

Cuadernos del Rebalaje

Nº 33 / Abril-junio de 2016 | ISSN: 2174-9868 | Edita ABJ

El hallazgo del submarino C3

**hundido en 1936
frente a la costa de Málaga**

Antonio Checa Gómez de la Cruz



Prólogo

Manuel Olmedo Checa

Ilustraciones

José Manuel Velasco

Cuadernos del Rebalaje

es una publicación periódica editada por la asociación cultural
Amigos de la Barca de Jábega

Se autoriza su uso y difusión citando procedencia y autoría

Dirección

Miguel A. Moreta Lara

Consejo editorial

Manuel Benítez Azuaga
M^a Jesús Campos García
Francisco Chica Hermoso
Eva Cote Montes
J. Felipe Foj Candel
Eulogia Gutiérrez Corral
Francisco Morales Lomas
Miguel A. Moreta Lara
Pablo Portillo Stempel

Coordinación, diseño y maquetación

J. Felipe Foj Candel

En www.facebook.com/cuadernosr y en www.amigosjabega.org se pueden
consultar las normas de estilo de publicación



Una de las inmersiones realizadas por el autor y sus colaboradores
Foto A. Checa

El hallazgo del submarino C3

hundido en 1936 frente a la costa de Málaga

Antonio Checa Gómez de la Cruz

Prólogo

Manuel Olmedo Checa

Ilustraciones

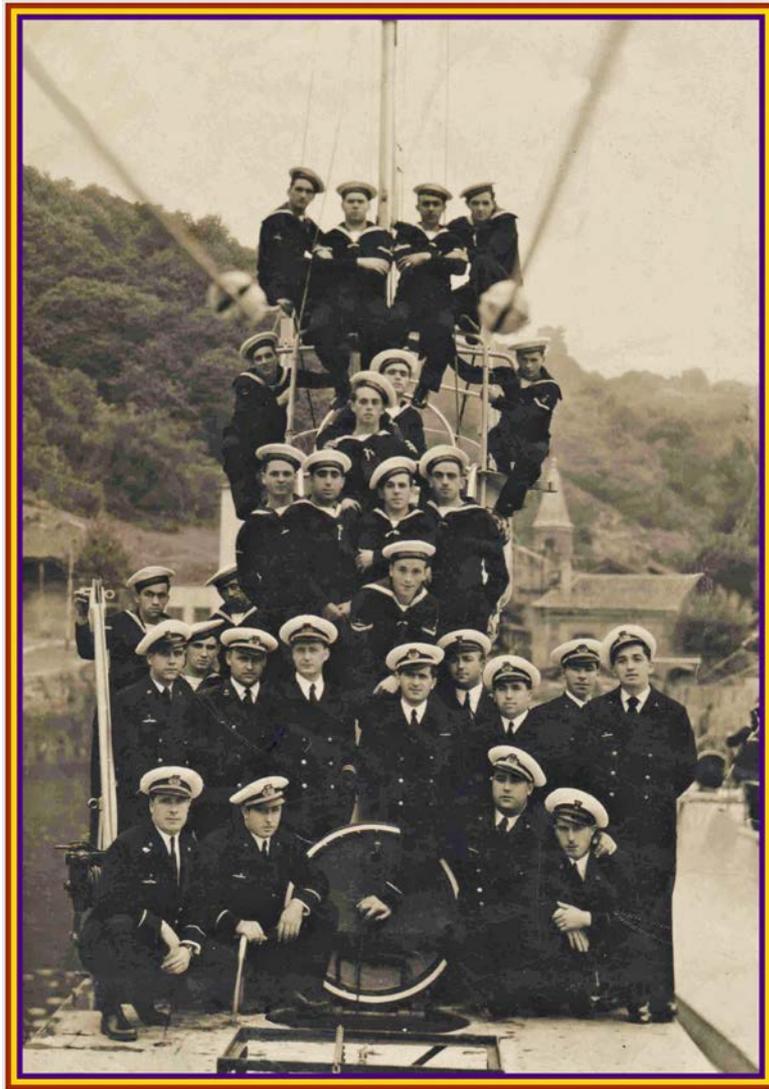
José Manuel Velasco



Cuadernos del Rebalaje nº 33



ÁFRICA I (2008). T. mixta-tabla. 100 x 100 cm



La mayor parte de la tripulación posa sobre cubierta
Foto original archivo A. Checa

Sumario

- Prólogo
- El hallazgo del submarino C3
- Anexos
 - I. Tripulantes desaparecidos
 - II. Algunas fotografías de la tripulación
 - III. Para saber más sobre el C3



DANZA AFRICANA (2008) . T. mixta-tabla. 200 x 200 cm

PRÓLOGO

La verdadera madre de la Ciencia

Manuel Olmedo Checa

Académico numerario de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo, de la Academia Malagueña de Ciencias y correspondiente de la Real Academia de la Historia

Varios son los motivos por los que escribo estas líneas como prólogo al magnífico trabajo realizado por Antonio Checa Gómez de la Cruz sobre el hallazgo del pecio del submarino C3. Es un episodio que resulta apasionante por el fondo del asunto y por las circunstancias que rodearon la recuperación de esta desconocida página de nuestra historia.

En primer lugar por el afecto entrañable que nos profesamos. Y luego porque intento corresponder al honor que me hace al pedirme una introducción a su interesantísimo y esclarecedor relato.

Fui, como él deja dicho, de los primeros en conocer tan insólito asunto. Mi memoria es bastante buena -aunque no es momento ahora para alardear de ello- y buena prueba es que yo recordara perfectamente un pequeño dibujo enviado en 1962 por la novia de un gran amigo a Zaragoza, en donde ambos estudiábamos para seguir la carrera militar. En aquel pequeño dibujo aparecía la escena de un avión norteamericano que cayó al mar en Pedregalejo.

Entrando ya en materia resulta obvio que seguí muy de cerca las conjeturas de Antonio para intentar averiguar de dónde podían provenir las gotitas de gasoil, que durante un tiempo fueron las únicas pistas del posterior gran hallazgo.

Y, a partir de aquí, dejemos el resultado para centrarnos en el método.

La verdadera madre de la Ciencia no es la paciencia. La paciencia es virtud, pero virtud obligada y yo diría que estática. Y el caso presente es otra cosa: por ejemplo perspicacia, ese sexto sentido que nos lleva a pensar que puede haber algo al otro lado de la realidad. Y es intuición: pensar que tras una levísima pista puede existir un algo desconocido. Y es también agudeza: es decir, intelecto afinado para intentar encontrar la explicación de un fenómeno.

Estas han sido las principales claves del éxito alcanzado en la investigación que Antonio logró culminar. Pero hay otras dos que son aún más importantes.

Y es que, para mí, la verdadera madre de la Ciencia es la curiosidad: el afán por conocer. Y, hermana de ella, sin la que no puede alcanzarse resultado alguno, es la tenacidad.

Combínense adecuadamente estas cualidades y así quedará perfectamente definido el gran investigador que Antonio Checa Gómez de la Cruz lleva dentro, que no sólo quedó demostrado rescatando el episodio del submarino, sino que es también una importante clave en su gran trayectoria como abogado. Y, por supuesto, en su no menos notoria trayectoria como pescador de altura.

Algunas notas sobre su trabajo merecen ser destacadas: en primer lugar el reconocimiento que hace a quienes de una u otra forma le prestaron su apoyo.

Por experiencia sé muy bien lo mucho que cuesta convencer de que una buena idea, una buena pista, puede conducir a un gran resultado.

Claro que, con quien esto escribe, la cosa fue diferente, porque cuando terminé de conocer la historia completa, me faltó tiempo para pedirle que la publicara en la revista *Péndulo*, que edita el Colegio de Ingenieros Técnicos Industriales y de Grado.



Antonio Checa representa un caso muy parecido al de Newton: este fijó su atención en el hecho de que la manzana cayera del árbol. A Antonio le sorprendió que la pequeña gota ascendiera de las profundidades. Y, a partir de ahí, se puso a estudiar el porqué.

Y no es que yo, llevado por el cariño que profeso a mi primo, pretenda compararlo al genio de la Física. Lo que intento enfatizar es que el método es el mismo en ambos casos: reflexionar sobre la causa de la caída de una manzana o reflexionar sobre la razón por la cual una pequeña gota afloraba en la superficie del mar calmo. Y así comenzó lo que se convirtió en una intensa investigación, que concluyó con el feliz resultado que todos conocemos.

Quizá en el caso que nos ocupa la palabra “feliz” no sea muy adecuada. No podemos olvidar que se trata de una tragedia. Y, en ello, la labor de Antonio ha sido extraordinariamente meritoria: su investigación permitió que los familiares de 34 marineros pudieran conocer que murieron en Málaga víctimas de una guerra que, como todas las guerras, fue una tragedia.

Hay un episodio personal que me hace tener una especial sensibilidad hacia los familiares de aquellos marinos españoles. Hace muchos años, en el Archivo Municipal, me encontré dentro de un voluminoso legajo un telegrama en el que desde el frente se comunicaba la muerte de un soldado en acción de guerra. Como en la unidad militar a la que pertenecía no había datos de su domicilio o de sus familiares, el citado telegrama se dirigió a la alcaldía de Málaga.

Pero en el Ayuntamiento nada pudo hacerse para comunicar la noticia a su familia. Aquel soldado fue una de las muchas víctimas de la tragedia que España vivió por entonces. El telegrama emocionó a quien esto escribe, que no pudo hacer otra cosa que rezar por él.

El impresionante relato que Antonio nos hace del singular episodio que protagonizó el submarino C3 merece el mayor reconocimiento desde la óptica de la investigación. Pero además el componente moral que supone haber dado a conocer el triste destino de los marinos del C3 ennoblece la labor realizada.

En el último tercio del siglo XVII fue creada en Londres la *Royal Society*, que adoptó como lema una breve frase latina, derivada de una epístola de Horacio: *nullius in verba*. Con ella se quiso patentizar un principio fundamental del investigador, cuya interpretación hoy podría resumirse en que, en la búsqueda del conocimiento, el investigador debe cerciorarse personalmente de los hechos que pretende analizar.

En ello ha estado la extraordinaria y meritoria labor que Antonio Checa ha desarrollado para recuperar un triste y desconocido episodio de nuestra reciente historia.



