno Civil y en sindicatos para averiguar si se esperaban barcos de la

Cruz Roja. En efecto, estaban esperando uno procedente de Francia. Pero el día 14 de agosto se inició la ofensiva nacionalista sobre Reinosa, que rompió los frentes; ante el peligro que eso pudiera representar, decidieron que el barco se desviara a Ribadesella, pero lo reservaron para niños de corta edad, para apartarlos de los horrores de la guerra llevándolos a Francia.

Esta madre, que estaba desesperada, dispuesta a un genocidio colectivo si no conseguía sacarlas de aquel infierno, me suplicó que hiciera cuanto pudiera para alejar a sus hijas de allí.

La responsabilidad que la señora me estaba pidiendo no estaba a mi alcance, yo acababa de cumplir veintiún años y no tenía demasiada experiencia ni conocía la región, pero tampoco quería abandonarlas a su suerte. Indagué en todos los organismos oficiales para ver si las podían incluir en esa expedición para niños, pero la admisión o no solo dependía de las autoridades de la Cruz Roja de a bordo del barco esperado, y lo más que pude conseguir fue un salvoconducto para que viajaran y probaran suerte, y me comprometí con la madre para acompañarlas a Ribadesella en el tren de los niños. Pedí autorización al comandante y al comisario político y, por tratarse de un caso humanitario, me la concedieron.

Pero la situación empezó a agravarse con la ofensiva que habían lanzado los italianos el día 18 de agosto por el Paso del Escudo en dirección a Torrelavega para cortar las comunicaciones entre Santander y Asturias. En cuanto a los batallones vascos que estaban situados entre Santoña y Laredo, nos llegaron noticias de que iban a negociar su rendición a los italianos, que les venían pisando los talones desde Castro Urdiales. Los vascos opinaban que su guerra había terminado. En realidad la guerra en la zona norte estaba en su última fase.

Ante esa situación en los frentes de batalla, el día 20 de agosto, tuvimos la noticia de que el barco de la Cruz Roja para llevarse a los niños llegaba ese día a Ribadesella y las autoridades santanderinas ordenaron que el tren saliera esa misma tarde a las cuatro horas.

La situación había cambiado mucho en una semana y mi viaje se complicaba, pensando en mi regreso a Santander, por la situación de los frentes de batalla. Pero me resultaba muy duro decirle a la madre cualquier justificación que me impidiera acompañar a las niñas, y me dije: “Que sea lo que Dios quiera”. El espectáculo en la estación era conmovedor. Más de doscientos niños de corta edad aferrados a las faldas de sus madres esperando órdenes. Cada niño llevaba su macuto con alguna ropa y comida, como si fueran exploradores. Los tutores los formaron, las madres se habían soltado de sus hijos y permanecían atentas en silencio mientras estos subían al tren.

Mi primer problema surge cuando el jefe de la expedición, al verme subir con mis protegidas, quiso impedirlo alegando que no estaban incluidas en la expedición. Tuve que dar muchas explicaciones y enseñar los salvoconductos.

Al silbato del tren, la máquina empezó a vomitar humo y carbonilla poniéndose en marcha. En ese instante y como movidas por un mismo resorte, todas las madres echaron a correr alocadas llamando a sus hijos. Aquel espectáculo no sabía si era para reír o llorar. No habíamos recorrido la mitad del trayecto entre Santander y Torrelavega cuando los vigías del tren dieron la voz de alarma: “Aviones a la vista”. En un recodo del camino paró y todos bajamos rápidamente buscando alejarnos. Tres cazas alemanes Messerschmitt-109 nos atacaron. A la primera pasada todavía no nos habíamos alejado lo suficiente. Lo que no comprendíamos era esa manera de proceder, todos los vagones llevaban en techos y laterales grandes letreros en tela blanca que decían “Cruz Roja Internacional”. La mayoría de vagones recibieron impactos de balas, en particular, la máquina perdió mucha presión debido a los agujeros en la caldera, lo que nos obligó a continuar el viaje muy lentamente hasta Torrelavega, donde llegamos ya anochecido. Para continuar el viaje, hubo que pedir otra máquina a Santander, fue la última, ya que el asedio a las vías de comunicación las dejó inservibles. La ofensiva nacionalista en la zona de Torrelavega estaba avanzando a pasos agigantados.

Salimos para San Vicente de la Barquera muy tarde, lo que sirvió para que los niños durmieran un poco en los vagones. Las carreras por el monte habían dado lugar a caídas y arañazos en piernas y brazos que hubo que curar. El tren caminaba despacio, con mucha precaución, la aviación nacionalista bombardeaba todas las vías de comunicación durante el día, lo que motivó que llegáramos a San Vicente de la Barquera a primeras horas de la mañana del día 21. Apenas había terminado la máquina de tomar agua, cuando el jefe de estación nos apremió para que nos dieran la salida, pues acababan de telefonar desde Torrelavega: que la aviación estaba bombardeando y que estuvieran preparados por si iban por allí, así que salimos enseguida y de prisa.

El trayecto entre San Vicente de la Barquera y Llanes no es demasiado largo, pero fue accidentado por viajar en pleno día. Tomamos todas las precauciones posibles con buena vigilancia a uno y otro lado del tren. A los niños les hicimos desprenderse de sus macutos y que los dejaran en los asientos del vagón, para estar más ágiles para correr en caso necesario, como así fue. No había transcurrido media hora cuando se dio la voz de alarma: tres bimotores Heinkel-111 nos atacaron con bombas que no acertaron por la gran altura a la que volaban, en cambio, nos ametrallaron de una manera terrorífica, menos mal que ya nos habíamos alejado del tren y camuflado entre la maleza. El zumbido de aquellos motores lanzados en picado causó un gran terror entre los niños, que luego se negaban a subir de nuevo a los vagones. No creo que pudieran olvidar fácilmente aquel ataque tan inhumano. Hubo que engañarles diciendo que estábamos llegando y había que darse prisa para no perder el barco. El ametrallamiento tuvo un terrible resultado: los vagones quedaron acribillados por unos proyectiles de gran tamaño que hicieron enorme destrozo en los macutos de los niños y apenas quedó nada útil. En estos ataques, los niños por lo general sufrían lesiones de poca importancia.

Mis dos protegidas, ya mayores, colaboraron mucho ayudando a los pequeños, al final iban llenas de arañazos y con el vestido bastante sucio y con desgarrones.

En Llanes, nos cambiaron un vagón que había quedado averiado por el ataque de la aviación, apenas nos detuvimos por miedo a ser atacados de nuevo, los niños estaban nerviosos, con problemas de histeria, y nos costaba mucho trabajo hacerles subir al tren. Fue lo más penoso del viaje. Ya no sufrimos más contratiempos en el resto del trayecto. Tan solo tuvimos una parada ante la presencia lejana de una escuadrilla de cazas Messerschmitt que se enfrentaba a otra de cazas rusos llamados Moscas o Y-16. Fue emocionante verles luchar, pero al final cada uno siguió su camino, supuse que venían de algún frente e irían escasos de gasolina.

Llegamos a Ribadesella sobre las cuatro de la tarde. El viaje duró veinticuatro horas, cuando lo normal no hubiese representado más de cuatro. Teníamos el temor de que el barco se hubiese marchado, luego supe que los viajeros más importantes eran los niños nuestros. En el pequeño muelle había una inmensa cola muy ordenada en la que pude ver personas de toda edad que intentaban embarcar. A la entrada de la pasarela del barco, había una señora de mediana edad, enjuta, que vestía el uniforme de la Cruz Roja Internacional. Ella era la que decidía los que podían embarcar, con gesto grave y sin pronunciar palabra, tan solo con un movimiento de cabeza, rechazaba o admitía según su criterio, no aceptaba ruegos ni apelaciones. Los niños todos pasaban, algunos heridos también, pero a niñas tan mayores como las mías las hacía retroceder. Desde la distancia, yo contemplaba a la señora de semblante severo. La dureza en su rostro me tenía muy preocupado y estaba temiendo lo peor después de un viaje tan accidentado, y yo me preguntaba: “¿Qué voy a hacer con estas muchachas si me las rechaza?”. Regresar era imposible, ya no circulaban trenes ni autobuses, no existía ningún medio de locomoción, yo perdería mi submarino, tendría que continuar con ellas hasta Gijón, no las podía abandonar. Tenía que inventarme algo que convenciera a la señora para que las admitiera, mi cabeza me daba vueltas.

Cuando llegamos a la pasarela, la presencia de la señora me impuso y el mundo se me vino abajo al ver la firmeza con la que rechazaba. Cuando nos vio acercarnos, empezó a mover la cabeza negativamente: seguimos avanzando hasta

que ella, poniendo su mano en el pecho de la mayor, la paró. Todo nervioso empecé a suplicar sin saber yo mismo lo que decía, la señora levantó los brazos al tiempo que en un perfecto francés replicaba: “*¡Je ne comprends pas!*”. Como un relámpago, en mi defectuoso francés de cuando estudiaba bachiller, le conté la primera historia que me vino a la cabeza. Le dije que esas niñas eran huérfanas de padre y madre, quienes habían muerto en un bombardeo, que no tenían a nadie en este mundo y que serían pasto de los voraces soldados invasores. La señora vio que mis ojos estaban húmedos por la emoción, y con un gesto suave en sus labios puso sus manos sobre las espaldas de las muchachas y las hizo pasar. Yo quise abrazarla en agradecimiento, pero debió entender que yo también deseaba quedarme y con un gesto negativo de cabeza me rechazó y me marché para no complicar la situación.

Permanecí en tierra largo rato esperando poder despedirme de las muchachas, me afanaba mirando entre tanta chiquillería que se movía alegremente por la cubierta del barco, finalmente las vi aparecer buscándome con la mirada, y con gesto feliz levantaron los brazos enviándome besos de despedida.

Sin pérdida de tiempo, me alejé preocupado por el regreso a mi buque.

Tenía que darme prisa en llegar a Santillana del Mar antes de que lo hicieran los italianos, y no pudiera llegar a Santander.

No había comido en todo el día. Hasta Llanes pude llegar en tren, la situación de los frentes no permitía avanzar más, las vías estaban cortadas. En Llanes, en una fuente me lavé la cara y con mucho trabajo pude encontrar quien me vendiera un bocadillo de queso. Me fui a la carretera buscando algún vehículo que quisiera llevarme en dirección Santander, pero todos circulaban en sentido contrario, excepto los camiones militares cargados de soldados que pasaban veloces como rayos en dirección a los frentes. Vi acercarse un soldado en una motocicleta y me puse en medio de la carretera con los brazos en cruz, casi me atropella, pero paró y me preguntó si quería que me llevara al frente de batalla,

me dejó en San Vicente de la Barquera y me deseó mucha suerte al tiempo que me decía que si estaba loco, pero yo no podía renunciar a seguir adelante, necesitaba llegar a mi submarino antes de que zarpara. Me situé a la salida del pueblo a esperar que alguien que fuera en aquella dirección me llevara, pero llegó la noche, lo único que pasaba eran camiones cargados de militares. Pasé la noche en el pajar de una casa de campo a las afueras, pero tardé mucho en poder dormirme, el resplandor de la artillería iluminaba el cielo y me puse muy nervioso. Con las primeras horas del día volví a la carretera, pero la circulación seguía siendo en sentido contrario, el éxodo era impresionante. A primeras horas de la tarde, un convoy militar compuesto de diez camiones paró para reagruparse y hacer recuento, se dirigía al frente de Torrelavega, iban a entrar en zona de guerra. Me acerqué al comandante y le pedí si me podían llevar hasta Santillana, me contestó que podía llevarme hasta el frente, allí en aquellos momentos hacía falta mucha gente, me lo dijo con tanto genio que temí que hablara en serio. Luego, más sereno, me preguntó dónde diablos iba cuando todos lo hacían en sentido contrario. No estaba seguro de si me iban a tomar, pero le dije la necesidad que tenía de llegar a Santander, donde estaba mi submarino. Me contestó: “Más te valdría olvidarte de tu barco, para lo que habéis hecho en toda la guerra, no vale la pena”.

El viaje era corto por la distancia que nos separaba, pero complicado, todas las carreteras estaban batidas por la aviación enemiga y tomamos la de la costa a Santillana, a pesar de ello fuimos atacados y bombardeados varias veces, un camion fue incendiado y causó varios heridos, en otro ataque, un segundo camión resultó alcanzado. El comandante tomó la decisión de salirnos de la carretera, un tercer camión regresó con los heridos y finalmente tuvimos que esperar la noche para poder continuar. Hasta esos momentos, mi viaje, aunque accidentado, no había tenido serias dificultades, pero las cosas se estaban complicando a medida que nos acercábamos a los frentes de batalla. Los militares estaban muy nerviosos, un teniente me dijo: “Como tardemos en llegar al frente, ya no será necesario”. Me explicó que

su misión era aguantar al enemigo mientras se replegaban otras tropas buscando nuevas posiciones defensivas, o sea, que iban a servir de carne de cañón y los pobres soldados lo sabían. Por eso reinaba aquel profundo silencio durante el viaje, debían de pensar que sus horas estaban contadas. En la oscuridad veíamos el centelleo del fuego de la artillería y a medida que nos acercábamos, el tronar de los cañones con un resplandor apabullante. Era la primera vez que me encontraba tan cerca de un volcán en plena erupción, como representaba aquel frente a la altura de Santillana con Torrelavega. El camión se detuvo para que bajara. En el cruce ellos echaron a la derecha, Santillana quedaba a la izquierda, que era mi camino para llegar a la costa. El teniente debía de ser una buena persona, me estrechó la mano al tiempo que me pedía que les deseara suerte.

A altas horas de la noche y con un miedo atroz por si me confundía de ruta, caminé bajo el zumbido de la artillería, siempre en sentido contrario el color rojizo que precedía a la detonación me hacía caminar más deprisa. Nunca temí tanto la soledad como en aquella ocasión, solo en aquel campo y sin orientación fija, fui como un barco a la deriva hasta que el cansancio me venció. Me dejé caer sobre unos matorrales y enseguida me dormí, estaba tan agotado que ni el detonar de los cañones me lo impidió.

Los primeros rayos del sol me despertaron, fue como una pesadilla, me asusté porque no sabía dónde me encontraba, pero pronto pude orientarme por el sol, sabía que debía caminar hacia el este. Sobre mediodía, en una colina muy cerca de la costa, me encontré un pastor cuidando cabras y me dirigí a él. Estaba muerto de hambre y sed, lo único que había comido en veinticuatro horas era aquel bocadillo en Llanes. Mis zapatos habían perdido las suelas y las piedras se me clavaban en las plantas, encontré unos trapos que até como pude para poder caminar. El pastorcillo se sorprendió al ver aquel extraño visitante, le pregunté por el camino más corto y seguro para llegar a Santander, y me contestó que me olvidara de los caminos, si quería llegar, debía caminar lo más pegado a la costa. “Será el último sitio donde lleguen los italianos”. Antes de continuar, me

ofreció leche de sus cabras en un sucio plato de aluminio que llevaba a la cabeza para protegerse del sol, me lo llenó dos o tres veces, no puedo recordarlo, pero sí recuerdo que ingerí aquella leche sin titubear ni mirar el plato. Al marcharme, el muchacho me dio un consejo: “No busques caminos si no quieres ser pasto de los cuervos y date prisa si quieres llegar antes que los italianos”. Le pregunté si no tenía miedo, me contestó que nunca había salido de aquel lugar y no veía por qué lo iba a hacer ahora.

Llegué a Santander en la madrugada del 24 al 25 de agosto, encontré la ciudad en el más profundo de los caos, mi aspecto era tan deprimente que nadie se fijó en mí. El puerto era un hormiguero de gente buscando donde poder embarcar para huir. Había conocido Santander semanas antes y verlo ahora causaba una impresión muy difícil de olvidar. Esos aspectos de la vida de una ciudad difícilmente se repiten y no pude por menos que pensar en las calamidades de la guerra.

Cuando pisé la plancha del submarino, el centinela no me reconoció de tan sucio y andrajoso como iba, lo que no impidió que yo diera un profundo suspiro de tranquilidad. Por fin otra vez a bordo, se había terminado aquella larga pesadilla. Algunos compañeros me gastaron la broma de decirme que pensaban que me había quedado con los italianos.

Una vez duchado y cambiado de ropa, pensé en ir a visitar a la madre de las muchachas para darle la feliz noticia, pero la ciudad no estaba para aventuras. La quinta columna actuaba desde balcones y terrazas con el consiguiente peligro para los pasantes. El submarino tenía la guardia reforzada y listas para hacernos a la mar en cualquier momento, lo que dependía de la llegada de altos jefes del ejército y la política que debíamos transportar a Gijón.

Mi último pensamiento antes de partir de Santander fue para la madre de las muchachas, y aunque no pude verla, eso no importaba demasiado, lo esencial era que se había conseguido embarcarlas.

La noche del 25 de agosto, C-2 y C-4 nos hicimos a la mar con algunos mandos a bordo rumbo al puerto de El Musel, donde llegamos de madrugada.

INTENSO BOMBARDEO DE LA AVIACIÓN ENEMIGA EN EL PUERTO DE EL MUSSEL (GIJÓN)

A nuestra llegada al puerto de El Musel, la mayoría nos echamos en nuestras literas vestidos para descansar. Yo tan solo me quité las botas.

Recuerdo que el C-4 había entrado delante de nosotros, fondeando en la bahía dando una estacha por la popa a una boya y el ancla por la proa. En el C-2 hicimos algo parecido, de popa dimos una estacha a la misma boya que el C-4, y después de echar el ancla, atracamos de proa al muelle dando una estacha a un noray a estribor y otra a un mercante inglés atracado de costado al muelle a babor nuestro.

El pequeño puerto de El Musel estaba completamente abarrotado de barcos de pesca y mercantes que constantemente afluían a medida que los nacionales avanzaban. Los únicos puertos importantes que les quedaban a los republicanos eran este y el de Avilés, donde apenas si podía encontrarse un hueco.

En El Musel, habíamos recalado todos los barcos de guerra por ser el más importante, incluso fondeados en medio de la bahía, lo que representaba un problema para la maniobra de entrada y salida de otras embarcaciones. Tanta afluencia de barcos de todas clases me recordó el puerto de Castro Urdiales cuando el éxodo de Bilbao y que a la mañana siguiente fue atacado por la aviación enemiga con todo su rigor.

Al amanecer del día 26, nos visitó la aviación alemana con uno de aquellos bombardeos a los que ya nos tenía acostumbrados en Bilbao. Fue un violento despertar. Ellos sabían que con un bombardeo en El Musel, donde tantos barcos había, las bombas harían blanco en grandes o chicos, pues apenas quedaban espacios vacíos. No cabe duda de que los alemanes, con su potente y numerosa aviación,

jugaron un papel importantísimo en nuestra guerra. Todavía no comprendo cómo la República no tiró la toalla para evitar tanta sangre en España, cuando se dio cuenta de que no podría luchar con tan poderoso enemigo, y es que los políticos solo pensaban en ellos porque sabían que siempre habría un avión preparado para escapar llegado el momento.

Fue todo un espectáculo ver aquellas grandes formaciones de bombarderos –los famosos trimotores llamados Pavas por su lento caminar– lanzar sus bombas sobre el pequeño puerto de El Musel, protegidos por los modernísimos aviones de caza Messerschmitt-109, que nos ametrallaban a placer, mientras a la República apenas si le quedaban en la zona norte unos pocos cazas de los llamados Chatos y Moscas (Y-15 e Y-16 rusos). Sobre el bombardeo de aquella mañana, podría consumir mucha tinta un buen escritor. El primer ataque nos sorprendió durmiendo, una bomba pensamos que nos había alcanzado de lleno. El submarino empezó a escorar hundiéndose de babor, yo no tuve más que ponerme las botas, todos corrimos a la escotilla de la cámara de mando para tratar de escapar, algunos en paños menores, era la única escotilla por la que podíamos salir debido a la inclinación que había tomado el buque. El pánico se apoderó de la dotación, nos apiñamos como manada de lobos que se disputan la presa, todos queríamos salir a un tiempo por un orificio por el que tan solo cabía una persona. Podemos imaginar la escena, hasta que, por primera vez, escuchamos la autoritaria y serena voz de nuestro comandante D. José Luis Ferrando, ordenando calma y tranquilidad. Fue un milagro, todos obedecimos sin la menor protesta, acto seguido dijo: “Vamos a salir con orden, primero los más jóvenes”, y dirigiéndose a mí me invitó a tomar la escala, y en pocos segundos asomé la cabeza al exterior. Miré a mi alrededor, el espectáculo era dantesco, barcos ardiendo por todas partes. El barco inglés al que le teníamos dada una estacha ardía por varios sitios, debieron de haberle alcanzado varias bombas y escoraba con gran rapidez. Él era el que nos estaba hundiendo. Metí la cabeza de nuevo e informé de lo que estaba ocurriendo, todo en pocos segundos. Había que

picar de inmediato aquella estacha dada al barco inglés que nos tenía aprisionados, para ello salió un marinero fuerte, que pudo ser el gallego Vilariño, el mallorquín Company o quizás Aurelio, que también tenía un buen brazo, no recuerdo en momentos tan confusos cuál de ellos pudo ser.

