

LA HISTORIA VIVIDA

Gabriela M. CERRADA
Licenciada en Geografía e Historia

Un accidente en el Estrecho: la varada del submarino republicano C-5

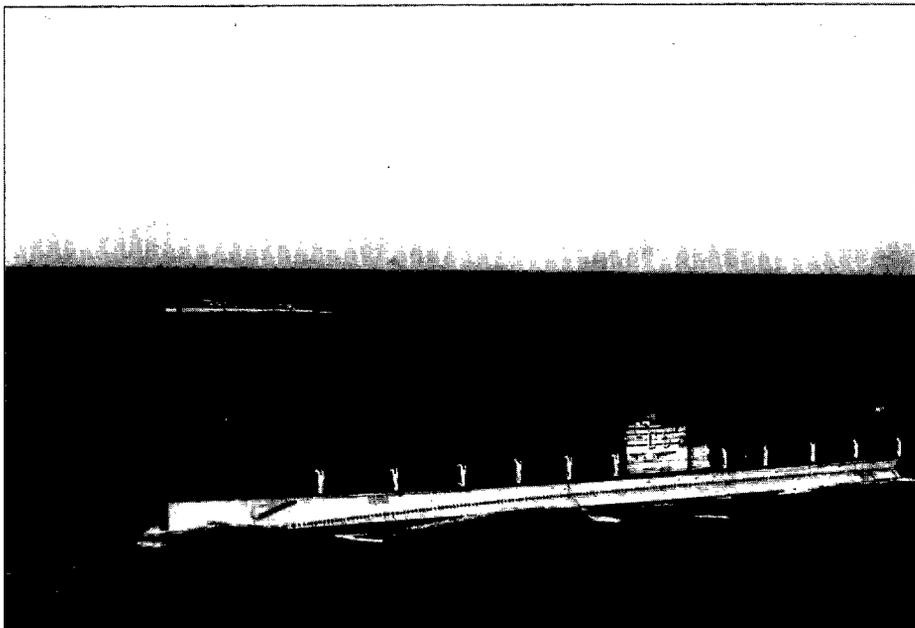
El 25 de agosto de 1936, por la noche, el submarino C-5, recién llegado al puerto de Málaga, recibe orden de salir a la mar con destino Tánger. Había salido de Cartagena el día 22 al mando del contraalmirante Jacinto Núñez, porque, por distintas causas, algunas muy lamentables, carecía de comandante, de segundo y de oficial de derrota. Fuera del puerto la mar estaba muy montada, con fuerte marejada. En aquellas condiciones el submarino tenía que cruzar el estrecho de Gibraltar, el cual, además, estaba controlado por las fuerzas nacionalistas que utilizaban potentes reflectores para iluminarlo durante la noche. El comandante, el capitán de corbeta José de Lara y Dorda, procedente del C-1, había embarcado ese mismo día. Limitado como estaba por el Comité de a bordo que le imponía el paso en inmersión, expuso sus argumentos para hacerlo en superficie, argumentos que no fueron considerados por aquél. Decía el comandante que las fuertes corrientes provenientes del Atlántico podrían hacer abatir al submarino dada su poca velocidad en inmersión. Añadió que la fuerte marejada sería una buena aliada sobre todo en el Estrecho, ya que arrojaría al submarino y, navegando a toda máquina, unos 16 nudos, lo cruzarían en poco tiempo, mientras que en inmersión les llevaría varias horas, dependiendo de la derrota que tomara el buque. Pero, como de costumbre, ya que no se fiaban de él, el Comité se negó e insistió en que había que pasarlo en inmersión. Prefería correr este riesgo.

En palabras de un testigo presencial, el cabo Ramón Cayuelas Robles, «Nos disponíamos a cruzar el Estrecho en inmersión, tal como había ordenado el Comité. En la cámara de mando se reunieron el comandante, el capitán mercante don Avelino Bernadal; don Eusebio Fernández, jefe de Máquinas; tercer oficial, don Jacinto Núñez, contraalmirante, y don José Porto, presidente del Comité, para deliberar y trazar el rumbo más adecuado con arreglo a las corrientes marinas de aquella noche en la mar. Así era como funcionaba todo en esta guerra. Yo recuerdo en tiempos de paz que este trabajo se limitaba al comandante y al oficial de derrota».

Una vez distribuidas las guardias el comandante se retiró a descansar, ya que dada la situación en que se encontraban se pasaba prácticamente todo el día y toda la noche en la cámara de mando, quedando el mando del buque en manos de don Avelino Bernadal y del contraalmirante don Jacinto Núñez. Transcurría la guardia con el recelo propio de la situación, cuando aconteció el incidente que tratamos de relatar. Oigamos de nuevo al cabo Cayuelas.