Fotografía A.Checa



CAMBIO CLIMÁTICO-8 (2008). T. mixta-tabla. 140 x 140 cm

El hallazgo del submarino C3

hundido en 1936 frente a la costa de Málaga

Esta historia empieza en septiembre de 1997 a bordo de la embarcación María Elvira, una antigua Ducauto Festival de poco más de cuatro metros, con un motor fueraborda. Como en otras muchas jornadas mi amigo Luis Caparrós Padín y quien esto escribe nos disponíamos a pescar a fondo, también llamado a chambel. Elegido el destino, se buscaba por la sonda de la embarcación el perfil más adecuado para poder bajar el sedal con tres o cuatro anzuelos y pescar voraces, congrios y alguna que otra especie de fondo.

Ese día, como por otra parte es habitual en septiembre en Málaga, el agua era un espejo, plana, calma y transparente. Es claro que pescando a setenta metros nunca verás el fondo, pero al descender la *caraná*, puedes ver tu aparejo bajar más de diez metros hasta desaparecer bajo esa columna de agua.

La zona elegida era una de las habituales por muchos barcos que salen desde el puerto de El Candado o desde la playa de El Palo, que es la zona más al Este de la capital de Málaga. Estas zonas de pesca tienen, para nosotros, nombres concretos y esos nombres vienen puestos por los antiguos que tú imitas y denominas sin más estudio ni detenimiento, y dices que vas a *la Zorrera*, *la Jurelera*, *el Bolón*, *el Canto* y por supuesto al *roqueo de la Cala*. El sitio elegido ese día, cercano a *la Zorrera*, estaba un poco más cerca de la costa, con menos calado y con especies más atractivas de peces. Habíamos pescado ahí más veces: es una zona de complicado

anclaje, ya que no era raro no poder sacar el ancla al finalizar el día de pesca. Para ello usamos anclas hechas de gavillas de obra soldadas y dobladas; estas gavillas son el hierro rugado que vemos en cualquier obra con las que se hace el armazón del forjado, es decir, tiene poco valor económico, pero a nadie le apetece perderlas; luego cuando se enganchan, giras círculos con el motor de la embarcación para soltarlas de aquello que lo tenga retenido en el fondo.

Esa jornada de septiembre, ya a media tarde y en esa agua calma, vi cómo subía del fondo lo que parecía una pequeña burbuja y se acercaba oscilando al ascender. Dio tiempo a especular qué podía ser: en principio tenía el aspecto de una pequeña burbuja de aire y discutía con Luis Caparrós si era o no aire y, de serlo, qué lo había bajado hasta el fondo. Antes de llegar a una conclusión, esa burbujita llegó a la superficie y se expandió sobre la lámina de agua

desplegando un fuerte olor a gasoil: ¿cómo era posible que tan pequeña burbuja de pocos milímetros alcanzara ese enorme tamaño, superior a medio metro? Vimos otra y otra... Es decir, ahí abajo algo estaba soltando gasoil de forma ininterrumpida.

ya que la gota que sale con una levísima corriente derivará cientos de metros antes de llegar a la superficie. Y tú te fijas ya que estás anclado, quieto en una posición, pero a media milla no anclas, no te paras y la observación es imposible.

Foto A. Checa



Aquello generó en mí una enorme curiosidad. No teníamos noticias de ninguna embarcación hundida en la zona. Aun así, las especulaciones en la barca se lanzaban rápido a explicaciones razonables: un motor hundido, una lata tirada o, en fin, cualquier clase de simple basura. Volver al sitio era fácil, no así volver a ver las gotas. A setenta metros de profundidad es imprescindible que no exista corriente de clase alguna, lo cual en el Mediterráneo y tan cerca de la costa (sólo 3.8 millas) es muy raro,

Sea lo que fuere, ahí estaba y eso era muy atractivo para un curioso y observador, por lo que la mente no dejaba de estar ocupada en seguir alguna pista que resolviera ese enigma. Lo primero, claro, era medirlo, solo así se despejaban las dudas que Luis me espetaba. En estos barcos no se lleva más tecnología que una sonda, aparato que nos sirve para saber la profundidad e incluso la consistencia del suelo, dando un reflejo más consistente y colorido mientras que el suelo del fondo es

más duro, y más plano y negro si es solo arena o fango, como suele ser toda la bahía. Pero ahí reside el primer problema: en el mar no hay punto de referencia para esa medición. De este modo, y no dejando de pensar en qué podría ser eso, pasadas unas semanas ideé un carrete de nylon, acabado en una pesa de 500 gramos y que tenía una pelota roja que lo mantenía a flote. Iba bajando ese nylon hasta que la pesa tocaba fondo y el carrete se detenía y no dejaba salir más. La pelota roja marcaba una posición exacta. Con siete de estas "herramientas" y con la ayuda de la sonda, conforme indicaba que el fondo subía ocho metros de golpe, lanzaba ese carrete; en este caso fue mi cuñado Ricardo García el lanzador de los artilugios, mientras yo controlaba barco, sonda y fondo, y ahora haciendo un círculo a unos diez metros esperamos ver cuándo la sonda volvía a marcar esa subida. Evidentemente no sabíamos la orientación en la que está posado en el fondo el pecio o lo que fuera. De esta manera volvía a subir otros ocho metros, y en algún caso hasta diez metros de la superficie e íbamos soltando estas pelotas rojas. Una vez todas estaban en el agua, al separarnos ligeramente y observar las siete señales rojas dejadas, la distancia era enorme, setenta metros rectos en el fondo del mar con dirección oblicua a tierra.

Esto, como es comprensible, aumentó aún más mi curiosidad: no había noticia alguna de un pecio hundido ahí. Los que conocían la zona sabían de la existencia de una piedra, como otras cercanas, nada más. Los

pescadores profesionales de arrastre, con los que hablé (una docena), conocían la piedra y sólo uno de ellos, José López Morales, a la piedra le llamaba "el submarino". Evidentemente la pregunta era: ¿es un submarino? Y la respuesta fue que se trataba de una piedra con ese nombre, piedra temida ya que se enganchaban los arrastres, las redes, las puertas y en fin los artes de pesca, que incluso los perdían al engancharse.

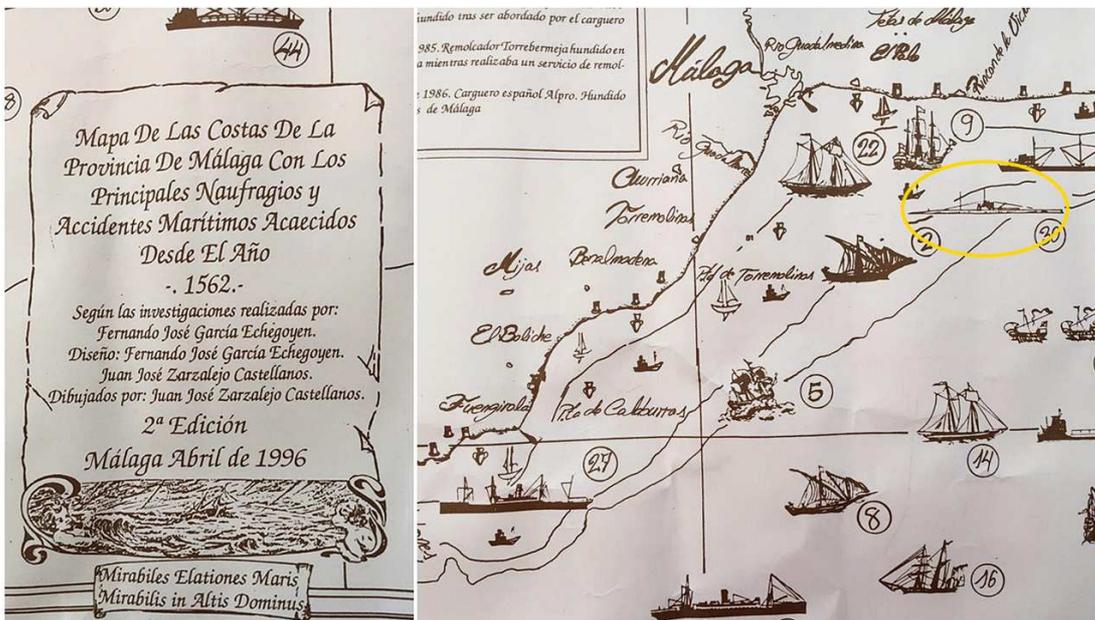


El carpintero de ribera de Pedregalejo Julián Almoquera describe en el documental "Operación Úrsula" (2008) la fuerte explosión y el humo negro que se apreció desde la playa. Fotograma cedido por su director J. A. Hergueta

Siendo un hecho histórico y de Málaga, qué mejor fuente que poder preguntarle al prologuista de estas notas, Manuel Olmedo Checa, del que me enorgullece tenerlo como primo hermano o, como a ambos nos gusta decir, más como "hermano primo". Preguntado Manuel Olmedo, a quien no se le suele escapar nada de Málaga, afirmó que podría tratarse de un avión americano, hundido en 1962 en la misma zona. Explicó que estando en Zaragoza recibió una carta de un amigo que le contó, incluyéndole un dibujo, el accidente de un caza de la Marina de Guerra norteamericana que amerizó en esa misma zona. Vivir en la zona me ayudó sin duda a preguntarle a muchos paleños y

habitantes de Pedregalejo qué sabían de ese avión. Muchos recuerdos hay aún de ese incidente, aunque José Molina, que tantos años estuvo en el restaurante *el Lirio*, lo explicaba con todo detalle y refería que efectivamente un caza norteamericano tuvo un incidente que obligó a saltar en paracaídas a su piloto y cayó al mar a un par de millas de la playa de Pedregalejo.

Volviendo a las gotas que emergían del fondo del mar, el fuerte olor a gasoil y el tamaño detectado por la sonda, eliminaba el avión, al ser un caza (que no utiliza este combustible). A partir de ahí, en el invierno de 1997 se sucedieron investigaciones en el puerto de Málaga para conocer posibles hundimientos de embarcaciones de los que se tuvieran noticias y, por supuesto, estaba Internet, que a



Dos aspectos parciales del "Mapa de las Costas de la Provincia de Málaga con los principales naufragios y accidentes marítimos acaecidos desde el año 1562". A la derecha con el nº 30 la localización del C3. Archivo A. Checa

Los que lo vieron se embarcaron para auxiliar a este piloto y remaron hasta su punto de impacto, llegando en primer lugar una motora de los Astilleros Nereo, que socorrió y salvó a este soldado. Pocos días después una fragata de la flota norteamericana estuvo buscando, sin éxito, los restos del avión y gratificó a los marineros que salvaron e incluso a los que intentaron socorrer al piloto, dándoles 1.000 pesetas a cada uno.

todos auxilia en una investigación. Pronto aparece el nombre del protagonista de esta historia, el submarino C3, en el *Mapa de las Costas de la Provincia de Málaga con los principales naufragios y accidentes marítimos acaecidos desde el año 1562* (Fernando José GARCÍA ECHAGOYEN, Málaga, 1996).