Tan pronto fuimos liberados, el buque recobró su posición horizontal, pero las bombas seguían cayendo por doquier, aquel pequeño puerto era un infierno, trimotores arrojando su mercancía mientras los cazas nos barrían la cubierta implacablemente. Nadie quiso permanecer en su interior por temor a quedarse allí encerrado y había que esquivar a los cazas cubriéndonos con la chapa del submarino. Pero aquel bombardeo no tenía visos de terminar, unas formaciones sustituían a otras, a cada momento que pasaba resultaba más difícil salir de allí, como éramos tantos barcos, el impacto era seguro. Las explosiones levantaban columnas de agua y fuego mezclado con petróleo de los barcos que ardían o estaban hundidos, la bahía parecía un castillo de fuegos artificiales. Ante un ataque tan prolongado, empezó a cundir el pánico y los barcos en general empezamos a soltar amarras para salir a la mar fuera de la bocana. Pero la maniobra resultaba muy complicada por la confusión, el fuego y las bombas que caían.

El C-4 fue alcanzado por la metralla de una bomba en sus proximidades, le causó siete impactos de metralla en su casco; nosotros nos libramos de milagro, ya que nos encontrábamos a unos cincuenta metros. El C-6 y el Císcar también fueron tocados. Todos los buques de guerra nos hicimos a la mar, así como muchos mercantes que pudieron protegerse por la espesa niebla de la mañana sin alejarse de la bocana, pues los barcos enemigos vigilaban por las inmediaciones.

El mercante inglés recibió otro impacto de bomba que sin duda venía destinado a nosotros y prácticamente estaba acostado en la bahía con peligro de que explosionaran sus calderas, así que el comandante Ferrando se dio prisa en sacarnos de allí. Era la primera vez que nuestro joven comandante se mostraba tan activo, haciendo uso de una extraordinaria pericia al sortear tanto barco ardiendo y otros que con fuego a bordo buscaban la salida mientras las bom-

bas seguían cayendo y los antiaéreos de los destructores intentaban defenderse.

En esta ocasión tuvieron su oportunidad los comandantes Lasheras y Ferrando para haber dejado que se hundieran los submarinos C-4 y C-2, en cambio, pensaron más en salvar sus vidas que en el sacrificio que el general Franco pedía a las dotaciones de los submarinos para que se hundieran con ellos. La misma opinión tengo de D. José de Lara y Dorda, cuando dicen que hundió voluntariamente el C-5.

Submarinos y destructores salimos de El Musel sabiendo que el enemigo acechaba a poca distancia, pero ninguno pensó en ir en su busca. La guerra en el norte había alcanzado una fase de desmoralización fácil de comprender. El alarde de fuerza que estaban demostrando los nacionales no daba lugar a dudas de que sus aliados, Alemania e Italia, les prestarían toda la ayuda necesaria para ganar la guerra.

La niebla fue nuestra aliada para alejarnos de la vigilancia de los buques nacionalistas, el C-2, tan pronto salió de la bocana, entró en inmersión; el C-4, yo no lo vi, pero se comentó que por los impactos recibidos –aunque se trató de repararlos– tuvo que hacerlo en superficie.

En aquellos momentos, dotación y comandante estaban de acuerdo en algo: ir a cualquier parte menos volver a El Musel. Unos decían de poner rumbo a Cartagena –eran los que todavía mantenían el espíritu de lucha, que eran los menos–, otros aceptaban la idea de los comandantes Ferrando y Lasheras de poner rumbo a Francia para reparar averías y volver a la lucha; lo de volver a la guerra no entraba en las ideas de los comandantes, como se demostró más tarde. Entre tanto por la radio el Estado Mayor insistía una y otra vez en el regreso a El Musel, cosa que ninguno aceptaba, pero insistían con amenazas, y para evitar tanta presión se acordó cerrar la radio. De no haber sido por el motor eléctrico en mal estado, sin duda la elección por parte de la dotación hubiese sido poner rumbo a Cartagena, pero los argumentos del comandante Ferrando de que con un solo motor las inmersiones no ofrecían las garantías necesarias para una travesía tan larga convencieron a los indecisos para aceptar los consejos del comandante de entrar en un

puerto francés a reparar ese motor y luego regresar a Cartagena. Sin duda fue una argucia, pero no totalmente falta de razón. Y es que la dotación daba síntomas de cansancio por la campaña tan mal organizada que se había llevado en el norte sin los apoyos necesarios.

Mientras se ponían de acuerdo sobre dónde dirigirse y con la radio cerrada, el rumbo que llevábamos era al norte para alejarnos del enemigo, y cuando nos dimos cuenta, nos encontrábamos a la altura de Brest (Francia). Se conectó la radio y nos enteramos de que el C-4 acababa de entrar en La Verdum (Burdeos).

Se ha escrito mucho sobre la supuesta y fingida avería en un motor eléctrico en el C-2 para justificar su huida a Francia. La avería era auténtica, ya que la veníamos padeciendo desde antes de la toma de Bilbao.

Lo que no puedo comprender es por qué aquel deterioro no se reparó, tiempo hubo para ello, a menos que se tratara de piezas de recambio de las que no se dispusiera en la zona norte.

Pienso que si hubiese sido fácil su reparación o la avería fuera fingida, a bordo había cuatro mecánicos electricistas, especialistas en esos motores, para poder determinar si la avería era o no real.

El comisario político con máximo poder a bordo era el auxiliar primero electricista jefe de este servicio, D. Marcelino Solana, cuya vocación republicana no ofrecía la menor duda, puesto que, terminada la guerra, los nacionales le fusilaron.

¿Cómo puede un comandante –en nuestra guerra– pretextar una avería en un motor eléctrico sin el conocimiento y comprobación de los técnicos de a bordo? ¡Absurdo!



RAMÓN CAYUELAS, DE LA DOTACIÓN DEL C-2, A NUESTRA LLEGADA A BREST (FRANCIA), DELANTE DEL MONUMENTO A LOS HÉROES DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL. FOTO ARCH.: RAMÓN CAYUELAS ROBLES.



FOTO PARA EL RECUERDO DE MI MEJOR AMIGO DE LA JUVENTUD, LUIS MATEOS, DESDE ROMILLY-SUR-SEINE, DONDE ERA TITULAR DEL EQUIPO DE FÚTBOL. DE PIE, 2.º POR LA DERECHA. Y QUE ME RECIBIÓ EN SU CASA EN MOMENTOS DIFÍCILES. FOTO ARCH.: RAMÓN CAYUELAS ROBLES.

EL SUBMARINO C-2 ENTRA EN LA BAHÍA DE BREST (FRANCIA)

Sobre las nueve horas de la mañana del día 1 de septiembre de 1937, fondeamos en la bahía de Brest con una espesa niebla. Cuando despejó, me quedé sobrecogido por la grandiosidad de aquella ensenada que constituía el puerto comercial de Brest. Al oeste, al otro lado del puente, se divisaba su gran arsenal. Brest por los años treinta ya era un gran puerto militar y comercial de gran relieve al que iba unido el nombre del cardenal Richelieu, cuyo acorazado insignia de la flota francesa llevaba su nombre.

Un comité al frente del cual iba nuestro comandante Ferrando saltó a tierra para tomar contacto con la representación consular española en la ciudad, y bien avanzada la mañana, nos arrumbaron a una zona de la bahía apartada del tráfico marítimo, un lugar solitario. El pequeño chinchorro que llevábamos a bordo nos servía de enlace a tierra, luego había que caminar un largo trecho por una zona despoblada hasta llegar al centro de la ciudad. Confieso que me impresionaba mucho ir solo de noche por aquella zona desierta, en particular, por la mafia que existía entre republicanos y nacionalistas a causa de nuestra guerra, que empezaba a ser la de todos, como pude comprobar muy pronto.

La llegada a Brest hizo que me fuera olvidando de la guerra y pensé en mejorar mis conocimientos del francés, en particular, mi pronunciación; para conseguirlo necesitaba hablar con los nativos y con estos ánimos encaminé mis pasos en solitario por la ciudad paseando por las calles principales, tales como la avda. de Clemenceau, Boulevard Gambetta, Plaza de la Libertad, punto neurálgico de la ciudad. Allí, junto al monumento a los muertos por Francia durante la primera guerra mundial, me hice una foto que todavía conservo. Entré en bares y tabernas con el

propósito de hablar con alguien en francés, y como iba de uniforme, la clase trabajadora simpatizó conmigo, y no me faltó tema de conversación, porque todos me preguntaban sobre nuestra guerra. Lo importante para mí era hablar en francés y le tomé gusto. Todas las tardes frecuentaba los mismos lugares y calles colindantes, como la rue de Siam, el Boulevard de la Marine, la rue de Lyon y otras más que fui conociendo poco a poco. Allí trate a gente trabajadora con la que hablaba durante horas cada día, de lo que saqué mucho provecho.

Llevaba varios días paseando por la ciudad cuando una tarde lluviosa me ocurrió el hecho más agradable y simpático que puedo recordar del tiempo que permanecí en Francia. Un Citroën negro pasó pegado a la acera bastante deprisa y me salpicó de agua el pantalón, y no pude evitar un grito de protesta hacia el automóvil: este se detuvo e hizo marcha atrás, descendió una joven rubia de larga melena que se disculpó muy educadamente, yo sentí vergüenza por mi airada protesta e hice lo propio con la joven. Sorprendida al ver que era un marino español, estuvo más amable de lo que cabía esperar, se identificó como hija de padre español y madre francesa. Se llamaba Simone, su padre, de origen catalán, vivía en Francia desde muy joven y deseaba que sus dos hijas aprendieran el español, y se dirigía a una academia donde todas las tardes recibía las clases. Me invitó a subir al coche, el aire de la calefacción secaría mi pantalón, me condujo por calles que yo desconocía y se detuvo en una plaza, me pidió que la esperase mientras daba la clase, dejó la calefacción en marcha para que se secase mi pantalón. Aquella circunstancia dio lugar a volvernó a ver todas las tardes, yo le corregía sus defectos de español y ella hacía lo propio conmigo en el francés. Fue una suerte su amistad, gracias a ella pude avanzar mucho en su idioma y ella en el mío y me fue dado conocer los lugares más típicos e interesantes de aquel bello rincón de la Bretaña francesa.

A los pocos días de llegar a Brest, recibimos la visita del comandante Lasheras, que pasó el día con el nuestro. A raíz de la visita, una novedad observé en nuestro comandante: todas las tardes subía a cubierta a tocar una armónica, lo

hacía bastante mal y me permití la libertad de decírselo, y me contestó: “Ya lo sé, por eso toco, para aprender”. Lo que no pasó por mi cabeza fue que tocar la armónica serviría de contraseña el día que se produjo el asalto por el comando nacionalista. Cuando las barcas de los asaltantes se aproximaran al submarino, debía estar tocando, si no lo hacía, era señal de que no debían acercarse. Así fue como el teniente coronel Troncoso y Lasheras pudieron llevar a efecto el fallido asalto.

MIS DOS ENCUENTROS EN BREST CON EL TENIENTE CORONEL TRONCOSO Y EL CAPITÁN D. ANTONIO LINARES, DE LA ZONA NACIONALISTA

Por lo general, todas las tardes después de comer solía saltar a tierra para verme con algunos amigos franceses, a media tarde iba a buscar a Simone. Cuando menos lo esperaba, fui abordado por dos españoles vestidos de paisano, llevaban gabardina gris, uno alto y fuerte, el otro más joven, menos alto y más delgado, deseaban hablar conmigo y me llevaron a una taberna algo apartada del centro de la ciudad. El más fuerte dominaba la conversación y dijo llamarse teniente coronel Troncoso, jefe de la Frontera de Irún, en zona nacionalista, al joven lo presentó como su ayudante, el capitán D. Antonio Linares. El tono imperativo de Troncoso me impresionó, hablaba con mucha firmeza. Me dijo lo bien que se vivía allí y me invitaron a visitarles sin ningún compromiso para quedarme –lo de ningún compromiso yo lo veía muy relativo, una vez allí pocas posibilidades para decidir podría tener–, pero la conversación resultó amena y agradable. Yo me sinceré diciéndoles que tenía en El Ferrol un tío comandante de Marina y les di su dirección, ellos me prometieron sus noticias. Lo que más recuerdo de aquella conversación fue que según ellos el general Franco sentía muchas simpatías por los submarinistas. Eso contradecía las versiones que nos llegaban a nosotros. En cuanto a acompañarles a zona nacionalista, les dije que lo pensaría, la verdad es que nunca había pasado por mi cabeza desertar. Quedaron en traerme noticias de mi familia y con mucha amabilidad nos despedimos sin fijar fecha para un nuevo encuentro.

Cuando llegué a bordo aquella noche, deseaba comentar este encuentro con alguien de mi confianza, y lo hice con mi paisano Pepe Tafallas, al que yo quería como a un

hermano mayor, pero este no le dio ninguna importancia, me contestó que Brest estaba plagado de espías que solo buscaban saber.

Trancurrieron varios días, casi me había olvidado del primer encuentro, cuando nuevamente me salieron al paso y, como la vez anterior, me llevaron a una taberna, me anticiparon que traían noticias de mis tíos y para mi tranquilidad saldrían a esperarme a la frontera de Irún si me decidía a acompañarles. La idea no me apasionó, yo seguía considerando un soldado y desertar no me parecía ético y, al no ser político, lo mismo veía mal o bien las cosas de unos u otros. También pienso que desertar me daba miedo.

Seguidamente abordaron el tema principal, que no era otro que llevarse el submarino a zona nacional, y me preguntaron mi opinión sobre ese proyecto. Yo siempre había imaginado que llevarse un buque de un puerto extranjero era imposible, que esas cosas solo ocurrían en el cine, y la noticia me produjo un tremendo escalofrío que no pasó desapercibido a los visitantes, creo que pensaron que mis veintiún años carecían de experiencia en un asunto de tanta trascendencia, y Troncoso reaccionó rápidamente para decirme que tan solo se trataba de una broma, para ver qué decía, e inmediatamente cortó la conversación con gesto autoritario propio de un jefe militar, me dijo que olvidara lo que habíamos hablado y con energía me volvió a repetir que lo olvidara por mi bien. Allí acabó la entrevista, se levantaron despidiéndose con mucha menos amabilidad que la vez anterior. Me quedé sentado sin dar crédito a lo que había sucedido y muy asustado.

Aquella tarde, Simone me encontró muy extraño y la hice llorar porque no le dije lo que me pasaba, eran cosas demasiado serias. Al regresar a mi buque pasé mucho miedo, Simone me ofreció llevarme en su coche al verme tan raro, pero no quise exponerla. Necesitaba hablar con alguien y contarle lo que me había ocurrido, las personas que más confianza me inspiraban a bordo eran mi paisano Pepe Tafallas, nuestro comandante –al que nunca imaginé implicado en ese asunto–, luego estaba D. Antonio Fernández Amador, que gozaba de muchas simpatías entre la dotación.

Con cualquiera de ellos lo hubiese comentado, pero yo solía llegar bastante tarde y ya estaban acostados. Al único que pude ver fue a mi paisano Pepe, le conté en pocas palabras lo de llevarse el submarino y se rio de mí alegando que eso era imposible en un puerto extranjero, yo había pensado de igual modo y me tranquilicé. No obstante, consideraba que debía decírselo a mi comandante, y a la mañana siguiente busqué la ocasión para hablarle a solas, pero este se marchó a tierra muy temprano y regresó después de comer. Entonces pensé que el mejor momento sería cuando subiese a tocar la armónica sobre media tarde. Pero el cabo Angosto no se separaba de la falsa torreta y no me dio la oportunidad, ya que la distancia entre Angosto y el comandante no era superior a dos metros. Si mis relaciones con Angosto hubiesen sido normales, no me hubiese importado que nos escuchara, pero, tal como eran, me exponía a una falsa interpretación por su parte dadas las amenazas que ya me había prodigado.

ASALTO AL SUBMARINO C-2 POR AGENTES NACIONALISTAS

Estuve dando vueltas alrededor de mi comandante buscando la ocasión para poder hablarle sin testigos, pero en el mes de septiembre y en aquella zona de Francia, oscurece pronto por la frecuencia de las nubes y la niebla y la noche pronto se nos echó encima. Mi comandante seguía tocando su armónica y vimos acercarse una embarcación a remo donde iban por lo menos cinco personas, todas con gabardina; todavía a unos cincuenta metros, pudimos reconocer la voz del comandante Lasheras que saludaba y preguntaba si podía visitarnos con unos amigos que le acompañaban. Nuestro comandante contestó inmediatamente que sí. Una vez al costado del submarino, en plan sonriente y amistoso, empezaron a subir a bordo, y ya en la cubierta sacaron sus armas y nos encañonaron empujándonos hacia la escotilla de proa, por donde nos hicieron bajar al interior del submarino. Minutos después atracó la segunda barca, donde iban otros tantos hombres. Pero el cabo Diego Angosto, cuya suspicacia era de todos conocida, tan pronto vio acercarse la primera barca, se subió a la falsa torreta, cerró la escotilla del exterior y se atrincheró allí dejando abierta la escotilla que comunicaba con la cámara de mando. Desde allí dominaba cualquier movimiento que pudiera realizarse en dicha cámara.

Creo que ninguno de los asaltantes, incluidos los dos comandantes, en ningún momento pensaron la importancia que podía tener un hombre armado encerrado en la falsa torreta, y se mostraron muy confiados, aunque nerviosos, hasta el extremo de que nos trataron con bastante dureza y amenazas encañonándonos con sus armas al tiempo que nos empujaban, y el coronel Troncoso no me reconoció. En cuanto se sintieron seguros de su victoria, una vez domina-

dos los miembros de la escasa dotación que se encontraba a bordo, enviaron un marinero a soltar las amarras de la boya. D. Luis Dabauza, maquinista, se dirigió a la cámara de máquinas para manejar el motor eléctrico con el que debía salir el submarino en silencio de la bahía. Tan solo faltaba ir a la cámara de mando para elevar el ancla y dirigir la operación de salida, fue cuando se encontraron con la voz imperativa de Angosto, que decía: “Al que se atreva a entrar en esta cámara, lo mato de un tiro”. Por muchos razonamientos y luego amenazas que se le hicieron, este no tuvo otra contestación sino que mataba al que se pusiera debajo de la escotilla, y sin ello no se podían accionar los mandos para dirigir el submarino en la salida. Angosto era un gran tirador a pistola, fue campeón de tiro en la Marina, le lanzaban una moneda al aire y la atravesaba de un disparo. Luego vinieron toda clase de presiones para poder lograr sus objetivos. A los marineros quisieron obligarnos a entrar en la cámara de mando, sobre todo Troncoso con su pistola, para que, desde fuera, Lasheras nos indicara las palancas que había que mover para que el buque se pusiera en movimiento, pero Angosto seguía amenazando desde arriba: “No importa quién sea, al que se ponga debajo lo mato”. Pienso que en aquellos momentos hubiese matado a su propio padre si lo hubiese intentado. Angosto era un acérrimo defensor de la República, por eso, pese a ser empujados con el cañón por la espalda, preferimos morir por las balas de Troncoso que por las de Angosto, de quien estábamos seguros que nos mataría. Los nervios se tensaron al límite y Troncoso los estaba perdiendo, aunque él sabía que en cuanto sonaran disparos, estos alertarían a la policía francesa, que patrullaba por los alrededores.

Llegó un momento en que había que tomar decisiones y lo hicieron lanzando gases lacrimógenos. Cerraron las puertas estancas de la cámara de mando después de introducir algunos botes de gases buscando aturdirle en su garita, pero el viejo zorro resistió heroicamente rompiendo un cristal, con la culata de su pistola, de uno de los portillos de la falsa torreta, por donde tuvo asomada la nariz mientras duraron los efectos de los gases.

Este fue el mayor error que cometieron los asaltantes, no pensar que Angosto rompería un portillo para respirar. Cuando consideraron que el zorro estaría en el suelo aturdido, el capitán Linares penetró en la cámara de mando y pistola en mano intentó subir la escala hasta la falsa torreta, pero Angosto le estaba esperando y en cuanto asomó la cabeza, a bocajarro, de un tiro le mató. Allí se acabaron de perder los nervios, Troncoso, alargando el brazo, disparaba a lo alto de la falsa torreta, las balas daban en la plancha de acero sin mayor resultado, Angosto estaba bien protegido. Pronto la sirena de la policía francesa empezó a sonar y tuvieron que salir corriendo, el marinero Vilariño fue el que les llevó a tierra en nuestro chinchorro, siempre bajo el cañón de la pistola de Troncoso, tuvo que hacer varios viajes, pues eran demasiados para un bote tan pequeño.