«Sobre las dos de la madrugada, un tremendo golpe nos tiró de las literas. El susto fue tremendo también, el submarino se quedó frenado bruscamente y

el comandante acudió a la cámara de mando y puso a toda la dotación en zafarrancho de combate. La popa giraba de un lado al otro sin que avanzase el buque. Al principio se pensó que habíamos tocado con algún casco de un barco hundido en el Estrecho, pero por el periscopio pronto supimos que estábamos varados de proa en una playa de la costa de África, más o menos frente a Tarifa. Esos fueron los comentarios que se hicieron.



El submarino C-5 durante las maniobras de 1933. (Fotografía tomada el 7 de julio de 1933 por el Servicio Fotográfico de la Aeronáutica Naval.) Museo Naval, Madrid

»Los nervios empezaron a aparecer en los componentes del Comité, y se acusaba al comandante de haber trazado el rumbo con toda intención. Nos pusimos manos a la obra inmediatamente para recuperar el submarino, trasvando combustible a los tanques de popa y aligerando los lastres, pero sin resultado positivo. La proa seguía clavada en la arena; pensábamos que después de todo había sido una suerte que fuese precisamente arena y no roca, pues en este caso el golpe tan brusco nos habría producido una vía de agua y allí nos hubiéramos quedado para siempre. Después de varias tentativas sin resultado, el miedo empezó a aflorar en el ánimo de la dotación y, por primera vez, el Comité acusó abiertamente al comandante, lo que dio lugar a la decidida intervención de don Avelino y don Eusebio reclamando sensatez. Nuestro comandante, haciendo gala de una serenidad impresionante, aconsejó calma y pidió que se esperase hasta el amanecer porque la subida de la marea nos ayudaría bastante, pero el señor Porto se puso furioso ante lo que sospechaba una maniobra del comandante, porque el esperar suponía que se haría de día en

plena zona enemiga. Finalmente y a pesar de habernos desprendido de una buena parte del combustible, hasta que no subió la marea, la proa no despegó del fondo.

»Con las primeras horas de la mañana nos alejamos protegidos por una espesa niebla...»

Con la preocupación por el estado del casco después de la varada, el *C-5* se dirigió a Tánger para reunirse con la flotilla, fondeando en mar abierta frente al espigón en las primeras horas del día 26. Allí le esperaba el *C-1*, donde iba el jefe de flotilla, y el *C-2*. Como estaba prevista una reunión en el *C-1* y la mar seguía revuelta, el buque fondeó muy cerca de los otros dos, tanto como le fue posible, para acortar el desplazamiento en aquellos chinchorros a remo.

Una vez concluida la reunión y vueltos los comandantes a sus respectivos submarinos, se recibió la orden de salir cada uno por su cuenta y por distinta derrota, rumbo a Bilbao. Al levar anclas, un tanto apurados por la proximidad de los buques, el *C-5* colisionó de proa con el *C-1*, produciéndole daños en la parte de popa que le obligaron a volver a Cartagena para reparar averías. Conforme al plan establecido, el *C-2* y el *C-5* emprendieron el viaje hacia el norte independientemente. En el *C-5* se ignoraba si había averías en el casco o no y en qué grado; esta posibilidad y el nerviosismo acumulado de los acontecimientos anteriores provocaron un aumento de la tensión reinante entre el Comité y el comandante, y no se veían sino caras serias por todas partes. Poco a poco la tranquilidad de la navegación, que se hizo por una derrota en la que no se veía barco alguno, y la constatación de que el submarino navegaba bien fue serenando los ánimos.

El 30 de agosto el *C-5* entra en Bilbao y fondea en bahía junto a Algorta. A la mañana siguiente, el 31, remonta la ría hasta los astilleros de Euskalduna, para entrar en dique y salir de dudas sobre el estado del casco. Después de dos días, al no haberse detectado ninguna avería, salió de dique seco y se dirigió a Portugalete, quedando fondeado junto a la Casa Flotante.

El submarino *C-5* vivió horas de tensión e incertidumbre propias del medio en que se movía y de la situación política que le tocó vivir. Ignorante de la corta vida que le esperaba, sufrió todavía otras vicisitudes antes de desaparecer para siempre hundido frente a Ribadesella el 31 de diciembre de 1936. Las causas de su hundimiento se discuten todavía en la historiografía naval. Pero eso es ya otra historia.