

# EL SUBMARINO C-4 EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA



Fotografía: Museo Naval. Madrid

Al iniciarse la Guerra Civil en España, la totalidad de los submarinos de la Armada quedó en zona republicana, pero la mayoría de sus mandos era simpatizante con los sublevados por lo cual, durante el conflicto, se procedió a una sustitución gradual por mandos soviéticos. El submarino C-4<sup>1</sup>, se puso bajo el mando del Capitán de Corbeta, Jesús Lasheras Mercadal, al separar al anterior comandante por sus simpatías con los sublevados. El submarino, tras pequeñas acciones en la región del Estrecho, formó parte de la flotilla que el 25 de agosto de 1936, salió de Cartagena para operar en el Cantábrico. Volvió posteriormente al Estrecho y Mediterráneo hasta que, a primeros de mayo de 1937, salió nuevamente para los puertos del Cantábrico, operando allí hasta que el día 26, en el puerto de Musel, sufrió averías causadas por un bombardeo aéreo alemán, con siete impactos de metralla en el casco. El 26 de agosto de 1937, pasó a La Verdum, Burdeos, para su reparación, para lo cual obtuvo permiso de las autoridades francesas competentes. Durante las obras de reparación, su comandante, Jesús Lasheras, se puso secretamente en contacto con los agentes franquistas Teniente Coronel Troncoso y Capitán Linares, ultimando su desertión. Ya anteriormente, había comentado con un compañero la intención de pasarse al bando contrario si surgía la oportunidad. Aparentando fidelidad a la República visitó repetidamente al submarino C-2, fondeado en Brest en espera de ser reparado y convenció a su comandante, José Luís Ferrando, para colaborar en su secuestro y trasladarlo a la llamada "zona nacional". El propio Lasheras iba al mando de la lancha que llevó al C-2 a los agentes franquistas que abordaron al submarino. La intentona fracasó al disparar el cabo Diego Augusto<sup>2</sup> Hernández contra los atacantes, resultando muerto uno de ellos, el Capitán Linares. El C-4 permaneció en Francia hasta el 14 de abril de 1938, fecha en la que salió para Cartagena, bajo el mando de Víctor Nicolás, pseudónimo de G.I. Kuzmin, supuestamente de "origen griego", que sustituyó a

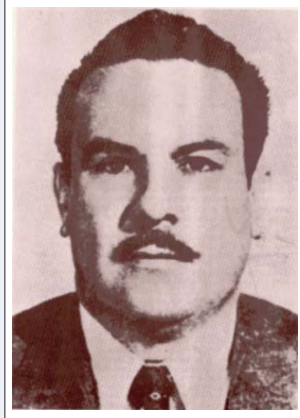
Lasheras, tras su desertión. Al llegar a Cartagena, toma el mando del submarino el comandante "ruso"(?) Carlos Murato, que es sustituido poco después por otro "ruso" (?), Juan García. Se prepara al C-4 para reiniciar su servicio activo, al que se incorpora el 19 de junio de 1938, operando en el Mediterráneo y tras recoger la correspondencia del "Correo Submarino" en Barcelona, se dirige a Mahón el día 12 de agosto a las 20 horas, llegando al día siguiente. Zarpó de allí, rumbo a Barcelona, el día 17 a las 22 horas, para llegar el 18 a las 21 horas. En esta misión viajó como invitado especial el periodista norteamericano Werner Kell, para dar fe de la operación<sup>3</sup>, así como el ambulante de Correos, Tomás Oros Gimeno<sup>4</sup>. Terminada la misión regresó seguidamente a Cartagena. Del 12 al 23 de diciembre permaneció en dique seco por obras de revisión, haciéndose nuevamente a la mar y, durante unas maniobras, resulta varado por incompetencia del comandante soviético, Víctor Nicolás<sup>5</sup>. A consecuencia del incidente, este oficial es relevado del mando, por petición del segundo oficial y del "Comité" de a bordo. Es sustituido por el español Sebastián Gallo, hasta entonces segundo oficial. El 6 de enero de 1939, el submarino sufre la rotura del eje del motor de la bomba de aceite y el 10 del mismo mes, mandado por el Teniente de Navío, Calderón, hace rumbo a Cartagena.