El que más perdió fue el capitán Linares, que había quedado tendido en el suelo muerto. Con los atracadores se marcharon los comandantes Ferrando, Lasheras y el maquinista Dabauza. El cuerpo del capitán, lo acostamos en el sofá de la cámara de oficiales y la policía francesa levantó un atestado de los hechos.

COMENTARIO SOBRE EL ASALTO AL SUBMARINO C-2 EN BREST

El asalto al submarino C-2 en la Bahía de Brest, lo enjuicio como un auténtico fracaso de organización. A mi modo de ver, hubo muchos fallos técnicos que pudieron evitarse. El más importante se lo atribuyo a nuestro comandante, por no haber sabido apreciar lo que Angosto representaba a bordo como defensor del buque. De todos era sabido que por su extremismo en ningún momento abandonó el submarino desde que fondeamos en la bahía, pasaba el día en la cubierta pegado a la falsa torreta o metido en la cocinilla del puente y nunca se separaba de su enorme pistolón de cañón largo, incluso dormía con él bajo su almohada. No resultaba difícil imaginar por qué Angosto no se separaba de la falsa torreta. Una persona allí encerrada dominaba el buque fácilmente si no se le sabía contraatacar. La solución para este problema en los asaltantes hubiese consistido en un poco de imaginación: cuando la primera barca en la que viajaba D. Jesús de Lasheras se acercaba al submarino, el maquinista Dabauza, componente de la banda, debió entrar en la cámara de mando y cerrar la escotilla que comunicaba con la falsa torreta incomunicándola. De esta manera, Angosto habría quedado bloqueado sin ninguna posibilidad de intervenir.

Pero ese fallo pudo haberse corregido cuando Angosto amenazó con matar al que entrara en la cámara de mando. Troncoso, que dio la impresión de no haber pisado antes un submarino, intentó neutralizar a Angosto con gases lacrimógenos lanzándolos a la cámara de mando, lo que permitió al enemigo romper un portillo de cristal de la torreta para sacar la nariz y respirar.

A mi juicio los gases debieron haberse lanzado desde la cubierta, rompiendo un portillo como hizo Angosto, quedando vigilante un hombre con una barra de hierro

a la espera de que Angosto intentara sacar la nariz para atacarle. El defensor, en menos de quince minutos, habría sido dominado. Ese error le costó la vida al capitán Antonio Linares. Aun habiendo lanzado los gases desde la cámara, pudo haber habido un hombre en cubierta por si Angosto intentaba hacer lo que hizo para respirar.

Todavía hubo un cuarto error, que yo achaco a los comandantes Ferrando y Lasheras, que gozaban de un buen prestigio con las dotaciones desde antes de la guerra: ellos se consideraron suficientes para llevarse el submarino sin la colaboración de la marinería allí encerrada, pienso que nadie mejor que cualquier miembro de la dotación para haber colaborado en este trabajo, si Lasheras nos lo hubiese pedido, es muy posible que alguno lo hubiese aceptado con tal de salvar la vida caso de haber llegado el submarino a zona nacional.

Lo que pudo haber sido un triunfo para la causa nacionalista resultó un auténtico fracaso.

Otra batalla perdida por el general Franco con respecto a los submarinos; los mensajes que recibíamos por la radio pedían a las dotaciones que nos hundiéramos con el buque si queríamos dar la vida por la causa nacionalista, no hubo ningún voluntario que al menos lo intentara.

Esta batalla perdida por los nacionales no ha sido relatada por ningún historiador ni antes ni después de los años de mandato del general Franco. Lo poco que de ella se supo, el secreto, estuvo muy guardado. En cuanto a la dotación, que yo sepa nadie ha escrito sobre el tema.

EL SUBMARINO C-2 AUTORIZADO A ENTRAR EN LA BASE MILITAR DE BREST

El fracasado asalto al submarino C-2 dio lugar a una conmoción entre la clase trabajadora, que se manifestó por las calles a favor de la República española.

A bordo solo Angosto aseguraba que algo iba a ocurrir, pero la cosa no había hecho más que empezar. Ahora venían las sospechas y depuraciones sobre unos y otros que pudieran estar implicados en aquel fallido golpe. A mi entender, los comprometidos huyeron en el momento oportuno, cosa natural.

El cabo Angosto se erigió en héroe por méritos propios y acusador directo por intuición. Yo no quería pensar en la situación en que me colocaba la antipatía que me profesaba, solo me faltaba la complicidad de nuestro comandante, al que Angosto consideraba amigo mío. Enviaron al Gobierno de Valencia un informe redactado por los que más méritos esperaban alcanzar en este asunto dando la información de cada uno según el criterio que a ellos les merecíamos. Ahora teníamos que esperar los resultados de dichos informes. En ningún momento fui interrogado para nada, pero las consecuencias pronto las empecé a sufrir con los ataques que continuamente me dirigía Angosto cada vez que pasaba por su lado y que, restregándome su pistola por la cara, me decía: “Un día se me escapará un tiro y lo recogerás tú”. Nunca llegué a comprender el motivo de tanta alergia. En mi defensa solo puedo decir que si hubiese pertenecido a la banda de Troncoso, el submarino habría llegado a zona nacional y Angosto no habría tenido las cosas tan fáciles como las tuvo. Pero nunca pasó por mi cabeza tal idea. Mi error estuvo en aceptar el razonamiento de mi paisano Tallas cuando decía que llevarse un submarino de un puerto extranjero era imposible y me despreocupé del asunto. Yo

siempre fui un soldado disciplinado con mis superiores, pero carente de ideales políticos.

Los acontecimientos ocurridos dieron lugar a que las autoridades francesas reconsideraran nuestra situación y decidieron darnos alguna protección. En aquellos años gobernaba en Francia el partido conservador de Mr. Daladier y la clase pudiente estaba enfrentada con la obrera con respecto a la Guerra Civil española. Los primeros entendían que una victoria del general Franco les situaría más próximos a los alemanes y no provocaría las iras de Hitler, evitando así lo que pudiera dar lugar a otra guerra con Francia. Los obreros, por el contrario, eran más proclives a ayudar a sus colegas españoles que defendían la República. Por otra parte, se hablaba mucho de que el principal objetivo de Alemania en la guerra española consistía en poner a punto el material moderno con vistas a las ambiciones imperialistas del dirigente alemán –y no se equivocaron–. En este orden de criterios, los obreros organizaban manifestaciones y mítines en plazas y calles públicas pidiendo ayuda en hombres y material para los republicanos españoles, y su lema era: “Ahora son ellos, mañana seremos nosotros los franceses”. Mientras los obreros se manifestaban en este sentido, la clase capitalista, haciendo uso de su influencia, bloqueaba en la frontera el material de guerra procedente de Rusia con destino a España.

El caso era que tanto obreros como capitalistas, pese a estar guiados por intereses propios políticos, temían una guerra con Alemania, aunque confiaban plenamente en su línea Maginot. Por aquellos años, en Francia tenían un alto nivel de vida y lo que menos deseaban era perderlo.

Como primera medida, nos autorizaron a entrar con el submarino en la base naval, quizás lo hicieron para evitarse ellos mismos más problemas de tipo interior, como eran los sindicatos obreros. Cruzamos el puente que separa la zona militar de la comercial y atracamos muy cerca de algunos buques de guerra franceses, quiero recordar que se encontraban no demasiado lejos el submarino Surcouf, que era el más moderno que se conocía en aquella época, un gigante de tipo submarino-crucero, que desplazaba 3.250 toneladas en

superficie y 4.304 en inmersión, de 361 pies de eslora, con una torre blindada de dos cañones y una dotación de 118 hombres. También estaba el buque escuela Jeanne d'Arc, donde conocí a algunos marineros, tuve ocasión de visitarlo e intercambiamos insignias que todavía conservo. A unos doscientos metros por la proa se encontraba el acorazado Richelieu, buque insignia de la Marina francesa.

Aquí empieza una nueva era de tranquilidad para la dotación del submarino C-2. El Gobierno francés autorizó que nuestra paga la recibiéramos en moneda francesa; un franco, al cambio de la peseta, costaba cincuenta céntimos, y nos pagaron algunos atrasos que teníamos pendientes, lo que nos permitió vivir con desahogo.

El trato que empezamos a recibir de las autoridades de Brest fue algo que tener en cuenta, creo que en esto tuvo que ver la reacción de la población civil obrera, que se volcó a nuestro favor. Tuvimos mucha independencia dentro de la base para poder entrar y salir, siempre de uniforme. Procuramos comportarnos con disciplina y saludábamos a los jefes franceses como a los nuestros, e hicimos cuanto pudimos para ser acreedores de los beneficios que estábamos disfrutando. Yo hablaba lo suficiente el idioma francés y pude darme cuenta de los comentarios.

Durante el tiempo que permanecimos en Brest, ocurrieron cosas simpáticas dignas de comentar. A la salida del Arsenal, nos cruzamos un compañero y yo con el almirante jefe de la Flota y le hicimos el saludo reglamentario que en España correspondía a su rango, el almirante nos correspondió con una amable sonrisa.

Una tarde entré en unos grandes almacenes para comprar una funda a mi máquina de fotografiar, me ordenaron que pasara por caja a pagar y retirar el paquete muy bien envuelto. Cuando llegué a bordo, pude comprobar con gran sorpresa que en el paquete, en vez de la funda de mi máquina, había una valiosa alhaja. A la mañana siguiente me personé de nuevo en los almacenes un tanto preocupado, pues llegué a pensar que pudo ser una acción premeditada para probar la honestidad de los marinos españoles, ya que existía un sector de la sociedad francesa, el más pudiente,

que simpatizaba preferentemente con la zona nacionalista. Devolví el paquete alegando que yo había comprado una funda de máquina de fotografiar, no una alhaja. Llamaron al gerente, que se quedó sorprendido. Al parecer no se trataba de probar nada, simplemente un error de la empleada al hacer el paquete. Este asunto ya estaba en manos de la policía, lo habían enfocado como un robo llevado a efecto por un profesional. Mi presencia fue bien valorada y tomaron nota de mi nombre y dirección, además de darme muchas satisfacciones e invitarme a desayunar en el bar del establecimiento.

Este asunto lo había dado por terminado, cuando varios días después atracó a nuestro costado una lancha con la insignia del almirante preguntando por el comandante del submarino. No recuerdo quién recibió al oficial francés, si D. Antonio Fernández Amador o el auxiliar de guardia: el almirante felicitaba el buen comportamiento de los marinos españoles.

Después del frustrado asalto al submarino, escribí a mi buen amigo y paisano Luis Mateos, que vivía con su tío en el departamento del Aube, en un pueblecito llamado Romyllis-sur-Seine, cuya capital es Troyes. Hacía cuatro años que vivía en Francia. Tan pronto como recibió mi carta, vino a verme. Pasamos juntos dos días con nuestros maravillosos recuerdos de la primera juventud, los partidos de fútbol donde rompíamos los zapatos, los paseos en la glorieta los domingos tras las chicas, la escuela. ¡Qué tiempos aquellos! Su posición económica debía ser buena, a Simone y a mí nos invitó a comer en los mejores restaurantes. Me contó con mucho orgullo que jugaba como titular de delantero centro en el equipo de Romylli. Cuando se marchó, le entregué mi diario de la guerra y el álbum de fotos al que yo tenía tanto aprecio, temí que algo me ocurriera por las amenazas del cabo Angosto, si era así, le rogué que se lo hiciera llegar a mi familia. Nos encontrábamos a finales del mes de octubre de 1937, llevábamos en Brest dos meses, la guerra civil en España estaba entrando en una fase decisiva una vez terminada la campaña en el norte. Se rumoreaba que nos iban a reparar las averías del submarino en astilleros

de Saint-Nazaire, y a continuación nos marcharíamos. Mi amistad con Simone, su familia y otros amigos de café había contribuido no solo a mejorar mucho mi francés, sino a crearme un ambiente de vida familiar que me recordaba a la familia Zubillaga y otras amistades de Santurce. Esto suponía un adiós a las personas con las que había intimado y un recuerdo más de la guerra.

CARACTERÍSTICAS DEL SUBMARINO FRANCÉS SURCOUF

Designado por un programa del año 1926, El Surcouf fue en su tiempo considerado como el submarino más grande del mundo. Sus vastas y poderosas dimensiones fueron necesarias para portar todos los elementos necesarios para hacer incursiones contra el comercio marítimo mundial.

Su montaje, doble blindado de proa de la torre elevada, era controlado por un director de tiro y un telémetro de cuarenta pies.

Las armas más pequeñas fueron montadas en la parte más alta de un hangar preparado para albergar un hidroavión, la cual estaba situada en la parte de atrás de la torreta blindada.

Otras inusuales características fueron:

- Un compartimento para cuarenta prisioneros.
- Un motor-fresadora de dieciséis pies.
- Una santabárbara para almacenar seiscientos obuses.
- Tanques de combustible de reserva.

La decisión de montar una pieza de artillería de tales dimensiones tomó para alcanzar quince millas, sin embargo, se consideraba como impacto certero hasta las siete millas.

El tiempo para hacer inmersión era de dos minutos, aunque tardaba demasiado en hacer fuego con sus piezas de artillería en superficie.

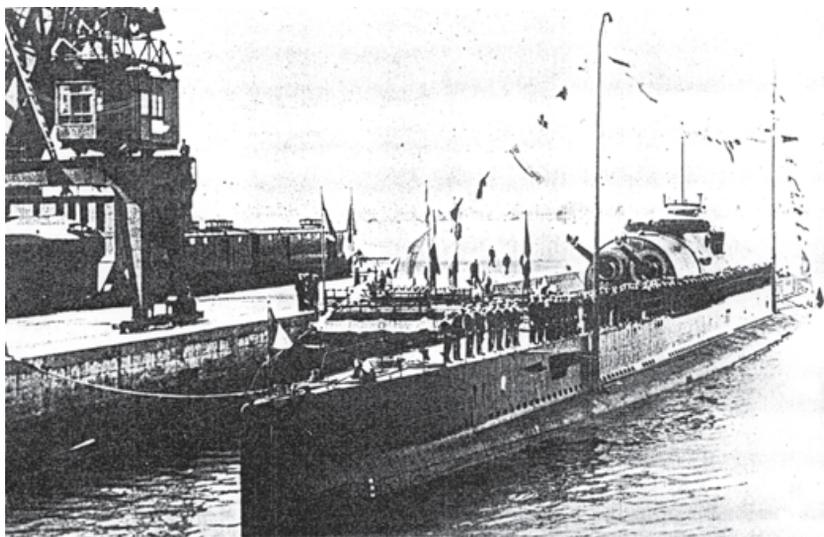
Por un extraño accidente, el Surcouf se hundió al colisionar con el mercante inglés Thompson Lykes en febrero de 1942.

Sus características: tipo crucero submarino. Clase Surcouf. Desplazamiento: 3.250 toneladas en superficie y 4.304 en inmersión.

Dimensiones: 361 pies de eslora, 29,5 pies de calado y 23,7 de manga.

Armamento: ocho tubos lanzatorpedos (cuatro internos y cuatro externos). En total llevaba a bordo veintidós torpedos, dos cañones en una torre blindada en proa y dos ametralladoras MG de 37 mm.

Máquinas: 2 diesel Sulzer de 7.600 hp, 2 motores principales de 3.400 hp, 2 ejes. Velocidad: 18,5 nudos en superficie y 10 nudos en inmersión. Profundidad: 400 pies. Dotación: 118 hombres. Botadura: año 1930. Autonomía: 12.000 millas a 10 nudos en superficie, o 12 horas a 5 nudos en inmersión.



SUBMARINO FRANCÉS SURCOUF. FOTO ARCH.: J. MARTÍNEZ OTÓN.

EL SUBMARINO C-2 SE TRASLADA A SAINT-NAZAIRE PARA REPARAR SUS AVERÍAS

A comienzos del mes de noviembre de 1937, nos autorizaron los mandos franceses para trasladarnos con el submarino a los astilleros de Saint-Nazaire. Una gran preocupación nos embargaba, se decía en los medios callejeros que los barcos de guerra nacionalistas nos estarían esperando cerca de la costa. De todos era sabido que el submarino no se encontraba en condiciones de repeler un ataque. Se pidió protección a la Marina francesa para este viaje, pero creo que existía un problema de tipo político que lo impedía.

Salimos de Brest una noche muy oscura y navegamos pegados a la costa con todas las luces apagadas, temerosos de que, como se decía, nos estuvieran esperando; afortunadamente no fue así. No parecíamos un buque de guerra, creo que habíamos perdido hasta la costumbre de combatir, nos habíamos hecho al hábito de estar apartados de la guerra y no encontrábamos la manera de volver a ella, esto es lo que yo pienso de aquella situación. Cada barco que divisábamos en el horizonte era un susto, un suspense, un vuelco que nos daba el corazón. Para nosotros todo eran buques enemigos que nos estaban esperando, ni siquiera aquellos patriotas que en otros tiempos tantas ganas tenían de que llegáramos al estrecho de Gibraltar en busca de los fascistas reaccionaban positivamente.

Al amanecer llegamos a la entrada del río Loire, que a través de las esclusas nos conduciría a Saint-Nazaire, ciudad que se encuentra a más altura que el nivel del mar. Resultó un viaje muy típico el paso por las esclusas, era la primera vez que yo vivía esta experiencia en el submarino. Mientras esperábamos que se llenaran de agua hice algunas fotos del lugar. A un empleado civil que subió a bordo para tomar unas estachas le pedí que nos hiciera una foto desde el muelle, sería un bonito recuerdo, la dotación íbamos

formada en cubierta. Al regresar a España después de la guerra, en la frontera, los falangistas me arrebataron el álbum de fotos y mis memorias, entre otros objetos, y esa foto de las esclusas posteriormente la vi publicada en una revista de la Marina y en un libro.

Llegamos a Saint-Nazaire ya bien avanzada la mañana y atracamos en un muelle no lejos del dique donde fue construido el famoso trasatlántico Normandie.

A poco de llegar, nos comunicaron la próxima visita de una comisión depuradora procedente del Gobierno de Valencia para determinar las responsabilidades de cada miembro de la dotación sobre el asalto al submarino. A partir de ese momento, el cabo Angosto, como héroe y salvador del buque, se encontraba facultado, al menos moralmente, para proponer o tomar decisiones, y este señor influyó o propuso que yo debía ser vigilado y no autorizado a salir solo del submarino, lo que me daba a entender que era sospechoso de complicidad en el asalto. Yo me consideré en todo momento inocente, pero las amenazas continuas de Angosto, en aumento cada día, me hicieron tener miedo. Aunque mi conciencia estaba tranquila, eso no impedía que estuviésemos en guerra, y no había olvidado la discriminación con que se trató a las personas al principio de la revolución. Esta situación de inseguridad me hizo pensar en un plan de huida. Casas que me acogieran no iban a faltarme, tenía a mis tíos en Montpellier –hermano de mi madre–, mi amigo Luis, en Romilly-sur-Seine, y casa de Simone, posiblemente. En lo que menos podía pensar era en regresar a España con la sospecha de culpabilidad que yo no aceptaba. Esta situación resultaba paradójica y absurda: la República pretendía juzgarme por algo que no había hecho y a los nacionales no podía recurrir porque no me había prestado a colaborar cuando me invitó Troncoso, sea en el asalto, o bien en acompañarles a la zona nacionalista.

Ante tal perspectiva empecé a madurar mi plan para desertar y lo primero que me vino a la memoria fue el truco de la armónica del comandante Ferrando. De ahí surgió: el vigilante de turno de cada día paseaba por la cubierta y bajaba a cenar entre las seis y seis y media de la tarde, el

coche de línea pasaba cada media hora y tenía la parada en la esquina a unos cincuenta metros del muelle. Había que aprovechar el coche de las seis y media con tal de que fuera puntual, de lo contrario me cogerían en la parada esperando. Cada tarde me ponía la misma ropa, que era la de faena para no dar lugar a sospechas, no llevaba encima más que lo de siempre, el reloj, la pipa y el tabaco, el dinero lo llevaba cosido en el forro de la cazadora de diario, que es con la que me fui. Allí quedaron un buen vestuario, alhajas, mi Kodak, recuerdos de mis amistades y muchas cosas más.

MI DESERCIÓN DEL SUBMARINO C-2

El día 15 de noviembre de 1937, cuando el centinela de la guardia bajó a cenar, aproveché para tomar el coche de línea que pasaba a las seis y media de la tarde. El tiempo que el autobús permaneció en la parada tomando viajeros fue interminable, me camuflé al fondo en un rincón como un fugitivo, durante el trayecto, cuando nos adelantaba algún turismo, pensaba que eran ellos. Fueron quince minutos angustiosos. Me dirigí a la estación del ferrocarril y saqué billete a París sin saber todavía lo que costaba ni el dinero exacto que tenía, tal era mi nerviosismo. Cuando pagué tan solo me sobró un franco. ¡Dios mío!, no me llegaba ni para tomar un café solo, pero ya no podía volverme atrás, una vez picado en la máquina ya no se podía devolver.