Como se aprecia en una fotografía parcial de dicho mapa, pone exactamente en el lugar de su hallazgo: 30.-Submarino C3 hundido

durante la Guerra Civil. Posteriormente fue reflotado. Al autor tuvo la suerte de conocerlo y hablarle del asunto, dándome los datos en los que basaba el emplazamiento, el nombre y la noticia de que fue reflotado.

El plano, junto con la altura de sonda y la distancia medida (de forma poco técnica pero desde luego efectiva) nos hacían imaginar una nave tremendamente estrecha, alta y casi del tamaño de un campo de fútbol de larga; todo apuntaba ya al submarino C3, pero oficialmente constaba como reflotado. La entonces historia "oficial" era que el submarino C3 parecía haber acabado la guerra tras cambiarse de bando, denominado a partir de ahí como *General Sanjurjo*, después de haber sido reflotado. Este dato fue categóricamente negado por testigos que vivieron con intensidad la Guerra Civil en Málaga. Estos me refirieron que de haber habido un reflotamiento, sin duda se hubiese sabido en esa Málaga, donde cualquier noticia volaba y me contaron con cierta sorna cuándo fue izado del fondo del Puerto la estatua de Larios, cuándo fue sustituida en el monumento (que a la entrada de la calle con el mismo nombre hay) por el trabajador que con pico al hombro aún hoy está al pie de la misma.

Para una segunda visita, ya había contactado con Jorge Bañón Verdú, primero en Madrid y luego en Cartagena. Bañón es un estudioso del arma submarina que había avanzado ya en aquellos años lo novelesco del cambio de bando del submarino, negando dicha posibilidad. Todo seguía apuntando a que el submarino

estaba a una sonda de 68 metros en una marca de N36°.39.23.2" y W004°.21.220.3", en la bahía de Málaga, lo cual era apasionante.

En ese convencimiento, que era aún una mera intuición, indago qué buzos profesionales podrían ayudarme a despejar el hallazgo. Sin duda, Manuel Campillo, experto buceador acreedor de premios nacionales e internacionales de fotografía subacuática (algunas de ellas hoy están en la terminal de llegada del aeropuerto de Málaga). Manu Campillo, como le gusta que le llamen, también vive y trabaja en el Palo, regentando una de las ferreterías de Echevarría. Me ayuda y conduce en entender este mundo, nuevo para mí, y descarta una inmersión en la zona por su complicada ejecución pero, no obstante, estará siempre atento a ayudar y acompañar en cada inmersión de las que se hicieron.



Luis Caparrós, Mariano Crespo, Antonio Checa, Daniel Terés.
Foto A. Checa

Suprimida la idea de la inmersión de buzos, viaje a Barcelona al Salón Anual de la Náutica, desde luego el mejor de España.

La intención era buscar a un buzo profesional o algún medio técnico que me permitiera filmar los restos de lo que yo creía, hasta ese instante en

solitario, que podría ser el C3. A ese viaje fui con Jesús Badía e Ignacio Ramos Catalina, a finales de noviembre de 1997, y encuentro una empresa que expone un ROVs (Remote Operated Vehicles), un vehículo no tripulado, un minisubmarino con potentes motores y una cámara de alta resolución para profundidades marinas con visibilidad escasa o nula, como es la nuestra a esos metros. Iba equipado además con un radar que al posarse en el fondo detectaba elementos metálicos que pudiera haber a su alrededor. Lo sorprendente no es sólo que con ese vehículo podría filmarse el submarino, sino además que su gerente es Daniel Terés, al que conocía desde hacía años; más sorprendente aún es que su empresa estaba y está radicada en Benalmádena... y yo había ido a conocerla a Barcelona. Daniel Terés me explica el precio del arrendamiento para un día de esa especial herramienta submarina, pero ya estaba completamente seducido por el proyecto. Es una buena persona y un experto buceador, además de poseer gran cariño por todo lo malagueño: así, pone a la empresa Marine Visión a idear cómo hacer esa inmersión. Para asumir ese costo, al volver a Málaga me siento con Salvador Salas y Juan Soto Bermúdez, el primero responsable de publicidad y el segundo Gerente del diario *Sur* de Málaga; ambos tardan segundos en enamorarse de la idea de filmar el submarino y pactan con Marine Visión una remuneración por el alquiler del ROVs, a cambio de exigir silencio para que dicho medio tuviera

la exclusiva de esa gran noticia. Ya adelanto que Marine Visión, que se embarcó en este proyecto, nunca facturó ese alquiler, identificándose con su descubridor como uno más de los muchos que tanto han ayudado.

Pedro Argüeyo, a los mandos de la técnica y la imagen de Marine Visión, se embarca en los distintos días que salimos a la mar para descender el ROVs sobre el pecio hundido. La primera, saliendo desde el Candado con el barco de Artolachipi, donde el tiempo y las corrientes impidieron llegar al fondo. Luego, Manu Campillo y Daniel Terés involucraron en el asunto a Mariano Crespo Ruiz, director instructor de buceo profesional y director del *Centro de Buceo Benalmádena*, médico y experto buceador.

Los nervios se solapaban con la incredulidad de quien no podía dar crédito a esta afirmación mía que contaminaba a quien se la explicaba. Hasta en tres ocasiones salimos a la mar con un par de embarcaciones cargadas de equipos de sonido, vídeo y por supuesto el minisubmarino ROVs, toda una joya pilotada por un cable umbilical que nos permitía gobernarlo en las profundidades y recibir sus señales de vídeo para ver desde el monitor en cada momento lo que él inspeccionaba. En las dos primeras, el estado de la mar fue empeorando durante el día y se desvanecieron las posibilidades de descender: el viento fuerte, el oleaje cada vez mayor, las corrientes de más de 5 nudos lo hacían imposible. La frustración de las 15 personas embarcadas era espantosa y la mía especialmente más. No veía cómo

convencer a tanto equipo para que un día más me auxiliaran en acreditar aquello que yo afirmaba, huérfano de toda prueba. Tuvo que llegar mayo de 1998, para poder hacer concurrir a este maravilloso equipo, profesionales de primer orden, y que el mar y sus cambiantes circunstancias coincidieran.

Llevar a los barcos a la posición era sencillo. Ya había ido tantas veces, que me situaba por la alineación en tierra de un par de referencias, apreciación mucho más precisa que el GPS. Anclados sobre la sonda más ventajosa pero nunca encima del pecio, ya que la delicada maquinaria que íbamos a bajar podía quedar atrapada por los cables, malletas, cabos y múltiples salientes que tenía y tiene, y constituyen una trampa para cualquier enganche. Si el alquiler eran 800.000 pesetas al día, su precio era de muchos millones de las antiguas pesetas: eso preocupaba más que nada. Este tercer día los buceadores se tiraron al agua y una vez estabilizado el barco se bajó el ROVs que descendió sin problema hasta posarse en el lodo del fondo a una sonda de setenta metros. Su radar nos

informaba que el pecio estaba a su espalda a unos cuarenta metros.

El piloto del minisubmarino lo giró mientras las cabezas de muchos de nosotros no se despegaban del monitor que a bordo transmitía sus señales de vídeo, aunque al girar la visibilidad no permitía ver más allá de tres o cuatro metros. Activados los motores, el ROVs se desplazaba lentamente hacia el pecio y, una vez que estaba prácticamente al lado, un giro de la cámara lo mostró por primera vez; en el vídeo que estaba haciendo Pedro Argüeyo se inmortalizaban esos trascendentes momentos y todas las cabezas se separan levemente de la pantalla y se escucha una aclamación general que estalla por la presión vivida y la emoción de ver las primera imágenes de la torre del submarino: su estado era idéntico a las fotografías y dentro del hueco de la torre superior habitaba un enorme bogavante que veía el ROVs como un atacante peligroso y se defendía mostrándose agresivo. Descendiendo a su proa, pronto se ven los estragos que la deflagración provocó en su estructura, afectándole a la cubierta externa, aun conservando en perfecto estado las vigas que la soportaban y la cubierta hasta ese punto. El submarino está adrizado, conservándose derecho sin escora alguna, eso sí, con innumerables cabos, y la proa, desgajada del resto, yace tumbada sobre uno de sus lados.

Foto A. Checa



Prometida la exclusiva al diario *Sur*, aún pude atrasar su publicación con la intención de que la Armada certificara aquello que yo creía ya demostrado. No es el único submarino hundido en Málaga, muy cerca está aún por descubrir la posición exacta del B5, hundido en extrañas circunstancias igualmente en la Guerra Civil. En aquellos momentos afirmar su descubrimiento me parecía una osadía. Me respetó Salvador Salas del diario *Sur*, a fin de cotejar la información y poner oficialmente en conocimiento del Estado el descubrimiento, presentando una instancia, el 17 de junio de 1998, dando la latitud y longitud exactas, la descripción, sus medidas y el nombre. Días después vuelvo al Museo Naval e, imbuido de la certeza de que estaba ante el C3, le envío comunicación oficial al contralmirante (entonces director del Instituto de Historia y Cultura Naval) José Ignacio González-Aller Hierro quien, tras análisis del

riesgo y previa investigación de mi persona a través del responsable de la Comandancia de Marina de Málaga, decide entrevistarse conmigo. Presentado el hallazgo, en absoluto se sorprende de que fuera cierto, sus estudios apuntaban a que la historia del cambio de bando del submarino era una simple *noticia de guerra* que se lanzaba para amedrentar al enemigo y animar a las tropas propias. El dominio del Estrecho era trascendente para el paso del grueso de la tropa desde África, tropa forjada en mil batallas que el bando sublevado precisaba al fallar el golpe de Estado y encontrar una fuerte resistencia militar. El director del Instituto de Historia y Cultura Naval precisa este encuentro en su libro *Submarinos Republicanos en la Guerra Civil Española* (Gonzalo Rodríguez Martín-Granizo/). Ignacio González-Aller, Librería Gabriel Molina, Madrid, 2003):

El abogado malagueño Antonio Checa Gómez de la Cruz localizó a finales de 1996 (*sic*) los restos del submarino en el fondo de 68 metros a una 3,9 millas al sur del Candado y 7 millas al SE de la Farola de Málaga. El hecho se produjo cuando se encontraba pescando y observó la periódica subida de burbujas de gasoil a la superficie del agua. Confirmado el hallazgo por buceadores profesionales, en 1998 comunicó personalmente su descubrimiento a José Ignacio González-Aller, entonces director del Instituto de Historia y Cultura Naval, y este lo notificó oficialmente al almirante Antonio Moreno Barberá, jefe del Estado Mayor de la Armada, por escrito de fecha 3 de septiembre del mismo año. Como consecuencia, el buque auxiliar *Mar Rojo* se presentó en la zona en octubre siguiente. Los buceadores del barco y los de la Unidad de Buceo del Estrecho certificaron que el pecio era en efecto el C3. Este se encuentra en la situación indicada, partido en dos a la altura del primer tercio de la eslora, tumbado sobre el costado de babor y cubierto por artes de pesca, lo que dificulta la aproximación a los restos. Antonio Checa, su descubridor, pretende reflotarlo para extraer los restos humanos y exhibir el buque en Málaga (Rodríguez Martín-Granizo, 2003: 132).