Faltaba una hora para la salida del tren y las puertas de acceso a las vías no las abrían hasta pocos minutos antes de la llegada, los viajeros se apiñaban en la gran sala de espera, yo sabía que vendrían en mi busca tan pronto me echaran de menos y me escondí en un rincón que me permitía al mismo tiempo vigilar la puerta de entrada. En efecto, como media hora más tarde vi que tres marineros de la dotación del submarino miraban detenidamente desde la puerta, pero había tanta gente que optaron por efectuar desde allí el control. La espera se hizo angustiosa. Es asombroso lo que sufre la persona que huye, son situaciones que hay que vivirlas para poder valorarlas.

Cuando se abrieron las puertas de paso a las vías, agachado entre la gente como un vulgar ladronzuelo pasé lo más disimuladamente posible y ante el temor de que vinieran a buscarme a los vagones, me mantuve en tierra a cierta distancia del tren hasta el último momento, en que sonó la campana anunciando la salida y este se puso en movimiento. Corrí y lo tomé en marcha, como creo que suelen hacer los delincuentes profesionales.

Entré en un compartimento donde iban varios viajeros y me acomodé discretamente. De momento todo iba bien, pero me encontraba con los nervios destrozados, había empezado un episodio de mi vida que no sabía cómo iba a terminar. Pensándolo detenidamente, creo que cometí un error. Yo me consideraba inocente, tan solo el miedo al cabo Angosto me empujó a tomar aquella decisión.

Desde hacía dos días apenas había comido pensando en la huida, lo que más tomaba era café, ahora, sentado en aquel tren que me conducía a una aventura desconocida, la destemplanza y el frío se apoderaban de mí, ni siquiera pensé en ponerme una camiseta de abrigo, camisa y cazadora corta era todo lo que llevaba en un 15 de noviembre frío como no se había conocido en muchos años, según los nativos.

A medida que el tren avanzaba, la calefacción me hizo entrar en calor, me hubiese dormido, pero mi estómago estaba tan vacío que el hambre empezaba a dejarse sentir. Mis vecinos los franceses sacaron sus meriendas, que devoraban con buen apetito acompañados de tragos de vino, yo no apartaba los ojos de ellos mirando con toda intención por si se les ocurría ofrecerme, aunque fuera de cumplido, lo que no habría dudado en aceptar sin hacerme de rogar, pero no tuve suerte, ellos siguieron comiendo y bebiendo ignorándome por completo.

Cuando llegó el revisor solicitando la presentación del billete, la sangre me dio un vuelco por si me pedía la documentación, iba completamente desprovisto de toda identidad. Entre el hambre, el sueño y la preocupación, resultó un viaje muy difícil de olvidar.

DOS DÍAS EN PARÍS, LOS MÁS LARGOS DE MI VIDA

Sobre las doce de la noche de aquel inolvidable 15 de noviembre de 1937, entró en la estación de Montparnasse, París, el tren que me alejaba del submarino C-2 para siempre. ¡Nunca mientras viva podré olvidar aquella noche! La niebla era tan espesa que apenas se podía andar por la calle, el termómetro de la estación marcaba diez grados bajo cero. Muerto de hambre y de frío, agotado por el cansancio, sin ropa de abrigo y sin dinero, me quedé clavado en la puerta de la estación pensando dónde dirigir mis pasos, por la calle no se veía a más de tres metros de distancia, a lo largo de la rue de Montparnasse tan solo se divisaba una tenue hilera de pequeñas luces opacas procedentes de las farolas.

Un franco era todo mi capital, un café costaba franco y medio. Empecé a caminar lentamente sin rumbo. En aquellos momentos la vida de la ciudad estaba muerta a causa del intenso frío, las calles desiertas. Pronto empecé a sentir los terribles efectos del clima. En una travesía de la avenida, encontré un café abierto y sin pensarlo demasiado entré y pedí un café bien caliente: lo necesitaba para poder vivir, ya no podía resistir más. Yo era el único cliente a esas horas intempestivas de la noche, el cafetero me miró de arriba abajo como diciendo: “¿Qué hará este pobre diablo a estas horas sin ropa de abrigo y con el helor que hace?”. Aguanté cuanto pude alargando mi café, el dueño de la cafetería comenzó a mirar su reloj como queriendo decir que era la hora de cerrar. Me di perfecta cuenta, pero no sabía cómo decirle que mi dinero no alcanzaba para pagar la consumición, esto podría acarrearle problemas. En Francia, la policía no se anda por las ramas con los que consideran estafadores, pero la providencia quiso que un nuevo cliente entrase y se colocara a mi lado, pidió también café, pero el dueño pronto volvió a mirar su reloj para hacernos saber que quería cerrar. No quise

dejar pasar más tiempo y con un francés en el que todavía se reconocía mi acento español, le pregunté: “*¿Combien je vous doit?*”; me contestó: “Un franco y medio”. Iba a decirle que tan solo tenía un franco cuando el señor que estaba a mi lado me interrumpió para preguntarme si era español. Me vino muy bien entablar conversación con mi vecino, que se entusiasmó al saber que yo era combatiente de la República y se interesó por hablar de la guerra de España, incluso el cafetero nos prestó atención durante unos minutos, pero no tardó en reaccionar diciendo que era hora de cerrar. El otro cliente pidió su cuenta, yo me anticipé para decir que tan solo tenía un franco, el gesto del cafetero me preocupó, pero mi ya casi amigo francés dijo: “Yo pago lo que le falta al muchacho”, y respiré profundo.

Salimos a la calle hablando de la guerra. La mayoría de los franceses trabajadores sentían la causa de la República y les agradaba que les informasen de ella, yo me hubiese pasado el resto de la noche hablando con tal de no quedarme solo, pero no tardó en decirme que la noche era muy desapacible y se despidió.

Otra vez en la soledad de la noche sin saber a dónde dirigirme decidí regresar a la estación, por lo menos estaría a cubierto, y guiándome por las tenues luces de las farolas de la calle pude orientarme para llegar. Me senté en un banco y pronto me dormí, apenas éramos media docena de personas a esas horas de la madrugada, mi sueño duró muy poco, un gendarme tocó mi hombro diciendo que allí no se podía dormir –en Francia siempre han sido inflexibles con los vagabundos– y me levanté rápidamente antes de que me pidieran la documentación. Estuve paseando por la sala de espera como un autómatas, y cuando llegó el último tren, que debían de ser las dos de la madrugada, la estación quedó vacía y tuve que marcharme: iban a cerrar.

De nuevo me enfrenté con el terrible problema de una noche glacial sin saber dónde meterme, por las calles tan solo se escuchaba de vez en cuando el ruido del chuzo del sereno. Caminé por el Boulevard de Montparnasse hasta el cruce del Boulevard Raspail buscando algún portal abierto donde poder refugiarme, pero los serenos se ocupaban muy

bien de que estos permanecieran cerrados. Mis pies ya no me tenían, el frío me calaba hasta los huesos, seguir caminando me resultaba imposible, vi una cabina telefónica y no lo pensé, me metí en ella y me acurrugué en el suelo, pronto me dormí a pesar del intenso helor.

No sé el tiempo que llevaría allí cuando un policía trató de despertarme. Me dijo que le costó mucho trabajo el conseguirlo, me puso de pie y empezó a zarandearme como a un muñeco hasta que consiguió que abriera los ojos. El policía se llevó un gran susto, pensó que estaba congelado, cosa que según él me hubiese ocurrido de haber pasado allí la noche.

Me condujo a la comisaría del distrito, no con ánimo de detenerme, sino para que pasara allí el resto de la noche al abrigo. Las normas que regían eran que la primera noche que encontraban a una persona sin domicilio, le ayudaban, pero la segunda lo consideraban un vagabundo y lo expulsaban del país. Le fui simpático al policía al saber que era español, sus antepasados eran de origen valenciano y comprendía algo mi lengua si le hablaba despacio. En la comisaría el ambiente era cálido, una gran estufa a carbón situada en medio de la sala calentaba incluso las dos celdas para detenidos preventivos. La guardia estaba calentando café cuando llegué, y me ofrecieron una gran taza con un trozo de pan que acepté sin ninguna clase de cumplidos y mojándolo, más que comerlo, lo devoré. Habían sido tan duras las horas que había vivido desde que dejé el submarino que verme en esos momentos al calor de la estufa tomando aquel café caliente me pareció un sueño, y miré al policía con un gesto tan grande de agradecimiento como jamás lo haya vuelto a repetir en el resto de mi vida. Pasé lo que quedaba de la noche durmiendo en una de aquellas celdas en un colchón en el suelo. Me anticiparon que no me considerara detenido, sino refugiado.

A las siete de la mañana cambió la guardia, el mismo policía que me llevó me acompañó, siempre queriendo saber cosas de nuestra guerra. Me preguntó qué rumbo pensaba tomar: “Tengo un tío –dije–, hermano de mi madre, que vive en el mediodía francés, muy cerca de Montpellier, en

un pueblecito llamado Saint-Georges-d'Orques, y pensaba ponerme en contacto con él para que me enviase dinero para el viaje". El agente, muy amable, me acompañó a las oficinas de telégrafos, habló con el oficial de servicio para poner un telegrama a cobro revertido, este oficial chapurreaba español y se ofreció a escribir él el telegrama que yo le dicté y que decía: "Me encuentro en París, MANDA DINERO para el viaje, tu sobrino RAMÓN". El oficial me dijo que si mi tío se daba prisa, ese mismo día por la tarde, lo podría recibir.

Todo daba a entender que mi problema estaba resuelto, no obstante, el policía antes de marcharse me dijo que si tenía que dormir o pasar la noche en la calle, procurara que no fuera en el mismo distrito, de lo contrario me detendrían y sería expulsado de Francia y él nada podría hacer para evitarlo, eran las reglas. Antes de marcharse, todavía me entregó un trozo de bizcocho que sacó de su bolsillo.

Aunque mi situación seguía siendo la misma, mi moral estaba más elevada, tenía la seguridad de que mi tío me enviaría el dinero, él siempre había dado pruebas de quererme. Como la mañana era larga, antes de marcharme, quise conocer algo de París. Muy a lo lejos se divisaba la torre Eiffel y quise conocerla de cerca, el día estaba gris, pero la temperatura se había suavizado mucho y eché a andar por el Boulevard de Montparnasse, doblé por el de Saint-Michel y fui a salir junto al río Sena, a mi derecha pude ver a lo lejos por primera vez la catedral de Notre-Dame, que había visto en el cine en la película *El jorobado de Nuestra Señora de París*. La torre Eiffel quedaba a mi izquierda bastante lejos, pero como no tenía prisa, seguí la orilla del río hasta llegar a sus pies. La Exposición Internacional de París, de 1937, estaba dando sus últimos coletazos, todavía funcionaban muchos *stands* y el bullicio de la gente se oía en la gran cola para subir a visitar la torre. Recuerdo que costaba un franco, que yo no tenía. Llegué muy cansado y me senté en uno de los bancos situados debajo de los arcos que forman las enormes patas que sostienen al gigante de hierro, pronto me dormí. Un guardia me despertó para decirme que allí no se podía

dormir, rápidamente me levanté, tenía mucho miedo a que me pidieran la documentación.

Después de contemplar la enorme estructura, me alejé sin prisa. Ni siquiera me preocupé de mirar la hora en mi reloj; como no tenía dinero, no podía comer y poco a poco me fui acercando a las oficinas de telégrafos confiando en que por la noche podría cenar con el dinero que me enviara mi tío. Acorté distancias tomando la avenida de Suffren y sobre las tres de la tarde subí las escaleras del primer piso de telégrafos sintiendo un tremento escalofrío de miedo. Si el dinero no llegaba, me esperaba otra noche de frío y hambre. En efecto, el funcionario, que no era el mismo de la mañana, miró y remiró pero mi giro no había llegado. Me quedé tan desconcertado que durante algunos minutos estuve sin poder moverme, y el funcionario volvió a repetirme, por si no lo había entendido, que mi giro no había llegado. Como un autómatas me encaminé a la calle, iba aturdido, tuve que apoyarme en la pared, mis piernas no me respondían. Permanecí por los alrededores toda la tarde haciendo tiempo, dos veces más fui a preguntar por mi giro, la última vez el funcionario, que no podía comprender mi situación, se mostró poco amable. Ya de noche me encontraba pegado a las oficinas de telégrafos sin saber qué camino tomar, era la segunda noche que tenía que pasar en la calle, cuando un guardia me tocó en el hombro y, como otras veces, me sobresalté, estaba completamente desmoralizado, pero era mi amigo, que me dijo que se dirigía a su trabajo y pensó en mí. En situación tan desoladora pude darme cuenta de que todavía quedaba un rayo de esperanza, mi amigo el policía sentía de verdad el drama que estaba yo viviendo, sacó de su bolsillo un bocadillo, que supuse que lo llevaría para merendar, y me lo entregó. Tratando de consolarme me pidió que tuviera paciencia y digo que seguramente por la mañana me llegaría el tan esperado giro.

Debía pensar dónde dirigir mis pasos fuera de aquel distrito. El cambio de temperatura del día a la noche era muy considerable. Una espesa niebla procedente del río humedecía las calles y penetraba en mis huesos tan poco protegidos. Caminé por la avenida de Suffren, que ya cono-

cía, y lo hice sin rumbo, intenté cobijarme en las galerías del metro, pero las corrientes de aire no las pude resistir, encontré un periódico en una papelería y lo metí en mi pecho entre la carne y la camisa para protegerme de la humedad. Vagué de un lado a otro hasta altas horas buscando un rincón donde poder echarme y pasar el resto de la noche, pero los serenos eran meticulosos en su trabajo y se encargaban de cerrar muy bien todas las puertas.

En una calle secundaria encontré un portal abierto, cosa muy extraña, y no lo pensé, empujé la puerta lentamente, estaba oscuro, al fondo, en el zaguán, la curva de la escalera formaba un gran hueco que me pareció ideal para pasar el resto de la noche, me acurruqué y me dormí enseguida. Por la mañana temprano con mucho sigilo me marché.

Regresé a las oficinas de telégrafos a las ocho y luego a las once sin resultado positivo. ¿Qué había pasado?, ¿por qué mi tío no me había enviado el dinero?, era algo que no podía comprender. El telegrama había llegado, de lo contrario, como iba a cobro revertido, de haber sido rechazado o ausente, me lo habría dicho el empleado. Días después, cuando todo estaba resuelto y pude comunicarme con él, supe que en el telegrama en vez de decir “MANDA DINERO” ponía “MANDO DINERO”, y mi tío, un hombre no demasiado instruido, no supo interpretar que pudo ser un error y esperó nuevas noticias mías. El funcionario que escribió el telegrama puso mucha voluntad, pero poco acierto.

Mientras tanto, tuve que tomar una decisión que debí haber tomado el primer día: en el Boulevard Raspail, vi un restaurante italiano en que se hablaba español, entré decidido, eran cerca de las dos de la tarde, en Francia se suele comer sobre las doce y a esa hora ya no había nadie. Le hice un resumen de mi problema al propietario, saqué mi reloj de plata Omega con cadena del mismo metal, cuyo valor era incuestionable, y se lo ofrecí en garantía por una comida y el importe del billete del tren a Montpellier, en total representaba un préstamo de unas cuarenta pesetas. Tomó la prenda en sus manos y la examinó exclamando: “¡Un Omega!”, cogió el teléfono y llamó a la estación de Lyon para preguntar el precio del billete, le pareció mucho dinero, me

dijo que podía darme como máximo unas veinte pesetas, le regateé y llegamos al acuerdo de darme de comer y el importe del billete a Romylli, el pueblo de mi amigo, que estaba a mitad de camino. Todavía conseguí unos cuantos cigarrillos para mi pipa, que hacía tres días que no fumaba. Prometí devolverle su dinero y recuperar mi reloj. Sobre las ocho de la noche, llegaba a casa de mi amigo. Su recibimiento no pudo ser mejor, ni lo pude imaginar. Siempre fuimos buenos amigos, en el colegio, en el juego, en la amistad.

Cuando hablamos por teléfono con mi tío y aclaramos las cosas, quiso venir a buscarme a Romylli, pero Luis deseaba que pasara unos días con él en su casa. Fuimos a París a recuperar el reloj, recuerdo de mi padre, pero el italiano se excusó diciendo que lo había vendido pensando que no volvería a buscarlo, lo sentí porque en la tapa interior llevaba el retrato de mi padre grabado. No le creímos, pero nos resignamos.

Fuimos a saludar al policía que tanta moral trató de infundirme en todo momento, mi amigo no pudo evitar que sus ojos se humedecieran cuando le refirió la odisea de la noche que me encontró en la cabina telefónica.

En fin, visitamos algo de la Exposición Internacional, que estaba a punto de cerrar, fuimos a ver un partido de fútbol entre Francia e Italia en el Parque de los Príncipes. Pude ver con tranquilidad la torre Eiffel y Notre-Dame. Fueron dos días muy diferentes a los anteriores que había vivido tan difíciles, lo que me permitió conocer las dos caras de la vida en una misma ciudad.

ME INSTALO EN CASA DE MIS TÍOS EN MONTPELLIER

Al bajar del tren en Montpellier, me estaba esperando mi tío Ramón. Los días tan tristes vividos en París habían quedado atrás. Enseguida le reconocí. Mi tío tenía un enorme parecido con mi madre, su hermana. Su estatura de un metro noventa le hacía inconfundible. Hablar de mi tío Ramón es algo obligado para mí como símbolo: llegó a Francia en el año 1915 durante la primera guerra mundial. Enrolado en los servicios de sanidad en los frentes de batalla, arriesgó su vida retirando heridos y muertos de las primeras líneas de fuego. Estuvo presente en los principales combates y presenció el final de la guerra con las famosas batallas del río Marne en Verdún, decía que aquello representaba el fin del mundo. Cogía papel y lápiz y me explicaba el desarrollo de las cinco últimas y desesperadas ofensivas alemanas y la contraofensiva del mariscal Foch, que le dio la victoria e hizo que los alemanes depusieran las armas.

Mi tío fue un hombre extraordinario, pese a su mediocre cultura. Terminada la guerra, Francia le distinguió con una medalla y le otorgó los privilegios de un ciudadano francés mientras quisiera permanecer en dicho país.

Se instaló en Montpellier buscando un clima suave. Con el dinero que ahorró durante la guerra compró terrenos en un pueblecito pequeño de montaña a doce kilómetros de la capital, llamado Saint-Georges-d'Orques, y los plantó de viñedos y volvió al trabajo de la tierra, que había sido lo suyo.

Como una hormiga, con los años fue creando un patrimonio que, cuando yo llegué en 1937, era un negocio de viñas y vinos importante.

Fui recibido como un hijo. Se había casado algo mayor y de su matrimonio había nacido una niña. Él había soñado tener un chico que pudiera sucederle en sus negocios. Yo

era su ahijado y único sobrino varón. Desde un principio formó planes de futuro para mí a su lado.

Con los años se había convertido en un símbolo en el pueblo de Saint George. Todos le respetaban y querían, no solamente por su posición, sino por su bondad y cualidades humanas.

Todos los años, coincidiendo con las fiestas patronales después de la vendimia, organizaba un concurso de vinos preparados entre los pequeños cosecheros, los vinos ganadores se distribuían por Francia a través de su red comercial.

Por aquellos años, con motivo de la guerra de España, Francia había recibido miles de refugiados a los que controlaban en sus lugares de residencia, de donde no podían ausentarse sin un permiso especial de la policía. A mi tío no le fue difícil conseguirme la carta de residente que me permitía circular libremente por toda Francia. Me ofreció su amistad y fuimos grandes amigos, en ningún momento trató de imponerme el trabajo de la viña, cuando íbamos a los viñedos, en los que tenía trabajadores, él cogía la azada y laboraba al mismo ritmo que sus braceros asalariados. Siempre me decía que para saber mandar había que conocer bien el trabajo. Con mucha astucia me inculcó la faena de la viña y sus bodegas y acabé aprendiendo. Después de seis meses a su lado, estaba bastante impuesto en el negocio. Me colmó de caprichos, tuve la mejor bicicleta que se fabricaba en Francia. Los domingos por la mañana los jóvenes de los pueblos vecinos, incluso de la capital, celebraban carreras de motocicletas en aquellas carreteras de montaña con curvas impresionantes. Las personas mayores apostaban por su preferido, todo menos dinero, casi siempre bienes domésticos o comidas, ellos disfrutaban muchísimo. Mi tío había sido un buen deportista, estaba acostumbrado a ganar y quiso que yo le imitara y me compró una moto de 250 c. c. Pero en lo referente a las motos pienso que le defraudé, pese a que yo llevaba pilotando motos grandes desde los quince años, pero aquellos jóvenes que corrían no eran novatos, llevaban motos bien preparadas y las curvas se las conocían con los ojos cerrados, yo nunca dejé de clasificarme modestamente,



BASE DE SUBMARINOS, AÑO 1935, DE IZQUIERDA A DERECHA: OLIVER, CAYUELAS, PABLO FLORIT, RÍOS, PAPITUS Y FORNET. FOTO ARCH.: RAMÓN CAYUELAS ROBLES.



DURANTE MI AUSENCIA CON MIS TÍOS EN MONTPELLIER, APRENDIENDO LAS FAENAS DE LA VIÑA. FOTO ARCH.: RAMÓN CAYUELAS ROBLES.

ni la moto ni yo dábamos para más. Recuerdo que mi tío le decía a sus amigos al ver que no ganaba: “Le tengo que comprar a mi sobrino la mejor moto de Francia para que gane”, y es que no estaba acostumbrado a perder.

Para ir con la familia a la finca de frutales que tenía en la capital, Montpellier, utilizaba un bonito cabriolet tirado por un joven y hermoso caballo alazán del que yo me enamoré y nos hicimos muy buenos amigos. Mi tío me lo regaló. Pasaba con él casi todo mi tiempo libre, fue tanta nuestra amistad y compenetración que estaba convencido de que cuando le hablaba, me comprendía, movía la cabeza de tal manera que me asombraba, cuando no le daba su ración de zanahoria relinchaba mientras restregaba su cuello por mi cara, incluso me mordía el brazo sin hacerme daño.

Le puse por nombre *Estrella*, porque para ir a las viñas alejadas de la ciudad, en el monte, él me llevaba, y salíamos de noche con las estrellas para llegar al amanecer cuando los trabajadores empezaban la faena.

Al año de vivir con mis tíos, yo conocía el negocio lo mismo que él, ya que me había enseñado paso a paso y con mucha inteligencia. Ahora con mi ayuda empezaba a descansar y disfrutaba de la caza, que tanto le gustaba.

Hicimos un viaje por media Francia para presentarme a sus mejores clientes, por esas fechas mi francés era tan perfecto que nadie me consideraba español. A aquel viaje, siguió otro que hice yo solo y aproveché para hacer turismo, algo que siempre había deseado.

Entre tanto, la guerra de España seguía su curso, yo recibía cartas de mi madre, aunque no con frecuencia, eran cartas de quien añoraba ver a su hijo único, al que no veía desde las Navidades de 1935. Pero la política internacional se seguía deteriorando. En el año 1938 Francia e Inglaterra trataron de frenar las ambiciones expansionistas de Hitler y firmaron el pacto de Múnich, donde los aliados claudicaron ante el dictador cediéndole los Sudetes (septiembre de 1938), antes ya se había anexionado Austria. En marzo de 1939, Alemania invadía Checoslovaquia y los aliados movilizaron sus fuerzas armadas. En Francia causó una verdadera conmoción nacional, todos mis amigos franceses

y muchos hijos de españoles fueron enviados a la línea Maginot. Por esas fechas la guerra de España se daba por terminada y los partidos de izquierdas culpaban al Gobierno de Daladier de esta situación en Francia por no haber ayudado a la República española durante la guerra, mientras las derechas culpaban a los españoles de todo lo que estaba sucediendo en Francia.

Entre tanto, mi tío, viendo que la guerra de España había finalizado, se apresuró a hacerme una tentadora proposición: ofreció nombrarme apoderado general de sus negocios con una participación en los beneficios y sueldo por si me casaba. A mí me pareció demasiado, pero él consideraba justo tratarme como a un hijo, dado que la hija tenía suficiente patrimonio en fincas. Pero mi tía no estuvo de acuerdo y propuso que me quedase como estaba, como uno más de la familia, la propiedad y los beneficios los quería para su hija.

Yo no quise entrar en el problema familiar y le dije a mi tío que no deseaba ser causa de desavenencias y que lo que entre ellos arreglaran de común acuerdo, yo lo aceptaba, pero él era más terco que una mula, lo que dio lugar a serios problemas familiares y acabé marchándome de casa.

Ante una situación tan delicada, decidí regresar a España y me interesé por conocer la situación en que estaban los que habíamos perdido la guerra en los submarinos, escribiendo a unos amigos que me contestaron aconsejándome que de momento debía esperar. Dos compañeros habían sido fusilados, algunos cumplían condenas de veinte años y otros estaban en las cárceles en espera de juicio. Ante tal panorama, decidí alistarme en la Legión francesa, en que, según la costumbre, antes de firmar el compromiso formal, concedían un tiempo de reflexión.

Mientras tanto, la situación internacional seguía agravándose, Hitler reclamaba a los aliados el paso de Dánzig en Polonia. La prensa francesa anunciaba en grandes titulares: "Estamos al borde de la guerra mundial si Hitler invade Polonia". Francia estaba prácticamente en pie de guerra.

A primeros de julio de 1939, terminaba el plazo que me había dado la Legión para alistarme, creo que era el día 5.

Aquella mañana me levanté temprano, cogí mi maleta para marcharme a Montpellier, no me despedí de nadie, tan solo de mi caballo Estrella. Fue una dolorosa despedida, hasta mis ojos se humedecieron, el caballo parecía intuir mi marcha y se restregaba contra mi cuerpo, su cuello no cesaba de girar pegado a mí. Dejé una carta a mis tíos pidiéndoles que olvidaran este incidente y les agradecía lo que habían hecho por mí, esperando tener ocasión de volver a vernos.

Cuando caminaba en dirección a la parada del autobús, me encontré con el cartero, que llevaba una carta para mí, era de mi madre, en ella me decía que la guerra había terminado, que si no iba era porque no tendría muchas ganas de verla. Me adjuntaba una carta del coronel D. Pedro Portau, que decía: “Ruego a las Autoridades Civiles y Militares la libre circulación por el territorio nacional al soldado Ramón Cayuelas Robles para que se presente ante mí en Cartagena”. Firmaba como jefe de los Servicios de Depuración de Marina en Cartagena. No lo pensé, me fui a la estación y tomé el tren para Hendaya, dispuesto a entrar en España con todas las consecuencias.

Durante bastantes años mantuve correspondencia con una muchacha del pueblo que me tuvo al corriente de los acontecimientos familiares, no les quise escribir para no reavivar el viejo problema. Llegó la guerra mundial, el novio de mi prima murió en el frente. Mi tío, como consecuencia de la guerra y mi marcha, sufrió una depresión. En 1948 una caída del caballo Estrella le produjo una lesión de riñón que le costó la vida. El negocio de vinos se puso en manos de administradores y pronto hubo que cerrar malvendiendo. Mi tía y la hija se retiraron a la finca de frutales de la capital. Unos años más tarde regresaron a España. En 1963 vinieron a mi casa en Alicante de visita, mi tía dijo solamente: “Si supiéramos lo que va a pasar mañana...”. No le contesté, me encogí de hombros, no conducía a nada ningún comentario.

MI REGRESO A ESPAÑA DESPUÉS DE LA GUERRA

Había dejado la casa de mis tíos con mucho pesar, pero también deseaba ver a mi madre.

Al pisar tierra española, tuve un mal presagio al ver en la estación tanto joven falangista –la mayoría entre dieciseis y veinte años–, todos muy bien uniformados, que se saludaban brazo en alto, me recordó a los alemanes. Unos iban armados con pistolas, otros con una fusta de cuero. Ellos fueron los que nos recibieron al bajar del tren en una vía muerta. Éramos más de cien los que llegamos aquel día, luego supe que todos los días entraba un gran número de refugiados que abandonaban los campos de concentración franceses, donde vivían en unas condiciones infrahumanas. En una ocasión fui con mi tío a una playa habilitada como campo de refugiados, y prometí no volver. Por mucha miseria que yo tratara de describir, me quedaría corto, ahora comprendía la llegada de tantos refugiados.

Desde el primer momento nos consideraron prisioneros de guerra y nos trataron a patadas, la fusta funcionaba por lo más insignificante, la disciplina era férrea. La mayoría no entendíamos aquel trato generalizado, habíamos entrado voluntariamente. Entre nosotros venía un tal Esteve, cuyo padre, al parecer, era un alto cargo de falange en Torrevieja (Alicante), quiso identificarse y apenas abrió la boca empezó a recibir latigazos que le dajaron molido. “¡Aquí no se habla sin que se le pregunte!”, le dijeron. Nos metieron en camiones y nos llevaron a un campamento situado a una media hora de camino, nos dejaron en un hangar donde éramos unos quinientos en total, que dormíamos en el puro suelo. Nos formaron manteniendo nuestra maleta abierta a nuestro lado y se llevaron todo menos la ropa, hasta las cuchillas de afeitar, incluso se llevaron mi dinero en moneda francesa, unos mil francos, con la promesa de devolvér-

melo en pesetas por tratarse de divisas, pero que nunca volví a ver.

Por la mañana al amanecer, una trompeta empezó a tocar diana, los que llevaban allí varios días salieron corriendo enseguida, yo, extrañado, les seguí, otros hicieron lo mismo. A los que llegaron cuando la trompeta había dejado de sonar, los recibieron a latigazos, hubo quien protestó por aquel trato y lo ataron a una gran cruz de madera clavada en el suelo, le arrancaron la camisa a trozos y lo azotaron como a Jesucristo. Dos que intentaron prestarle auxilio al quedar sin conocimiento sufrieron el mismo castigo.

Una vez formados se izaron las banderas española, la de falange y la de requetés, se cantó el *Cara al sol*, que ninguno de los que habíamos llegado sabía. Estuvimos formados hasta que lo aprendimos, los más duros de mollera sintieron el castigo del latigo.

Nos tomaron la filiación completa, sobre todo la militar, dónde habíamos hecho la guerra y con quién. Al cabo de diez días de hacernos formar y correr desde la mañana a la tarde por el campamento, nos trasladaron a Bilbao en vagones de transportar ganado, donde la paja que había en su interior olía a podrido. Como sardinas en lata nos tuvieron allí metidos todo el día sin comer ni beber, dábamos paso a todos los trenes quedando largas horas al sol de mediados de julio. Fuimos la curiosidad de todo pasante, pedíamos agua, pero los falangistas no dejaban acercarse a nadie. Llegamos a Bilbao a la caída de la tarde, formados y fuertemente custodiados nos llevaron a la Universidad de Deusto, que estaba habilitada como campo de clasificación de prisioneros de guerra. Recuerdo que en el patio había una pequeña fuente con agua, cuando la vimos nos dirigimos a ella como bestias rompiendo la formación, mientras bebíamos nos estuvieron apaleando brutalmente. Dormíamos en las aulas vacías de la universidad, en el suelo, yo me quedé en el segundo piso. Al amanecer volvió a tocar la trompeta, como ya conocíamos el resultado si se llegaba con retraso, bajábamos los escalones de tres en tres, no obstante, los de los pisos más altos no podían evitar llegar tarde y sentían el látigo en sus espaldas. Aquello parecía un juego de placer

para los jóvenes falangistas, tan solo por toser te apaleaban. Las palabras “rojo comunista” eran las más suaves por la que nos llamaban.

Durante una semana, nos estuvieron formando cada mañana en el patio, iban nombrándonos, a algunos les hacían dar un paso al frente para separarlos de los demás, y lo hacían con unos modales brutales, a unos más que a otros, pienso que todo dependía de su currículum personal. A mí me llamaron de los últimos, pero no me tocaron afortunadamente. Me incluyeron en un grupo de dieciséis y nos encerraron en una celda del primer piso, ahora dependíamos de los militares y el trato mejoró bastante. La comida era horrorosa, agua con algo de verdura dentro.

Desde nuestra celda podíamos ver por la ventana el trato que iban recibiendo los que llegaban en cada remesa. Llevábamos allí encerrados alrededor de una semana cuando, una madrugada, la patrulla entró en la celda, nombró a dos y se los llevaron. Cuando intentaron coger sus pertenencias, se lo impidieron alegando que donde iban no las necesitarían, lo que nos hizo pensar que iban a morir. Quedamos catorce en aquella ratonera temblando de miedo pensando quiénes serían los siguientes. Uno de los nuestros dijo: “Si tuviéramos un aval o nuestra familia supiera dónde estamos, posiblemente nos sacarían”. Yo pregunté ingenuamente qué era un aval. “Un aval –dijeron– es una carta de alguna persona influyente que responda por ti”. Entonces pensé en la carta que me había enviado el coronel D. Pedro Portau. Mis compañeros entendieron que podía servir para sacarme de allí. Cuando llegó el centinela con el café de la mañana, se la entregué para que la hiciera llegar al capitán de la guardia. No tardó en regresar pidiendo que le acompañara. El capitán me saludó militarmente con cortesía, luego dijo: “¿Por qué no me entregó esta carta cuando llegó?”. No recuerdo la excusa que le di, pero era tanto el desconcierto en el que habíamos vivido que en lo que menos pensé fue en la carta. Me dijo que podía marcharme cuando lo deseara. Fui a la celda con la noticia y todos tuvieron la esperanza de que podía ser la solución para salir de allí si yo informaba a sus familiares del lugar donde se encontraban.

Tenían que darme su dirección, pero no teníamos papel ni lápiz, el centinela nos lo proporcionó. Ahora venía otro gran problema, nos habían vaciado los bolsillos los falangistas, ninguno teníamos un céntimo. Esteve dijo: “¿Por qué no le vendes tu impermeable al capitán?”. En efecto, se lo ofrecí por cien pesetas, que era una ganga.

Verme en la calle me hizo exclamar: “¡Qué hermosa es la libertad!”. Aquel día satisface por primera vez a mi hambre desde que había entrado en España, y pensé en mis compañeros. Puse telegramas y cartas a sus familiares. Esteve me había dado su teléfono y hablé con su padre, dar una noticia así no ocurre todos los días, y cuando le conocí, me abrazó y lloró emocionado.

No habían transcurrido veinte días desde que yo llegara a mi casa cuando empecé a recibir cartas de mis compañeros de cautiverio, todos regresaron a sus domicilios. Unos meses más tarde, el padre de Esteve nos reunió a todos en una comida en Torrevieja. Es asombroso cómo las situaciones difíciles unen a las personas. Los catorce nos estuvimos comunicando durante varios años, incluso nos vimos en ocasiones. La mayoría éramos alicantinos y valencianos, salvo un leonés y un albaceteño.

Permanecí un día más en Bilbao, quise visitar a varias familias para interesarme por su situación. La familia Zubillaga había perdido su alegría, Agustín, que había sido condenado a trabajos forzados, todavía no había regresado a casa. De la familia Las Mañas, la madre estaba en prisión por haber trabajado de enfermera. Bibí, la telefonista, se había casado con un falangista con dinero y salvó la situación, así me lo dijo su madre. Algunas familias de Portugalete y Sestao no pude localizarlas, la guerra las había desplazado. En cambio, mi visita a la niña Mayte fue muy emotiva, me reconoció enseguida y me dio un fuerte abrazo.

REGRESO A CASA DESPUÉS DE TRES AÑOS Y MEDIO DE AUSENCIA

No resultó fácil salir de Bilbao, la Estación del Norte estaba abarrotada de gente que como yo deseaba tomar el tren. Para Madrid tan solo había dos diarios, uno a las diez de la mañana y otro a la misma hora por la noche. Las personas dormían en la estación y por las aceras de las calles a la espera de poder encaramarse a uno de aquellos trenes que diariamente salían cargados hasta los estribos. El primer día lo pasé en la estación esperando una oportunidad. Al segundo tuve que tomar la decisión de engancharme como y donde pudiera si quería llegar a Madrid. La gente desesperada se ponía nerviosa y los incidentes y provocaciones se multiplicaban. Como pude me enganché en el estribo de uno de los coches que formaban aquel inmenso convoy, cuya máquina se veía y deseaba para poder arrastrar tanto vagón. Subir a uno de aquellos trenes era lo mismo que tomar una trinchera por asalto: empujones, lucha por un lugar en el que poner los pies, caídas por el enorme tropel, síntomas de asfixia por falta de espacio, gritos de las personas afectadas en aquella avalancha humana furiosa por ocupar un pequeño espacio, todo un espectáculo de personas que deseábamos llegar a nuestro destino en unos tiempos en los que media España se encontraba lejos de su hogar. Los militares encargados de guardar el orden se vieron desbordados por aquella oleada humana.

Cogido al pasamanos de un vagón en la plataforma y con el cuerpo casi fuera del tren, encomendé mi alma a Dios para un viaje de cerca de mil kilómetros. Previendo la situación, me deshice de mi maleta, de la poca ropa que llevaba hice dos nudos con una camisa y me la pasé por el cuello como un macuto. Me quité la correa del pantalón, la pasé por mi cintura y el pasamanos al que iba agarrado de forma que quedé atado al mismo pasamanos, lo que me

permitió conservar mi puesto ante tantos empujones como tuve que soportar durante todo el viaje.

A la hora prevista, diez de la mañana, entre multitud de gritos de familias divididas, la máquina del tren había hecho sonar su ronco silbato mientras iniciaba una lenta salida. Una espesa nube de humo inundó la estación mientras el convoy se ponía en movimiento lentamente. Recibiendo el humo y la carbonilla de la máquina resistí en el estribo de aquel vagón, donde no cabía ni el aire necesario para respirar, confiaba en que en alguna de las próximas estaciones bajaría algún viajero y podríamos por lo menos acomodar los pies, pero cuál fue mi sorpresa cuando el tren paró por primera, segunda y enésima vez y vi que la gente se abalanzaba tomándolo por asalto tratando de subir hasta por las ventanillas, cuyos ocupantes se veían obligados a defenderse a capa y espada. Los más audaces no se conformaban con quedarse en tierra y llegaban hasta el techo de los vagones, con el peligro que ello representaba en los túneles. Algunos decían que llevaban varios días esperando y ya no aguantaban más. La lucha por subir donde fuera y de la manera que fuese yo no la había imaginado nunca. Algunos conseguían meter una pierna por una de las ventanillas y a caballo sobre ella prefirieron continuar antes que dar marcha atrás y quedarse en tierra. A pesar de ello en todas las estaciones conseguían subir nuevos viajeros, estaban desesperados y no se detenían ante nada que se lo intentara impedir.

La primera señal de alarma la recibimos cuando llegamos al puerto de Orduña, la máquina empezó a patinar, las ruedas echaban chispas al roce con los rieles de las vías, hasta que se paró aquella hirviente cafetera cansada de vomitar humo y carbonilla. Parecía como si una colmena de avispas hubiese pasado por mi cara. Tostándonos al sol de finales de julio tuvimos que esperar largas horas hasta que llegó otra máquina para ayudarnos a continuar la marcha. Agotados de cansancio, sin agua y tantas horas a pie firme, no parecíamos personas. Al final la necesidad nos impuso un pacto de caballeros, teníamos mucha urgencia de efectuar nuestras necesidades y nos turnamos guardándonos el

sitio los unos a los otros, lo que nos permitió incluso estirar las piernas con miras a las muchas horas que todavía nos quedaban hasta llegar a Madrid. En cada estación se nos presentaba la misma lucha con los viajeros que a toda costa pretendían subir, y había que defender nuestro pequeño territorio como gato panza arriba. La llegada a Miranda de Ebro resultó apoteósica, tuvo que intervenir la fuerza pública, de lo contrario nos hubiesen comido, parecían fieras salvajes, tomaron el tren por asalto, allí me quedé sin la poca camisa que me quedaba, y gracias a que iba atado al pasamanos y a los guardias de asalto que mediaron, pudimos salvar la piel.

El agotamiento de tantas horas en aquella situación acabó con mis fuerzas, atado al cinturón pude cerrar los ojos y dar alguna cabezada, pero al llegar a Valladolid, un murmullo de voces nos sacó de nuestro letargo. Una vez más la escena se repetía, no importaba la hora que fuera del día o de la noche, las estaciones estaban a reventar de viajeros que luchaban desesperadamente por llegar a sus hogares, lo mismo que yo. Si difícil era subir, más lo era bajar, tenían que hacerlo por las ventanillas, los pasillos estaban bloqueados, una lucha atroz de empujones e insultos se desarrollaba en cada estación, no encuentro palabras para expresar la desesperación tanto en los que pretendían subir como descender.

A las doce del mediodía del siguiente de haber salido, después de veintiséis horas de viaje, llegamos a Madrid. Fue un gran respiro estirar las piernas, caminando me trasladé a la Estación de Atocha, todavía me quedaban muchas horas de tren para llegar primero a Alicante, luego a Orihuela. En esta línea, aunque con dificultades, echado en el suelo del vagón pude hacer el viaje algo más cómodo. Mi tren salía a las nueve de la noche, lo que me permitió dormir unas horas en el suelo de la misma estación.