Diversos momentos de una de las inmersiones. Fotos A. Checa

Denunciado el hallazgo formalmente y precisando los derechos contenidos en la *Ley 60/1962, de 24 de diciembre sobre el Régimen de Auxilios, Salvamentos, Remolques, Hallazgos y Extracciones Marítimos* y su correspondiente *Reglamento de mayo de 1967*, a González-Aller le preocupaba conocer con exactitud qué pretendía hacer con dicha atribución de propiedad, por lo que era preciso empezar por ahí ratificando no albergar interés económico alguno (dicha norma otorga un tercio del valor actualizado al hallador). Le manifesté mi interés en reflotar y ceder los derechos al Puerto de Málaga. El Contralmirante, casado con una malagueña y apasionado del mar, me ayudó intensamente en los años siguientes y en los sucesivos viajes a Madrid y Cartagena para investigar archivos. El Sr. González-Aller falleció en octubre de 2014.

Un imprescindible paréntesis en la cronología de los hechos: el entonces presidente de la Autoridad Portuaria, don Enrique Linde, se mostró desde el primer momento encantado de asumir la legítima propiedad del submarino

que yo le cedía, así como financiar a través de la fundación del Puerto de Málaga y el llamado 2% cultural el izado del barco a tierra. En estos años, Enrique Linde y la vicepresidenta del Gobierno M^a Teresa Fernández de la Vega son los únicos políticos que han removido obstáculos a favor del proyecto.

Aclarado con el Contralmirante el interés meramente histórico de su descubridor, como él mismo cuenta en el libro antes reseñado, motivó el desplazamiento del buque de reconocimiento oceanógrafo *Mar Rojo* para la acreditación de los hechos que yo le exponía en mi escrito y en la visita. La inmersión del *Mar Rojo*, acreditado que era el C3, no fue muy prolongada, ya que un enganche de un buzo en la erguida antena de gonio que servía para la radio del submarino hizo abortar la inmersión y, dado que la campana de descompresión tampoco funcionaba, en algo menos de dos minutos dieron por concluida la inmersión, con independencia del largo proceso de descompresión en la ascensión que los buzos tuvieron que hacer.

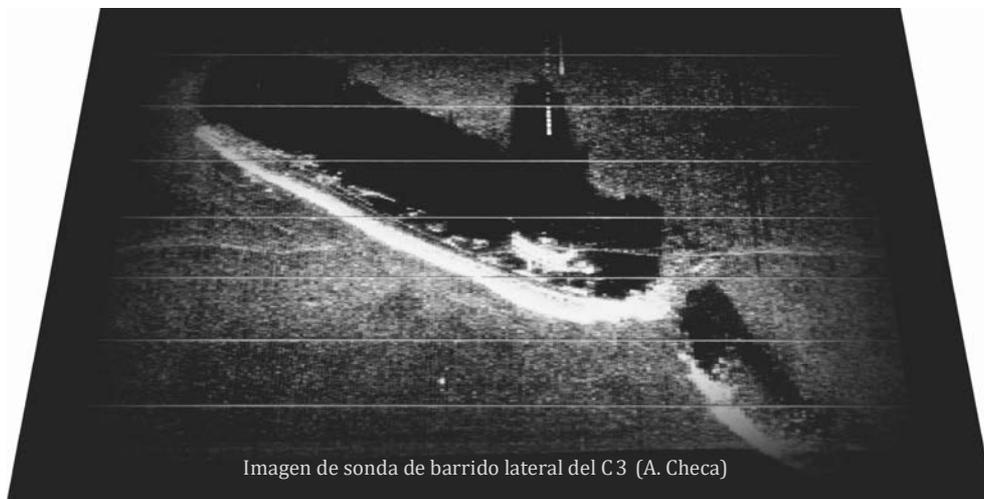


Imagen de sonda de barrido lateral del C3 (A. Checa)

Era octubre de 1998 y se lo comuniqué al diario *Sur*, como era lo prometido. Este medio abrió su portada con el hallazgo y seguía en su interior con un extenso artículo y reportaje fotográfico. Ese mismo mediodía, el informativo de mediodía de Antena 3TV abrió con el hallazgo, lo que provocó que los familiares de los marinos fallecidos, que en diversos puntos de España residían, entraran en contacto conmigo y trabaran una intensa relación, con entrevistas personales y el conocimiento detallado de cada historia de cada uno de ellos, que fui atesorando. Y digo bien atesorando, ya que si es comprensible la carga emocional del momento en el que el ROVs muestra el submarino y acredita mis meras conjeturas, todo eso es de menor entidad comparado con conocer a más de una viuda, a muchos hijos y nietos de aquellos marinos e incluso poder visitar y hablar con el único superviviente vivo en ese momento, Arsenio Lidón. Cada uno de ellos me explicó pormenorizadamente las vivencias que tenían de su marido o su padre. Me impresionaban esos recuerdos y percibía cómo los familiares preguntaban más que yo, porque querían saber de algo que durante 62 años había sido tabú en sus casas. Era tan doloroso que nadie se atrevía a hablar de ello. Pero el hallazgo de los restos del submarino enterraba la leyenda que se alojaba en el fondo de su corazón. Es perfectamente comprensible que un ausente duele mucho más tiempo y con más frustración que un fallecido en guerra. La respuesta por fin se conocía y con ella se despejaba el camino a las

nuevas generaciones para saber de su abuelo o de su padre. En mis visitas y conversaciones con cada uno de ellos nunca noté odio alguno y en las ofrendas y misas anuales puedo asegurar que había *memoria histórica* y recuerdos y honores para estos militares, para estos padres, pero no había una pizca de rencor hacia nadie. Por ello hay cierta ligereza en calificar el anhelo por el rescate de los cuerpos desaparecidos como afrenta o venganza. Ahí sólo hay reconocimiento, amor y paz.

Dos frentes se abren en esos años: las inmersiones con equipos diferentes de buceadores deseosos de reconocer un pecio tan atractivo como es un submarino y las vivencias con los familiares de los fallecidos. En la primera faceta, contactó conmigo un italiano, Roberto Mazzara. Éste tenía un barco de aluminio de quince metros de eslora en Benalmádena, con dos motores Caterpillar de 500 caballos y un ROVs casero, hecho por él mismo. Situado en el submarino, se propuso bajar el ancla, pero lo detuve: pretendía bajar una pesada ancla de arena. Le expliqué que esa ancla, con el cabo de más de seis centímetros de grosor y que no se deforma al tirar de ella, nunca la sacaría de los retorcidos hierros y acero del fondo. Por supuesto, no me hizo el menor caso. Y bajó su minisubmarino casero y obtuvo unas magníficas imágenes, se acercó a cada detalle rayando en la imprudencia o al menos me lo parecía a mí que había vivido el trato y cuidado con el ROVs anterior de Marine Visión. Una vez izado sin muchos contratiempos su artefacto, al llevar ancla, ésta dijo que no, que el

submarino pesa mil toneladas y estaba bien sujeta al fondo. Empezó a rotar tensando el cabo de ancla que hacía vibrar el escoben¹ del barco. “Son dos motores de 500 caballos”, decía mientras tensaba el cabo que no tenía intención alguna de soltarse hasta que, tras muchos minutos de suspense, un crujido dio paso a la liberación del ancla. Le pedí que ahora sí la subiera despacio, esperando encontrar algo enganchado en ella, y así fue: venía en la punta de uno de sus lados un trozo del perfil que cubre la cubierta y la une al casco, junto con una docena de tornillos de acero. Un buen trozo de este enganche lo regalé a la Asociación de Familiares de las Víctimas del C3, con sede en Cartagena. Esta asociación se creó el 18 de noviembre de 2002 con el objeto de mostrar una opinión unida e inequívoca de los familiares de estos marinos sobre el anhelo de extraer sus cuerpos, reflatando el pecio. También son de reseñar las inmersiones con el equipo de *Oceans Project*, con otros franceses y un grupo de buceadores italianos de alta profundidad.

Con respecto a la segunda faceta, esto es, el trato con las familias de los allí fallecidos, ésta ha sido una experiencia fantástica y personalmente muy enriquecedora. Arsenio Lidón, aún vivo cuando el hallazgo se hizo público en 1998, tenía veinte



El C3 navegando frente a Cartagena con el ministro Giral a bordo en 1932. Foto archivo A. Checa

años en el momento del hundimiento; nació el 3 de septiembre de 1916 y llegó a suboficial tras ingresar como voluntario en la Armada. Contaba que se salvó al retrasarse el relevo y proceder a tirar la basura con Isidoro de la Orden. El tercero de los supervivientes fue el oficial de guardia García Viñas, quien vigilaba en la torre en el momento del impacto, junto con el alférez de navío Antonio Arbona. Éste (tras desembarcar meses antes a los oficiales que no eran afectos a la República) alcanzó el mando del submarino C3 y se le vio breves segundos en superficie tras hundirse el submarino.

Las visitas se sucedieron a San Fernando y especialmente a Cartagena, para investigar en sus archivos y conocer la Empresa Nacional Bazán, así como la Base de la Armada. En Cartagena residen más del 90% de los familiares de los marineros del C3 y allí se formó la Asociación de Familiares con el fin de reflatarlo. Las visitas anuales comenzaban cada 12 de diciembre con una ofrenda religiosa a los marineros: era y es cada año un motivo de orgullo recordar a todos y cada uno de esos valientes marineros.

¹ Escoben, hueco en la borda del barco por donde se desliza el cabo del ancla.