Mi llegada a casa fue algo apoteósica después de más de tres años y medio de ausencia. Mi madre y hermanas, después de tantas odiseas de la guerra, no daban crédito a la realidad, me tocaban una y otra vez ante el temor de que fuera un sueño, en particular, mi madre, después de haber

recibido la noticia de mi desaparición en el submarino C-5. Las primeras noches, recuerdo que se levantaba e iba a mi dormitorio a ver si era verdad que estaba allí.

Los primeros días en casa fueron de incertidumbre, los vecinos vinieron a prevenirme de que no saliera a la calle, los piquetes de falangistas patrullaban buscando a los jóvenes que habían ido a la guerra para depurarlos y conocer sus antecedentes. Aquellos que no tenían el carné de falange o pudieran acreditar que habían luchado con los vencedores eran detenidos hasta que alguien los avalara y respondiese por ellos. Mi tío Antonio había pasado la guerra en prisión, ahora era una personalidad, entre él y un señor de mucha influencia llamado Villaescusa me proporcionaron un carné de falangista, y gracias a eso pude ir a Cartagena y presentarme a D. Pedro Portau.

Llegué con la incógnita de tres años de guerra transcurridos, ignorando los cambios que pudieran haberse producido en D. Pedro con respecto a nuestra amistad. En esos momentos ocupaba un cargo muy importante para los que habíamos perdido la guerra y estábamos sujetos a depuración. Él era el jefe de los Servicios de Depuración de Marina en Cartagena. El ordenanza le pasó la nota de mi visita, la espera fue corta, pero mi corazón latió a marchas forzadas hasta que vi salir a D. Pedro, que abrió sus brazos para abrazarme. A partir de ese momento pude darme cuenta de que no había cambiado desde aquel día que nos despedimos con otro abrazo en aquellos momentos tan difíciles de principios de la revolución. No quiso que me marchase y me retuvo hasta la una, en que nos fuimos juntos, cuando salimos de su despacho hizo lo que siempre había hecho cuando nos encontrábamos, pasó su brazo por mi hombro y caminamos. En cuanto a mi depuración, rompió mi ficha diciendo: “Te conozco muy bien y sé que has sido un buen soldado que no te has metido en política”, y tenía razón. Me pidió que fuera a verle cuando pudiera. Mi quinta seguía movilizada, pero me mandó a casa diciendo: “Bastante mili has hecho desde 1934, vete a casa y olvídate”. No perdí contacto con D. Pedro hasta su muerte, lo lloré como a un padre.

REFLEXIONES DESPUÉS DE LA GUERRA

La guerra me dejó una profunda huella, nunca llegué a comprender el porqué de tantos sufrimientos en uno y otro lado. Siempre fui un pacifista romántico y sufría lo mismo las injusticias de los republicanos como las de los nacionalistas. He presenciado verdaderas escenas de sufrimiento que me dejaban el corazón encogido. Mi carácter se fue endureciendo al tiempo que me iba rebelando contra la guerra. Hubo momentos en que me sentí insensible ante el peligro, pensé que mi vida no podía compararse con la angustia de aquellas pobres gentes que con el alma desgarrada de dolor abandonaban sus hogares buscando escapar de la tragedia y el horror de una lucha que no desearon.

En el norte hice muchos amigos a los que llegué a tomar verdadero afecto y cariño, algunos cayeron en los campos de batalla y llegué a maldecir la guerra y a sus culpables. Aquellos muchachos no luchaban por rojos ni por fascistas, lo hacían por su tierra vasca, eran verdaderos gudarís y se batían orgullosos de serlo, no comprendían la invasión de sus tierras por soldados extranjeros.

Cuando regresé a casa, me di cuenta de que la guerra no había terminado para todos, por lo menos para los vencidos. Otra guerra no menos dura que la que acababa de terminar estaban viviendo los derrotados: miles de hombres abandonaron sus hogares y familias para exiliarse en el extranjero buscando salvar su vida, dejando en la miseria a mujeres y niños. Las cárceles estaban abarrotadas, con más de medio millón de hombres esperando ser juzgados o fusilados, más mujeres y niños abandonados en la miseria y los sufrimientos, familias haciendo cola en las prisiones esperando conocer la suerte de sus allegados, mientras el hambre y la pobreza se apoderaban de ellos. Media España mendigaba por las calles buscando algo que llevarse a la boca. En los comedores de auxilio social se

formaban colas interminables a la espera de un plato de lentejas.

Centenares de hombres vagaban por los campos alejándose de sus ciudades para evitar ser denunciados por cualquier enemigo personal y dar con sus huesos en la prisión, de la que no se sabía cuándo se iba a salir por el poco valor que los vencedores daban a que un “rojo” estuviera detenido. Los fugitivos pedían trabajo por los campos, aunque solo fuera por un plato de comida. A los que no lo eran, les resultaba imposible encontrar un empleo con arreglo a su profesión, se les exigía un certificado de adhesión al régimen y carné de falangista, ni una cosa ni otra les daba nadie por miedo a comprometerse. Los vencidos no pudieron ocupar ningún cargo en la Administración durante muchos años.

La Iglesia colaboraba con los vencedores y volvía la espalda a los derrotados, en muchos púlpitos se hablaba de “los rojos” con alevosía.

Había cartillas de racionamiento con las que se podía adquirir algunos alimentos siempre en cantidades insuficientes, mientras que militares, funcionarios, falangistas y enchufados tenían derecho a suministros en abundancia en economatos oficiales, mientras el pueblo sufría enormes privaciones.

Grandes terratenientes protegidos por los hombres fuertes del régimen franquista estraperlaban con los productos de primera necesidad, cuyos precios en el mercado estaban fuera del alcance de las clases más desfavorecidas.

Media España republicana estaba en libertad provisional y en cuanto alguno levantaba la voz en su lugar de trabajo, el jefe daba cuenta de él y regresaba a la prisión si no se doblegaba. Cuando el Caudillo se desplazaba por provincias, a muchos hombres los ponían a buen recaudo durante varios días suspendiendo su libertad provisional.

Fueron tiempos en que no existía el DNI ni documento alguno de identidad oficial para cualquier ciudadano, y los llamados “rojos”, por haberles tocado vivir la guerra en zona republicana, estábamos expuestos en todo momento al control caprichoso de cualquier falangista con el consiguiente peligro de pasar por comisaría. Entrar resultaba fácil, salir

era diferente si no tenías algún amigo adicto al régimen que respondiera de tu honorabilidad.

Todo estaba controlado y bien calculado por los vencedores. En España en esos años de la posguerra había varias clases de españoles: los ricos de nacimiento y, por consiguiente, aliados de los vencedores, los militares que habían ganado la guerra, los funcionarios puestos por los vencedores, los combatientes en general y los enchufados, que había muchos. Todos ellos gozaban de los beneficios de la victoria, para ellos fueron los cargos y empleos de alguna relevancia. Luego estaban los que perdimos la guerra, no importaba si se era obrero, intelectual, funcionario, militar o empleado cualificado, estos no tenían derecho como españoles de primera y esta situación se prolongó durante mucho tiempo.

Resumiendo: había dos Españas, la de los vencedores, que tenían todos los derechos por haber ganado la guerra, y la de los vencidos, que no tenían ninguno.

Para los primeros la guerra había terminado, para los otros hubo todavía una guerra muy larga que duró bastantes años después de que se rindieron las armas.

MEDITACIONES

Cuando desapareció el submarino C-5 en las mismas aguas donde pocos meses antes habíamos conocido sus entrañas, comencé a reflexionar sobre mi comandante y los comandantes de los demás submarinos que expusieron sus vidas en dos frentes al mismo tiempo: con la República, por negarse a colaborar con ella en la lucha, y con los nacionales, por una colaboración anónima que tendrían que demostrar una vez terminada la guerra si deseaban disfrutar de los beneficios de la victoria.

Pienso que la valentía de estos comandantes quedó bien patente y demostrada al finalizar la contienda solo por el hecho de no haber atacado a ningún buque nacionalista de guerra ni mercante.

Este heroísmo fue puesto en duda por los nacionales y solo reconocido individualmente después de haber aportado pruebas de los méritos necesarios en acciones de guerra. Este fue el caso de mi comandante, D. José de Lara: si su viuda no se hubiese movilizado para demostrar que su marido había sido leal a la causa nacionalista, habría quedado –posiblemente– en el olvido y anonimato injustamente. Lo mismo puedo decir de D. Óscar Scharfhausen, que mandaba el B-6 cuando fue hundido en acción de guerra con el Velasco, él salvó su vida y tuvo que pasar una dura prueba para demostrar su adhesión a la causa, pese a que su hermano Guillermo, T.N., segundo comandante del B-5, había sido asesinado por la horda en el vapor España n.º 3 al inicio de la revolución.

Esos comandantes, queriendo ser leales al general Franco con su pasividad en la lucha, tuvieron que jugarse la vida ante los enérgicos patriotas de los comités de a bordo en los submarinos. Tan solo por esa pasividad, merecieron todos los honores a los que solo fueron acreedores aquellos que tuvieron la suerte de poderlo demostrar, cosa no siempre fácil en una guerra como la nuestra.

¿Qué hubiese sucedido si esos comandantes hubieran decidido apoyar a la República en la lucha? ¡Lo más probable hubiese sido que el general Franco perdiera la guerra!

De igual modo que el C-5, concretamente nuestro comandante D. José de Lara tuvo en sus manos haber torpedeado al crucero Almirante Cervera y al acorazado España, también otros comandantes debieron tener ocasión de atacar buques nacionalistas y no lo hicieron.

¿Qué hubiera ocurrido si D. Jesús de Lasheras –un experto submarinista–, comandante del C-4, hubiese tratado de defender a la República en vez de pasearse por los mares tranquilamente? Lo mismo se puede decir de D. Mariano Romero, comandante del C-6, al que había reclamado su dotación después de haber sido detenido. ¿Qué podríamos decir de D. Eugenio Calderón Martínez, que mandaba el C-2 con enorme pasividad desde los inicios de la contienda hasta la caída de Bilbao, cuya conducta fue criticada públicamente por el Gobierno de Vizcaya? ¿Cómo olvidar a D. José Luis Ferrando Talayero, al mando del C-2 durante el año 1937, formando equipo con el C-4 cuando el bloqueo de Santander y Asturias, que no movieron un dedo para evitarlo y posteriormente intentaron secuestrar al C-2 en Brest –pese a que no lo consiguieron–?

En el mismo caso pongo a otros comandantes que perdieron la vida en los submarinos hundidos.

Situémonos retrospectivamente en los meses de agosto y septiembre de 1936, cuando las hostilidades se encontraban en sus preliminares, los frentes todavía no estaban bien definidos y las tres cuartas partes del territorio nacional se encontraban todavía bajo el control de la República. La escuadra, aunque falta de mandos, controlaba el paso del estrecho de Gibraltar. En aquellos momentos, los nacionales solo disponían de buques de vanguardia, del acorazado España, crucero Almirante Cervera y el ya retirado destructor Velasco –muy inferior a aquellos de que disponían los republicanos–.

Imaginemos que esos comandantes de submarinos hubiesen atacado y hundido, como pudieron haberlo hecho, al acorazado España y al crucero Almirante Cervera.

Hubiese sucedido que los puertos republicanos del norte habrían dejado de estar bloqueados por los nacionales y hubiesen podido recibir toda clase de ayuda en armamento, hombres y víveres, que es lo que hizo perder la guerra en esa zona.

Por aquellos inicios de la revolución, la defensa de San Sebastián e Irún no estaba consolidada hasta la frontera con los franceses por fuerzas nacionalistas organizadas, y los vascos republicanos hubiesen podido recuperar todo el territorio, lo único que necesitaban era material, hombres tenían.

A los vascos, con el apoyo de los destructores José Luis Díez y Císcar, en la zona norte, les hubiese bastado para mantener abiertas las vías marítimas a los puertos republicanos del norte. Los nacionales, con el viejo destructor Velasco y los bous armados, no hubiesen podido enfrentarse a ellos.

En tales circunstancias, la escuadra republicana no habría tenido necesidad de abandonar el Mediterráneo –como lo hizo tontamente– para trasladarse al norte, pues los submarinos ya nada tenían que hacer allí, y en equipo con los buques de superficie, habrían controlado perfectamente el Estrecho y todo el Mediterráneo en la zona de guerra, por lo cual las tropas legionarias del general Franco que cruzaron de África no habrían podido desembarcar en la Península, el avance hacia Madrid –que fue un largo recorrido– no se hubiese producido y la guerra habría dado un giro muy diferente en aquellos principios de la contienda.

Luego llegaron los cruceros Canarias y Baleares, pero hundido este último por los torpedos de los destructores, poco hubiese podido hacer el Canarias en solitario ante una escuadra apoyada por los submarinos en el Mediterráneo, por muy mal que esta estuviera mandada.

El general Franco, privado de legionarios procedentes de África, no habría podido llevar la guerra relámpago que hizo atravesando media España hasta las puertas de Madrid, liberando a su paso Toledo y su Alcázar.

No me cabe duda de que la pasividad de los comandantes de los submarinos fue en los primeros meses de la

revolución la clave de la victoria nacionalista, por lo cual estimo que hicieron los suficientes méritos de guerra como para que se los considerara sin más formalidades.

**TRAYECTORIA DEL CAPITÁN DE CORBETA
D. REMIGIO VERDIA
EN LOS SUBMARINOS REPUBLICANOS
DURANTE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA**

De todos los comandantes de submarinos republicanos, el que más protagonismo alcanzó fue D. Remigio Verdía.

A él se le atribuye la hazaña considerada más meritoria: atacar al acorazado España con el lanzamiento de un torpedo, pese a que no tengo conocimiento de que ningún tripulante de submarino haya confirmado tal ataque.

Por las nóminas de haberes encontradas durante mis investigaciones en los Archivos Históricos de la Zona Marítima del Mediterráneo, he podido formar el rompecabezas que me lleva a la conclusión de la trayectoria de los embarques del comandante Verdía en los submarinos republicanos durante los meses de agosto a diciembre de 1936.

El origen de la confusión a la que me voy a referir se lo atribuyo a una deficiente organización de la habilitación de la Marina republicana, sea en la Base de Submarinos, sea en el Ministerio de Marina:

Base de Submarinos de Cartagena, julio de 1936: Al inicio de las hostilidades, el C.C. Remigio Verdía era profesor de la Escuela de Torpedos y Buzos. La falta de mandos para los submarinos hizo que a Verdía le nombraran comandante del C-2, cuando la mayoría de jefes y oficiales se inclinaron del lado de los sublevados, esto ocurría a finales del mes de julio. La revista del día primero de agosto la pasó al mando de dicho buque.

Al principio de la revolución social, el C-5 se encontraba en obras en el dique flotante por averías que su tripulación le había producido maniobrando en su fosa. Hubo comentarios de que las averías habían sido provocadas para no hacerse a la mar. Yo no me encontraba a bordo en esa ocasión para poder opinar. Posteriormente tuvimos serios problemas para

encontrar un comandante acorde a las exigencias de su comité político.

El día 11 de agosto, ante la insistencia del ministro de Marina para que el C-5 se hiciera a la mar, el jefe de la B.N.P. de Cartagena nombró comandante a Remigio Verdia, dado que el C-2 que él mandaba se encontraba en obras, pero el comité político, al igual que a los anteriores comandantes propuestos, rechazó a Verdia.

El día 18 de agosto, se produce el parte de campaña del que doy cuenta en mis memorias. Cuando por esas fechas, el C-5 seguía sin alistar.

El día 20 de agosto, la presión ejercida por el jefe de la B.N.P. de Cartagena para que nos hiciéramos a la mar dio lugar a un acuerdo alcanzado entre dicho jefe y los más representativos del comité político del C-5, que fue el siguiente:

1: El comandante Verdia desembarcaría, y tomaría el mando de la gobernabilidad del buque el auxiliar naval Jacinto Núñez.

2: El segundo maquinista Eusebio Fernández, procedente del B-5, asumiría el mando del buque, por ser el más graduado a bordo.

3: El capitán mercante, Avelino Bernadal, ocuparía el cargo de oficial de derrota.

4: El auxiliar segundo radio, José Porto Vigo, asumiría la responsabilidad política con el cargo de presidente del comité.

5: El segundo maquinista, Manuel Gutiérrez, desembarcaría para tomar el mando de la Comandancia General del Arsenal.

6: El auxiliar primer electricista, Miguel Ruiz, también desembarcaría para tomar posesión de la segunda comandancia.

Bajo esas condiciones, empezó el alistamiento del C-5, lo que demostraba la influencia política que ejercían los comités en aquellos inicios de la revolución.

Estos acuerdos dieron lugar a que Verdia volviera a tomar el mando del C-2, que se encontraba preparado para zarpar.

El día 22 de agosto, se hicieron los dos submarinos a la mar rumbo a Málaga, el C-2 al mando de Verdia y el C-5 al mando del auxiliar naval Jacinto Núñez.

Ese mismo día 22 de agosto, había sido nombrado jefe de la Flotilla el T.N. Vicente Ramírez y nos había citado en el puerto de Málaga, pues esa ciudad estaba destinada a ser la avanzadilla de operaciones para los submarinos.

En Málaga, como ya cito en mis relatos, el día 23, tomó el mando del C-5 el C.C. D. José de Lara Dorda.

Ateniéndome a las nóminas de la flotilla de submarinos tipo C, año 1936, a partir del mes de agosto hasta diciembre, voy a relatar la trayectoria de los embarques y desembarcos del C.C. Verdia, pese a la confusión que se produce con los cambios de buques y el cobro de sus haberes: Remigio Verdia pasó la primera revista de comandante del C-2 el día 1 de agosto de 1936, que es el buque por el que estuvo percibiendo sus haberes hasta el mes de octubre inclusive sin especificar en cuál tenía su mando. En la nómina del mes de agosto –cobrada por el C-2–, se le reclamaban los once días de mando y residencia en el C-5 (del 11 al 21 de agosto).

La revista del mes de septiembre la pasó también por el C-2 el día primero, y el día 9 de ese mes tomaba el mando en Cartagena del C-6, y los haberes los percibía por el C-2, por donde había pasado la revista el día primero, pero en la nómina del C-2 debió decir “con mando en el C-6”, supuesto que, desde el 15 de septiembre, el C-2 lo mandaba el T.N. Eugenio Calderón.

El día primero de octubre, Verdia debió de haber pasado la revista como comandante del C-6, pese a seguir percibiendo sus haberes por el C-2, por consiguiente, su nombre no aparecía para nada en el C-6 ni en el C-5. Era evidente que tenía que ser así, porque oficialmente seguía figurando como comandante del C-5 desde el 11 de agosto.

Este laberinto llega a su fin cuando, a finales del mes de septiembre, el jefe de la Flotilla Vicente Ramírez, ante la activa presencia de los submarinos en el Cantábrico, decide nombrar a Verdia jefe de Operaciones en esa zona del norte, en la que veníamos operando con base en Portugaleta C-2 y C-5, en compañía del C-6, al que mandaba Verdia, y la habilitación se apercibe de la incongruencia que venía existiendo entre estos tres submarinos: el C-5 estaba mandado desde el 23 de agosto por Lara, pero a los efectos

oficiales, figuraba Verdia, luego Lara no podía aparecer en la nómina del C-5.

Tampoco aparecía Verdia, que percibía sus haberes por el C-2, al que mandaba Eugenio Calderón desde el 15 de septiembre, que tampoco podía aparecer como comandante en la nómina del buque que mandaba.

Verdia mandaba el C-6 desde el 9 de septiembre, pero como figuraba en la nómina del C-2 sin decir cuál era su buque, daba la impresión de que el C-6 no estaba mandado por nadie.

Este laberinto se solucionó con el parte que aparece con fecha de 27 de septiembre en el C-5 (pero el hecho es retrospectivo, pues, hasta el primero de noviembre, no empieza a figurar cada comandante en la nómina del buque que mandaba). La comunicación del día 27 de septiembre viene clasificada en las nóminas de noviembre del C-5, dando de baja a Verdia y de alta a Lara, pasando Verdia a su verdadero buque, que era el C-6, y Eugenio Calderón empieza a figurar en el C-2, que estuvo mandando hasta primeros de julio de 1937.

Por las nóminas se puede comprobar que a partir de noviembre cada comandante percibe sus haberes por el buque que manda.

Si esta incongruencia hubiese continuado más tiempo, el C-5 se hubiera hundido con el comandante Lara sin que quedara constancia oficial de que él lo mandaba.

A mediados de octubre, salvo C-2 y C-5, el resto de los submarinos operaban principalmente por el Mediterráneo, con base en Málaga, y Verdia continuó desempeñando las funciones de jefe de Operaciones, pese a que Ramírez seguía siendo jefe de la Flotilla. Cuando Verdia bajó a Málaga, el cargo de jefe de Operaciones en el norte pasó a Lara, que lo mantuvo hasta el 26 de noviembre, según el B.O.

El día primero de diciembre, el alto mando decidió que Ramírez causara baja en la flotilla, nombrando el mismo día a Verdia. Desgraciadamente, el cargo le duró poco tiempo, pues como todos sabemos, el 2 de enero de 1937 un bombardeo en Málaga acabó con su vida, perdió la República un hombre muy activo.

COMENTARIO SOBRE LA TRAYECTORIA DEL COMANDANTE D. JOSÉ DE LARA DORDA

Como ya sabemos, el 18 de julio de 1936, se hizo a la mar casi toda la flotilla de submarinos y dos días más tarde se identificaron la mayoría de los jefes y oficiales como simpatizantes del alzamiento militar, lo que dio lugar a que el día 21 de julio todos los submarinos arrumbaran al puerto de Málaga con la oficialidad desposeída de su mando.

Los que no aceptaron servir a la República fueron arrestados y desembarcados. En ningún submarino hubo derramamiento de sangre.

El principal protagonista fue el C-1, cabeza de flotilla. El T.N. Oficial de Órdenes Vicente Ramírez permaneció a las órdenes de la República y apoyado por su dotación tomó el mando del buque. El jefe de la Flotilla C.F. D. Francisco Guimerá, muy afectado por los acontecimientos contra su autoridad, corría peligro de ser arrestado por los piquetes revolucionarios, y por iniciativa del T.N. Ramírez fue internado en un hospital. El C.C. José de Lara, comandante del submarino, conservó su mando a petición de Ramírez. Pero Lara pretextó un permiso para que un especialista en Madrid le diagnosticara el estado de su brazo izquierdo con ligera inutilidad, aunque su verdadero objetivo consistía en pasarse a los nacionales o encontrar protección en alguna embajada extranjera –cosa que no pudo conseguir– (información recibida de su repostero, Agustín Zubillaga).

Al segundo comandante T.N. D. Jesús de Lasheras, Ramírez le nombró comandante del C-4, y el A.N. Julián Sánchez ocupó de momento el puesto de comandante del C-6 al haber sido detenida toda la oficialidad de este buque. Pocos días después la dotación reclamaba a su comandante D. Mariano Romero Carnero, que volvió a tomar el mando hasta el 1 de septiembre.

El comandante Lara, terminados los veinte días de permiso, regresó a Cartagena para incorporarse al mando del C-1, que se encontraba navegando por la zona del estrecho de Gibraltar al mando del T.N. Ramírez.

El vapor mercante Zorroza se encontraba amarrado al muelle, presto a zarpar rumbo al norte, ocasión que se aprovechó para que Lara fuera transportado a su buque. La travesía para encontrar al C-1 duró siete días. Por este motivo, en la nómina del C-1, se justifican siete días de haberes. Pero lo que no encaja en mi mentalidad es una nota añadida al final con distinto tipo de letra donde se lee: “El 11 de septiembre desembarca”. Según la nómina, Lara estuvo de baja con permiso veinte días. Si se marchó el 21 de julio y se incorpora veinte días después en la mar, corresponde al 11 de agosto, no al 11 de septiembre, lo que me hace suponer que hubo un error involuntario en lo referente al mes.

Al incorporarse Lara a su mando en el C-1, el T.N. Ramírez pasó a segundo de a bordo. Cuando el C-5 llegamos a Málaga el 23 de agosto por la mañana –sin comandante profesional–, nos encontramos en el muelle abarloados los submarinos C-1, C-3 y C-2. A nuestra llegada supimos que el T.N. Ramírez el día anterior había sido nombrado jefe de la Flotilla. Por consiguiente, en el C-1 se producía una incongruencia militar de mando.

Como consecuencia del incidente producido en el C-5 durante la singladura Cartagena-Málaga por la inexperiencia del auxiliar naval Jacinto Núñez, el comité político exigió al jefe de la Flotilla un comandante profesional, y como en el único submarino en el que iban dos oficiales era en el C-1, Ramírez aprovechó para deshacer dicha incongruencia y Lara tomó ese mismo día el mando del C-5, y esa noche del 23 de agosto, nos hicimos a la mar, rumbo al Estrecho. Lara ya no abandonó el C-5, donde encontró el descanso eterno la noche del 31 de diciembre de 1936.



EL MARINERO RAMÓN CAYUELAS ROBLES, AÑO 1997.
FOTO: SR. ARÉVALO, BASE DE SUBMARINOS, CARTAGENA.

LA INCÓGNITA DEL HUNDIMIENTO DEL C-5

No obstante lo mucho que se ha escrito sobre el hundimiento del submarino C-5, tan solo reflatándolo a la superficie se conseguirían sacar deducciones aceptables. Lo más lejos que podríamos llegar en estas pretensiones consistiría en aportar cada cual los argumentos más razonables para que la mente de los lectores pueda sacar sus conclusiones.

Voy a aportar mi granito de arena para que sirva de orientación al lector: formé parte de la dotación del C-5. Rememoraré los hechos más relevantes tanto del buque como de su comandante, D. Jose M.^a. de Lara y Dorda, por su protagonismo y sus acciones de guerra.

Hablaré en primer lugar del comandante Lara: cuando se inició el levantamiento militar bajo la dirección del general Franco, la mayoría de jefes y oficiales de la Marina de guerra estaban más o menos comprometidos con dicho general. Posteriormente ocurrieron los lamentables asesinatos en el vapor España n.º 3, lo que terminó de inclinar la balanza a su favor.

El C.C. D. Jose M.^a. de Lara, al que ya conocía en la Base de Submarinos antes del levantamiento, pertenecía a una familia católica practicante distinguida en Cartagena. Una vez embarcado con él, tuve la oportunidad de conocerle más a fondo por sus cualidades humanas y doy fe de que fue un hombre respetuoso y respetado por sus subordinados, teniendo en cuenta las circunstancias de una guerra civil entre ciudadanos de un mismo país nada fácil de entenderse.

No voy a decir que el comandante Lara deseara solamente el pasarse con el submarino a la zona nacionalista, porque naturalmente no me lo iba a decir a mí, pero era sabido que el noventa y nueve por ciento de los comandantes, con buenas razones, lo hubiesen hecho tanto por ideales como por conveniencia profesional. Se sabía que los que consiguieron

pasarse tuvieron asegurada su carrera militar. Parte de los que no pudieron hacerlo la perdieron, lo que quiere decir que el pasarse con el submarino no resultaba una labor tan fácil, de lo contrario, todos lo hubiesen hecho.

Hablemos del historial del C-5 durante su campaña en la guerra: el día 22 de agosto de 1936, nos hicimos a la mar para incorporarnos al resto de la flotilla en Málaga, donde el comandante Lara tomó el mando del buque y ya no lo abandonó, le serviría de tumba. A partir de esa fecha empieza una serie de acontecimientos que marcarían el destino de este submarino. Aquellos que hayan escrito adjudicándole otra trayectoria tanto al buque como a su comandante cometen una equivocación. El comandante Lara fue un hombre inteligente como para no caer en el lamentable error que pudiera hacerle fracasar si tenía sus proyectos: era reservado y poco hablador.

El día 25 de agosto por la noche emprendimos el paso del estrecho de Gibraltar, donde se produjo el primer incidente del submarino, quedó varado en una playa y a la mañana siguiente, en Tánger, abordamos con la proa al C-1 y le produjimos una seria avería. Estos dos accidentes en menos de veinticuatro horas alertaron a la dotación: las averías en un submarino a veces se detectan al instante, otras, cuando se conocen, suele ser demasiado tarde. Para evitar sorpresas desagradables hay que revisar a tiempo. Hacer la guerra en un submarino requiere un mantenimiento continuo. Al C-5 nos asignaron la zona norte de España para patrullar y hacer la guerra en unas condiciones poco usuales para estos buques, que necesitan controles después de cada misión de salida a la mar, y en esta zona no disponíamos de talleres apropiados a nuestra disposición. Esta falta de atenciones técnicas no solo iba debilitando las garantías de supervivencia del buque, sino también minando la moral de su dotación. Pero había que seguir saliendo a navegar, no se podía decir a un Estado Mayor que no salíamos a combatir

El C-5 fue el submarino más castigado en ese sentido y pagó caro su sacrificio. En mi opinión, el responsable de su hundimiento fue el propio Gobierno de la República al negarnos los medios necesarios para mantener el buque

en buen estado, sobre todo después de ser hundido por las cargas de profundidad del destructor Velasco y tener la suerte de sobrevivir.

Como digo en un principio, por muchas opiniones que se aporten, ninguna puede considerarse válida mientras no se reflote el submarino a la superficie. No obstante, yo mantengo mi criterio personal de que mi comandante no hundió su buque. Un comandante, como era don Jose M.^a de Lara, no puede hundirse con su buque y asesinar a su propia dotación. Podría intentar pasarse al enemigo con su tripulación, pero nunca asesinar a sus hombres.

En las anteriores ediciones de mis memorias me abstuve de cualquier comentario al respecto del hundimiento del C-5 porque mis memorias no han tenido nunca un objetivo político en ningún sentido, sobre todo en la sentencia del Tribunal Militar del general Franco respecto a mi comandante, y si en esta edición abordo este asunto, se debe al interés de muchos de mis lectores en que escriba opinando sobre dicho tema.

Lo que me mantiene firme en mi creencia son las siguientes vivencias:

Nuestra base la teníamos, como queda dicho en mis anteriores ediciones, en Portugalete. La ruta seguida para ir en busca del enemigo era Santurce - Santander - Ribadesella - Gijón - Ribadeo, este último ya en zona nacionalista. En invierno solíamos terminar de cenar a las siete y a continuación en la oscuridad de la noche soltábamos amarras y elevábamos anclas para hacernos a la mar.

A nuestro paso por Ribadesella, se encuentra la desembocadura del río Sella, con una bajada bastante pronunciada, sus impetuosas aguas en épocas pluviales forman un gran delta adentrándose en la mar y produciendo una gran sombra de varios kilómetros. La inferior densidad de las aguas dulces crea un problema de pesos a los submarinos, en particular, si navegan a poca profundidad. Nosotros solíamos hacerlo así por esas latitudes ya en zona de guerra, a cotas entre los veinte y treinta metros. El comandante Lara, que era un experto submarinista, dijo un día a nuestro paso por Ribadesella: "La navegación por este lugar resulta peligrosa

para los submarinos en épocas invernales de crecidas de las aguas, no lo olvidéis”. Su consejo tenía importancia, pues el único oficial profesional de submarinos a bordo era él. Su segundo era un capitán de la Marina mercante, D. Avelino Bemadal, y el que hacía de oficial de derrota, el auxiliar naval, D. Jacinto Núñez, que compartían las guardias con el comandante.

Una noche del mes de octubre, navegando por este lugar durante la guardia de D. Avelino, a nuestro paso por el cauce del río Sella, el submarino se nos fue abajo y la bomba de ajuste del trimado no daba abasto; nuestro comandante tuvo que acudir a la cámara de mando y puso rumbo norte para sacarnos de la influencia del cauce de las aguas del río cuando ya habíamos caído a setenta metros de fondo. Veníamos navegando a una cota de treinta.

Después de aquellos difíciles momentos, yo me he preguntado infinidad de veces si el hundimiento no se debería a una situación parecida en que la bomba de ajuste de trimado se hubiera averiado, nada imposible ya que técnicamente no se confiaba en la seguridad del buque para un caso de emergencia.

El hundimiento en ese lugar no tiene justificación de haber sido provocado por su comandante, supuesto que se le atribuye la intención de pasarse con el submarino a los nacionales a su paso por Ribadeo.

NÓMINAS
DE LOS SUBMARINOS
TIPO C
DURANTE EL AÑO 1936

Colegio Beneficencia	Prestes salariales	Raciones	Salida de la remita	Presupuesto de	Capitulo	Articulo	Concepto	Integral	Descontos	
				ADMINA				Pesetas	Pesetas	
				Octubre 1930				1545.84	117.75	
				Sumas anteriores						
				Capitan de la Marina Mercante.						
				D. Remigio Ve. dia Joly. En 9 de setbre embarca en este buque y toma el mando del mismo Dto 2.- Percebe sus haberes por Di 0.2						
				Bajas						
				Cuotas.				1545.84	115.75	1430.

Submarino C.2

Mes de **Novbre** de 19 **36**

NA ajustada de los señores Jefes y Oficiales y personal subalterno de la Armada afectos a esta Habilitación, que an la revista del mes actual en cuyos haberes se reclaman y abonan, y de las tenciones imputables a los capítulos y artículos que se dirán, del presupuesto vigente.

Hijo de Dionisio Martínez - Cartagena - 3564

Colegio	Nombres	Partes militares	Raciones	Salida de la revista	PRESUPUESTO DE 1936.			INTEGRO	DESCUENTOS	LIQUIDO
					Capítulo	Artículo	Concepto	Pesetas	Pesetas	Pesetas
					Cuerpos Patentados.					
					Comandante Capitan de Corbeta con 9.000 ptas anuales de sueldo; 3.960 id id id de residencia y 4040 id id de Mando.					

10					D. Remigio Verdía Joly	susl	1 1 3	750.-	90.-	660.-
					Es del Colegio.	20%	1 2 11	180.-	18.-	162.-
					Con el 20% del sueldo por	20%	1 2 11	125.-	12.50	112.50
					O.M. 12-3-32 (D.O.40) como	resdc	1 2 5	330.-	12.60	317.40
					47 de Navio por Subma-	mand	1 2 5	356.66	40.39	296.27
					ministq.	50%	1 2 7	375.-	45.-	330.-
					Con el 20% de C. Corbeta	plus	1 2 7	300.-	-	300.-
					por ser Ingeniero electri-					
					cista s/O.M. 10-8-27(D.					
					O. 266)O.M. 10-8-26(D.O.					
					178) y O.M. 11-9-26(D.O.					
					205)					
					Tributa con el 20%					
					En el mando del submarino					
					C.6					

Relatos inéditos de los submarinos republicanos en la Guerra Civil española: C-5 y C-2

				Hijo de Diamante Marinos - Carrizosa - 529					
PRESUPUESTO DE <u>C-6</u>				Capítulo	Artículo	Concepto	INTEGRO	DESPUENTOS	LIQUIDO
Diciembre 1936							Pesetas	Pesetas	Pesetas
Sumas anteriores							2443.76	103.82	2279.77
Capitan de Corveta.									
D. Remigio Verdía Joly.				1	2	5	295.-	27.40	267.60
En la de abril antes de la				1	2	5	188.34	12.11	176.23
revista toma el mando de									
la flotilla de submarinos									
Dto 13)									
Se le reclaman la diferencia									
de gratificación de residencia									
y mando: 6 ⁰ 17									
Tota Cuerpos Patentados.							1960.46	124.31	1756.05

Submarino C-6.

Mes de diciembre de 1936.

NA ajustada de los señores Jefes y Oficiales y personal subalterno de la Armada afectos a esta Habilitación, que en la revista del mes actual en este buque, cuyos haberes se reclaman y abonan, y de las prestaciones imputables a los capítulos y artículos que se dirán, del presupuesto vigente.

Hijo de Dionisio Martínez - Cartagena - 3964

Grupo Militares	Positivo máximos	Raciones	Saldo de la revista	PRESUPUESTO DE 1.936.	Capítulo	Artículo	Concepto	INTEGRO Pesetas	DESCUENTOS Pesetas	LÍQUIDO Pesetas
				<u>CUERPOS PATENTADOS</u>						
				Capitan de Corbeta con suales de sueldo; 3960'00				9000'00 Ptas.		
				id id de residencia y 4040'00 id. id de mando.						
10				D. Remigio Verdía Yeli. sueldo	1	2	3	750.-	90.-	660.-
				Es del Colegio.	1	2	11	150.-	18.-	132.-
				Con el 20% de T. navie per	1	2	11	125.-	12.50	112.50
				Submarinos s/O.M.12-3-932	1	2	5	330.-	12.60	317.40
				(D.O. 40)	1	2	5	336.85	40.39	296.20
				Con el 20% de C. de Corbeta	1	2	7	375.-	45.-	330.-
				por ser Ingeniero electricista	1	2	7	310.-		310.-
				s/O.M. 29-11-27 (D.O.266)						
				O.M.10-8-926 (D.O.178 y O.M.						
				11-9-26 (D.O. 205)						
				Tributa con el 10%.						
				<u>Con el mando de este buque</u>						
				<u>se le reclamaban sus haberes</u>						
				<u>por el C.2 reclamandosele</u>						
				<u>este mes por esta nómina.</u>						

Submarino C. 1

Mes de Agosto de 1936

NA ajustada de los señores Jefes y Oficiales y personal subalterno de la Armada afectos a esta Habilitación, que en la revista del mes actual en cuyos haberes se reclaman y abonan, y de las pensiones imputables a los capítulos y artículos que se dirán, del presupuesto vigente.

Hijo de Dionisio Martínez - Cartagena - 3064

Colegio Maritimo	Paseos maritimos	Raciones	Sueldo de la revista	Capítulo	Artículo	Concepto	INTEGRO	DESCUENTOS	LIQUIDO
							Pesetas	Pesetas	Pesetas
PRESUPUESTO DE 1936.									
Comandante Capitan de Corbeta con 9000 Ptas anuales de sueldo, 3960 id de residencia y 4040 id de mando.									
D. José de Lara y Dorda.									
E del Colegio.									
Con el 20 % del sueldo de Teniente de Navio por Submarinos segun O.M. de 9-3-29 D.O. 70) y 26-1-932 D.O. 24 durante 16 años.									
				Residencial	1 3	750.	90.	660.	
				20 %	1 2 11	125.	15.	110.	
				residencia	1 2 5	330.	12.60	317.40	
				mando	1 2 7	375.	45.	330.	
				50 %	1 2 5	336.66	40.39	296.27	
Se le restifica el descuento del 11 al 12 % a partir de 17 de febrero que embarcó en este buque.									
				sueldo	1 1 3		37.50		
				20 %	1 2 11		6.25		
				residen	1 2 5		7.12		
				mando	1 2 5		18.37		
				50 %	1 2 7		20.50		

Submarino C-1

Mes de Septiembre de 1936

Ajustada de los señores Jefes y Oficiales y personal subalterno de la Armada afectos a esta Habilitación, que la revista del mes actual en cuyos haberes se reclaman y abonan, y de las acciones imputables a los capítulos y artículos que se dirán, del presupuesto vigente.

Hijo de Dionisio Martínez Cartagena 3804

Partes	Raciones	Saldo de la revista	PRESUPUESTO DE			INTEGRO	DESCUENTOS	LIQUIDO
			Capítulo	Artículo	Concepto	Pesetas	Pesetas	Pesetas
			CUERPOS PATENTADOS.					
			Comandante Capitan de Corbeta con 9000 Ptas anuales de sueldo, 3960 Id de residencia y 4000 de mando.					
			D. José de Lara y Dorda.					
			Es del Colegio.					
			Con el 20 % de su sueldo de Teniente de Navio por Submarinos segun O.M. de 9-3-29 D.O. 70 y 26-1-932 D.O. 24 durante 16 años.					
			tributa con el 12 %					
			sueldo	1 1 3	750.	90.	660.	
			20 %	1 2 11	125.	15.	110.	
			Residen	1 2 5	350.	18.60	317.40	
			mando	1 2 5	336.66	40.59	296.07	
			50%	1 2 7	375.	45.	330.	

Submarino C.5

Mes de Septiembre de 19 36

FINA ajustada de los señores Jefes y Oficiales y personal subalterno de la Armada afectos a esta Habilitación, que usan la revista del mes actual en cuyos haberes se reclaman y abonan, y de las atenciones imputables a los capítulos y artículos que se dirán, del presupuesto vigente.