Cada uno de ellos contaba en los primeros días sus recuerdos: al morir su padre eran unos niños de pocos años de edad y muchos no guardaban memoria de su imagen real, sólo los podían recordar por las fotografías. Impresionaba imaginar que tu hijo no te recordara, no tuviera una imagen, no retuviera tu tono de voz... En fin, el tiempo había machacado absolutamente todo. Un par de ellos, al ver la noticia, acudieron a un establecimiento del centro de Cartagena, donde compraron el periódico *Sur* y descubrieron que sus respectivos padres murieron juntos: ellos toda la vida de amigos, trabajando en "la Bazán", ambos jubilados casi a la vez y no sabían de ese lazo que les unía. Era tabú, no se hablaba en España, ni entonces ni decenas de años después de que tu padre era un desaparecido del bando republicano. Ahora parece increíble, pero en la postguerra era impensable. Además, todos anhelaban que sus padres algún día volvieran; al fin y al cabo, eran desaparecidos, no muertos. Idea imbuida por sus madres, alguna de las cuales estuvo años yendo al puerto cuando llegaba un gran pesquero con la esperanza de verlo desembarcar, esperanza con la

que la mayoría se fue muriendo. Cinco de ellas aún estaban vivas en 1998 y su testimonio era intensamente vivido por sus nietos y nietas, que preguntaban sin cesar detalles de la vida, tras la Guerra, ya que el tema, nunca, absolutamente nunca, se había podido pronunciar en esa casa. Pero ver a su abuela abriendo la cajita que contenía efectos personales, insignias y fotografías de su marido hacía saltar las emociones de todos los que allí oíamos una historia inédita, mantenida en silencio más de 60 años. Las imágenes del fondo marino de Málaga que llevaba una noticia, cierta por fin, del destino de sus maridos la liberaba de su silencio. Alguna de las viudas afirmaba: "Iban al matadero, sabían ellos que iban al matadero", cuando al C3 en diciembre de 1936 recién llegado del Cantábrico, tras tres meses de intenso trabajo en guerra, le fue ordenado que partiera de nuevo a la mar, sin pausa alguna, el 11 de diciembre de Cartagena, pero nadie se atrevía a rechistar, como expone el almirante José María Treviño Ruiz, en su trabajo "El hundimiento del submarino republicano C3":



El C3 y el C6 en Venecia en otoño de 1934.
Foto archivo A. Checa

Después de este preámbulo sobre la soviétización de la flotilla de submarinos, perfectamente explicable por la falta de mandos españoles cualificados al haber sido asesinados 20 jefes y oficiales submarinistas el 15 de agosto de 1936, puede comprenderse que al CN Kuznetsov se le permitiera exigir que el C3 saliese inmediatamente a la mar, para establecerse en patrulla en el Mediterráneo occidental, algo que cayó como una bomba entre la dotación que esperaban gozar de un bien merecido descanso en casa después de más de tres meses de ausencia. El Jefe de la Base, que no quería problemas con los rusos, ordenó formar a toda la dotación diciendo que el que no quisiese salir a la mar, diese un paso al frente. Como todos sabían lo fácil que era en esos momentos ser pasados por las armas acusado de traición, nadie osó replicar, por lo que una vez pertrechado de víveres, el C3 salió a la mar al día siguiente, 11 de diciembre, con la orden de establecerse en patrulla frente a Málaga para evitar un bombardeo similar al realizado por buques nacionales en el puerto de Almería el 8 de noviembre y que supuso la voladura de sus depósitos de combustible.

La viuda recordaba que el C3 tenía un motor averiado y su navegación era lenta, por lo que su capacidad de inmersión en caso de peligro era muy escasa: pocas horas después lo demostró hundiéndose en la bahía de Málaga. El suboficial mayor de la Armada Diego Quevedo Carmona, con el que he compartido muchas horas de conversación, junto a Jorge Bañón, es un investigador de los naufragios en la Guerra Civil y compartió las imágenes que tenía en exclusiva de uno de los tres supervivientes, Isidoro de la Orden, al que entrevistó y grabó antes de su fallecimiento. De la Orden explicaba que el cocinero le ordenó que tirara la basura y, a regañadientes y ayudado de Arsenio Lidón, tiró el contenido de esos barreños de latón, para lo que tuvo que subir por una estrecha escala de siete metros de altura. Lidón contaba que vio *como una exhalación* acercarse el torpedo e impactar con el C3; no especificó si explotó el torpedo o impactó y abrió

la zona de las baterías reventando el ácido que contenían.

Un par de testigos encontré en Málaga. El primero, José María Onieva Ariza, que de niño vivía en la preciosa casa que hay junto al Parque de San Antonio, me refirió que vio la columna de humo, pero ni vio ni oyó explosión alguna. Sin embargo, Andrés Félez Romero le contó muchas veces a su hijo que desde la Azucarera, donde era director, vio y oyó la explosión del C3. Ambas versiones son compatibles con un levante fuerte y situarse cada posición en un extremo de la bahía de Málaga.

La rotura de olécranon en el codo de Lidón fue lo único que le afectó del fuerte impacto, aun así le permitió mantenerse a flote más de seis horas en las frías aguas malagueñas de diciembre, hasta que un pesquero recoge y salva a los tres. Llevados al buque *Artabro* amarrado en el puerto, allí serían interrogados, como cita el

almirante Treviño en el citado trabajo:

municiones y material de guerra”. Es por ello que cuando Alemania e Italia

Los naufragos son llevados al buque *Artabro*, donde son interrogados por Verdía. Su historia no convence y quieren que firmen una declaración diciendo que el submarino ha explotado por un fallo interno, al fumar en las baterías por ejemplo. No consiguen arrancarles esta confesión falsa por lo que Verdía decide enviarlos por vía marítima a Cartagena para que los interroguen de nuevo. Al llegar a este punto Lidón le dice a su jefe: “Mi comandante yo no me vuelvo a embarcar en mi vida, si quiere que vaya a Cartagena, mándeme por carretera”. Así se hizo, proporcionándole un mono blanco, como vestimenta, un salvoconducto y un billete para Cartagena vía Almería, en el coche de línea. Una vez en la Base de Submarinos, Lidón se salió con la suya pues fue relegado a destinos burocráticos, sin volver a embarcar nunca, hasta la finalización de la contienda.

Este ataque, contraviniendo los pactos internacionales de no injerencia, era inesperado, traicionero, ya que Alemania había suscrito el *Acuerdo de No Intervención en España*, acuerdo internacional rubricado por Italia y Alemania el 8 de agosto de 1936, propiciado por Inglaterra y Francia que suscribieron los 27 estados europeos (todos menos Andorra, Suiza, Liechtenstein, Mónaco y la Ciudad del Vaticano), por el que decidieron “abstenerse rigurosamente de toda injerencia, directa o indirecta, en los asuntos internos de ese país” y prohibían “la exportación, reexportación y el tránsito a España, posesiones españolas o zona española de Marruecos, de toda clase de armas,

deciden enviar barcos a la contienda civil, transgreden este pacto internacional.

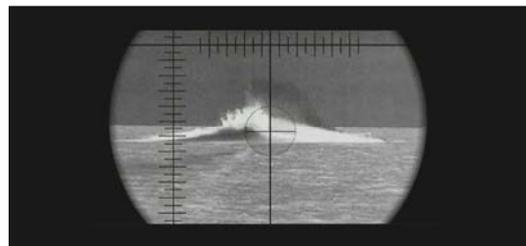
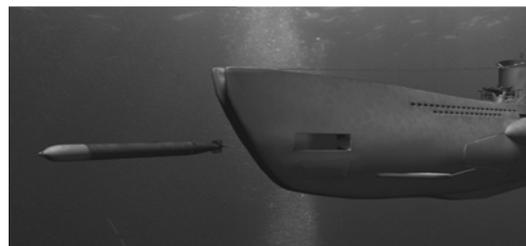
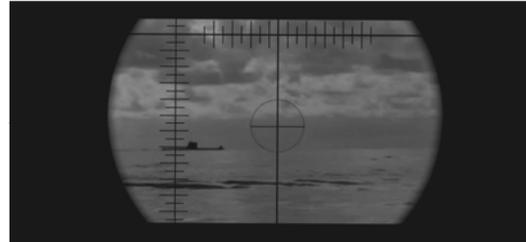
Es cierto que el hundimiento del C3 ha sido un misterio durante más de sesenta años, pero puede asegurarse ahora, gracias a Willard C. Frank Jr., quien indagó en los archivos de la Kriegsmarine alemana y desveló la llamada *Operación Úrsula* y el pacto italiano-alemán. De este modo el 2 de noviembre el Alto Estado Mayor de la Marina alemana conviene una operación junto a Italia, desplegada por el capitán de corbeta Karl Doenitz, comandante de la segunda flotilla de submarinos con base en Wilhelmshaven (el nombre de *Úrsula* proviene de la hija de Karl Doenitz).



El submarino alemán U34.
Foto archivo A. Checa

Consiste esta operación en el envío al Mediterráneo español de dos submarinos en apoyo del ejército sublevado con el objetivo de “atacar los buques españoles de bandera republicana, fundamentalmente las principales unidades de superficie”.

Los enviaron de forma secreta y evitando que sus submarinos fuesen identificados en forma alguna: sin bandera, sin marcas, bajo órdenes estrictas de abandonar inmediatamente la operación y regresar a su base si son identificados, y exigiendo a sus marinos un pacto secreto por el que sería alta traición contar alguna vez estas operaciones. Dos unidades italianas vigilaron el Mediterráneo, torpedeando el submarino italiano *Torricelli* al buque republicano *Miguel de Cervantes* en Cartagena. Los alemanes enviaron al U33 y U34 a patrullar hasta que fueron sustituidos por otros dos italianos; el último día, partiendo de vuelta hacia Alemania, el U34 avista al submarino C3 y lo torpedea. El profesor Frank obtuvo de los archivos un documento interno y secreto correspondiente al mensaje nº F.T. 1603 K que el U34 envía a Berlín el mismo 12 de diciembre donde el capitán de dicho submarino alemán dice: “1419 U-Boot C Klass vor Málaga versenkt” (“a las 14,19 hundido un submarino de la clase C ante



Recreación del ataque al C3 en el documental "Operación Úrsula" (2008). Cedido por J. A. Hergueta

Málaga”). Disfruté de la amistad del profesor Frank, que me cedió para su traducción su trabajo titulado “German Clandestines Submarine Warfare in the Spanish Civil War, 1936” el 1 de diciembre de 1998, enviado desde su universidad (OLD Dominion University de Norfolk, Virginia).

Luis Mollá Ayuso y José Antonio Portolés Sanjuán explican de forma detallada este ataque del U-boot alemán U34:



El autor en una entrevista con el profesor Frank en "Operación Úrsula" (2008). Cedido por J. A. Hergueta

Harald Grosse mientras tanto enfilaba su submarino hacia el Estrecho de Gibraltar dando por concluida su patrulla por el Mediterráneo. El adiestramiento había sido bueno, los resultados no tanto. Antes de buscar una cota segura para el tránsito decidió asomarse por última vez al periscopio.

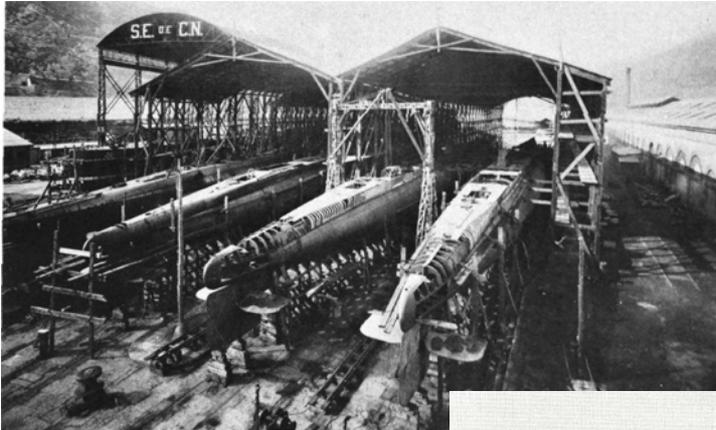
Los ojos se le abren como platos. Lo que divisa allí fuera es la silueta de un submarino. Sin ningún género de duda es un submarino y es español, por lo que necesariamente tiene que ser republicano. Antes de bajar el periscopio puede divisar una serie de contactos de superficie alrededor del submarino. La mar está extraordinariamente tranquila así que la estela del periscopio puede ser vista desde buena distancia y la discreción, recuerda, sigue siendo la principal de las premisas. Con la mayor rapidez arría el periscopio y efectúa la solución de tiro. Sabe que sólo puede hacer un disparo y que la regulación del torpedo debe ser extremadamente escrupulosa debido al escaso calado del objetivo. Cuando vuelve a izar el periscopio observa que el ángulo de disparo resulta demasiado justo, pero la decisión ya está tomada. La orden de fuego retumba en todo el barco mientras el submarino pierde momentáneamente el trimado echando de menos el peso del torpedo. Las órdenes se suceden rápida y mecánicamente. Sabe que debe ganar profundidad y mar abierto. En cuanto se oiga la explosión todos los buques disponibles en el puerto de Málaga saldrán a buscarle como galgos. Mientras su dotación repite sus órdenes, Grosse calcula mentalmente la cuenta atrás hacia el impacto. Atento escucha sin oír otro sonido que el de su agitada respiración. Tiene tiempo de repetir la cuenta atrás hasta tres veces antes de maldecir en voz baja la calidad de sus torpedos o quizá su propia puntería hasta que un joven marinero llama su atención.

“¿Comandante, oiga esto!”, dice tendiéndole los cascos de escucha de los hidrófonos. Grosse pone toda su atención en el sonido que escapa de los auriculares. Aquel chirriar de hierros retorcidos no puede ser otra cosa que un barco hundiéndose. Y al fondo..., aquello son hélices y pistones ganando velocidad. “¿Inmersión y silencio!”, grita por última vez renunciando a investigar el posible hundimiento. Aún restan muchas singladuras antes de llegar a casa y la discreción sigue siendo la premisa más importante.

El 21 de diciembre los dos submarinos alemanes alcanzaron sus esclusas sin incidentes. Su parte de campaña señalaba doce ataques, cuatro de ellos con lanzamiento de torpedos de los que tres no obtuvieron resultado positivo. Del último de estos ataques queda constancia escrita en forma del mensaje enviado por Poseidón (nombre clave del U34) y que señala: F.T. 1603 K: AQ 14:19 Hundido submarino "rojo" tipo C ante Málaga, reforzado por otro del día 13: F.T. 0327 K: Se pudo comprobar pabellón tipo C, sin duda alguna antes de disparar. Después de la explosión el submarino desapareció sin dejar rastro.

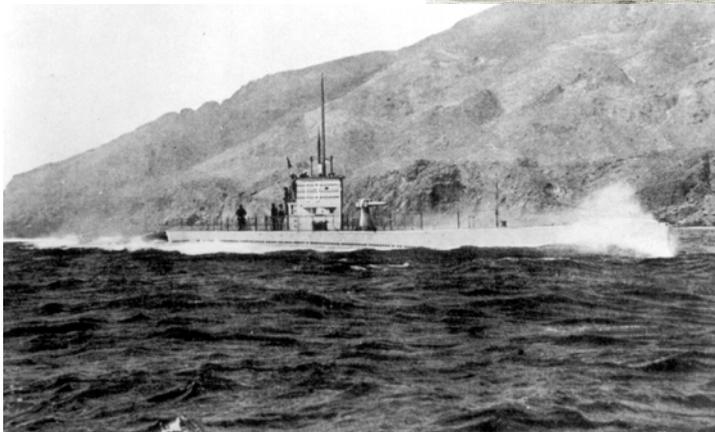
Harald Grosse no vio el final de la guerra. Ascendido a capitán de corbeta, obtuvo el mando del U52 que fue hundido en el mar del Norte en 1940 por el destructor británico *Gurkha*. Grosse se hundió con sus 42 hombres. Tampoco el U34 alcanzó los tiempos de paz ya que se hundió en Memel en el verano de 1943 al colisionar con su propio buque nodriza (*Revista General de Marina*, Ministerio de Defensa, Madrid, agosto-septiembre 1999, p. 351).

DE CARTAGENA A MÁLAGA



Construcción simultánea del C3 junto al C4, C5 y C6 en los astilleros de la Sociedad Española de Construcción Naval de Cartagena. Fue botado el 20 de febrero de 1929. Archivo A. Checa.

El submarino en la base naval de Cartagena. Foto de dominio público en <https://es.wikipedia.org>



Navegando en superficie. Foto del Archivo Gral. de la Admón. en <http://operacionursula.blogspot.com.es>

Vista aérea del puerto de Málaga unos tres meses después del hundimiento del C3 y ya bajo control de los sublevados. Foto del Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán en el libro *Málaga: base naval accidental* (2015) de Luis Miguel Cerdera Jiménez





Sobre la portada del diario ABC (Diario republicano de izquierdas) del 13 de diciembre de 1936 la noticia aparecida en la página 5 del ataque al submarino C3 por parte de otro sumergible, sólo identificado como "evidentemente extranjero". Fuente: <http://hemeroteca.abc.es/>

Quedan por tanto 34 marineros en el pecio hundido: las familias han luchado para reflotar este pecio y recuperar los cuerpos de sus familiares, dándoles justo entierro. La Armada ha colaborado arduamente con nosotros, así como la Autoridad Portuaria de Málaga, pero por ahora todo ha sido en vano. Trillo, aquel ministro de finales de los años 90, se opuso tercamente a reflotarlo, afirmando que el mejor féretro de un marino es el mar. Los afectados le recordaban que la mayor parte de los ahí sumergidos son sus paisanos, ya que Trillo nació en Cartagena y ha acabado presentándose en la última

legislatura por Alicante, y hoy, por aquello de las “puertas giratorias”, es embajador de España en Gran Bretaña, sin ser diplomático. No logró en los cuarteles mucha afición tampoco. La intervención del ministro Trillo fue determinante, mostrándose absolutamente reacio a su emersión. Reflotar este pecio ha sido propuesto en múltiples ocasiones e incluso objeto de pregunta parlamentaria al Gobierno el 6 de febrero de 2003. La respuesta del Gobierno recoge la posición del ministro Trillo que aduce los datos de la inmersión del *Mar Rojo*:

El mal estado de los restos en que se encontraba el submarino, con gran cantidad de incrustaciones, pérdida del doble casco en muchas zonas, y recubierto por gran cantidad de redes y cabos enmarañados procedentes de artes de pesca, las enormes dificultades técnicas que supondría el reflotamiento y la sensibilidad ante cualquier manipulación del pecio dado que en su interior pudieran encontrarse restos humanos, aunque muy deteriorados tras más de 62 años de estar expuestos a la acción y a la vida marina, decidieron al Ministerio de Defensa a desestimar su recuperación y sí llevar a cabo un acto militar de responso y recuerdo de aquellos que perdieron la vida en su hundimiento. A tal efecto, el 18 de noviembre de 1998, el Grupo Aeronaval de la Flota al completo realizó ese acto de homenaje póstumo sobre la posición del C3.

CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL SUBMARINO C3

(de http://perso.wanadoo.es/pfcorto/serie_c.html/)

Astillero: S.E.C.N. en Cartagena

Iniciado: 5 de mayo de 1924

Botado: 20 de febrero de 1929

Destino: hundido el 12.12.1936 por el U34

Desplazamiento: 925 t / en inmersión: 1144 t

Eslora: 73,3 m

Manga: 6,3 m

Calado: 5,7 m

Tripulación: 40 hombres

Velocidad: 16,5 nudos / en inmersión: 8,5 nudos

Armamento: 6 tubos lanzatorpedos de 533 mm, 4 a proa y 2 a popa / 4 torpedos de reserva / 1 cañón antiaéreo Bonifaz de 75 mm

Propulsión: 2 motores diésel Vickers / 2 motores eléctricos / 2 hélices

Potencia: 1000 CV / en inmersión 375 CV

Profundidad: 90 m

Autonomía: 6.800 nmi (millas náuticas) a 10 nudos en superficie / 3200 nmi a 16 nudos en superficie / 150 nmi a 4,5 nudos en inmersión

La realidad, bien distinta, es que no se ha efectuado informe alguno, sino que toda la versión oficial se basa en los dos minutos de inmersión del *Mar Rojo*, sin prueba de resistencia de materiales alguna y sin proponer medidas de evaluación técnicas de su reflotamiento ni su protección ante buscate-soros.

Por otra parte la acción alemana, una vez acreditada, ataca frontalmente el *Convenio (III) de la Haya de 18 de octubre de 1907, relativo a la Ruptura de Hostilidades*, que declara en su artículo 1º: “Las Potencias signatarias reconocen que las hostilidades no deberán comenzar entre ellas sin un aviso previo e inequívoco, que tendrá, sea la forma de una declaración de guerra motivada, sea la de un ultimátum de declaración de guerra condicional”.

Alemania rubricó este convenio internacional siendo imprescriptibles los actos que lo vulneren. Con ello Alemania igualmente fue y es responsable de este ataque sin previo aviso a una potencia extranjera que también rubricó este acuerdo.