Hijo de Dionisio Martínez - Cartagena - 3064

PRESUPUESTO DE 1.936				Capítulo	Artículo	Concepto	INTEGRO	DESCUENTOS	LIQUIDO
Capítulo	Artículo	Concepto					Pesetas	Pesetas	Pesetas
			Cuerpos Patentados.						
			Comandante Capitan de Corbeta en sueldo; 3.960 id id de residencia y 4.040 id id de mando.						
			D. Mariano Romero y Carnero.						
			En 4 de agosto embarca en este buque para tomar el mando del mismo Dto 3.-						
			En 5 de agosto desembarca para el C.6 Dto 4.-						
			Se reclaman 1 dia de residencia	1	1	5	11.-	42	10.58
			" " 1 " de Mando.	1	2	5	11.22	1.34	9.88
			" " 1 " de 50%	1	2	7	12.50	1.50	11.-
			Tributa con el 12%						
			Suma y signo				34.72	2.26	32.46

Pesetas máximas	Raciones	Sueldos de la revista	PRESUPUESTO DE <u>C-5</u> <u>SEPTIEMBRE - 1936</u>	Capítulo	Artículo	Concepto	ÍNTEGRO — Pesetas	DESCUENTOS — Pesetas	LÍQUIDO — Pesetas
			Sumas anteriores				34.26	3.26	31.46
			Teniente de Navio						

			D. Jesus Larheres Mercadal. En 5 de agosto embarca para tomar el mando Dto 4.- En 11 de agosto desembarca para el C.4 Dto 2.- Se reclaman sus haberes por e. C.4						

Relatos inéditos de los submarinos republicanos en la Guerra Civil española: C-5 y C-2

					Hoja de Dionisio Martínez - Cartagena - 3					
Seguros Militares	Colegio Marítimos	Pasajes marítimos	Raciones	Señal de la revista	PRESUPUESTO DE <i>C-5-</i>			INTEGRO	DESCUENTOS	LIQU
					Capítulo	Artículo	Concepto	Pesetas	Pesetas	Pesetas
								34.72	3.226	3.
					Sumas anteriores					
					<p>D. Remigio Verdía Joli En 11 de agosto embarca tomando el Mandó de este buque procedente de C.2 Dto 2.- Se reclaman sus haberes por el C.2</p>					

Submarino 0-5		PRESUPUESTO DE AGOSTO		INTEGRO		DESCUENTOS		LIQUIDO	
A. B. C.		Pesetas		Pesetas		Pesetas		Pesetas	
Capitanía	Artes	Capitanía	Artes	Capitanía	Artes	Capitanía	Artes	Capitanía	Artes
C-5		Sumas anteriores							
Cuerpo de Auxiliares,-									
Auxiliar 2º Naval con 4,000 ptes anuales desueldo;									
2000 id id de residencia y 300 id id de destino; 300 id id									
de viveres y 540 id id de cargo.-									
D. Jacinto Nuñez Nuñez.		1	1	4	333.	33			
Es del Colegio.									
Con 2 quinquenios por G.M.		quinq	1	2	11	41.66			
50-12-33 (D.O. 304)									
Tiene firmado el pliego de									
cargo.									
Residencia.-		1	2	5	141.66				
destino.-Cargo.		1	2	5	45.-				
Viveres.		1	2	5	30.-				
50%		1	2	7	166.66				
Vestuario.		1	2	11	20.-				
									778.31

Relatos inéditos de los submarinos republicanos en la Guerra Civil española: C-5 y C-2

Hijo de Dionisio Martínez - Cartagena - 525

Capítulo	Artículo	Concepto	INTEGRO - Pesetas	DESCUENTOS - Pesetas	LIQUIDI - Peseta
PRESUPUESTO DE C-5					
12 COSTO - 1936					
		Sumas anteriores . . .	6769.49	242.15	6527
		VIZQUEZ			
	1 1 5	D. Eusebio Fernandez Gonzalez. En 20 embarca tomando el mando del buque Dto 5.- procedente de la Submarino B.-6 Se reclaman 11 dias Residencia.	416.66	41.66	375
	1 2 5	" " 11 " Mando.	121.-	3.85	117
	1 2 5	" " 11 " 50% Residencia	123.44	12.34	111
	1 2 7	" " 11 " Mando.	76.38	7.63	68
	1 2 5	" " 11 " 50% Residencia	336.66	33.66	303
	1 2 5	" " 11 " Mando.	333.66	33.66	300
	1 2 7	" " 11 " 50% Residencia	375.-	37.50	337
		Con 2 quinquenio por O.M. y 6 años 25-12-32 (D.O.309) Cese de haberes dto 3/ Tributa con el 10%	6662	666	5

Relatos inéditos de los submarinos republicanos en la Guerra Civil española: C-5 y C-2

Hijo de Dionisio Martínez - Cartagena - 529

Sueros Médicos	Colegio Médicos	Pasajes marítimos	Raciones	Señal de la revista	PRESUPUESTO DE <u>C-5</u> <u>AGOSTO - 1936</u>	Capítulo	Artículo	Concepto	INTEGRO Pesetas	DESCUENTOS Pesetas	LIQUIDO Pesetas
					Sumas anteriores . . .				4647.23	164.83	3482
					Auxiliar 2º de Radio con 4.000 ptas anuales de sueldo. 1700 id id de residencia y 300 id id de destino]						
					D. José Porto Vigo. Es del Colegio Con el cargo de Jefe de los Servicios Economicos de la Flotilla Dto 9.-	1	1	4	333.33		
					Residencia	1	2	5	141.56		
					cargo	1	2	5	45.-		
					50%	1	2	7	166.56		
					Vestuario.	1	2	22	20.-		70

Submarino C.- 5

4.-

Illo de Dionisio Martínez - Carmona - 529

Colegio	Partidos	Raciones	Detalle de la renta	Capítulo	Artículo	Concepto	INTERO Pesetas	DESCUENTOS Pesetas	LIQUIDO Pesetas
			PRESUPUESTO DE Agosto						
			1.936						
			Sumas anteriores				6985.65	255.50	6730.15
			Segundo Comendante.						
			----- 2º quinquenio						
			Con 5.000 ptas anuales de sueldo; 3.375 id id de residencia y 1.200 id id de destino.-						
			D. Manuel Gutierrez Perez						
			Es del Colegio.						
			Con 2º quinquenios y 6 alds.						
			por O.M. 29-12-32 (D.O.309)						
			Con el 20% del sueldo de						
			4.000 ptas anuales por Sub-						
			marinista s/O.M. 26-7-30(D.						
			O. 169)						
			En 20 toma posesión de la Co-						
			mandancia General del Arsenal						
			Dto 10.-						
			Baja 11 dias de Residencia	1	2	5	723	72	00
			" 11 " de destino.-	1	2	5	36	66	33
			" 11 " de 50%	1	2	7	76	39	33
			Tributa con el 10%						

Relatos inéditos de los submarinos republicanos en la Guerra Civil española: C-5 y C-2

Hijo de Dionisio Martínez - Carrizosa											
Sueros Millios	Colegio Médicos	Patres máximos	Raciones	Salud de la renta	PRESUPUESTO DE	Capítulo	Artículo	Concepto	INTEGRO	DESCUENTOS	
					C-5				Pesetas	Pesetas	
					AGOSTO						
	3				Sumas anteriores						
					Auxiliar 1 ^o de Electricidad y Torpedos con 5.000 pts anuales de sueldo; 2016 id id de residencia y 600 id id de destino.-						
	3				D. Miguel Ruiz Vazquez. Es del Colegio. Con 2 quinquenio por O.M. 8-4-34 (D.O. 97) y 5 alds pór. Con el 20% de Submarinista s/O.M. 31-3-36 (D.O.80 página 464) durante 4 años. En 20 toma posesión de la 2 ^a Comandancia Dto 6.-	1 1 4			416.66	37.50	379.
						1 2 11	quin		62.51	5.62	56.
						1 2 11	20%		83.33	7.49	75.
					Se reclaman 11 dias de Residencia	1 2 5			41.52	1.85	39
					" 11 " de Destino.-	1 2 7			38.50	3.36	35
					" Residencia	1 2 5			231.25	5.06	276
					destino.-	1 2 5			155.-	13.85	141
					50%	1 2 7			208.33	18.75	189
					Tributa con el 9%						

Secretos Minus	Colegio Beneficencia	Pasajes marítimos	Raciones	Sueldo de la revista	PRESUPUESTO DE <u>C-2</u> <u>Julio - 1936</u>	Capítulo	Artículo	Concepto	INTEGRO	DESCUENTOS	Pesetas
									Pesetas	Pesetas	
					Sumas anteriores				2149.16	301.49	184
					Segundo Comandante.						
					Comandante de Navío con 7500 Ptas anuales de sueldo 3375 id de residencia y 1860 id de destino.						
					D. Vicente Ramirez Togores.						
					Es del Colegio.						
					Desempeña el Destino de sueldo	1	1	3	625.	62.50	56
					Oficial de Ordenes de la Flotilla de Submarinos s/ O.M. de 29-5-36.						
					Residencia	1	2	5	281.25	5.62	
					Destino	1	2	5	155.	15.50	
					50 %	1	2	7	312.50	31.25	
					Destino de E.M.	1	2	5	218.75	21.87	
					9 dias de Africa	1	2	7	93.75	5.62	
					16 dias de canarias	2	2	7	100.	6.	
					Tributa con el 10 %						
					Baja 9 dias de Destino	1	2	5	86	1.60	
					Para solventar adición 2ª se manifiesta que en la pagina 30 del Presupuesto de 1931 (2º Semestre) prorrogado durante el año actual existe una partida de 4040 Ptas por gratificación destino de E. de Corbeta Jefe de E.M. de la Flotilla de Submarinos habiendose rebajado dicho destino a la categoría de T. de Navío. A nómina de Junio con el nº 4 se acompaña copia O.M. que nombre sin desatender su destino.						

Presupuesto de		OCTUBRE		INTERES		DESCUENTOS	
Realces	Compa. Reclutas	Realces militares	Reclutas	Compa. Reclutas	Realces militares	Reclutas	Realces militares
PRESUPUESTO DE				2066.66		220.29	
OCTUBRE				Sumas anteriores			
Teniente de Navio con 7.500 ptas anuales de sueldo; 3.375 de residencia y 1860 id id de destino.							
D. Vicente Ramirez Togores.				1	1	3	625.-
Es del Colegio.				1	2	5	625.-
Jefe de la Flotilla de submarinos.				1	2	5	525.-
En el destructor Almirante Valdés donde había la insignia sin cejar en esta buque. Tributa con el 10% para solventar reparo la de Septiembre se manifiesta que este Oficial no cesó en el mando de la Flotilla de Submarinos al pasar al Destructor Almirante Valdés para alborar la insignia de mando, según Dtº 1 que se acompaña la de Septiembre por lo cual se le siguen efectuando los reclamos correspondiente.				1	2	7	312.80
							62.50
							40.-
							52.50
							31.25

Relatos inéditos de los submarinos republicanos en la Guerra Civil española: C-5 y C-2

Seceros Marinos	Colegio Marítimos	Peajes máximos	Raciones	Saldo de la revista	PRESUPUESTO DE	Capítulo	Artículo	Concepto	INTEGRO	DESCUENTOS	L
					<i>C-2</i> NOVIEMBRE				Pesetas	Pesetas	Pe
					Sumas anteriores				2366,66	218,49	214
					Teniente de Navio con 7500 ptas anuales de sueldo-						
					3875 id id de residencia y 1860 id id de destino.-						

					D. Vicente Ramirez Rogores.	1	1	3	625.-	62,50	5
					Es del Colegio resc	1	2	5	625.-	40.-	5
					Ejerce la Jefatura de la mand	1	2	5	525.-	52,50	4
					Flotilla de submarinos 50%	1	2	7	312,50	31,25	2
					y embarcado en el des- plus	1	2	7	500.-		3
					tructor Almirante Valdés						
					donde arbolaba la insignia						
					sin cesar en este buque.						
					Tributa con el 10%						

Relatos inéditos de los submarinos republicanos en la Guerra Civil española: C-5 y C-2

				Hijo de Dionisio Martínez - Cartagena - 3064					
AÑO - 1936				Capítulo	Artículo	Concepto	INTEGRO	DESCUENTOS	LIQUIDO
PRESUPUESTO DE - C - 2 - 2							Pesetas	Pesetas	Pesetas
NÚMERO MES DE DICIEMBRE									
			Sumas anteriores				116.70	9.23	126.03
			Teniente de avio con 7500 Ptas anuales de sueldo.						
10			D. Vicente Ramirez Togores.						
			Por disposición del Jefe de Comité de la FLOTA cesa de Jefe de la Flotilla de Submarinos con fecha 1º de Diciembre antes de la revista (Dtº 7)						
			Se le dan de bajos los haberes de diciembre.						
			sueldo	1	1	3	629	62.80	162
			reside	1	2	5	629	40	123
			mando	1	2	5	91	12.80	492
			50 %	1	2	7	312	21.23	281
			plus	1	2	7	310	-	310
10			BAJAS						

			Cuotas Colegio de Huérfanos.	1	1	3	10	-	10

Secretaría Marina		Colegio Balears	Palios maritimos	Rectores	Salario de la remita	PRESUPUESTO DE <i>C-2</i>		Capitulo	Articulo	Concepto	INGRESOS	DESGASTOS	100	
						SEPTIEMBRE					Pesetas	Pesetas	00	
						Sumas anteriores					2066.66	220.99	184	
						Teniente de Navio con 7500 Ptas anuales de sueldo <i>5970</i> id de residencia y 1866 id de destino.								
						D. Vicente Ramirez Togores.								
						Es del Colegio.								
						Jefe de la Flotilla de Submarinos.								
						En lo desembarca para el Almirante Valdés donde arboló la insignia Dt-1)								
						sueldo	1	1	3	625.	62.50	562		
						residen	1	2	5	625.	40.	58		
						mando	1	2	5	525.	52.50	47		
						50 %	1	2	7	312.50	31.25	28		
						D. Eugenio Calderón M. artinez.								
						En 15 embarca to mando el mando Dt-9)								
						Con un quinquenio por O.M. de 12-3-36 D.O. 4e)								
						sueldo	1	2	1	711.66	5.	30		
						residen	1	2	5	330.	12.60	317		
						Cese de habres Dt-20 (residen	1	2	5	336.66	40.39	290		
						Se le reclama 16 dias even-mando	1	2	7	312.50	37.50	275		
						tuales de agosto.	50 %	1	2	7	176.	2.07	172	
						mando	1	2	5	189.20	21.60	157		
						50 %	1	2	7	166.63	20.	146		

Relatos inéditos de los submarinos republicanos en la Guerra Civil española: C-5 y C-2

Hijo de Dionisio Martínez - Cartagena - 3064									
Código del ítem	Presupuesto	Raciones	Señal de la revista				INTEGRO	DESCUENTOS	LÍQUIDO
				Capítulo	Artículo	Concepto	Pesetas	Pesetas	Pesetas
				= 1.936 = = C-2 =					
				PRESUPUESTO DE					
				NOMINA MES DE OCTUBRE					
				Sumas anteriores			4154.16	407.24	3746.9:
20				D. Eugenio Calderón Martín	suel	1 1 3	625.-	68.75	556.25
10				Es del Colegio.	df	1 1 3		3.25	3.25
				Con un quinquenio por O.M.	quin	1 2 11	41.66	4.50	37.16
				12-3-36 (D.O.40)	df			4.2	4.2
				Tributa con el 11%	resd	1 2 5	330.-	11.55	318.45
				Se le rectifican sus haberes reclamados en setbre	stb			2.1	1.05
				por lo que respecta al impuesto de utilidades.	mand	1 2 5	336.66	37.03	299.63
					dif	1 2 5		3.76	3.38
					id	1 2 5		4.2	1.71
					50%	1 2 7	312.50	34.38	278.12
					df	1 2 5		2.12	2.12
					id	1 2 5		1.23	1.83

				Hijo de Dionisio Martínez - Cartagena - 3964				
Código	Puntos máximos	Recepciones	Sentido de la remita	PRESUPUESTO DE - C-2 -		INTEGRO	DESCUENTOS	LIQUIDO
				Artículo	Concepto	Pesetas	Pesetas	Pesetas
AÑO - 1.936 -				PRESUPUESTO DE - C-2 -				
NOMINA MES DE DICIEMBRE								
Sumas anteriores:						2397.50	188.75	2208.75
D. Eugenio Calderon Martinez.								
Es del Colegio.								
Con un quinquenios por O.M. de								
12-3-936 D.O. 40)								
Tributa con el 11 %.								
Con el mando de este buque.								
			suekto	1	3	625. -	68.75	556.25
			quinq ^a	1	2	41.66	4.58	37.08
			residen	1	2	330. -	11.55	318.45
			mando	1	2	336.66	37.03	299.63
			50 %	1	2	312.50	34.33	278.17
			plus	1	2	310. -		310. -

ÍNDICE

Tripulación del submarino C-5 que consta en los archivos del Ministerio de Marina el día que se hundió.....	7
Tripulación del submarino C-2. Años 1936/1937.....	9
Prólogo	11
Introducción	15
Preámbulo	23
La revolución: Base de Submarinos	31
El patriotismo de los voluntarios.....	43
El submarino C-5 sale a la mar sin comandante profesional.....	47
Toma el mando del submarino C-5 el capitán de corbeta D. José María de Lara y Dorda	57
Primer incidente del submarino C-5.....	61
El submarino C-5 colisiona con el C-1 y sale para el norte	63
Ataque al acorazado España por un submarino sin identificar, la noche del 31 de agosto al 1 de septiembre de 1936	65
Mi opinión sobre los submarinos republicanos y los políticos en la campaña del norte.....	69
Primer ataque a la flota enemiga abortado por nuestro comandante.....	75
Combate aeronaval con seis bous armados, un hidroavión y el destructor Velasco, la madrugada del 3 de septiembre de 1936.....	79
La gran odisea del submarino C-5 hundido a 85 m de profundidad	85
Memoria sobre el hundimiento del submarino C-5 a 85 m por los efectos de las cargas de profundidad del destructor Velasco la mañana del día 4 de septiembre de 1936	95
Desmoralización de la dotación del submarino C-5	99
La familia Zubillaga	101
Ataque frustrado al acorazado España y lanzamiento de 4 torpedos por el submarino C-5 al mando del capitán de corbeta D. José María de Lara y Dorda.....	107
Asalto y secuestro del submarino C-5 en nuestra base de Portugalete.....	115

El comité político del C-5 me forma consejo de guerra ...	119
Se presenta mi sustituto en el submarino C-5.....	123
Desaparece el submarino C-5, al que se da por hundido.....	127
Me destinan a una unidad de carros de asalto	131
Regreso a los submarinos y embarco en el C-2.....	133
La desgana en la lucha se apodera de las dotaciones de los submarinos	135
El submarino C-6 alcanzado por una bomba de la aviación enemiga en nuestra base de Portugalete	139
La pequeña Mayte.....	143
Desesperado ataque de la aviación enemiga al puente colgante sobre la ría y el cinturón de hierro defensor de Bilbao	147
Los últimos días de la resistencia de Bilbao	151
Las tropas nacionalistas ocupan Bilbao con gran éxodo de la población civil de los pueblos de la ría	153
Nuestra nueva base de operaciones: Santander.....	159
Toma el mando del submarino C-2 el alférez de navío D. José Luis Ferrando Talayero.....	161
El éxodo de Santander	167
Intenso bombardeo de la aviación enemiga en el puerto de El Musel (Gijón).....	177
El submarino C-2 entra en la bahía de Brest (Francia)	183
Mis dos encuentros en Brest con el teniente coronel Troncoso y el capitán D. Antonio Linares, de la zona nacionalista	187
Asalto al submarino C-2 por agentes nacionalistas	191
Comentario sobre el asalto al submarino C-2 en Brest.....	195
El submarino C-2 autorizado a entrar en la base militar de Brest.....	197
Características del submarino francés Surcouf	203
El submarino C-2 se traslada a Saint-Nazaire para reparar sus averías	205
Mi desertión del submarino C-2.....	209
Dos días en París, los más largos de mi vida	211
Me instalo en casa de mis tíos en Montpellier.....	219
Mi regreso a España después de la guerra	225

Regreso a casa después de tres años y medio de ausencia.....	229
Reflexiones después de la guerra.....	233
Meditaciones.....	237
Trayectoria del capitán de corbeta D. Remigio Verdia en los submarinos republicanos durante la Guerra Civil española	241
Comentario sobre la trayectoria del comandante D. José de Lara Dorda	245
La incógnita del hundimiento del C- 5.....	249
Nóminas de los submarinos tipo C durante el año 1936	253

Memorias de guerra de un superviviente del submarino republicano C-5

La tercera explosión de una carga de profundidad logró alcanzar al submarino que comenzó a descender lentamente con el autor de estos relatos a bordo. Ramón Cayuelas vivió a bordo del submarino republicano C-5 las 44 horas más angustiosas y difíciles de su vida, al ser hundido a 85 metros de profundidad, pudiendo sobrevivir únicamente gracias a la pericia del Comandante y al esfuerzo de toda la dotación.

De los 50.000 libros que hay escritos sobre la Guerra Civil, sólo 20 son propiamente de la Marina y sólo uno, el de Ramón Cayuelas, trata sobre los submarinos. Además todas las historias son escritas por terceras personas, mientras que este libro narra las vivencias de uno de los marineros de estos submarinos contadas en primera persona.

José María Treviño
Jefe de la Base de Submarinos de Cartagena

Este relato tiene un valor importantísimo dentro de lo que se ha publicado sobre la guerra civil española porque es un testimonio de primera mano de uno de los últimos supervivientes de los submarinos republicanos y encima nos permite ver claves para interpretar y explicar porqué la guerra evolucionó como evolucionó.

José Miguel Santacreu
Historiador

Yo creo que esto es un documento ciertamente revelador que aporta para los historiadores y para los investigadores de la historia, la posibilidad de descubrir el origen de muchos hundimientos de barcos republicanos o afectos a la república que no han sido jamás revelados.

Enrique Cerdán Tato
Escritor y Cronista

ECU®
EDITORIAL CLUB UNIVERSITARIO

www.ecu.fm