Procede, con medios propios o con patrocinio alemán, darle a estos 34 marineros un entierro como sus familiares desean poniendo en valor el pecio, en el puerto de Málaga, donde será acogido y exhibido, mediante los estudios sobre la viabilidad de la emersión a superficie por resistencia de sus

vigas internas y acero que lo soportan, y con el máximo respeto a las personas que ahí yacen y los restos históricos que contiene que, sin duda, son una burbuja de historia que se ha mantenido 80 años en su interior.



El sonar señala 65,7 m. Es la profundidad a la que se encuentran los restos del submarino y de los 34 marinos leales a la legalidad republicana que alberga en su interior. Tras casi cuatro décadas de constitución democrática su recuperación no debería demorarse más





ÁFRICA II (2008) . T. mixta-tabla. 100 x 100 cm

- Anexo I -

TRIPULANTES DESAPARECIDOS

- Alférez de Navío D. Antonio Arbona Pastor
- Auxiliar 2º Naval D. Francisco López Lozano
- Auxiliar 2º Electricidad y Torpedos D. Enrique Más Ayala
- Auxiliar 2º Electricidad y Torpedos D. Manuel Pacheco López
- Auxiliar 2º Radio D. Francisco Carrillo Mira
- Auxiliar 2º de Torpedos D. Francisco Martín Portugués
- Auxiliar 2º de Torpedos D. Carlos Sánchez Bernal
- Auxiliar 2º de Máquinas D. José García Paredes
- Auxiliar 2º de Máquinas D. Fulgencio Conesa Pérez
- 2º Maquinista D. José Sastre Gabarrón
- 3º Maquinista D. Miguel Palmer Bonet
- 3º Maquinista D. Antonio Asensio Martínez
- 3º Maquinista D. Juan Baamonde López
- Cabo de Marinería D. José Rodríguez Ruiz
- Cabo de Marinería D. Esteban Berenguer Robert
- Cabo de Marinería D. José Sánchez Velasco
- Cabo Electricista D. Pedro Saura Galindo
- Cabo Electricista D. Joaquín Ruiz Baena
- Cabo Electricista D. José Martínez Ponce
- Cabo de Artillería D. Hipólito Rodríguez Anido
- Cabo de Artillería D. Ismael Conte Aviño
- Cabo Radio D. Constantino Blanco Sánchez
- Cabo Enfermero D. Francisco Fuentes Quesada
- Cabo de Fogoneros D. José Samper Torregrosa
- Cabo de Fogoneros D. Francisco Torremé Sevilla
- Marinero Carpintero D. José Carrión Luján
- Marinero de 1º D. José Caparrós Rubio
- Marinero de 1º D. Antonio Jiménez Saura
- Marinero de 1º D. Diego García Llamas
- Marinero de 1º D. Salvador Caparrós Rubio
- Marinero de 1º D. José Fernández Martínez
- Marinero de 2º D. José Limón García
- Marinero de 2º D. Pascual Martínez García
- Marinero Cocinero D. Francisco Ros Nicolás
- Fogonero Preferente D. Gabriel García García
- Fogonero Preferente D. Benito Pardillo Bruno
- Fogonero Preferente D. Bartolomé López Cobo

(De <http://www.mundosubmarino.es/>)



Insignia del 3º maquinista D. Miguel Palmer Bonet. De zona batida.bolgspot.com

- Anexo II -

ALGUNAS FOTOGRAFÍAS DE LA TRIPULACIÓN



En el centro, D. Antonio Asensio Martínez. A izquierda y derecha marinos no identificados sobre la torre y en la sala de torpedos



Grupo descansando durante una escala en Tánger. A la izquierda D. Joaquín Ruiz Baeza y a la derecha D. Francisco Ros Nicolás



Tripulación en Cartagena. Otoño de 1934

Fotos archivo A. Checa

- Anexo III -

PARA SABER MÁS SOBRE EL C3

► LIBROS:

- ALONSO, Bruno (1944): *La Flota republicana y la guerra civil de España. Memorias de su Comisario General*, México DF, Imprenta Grafos.
- ALPERT, Michael (2008): *La guerra civil española en el mar*, Barcelona, Grupo Planeta.
- CAYUELA ROBLES, Ramón (2014): *Relatos inéditos de los submarinos republicanos en la guerra civil española*, Alicante, ECU.
- BENDERT, Harald (1999): "La operación Úrsula y el hundimiento del C3", pp. 77-80, en *Revista de Historia Naval* 67, Madrid.
- BUSQUETS I VILANOVA, Camil [et alia] (2002): *Los submarinos españoles*, Madrid, Agualarga Grupo Edit.
- CERDERA JIMÉNEZ, Luis Miguel (2015): *Málaga: base naval accidental*, Sevilla, Punto Rojo Libros.
- GARCÍA DOMINGO, Enrique (2008): "Historiografía sobre la Marina en el siglo XX", pp. 147-200, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* 56, Madrid. [Acceso a esta conferencia, con excelente bibliografía en www.academia.edu/13984621/Historiografia_sobre_la_marina_en_el_siglo_XX].
- GARCÍA FLÓREZ, Dionisio (2003): *Buques de la guerra civil española. Submarinos*, Madrid, Almena.
- MATA, Santiago (2015): *U-Boote. Submarinos alemanes en la Segunda Guerra Mundial*, Madrid, La Esfera.
- RODRÍGUEZ MARTÍN-GRANIZO, Gonzalo y GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio (2003): *Submarinos republicanos en la guerra civil española*, Madrid, Librería Gabriel Molina.

► DOCUMENTALES:

- HERGUETA, José Antonio (2006): *Operación Úrsula. El misterio del submarino C3*, 100 minutos.
- MENOR, Carlos (2006): *Submarino C3*, 52 minutos.

► WEBS:

- NIELSEN, Enrique (2014): "Submarinos alemanes en Huelva durante la Guerra Civil", Huelva Buenas Noticias, <http://huelvabuenasnoticias.com/2014/10/27/submarinos-alemanes-en-huelva-durante-la-guerra-civil/>
- ROSENDE PIMENTEL, José Ignacio (2006): "El arma submarina durante la Guerra Civil", <http://cositas-buenas.blogspot.com.es/2006/06/el-arma-submarina-durante-la-guerra.html>
- "El distintivo que no salió a navegar. Submarino C3. 12-XII-1936", http://zonabatida.blogspot.com.es/2011_08_01_archive.html
- "El único superviviente aún vivo del submarino republicano dice que reflotarlo es de justicia", <http://hemeroteca.abc.es/nav/Navigate.exe/hemeroteca/sevilla/abc.sevilla/2002/02/18/055.html>
- "La misteriosa desaparición del submarino republicano B5 durante la Guerra Civil", <http://www.abc.es/historia-militar/20131020/abci-misteriosa-desaparicion-submarino-republicano-201310181750.html>
- "La trágica historia del submarino C3", <http://foro.latabernadelpuerto.com/showthread.php?t=59777>
- "Operación Úrsula reflota la historia real del submarino C3", http://www.diariosur.es/prensa/20061212/cultura/operacion-ursula-reflota-historia_20061212.html
- "Submarino C3 (1929)", https://es.wikipedia.org/wiki/Submarino_C-3_%281929%29
- "Submarino C3. Un panteón en las profundidades", http://www.mundosubmarino.es/OP/pecios/sub_c3.html
- "Submarino C3", vídeo, <https://www.youtube.com/watch?gl=ES&v=Lj1vy7Xy3oA&hl=es>
- "Treinta y siete familias luchan por recuperar su memoria, hundida a 61 metros de profundidad", <http://hemeroteca.abc.es/nav/Navigate.exe/hemeroteca/madrid/abc/2002/01/13/040.html>
- Blog del documental *Operación Úrsula*, <http://operacionursula.blogspot.com.es/>
- Web con la historia de la *ubootwaffe*, <http://www.u-historia.com/uhistoria/basehtml/principal.htm>
- Web dedicada al C3 (fotos, libros, vídeos, prensa, enlaces, etc.), <http://peppoweb.com/submarinoc3/>
- Datos e historia de todos los submarinos de la serie C, http://perso.wanadoo.es/pfcurto/serie_c.html

- • -



CAMBIO CLIMÁTICO TOTAL (2008) .T. mixta-tabla. 140 x 280 cm

Colección Cuadernos del Rebalaje

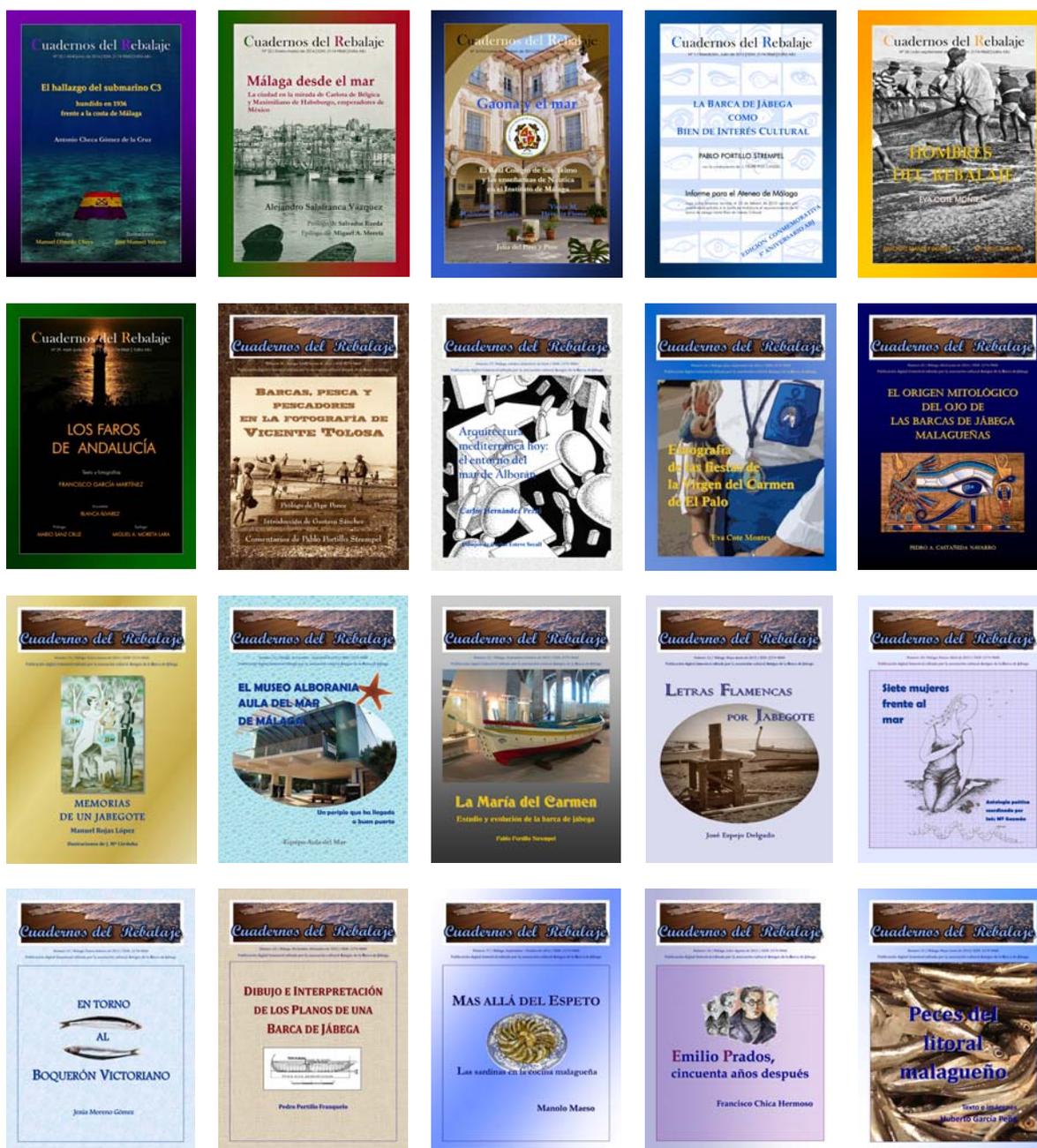
Núm. y título	Contenido	Autor/es
1 / LA BARCA DE JÁBEGA. INFORME PARA EL ATENEO DE MÁLAGA	Informe	Pablo Portillo/Felipe Foj
2 / EL SARDINAL MALAGUEÑO. UNA APROXIMACIÓN	Ensayo	Pablo Portillo Strempel
3 / 110 AÑOS DEL HUNDIMIENTO DE LA GNEISENEAU	Ensayo histórico	Pablo Portillo Strempel
4 / OJOBONITO. UN CUENTO DEL REBALAJE	Cuento	Ramón Crespo Ruano
5 / JABEGOTE: EL LITORAL DEL CANTE	Conferencia	Miguel López Castro
6 / EL PEZ ARAÑA Y SU PICADURA	Ensayo científico	Andrés Portillo Strempel
7 / QUERCUS. EL ROBLE QUE QUERÍA VER EL MAR	Cuento	Mary Carmen Siles Parejo
8 / LA CHALANA	Ensayo	Pablo Portillo Strempel
9 / EL PACIENTE ALEMÁN DEL HOSPITAL NOBLE	Cuento	Leoni Benabu Morales
10 / GAVIOTAS DE MÁLAGA	Ensayo científico	Huberto García Peña
11 / PEDRO MOYANO GONZÁLEZ. EL ÚLTIMO CARPINTERO DE RIBERA DE MARBELLA	Entrevista/Memorias	Pedro Moyano/P. Portillo
12 / EL MAR Y NOSOTROS-ANTOLOGÍA DE POEMAS	Poesía	Francisco Morales Lomas
13 / LA PESCA EN LAS POSTALES ANTIGUAS DE MÁLAGA	Ensayo histórico	Felipe Foj Candel
14 / EL COJO DEL BALNEARIO	Cuento	Ramón Crespo Ruano
15 / PECES DEL LITORAL MALAGUEÑO	Ensayo científico	Huberto García Peña
16 / EMILIO PRADOS, CINCUENTA AÑOS DESPUÉS	Ensayo literario	Francisco Chica Hermoso
17 / MÁS ALLÁ DEL ESPETO	Ensayo	Manuel Maeso Granada
18 / DIBUJO E INTERPRETACIÓN DE LOS PLANOS DE UNA BARCA DE JÁBEGA	Monografía	Pedro Portillo Franquelo
19 / EN TORNO AL BOQUERÓN VICTORIANO	Ensayo	Jesús Moreno Gómez
20 / SIETE MUJERES FRENTE AL MAR	Poesía	Inés María Guzmán
21 / LETRAS FLAMENCAS POR JABEGOTE	Ensayo literario	José Espejo/Miguel López
22 / LA MARÍA DEL CARMEN. ESTUDIO Y EVOLUCIÓN DE LA BARCA DE JABEGA	Monografía	Pablo Portillo Strempel
23 / EL MUSEO ALBORANIA AULA DEL MAR DE MÁLAGA	Reportaje	Equipo <i>Aula del Mar</i>
24 / MEMORIAS DE UN JABEGOTE	Memorias	Manuel Rojas López
25 / EL ORIGEN MITOLÓGICO DEL OJO DE LAS BARCAS DE JÁBEGA MALAGUEÑAS	Ensayo histórico	Pedro A. Castañeda Navarro
26 / ETNOGRAFÍA DE LAS FIESTAS DE LA VIRGEN DEL CARMEN DE EL PALO	Ensayo etnográfico	Eva Cote Montes
27 / ARQUITECTURA MEDITERRÁNEA HOY: EL ENTORNO DEL MAR DE ALBORÁN	Ensayo	Carlos Hernández Pezzi
28 / BARCAS, PESCA Y PESCADORES EN LA FOTOGRAFÍA DE VICENTE TOLOSA	Memoria gráfica	Pablo Portillo Strempel
29/ FAROS DE ANDALUCÍA	Reportaje	Francisco García Martínez
30/ HOMBRES DEL REBALAJE	Ensayo etnográfico	Eva Cote Montes

(cont.)

Colección Cuadernos del Rebalaje (cont.)

Núm. y título	Contenido	Autor/es
31 / GAONA Y EL MAR	Ensayo histórico	R. Maldonado y Víctor M. Heredia
32 / MÁLAGA DESDE EL MAR	Ensayo histórico	Alejandro Salafranca Vázquez
33 / EL HALLAZGO DEL SUBMARINO C3...	Relato	Antonio Checa Gómez de la Cruz

ÚLTIMAS PORTADAS



Cuadernos del Rebalaje es una publicación monográfica de periodicidad trimestral fundada en 2010 que tiene como objetivo difundir conocimientos relacionados con el mar Mediterráneo y su vinculación con las costas malagueñas y andaluzas, con sus gentes, sus embarcaciones, sus tradiciones y costumbres desde el punto de vista antropológico, histórico, geográfico, científico-técnico, artístico o de creación literaria. Se difunde preferentemente en formato electrónico por internet, autorizándose su reproducción siempre que se cite fuente y autoría.

Más información y acceso libre a todos los números en www.facebook.com/cuadernosr y en www.amigosjabega.org

Antonio Checa Gómez de la Cruz



Nacido en Málaga en 1960, se licenció en Derecho en la primera promoción de la Facultad de Derecho en Málaga, ejerciendo con despacho propio desde 1985 en la capital. Su trabajo se ha enfocado a la asesoría de personas y empresas, considerado un especialista en Propiedad Intelectual e Industrial, así como representado desde 1988 la defensa de las sociedades antipiratería del sector videográfico. Colaborador de la cátedra de Derecho Procesal de la Facultad de Derecho y habitual en tertulias de medios de comunicación, en especial en colaboraciones dedicadas al mundo del Derecho y en particular en aquellos asuntos en los que ha representado a alguna de las partes implicadas en hecho relevantes y que han sido objeto de enjuiciamiento en la Audiencia de Málaga. En sus actividades particulares destaca en la pesca, donde fue Campeón de España en Fuengirola 2012, así como en el buceo arqueológico y la protección del patrimonio subacuático.

Manuel Olmedo Checa

Ingeniero Técnico Industrial. Durante cuarenta años ha sido funcionario del Ayuntamiento de Málaga. Autor de unos doscientos trabajos de investigación sobre múltiples aspectos de la historia de Málaga, de sus personajes más importantes (Cánovas del Castillo, Rodríguez de Berlanga, José María de Sancha, Cristóbal Medina Conde) o de su urbanismo, singularmente del Puerto, del Guadalmedina, de sus infraestructuras o de su Cartografía, materia en la que ha recibido el I Premio de Investigación Cartográfica de Andalucía. Ha publicado unos treinta libros como autor o en colaboración y pronunciado unas cien conferencias. Dirige la revista *Péndulo*, que edita el Colegio de Ingenieros Técnicos Industriales y de Grado. Es académico numerario de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo, de la Academia Malagueña de Ciencias y correspondiente de la Real Academia de la Historia.



José Manuel Velasco Concepción



Nace en Córdoba. Licenciado en Bellas Artes por la Universidad de Granada. Pintor y escultor con estudio en Málaga y Madrid, compagina sus trabajos con la docencia. Cofundador del grupo Caos junto a Tino Casal, A. Villatoro o Fabio McNamara entre otros, y de la galería *Tate-Tate* en Madrid, a finales de la *movida madrileña*. Tiene una larga trayectoria artística que incluye grandes exposiciones individuales y colectivas en España, E.E.U.U, México, Cuba, Argentina, Ecuador, Portugal, Francia, Alemania, Egipto..., y su obra se encuentra en museos y colecciones de todo el mundo, como el Museo de Arte Contemporáneo de La Habana (Cuba), el MEAC de Madrid, la Fundación Banco Hispano Americano o el Museo de Arte de Mazatlan de México. Ha trabajado durante años con la galería *Jorge Ontiveros* de Madrid y sobre su obra han escrito autores de la talla de Antonio Gala, Eduardo Mendicutti, Julio Aumente, José Infante... y prestigiosos críticos de arte como José María Luna Aguilar, Mariano de Blas, Julia Sáez de Ángulo, José María Palencia, entre otros.

www.josemanuelvelasco.com / velasco.com@hotmail.com



Como una burla más al *Acuerdo de No Interoención en España*, el 12 de diciembre de 1936 el submarino alemán U34 torpedeaba al submarino español C3 que vigilaba la bahía de Málaga. Iban a bordo 37 marineros, de los que sólo tres consiguieron salvarse. Durante más de 60 años las versiones contradictorias sobre el acontecimiento impulsaron a sus familias a la búsqueda de estos “ausentes”.

Unas gotas de gasoil, aún hoy, siguen denunciando que en el fondo del mar duerme una nave con unos valientes marinos que se embarcaron en rudimentarias máquinas para defender al Estado español de la agresión de los sublevados. Con referencias al contexto histórico y a la última travesía del submarino, el trabajo se centra en el proceso del hallazgo del pecio, concluyendo con las gestiones para rescatar los restos de aquella tripulación llevadas a cabo por sus descendientes.

**Ayudarte
no es estar
contigo
a veces.**

**Es estar
de tu parte
siempre.**

www.obrasocialunicaja.es