El 5 de marzo de 1939, el C-4 sale para Bizerta, con el resto de la flota republicana concentrada en Cartagena, llegando el día 7. La tripulación pide asilo político y es internada en el campo de Meheri Zebbens. El comandante Calderón es el único que pide ser repatriado. El submarino es devuelto a España una vez terminado el conflicto y prestó sus servicios en la Armada hasta que, en unas maniobras en aguas de Baleares, el 27 de junio de 1946, resultó hundido en un trágico accidente, pereciendo sus 44 tripulantes<sup>6</sup>. La colisión se pro-

dujo al emerger el submarino en posición transversal, a unos pocos metros por delante del destructor "Lepanto", que navegaba a 14 nudos, y que nada pudo hacer para evitar el abordaje. Éste se produjo embistiendo de frente al submarino que resultó alcanzado de lleno, entre el cañón y la torreta, por lo que se partió en dos, hundiéndose de inmediato a 300 m de profundidad. Tras intensas búsquedas en la zona no se consiguió recuperar ningún cadáver ni encontrar restos del submarino, excepto un trozo de silla, procedente de la sala de oficiales, que flotaba en las proximidades del promontorio llamado Morro de la Vaca, próximo a Soller.

La actuación de esta flota de submarinos durante la Guerra Civil, para decirlo suavemente, fue poco brillante, por una parte, debido a la pasividad intencionada de sus mandos españoles, simpatizantes del enemigo y el bajo nivel de mantenimiento, causante de no pocas averías, así como por la incompetencia de

los mandos soviéticos que fueron asignados a estas unidades. Según refiere Michel Salmon, el propio Stalin llegó a expresar su descontento por la impericia de dichos oficiales. No se sabe quienes fueron realmente los comandantes soviéticos, pues con la excepción de Víctor Nicolás (G. I. Kuzmin) se ignora el nombre real de los demás. Se han manejado los nombres de



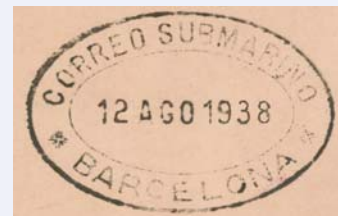
**El comandante cubano Jorge Agostini Villasana, que estuvo al mando del C-4, durante un corto período de la Guerra Civil Española**

Lisine, Osipov, Egorov y Burmistrov, pero al actuar bajo pseudónimo resulta difícil saber quién era quien.

En la obra colectiva, *Cuba y la defensa de la República Española*, bajo la dirección de Ramón Nicolau, se incluye a plena página el retrato del comandante Jorge Agostini Villasana, oficial de la Marina Cubana, que mandó el submarino C-4 de la República Española y, en la página 184, se refiere que tomó el mando del submarino en Cartagena, sin indicar en que fecha. Al terminar la contienda, tras un período de internamiento en el sur de Francia, regresó a Cuba, ocupando altos cargos de la Armada cubana, hasta que fue asesinado en junio de 1955, por sicarios del dictador Batista.

No vamos a extendernos en el aspecto filatélico, que ya ha sido estudiado en profundidad por prestigiosos investigadores

del ramo. Los sellos que se emitieron para este "Correo Submarino"<sup>7</sup>, son muy atractivos y de esmerada ejecución. Vencida la reticencia inicial, por su carácter especulativo, gozan hoy de general estimación y son muy codiciados por los coleccionistas de todo el mundo. Hay una afirmación errónea, que aparece en la mayoría de catálogos especializados y obras sobre el tema, que conviene desmentir. Se afirma repetidamente que estos sellos sólo se vendieron en la Oficina Filatélica Oficial (republicana) y a cambio de dólares. Algunos autores, A. Martínez Pinna, entre ellos, matizan afirmando que en Mahón se vendieron al público series de estos sellos, sin el último valor. Aunque no se menciona la cantidad, seguramente ésta sería simbólica, lo que no pude comprobar ya que no estaba allí. En cambio, sí estuve per-



Matasellos especiales de Barcelona y Mahón, empleados en la correspondencia por correo submarino.

**1938.** 11 de agosto. **Correo submarino.** Implantación del correo por submarino para mantener la comunicación postal con la isla de Menorca. Tuvo validez postal exclusiva para el franqueo del correo submarino hasta 31 de marzo de 1939 o antes, según poblaciones.

sonalmente en la cola que se formó en la oficina principal de correos de Barcelona, donde se vendía también la serie “descabezada”. A esta venta se le dio muy poca publicidad y la cola estaba formada por unas diez a veinte personas, todos filatélicos conocidos y, como sólo daban dos juegos por persona, volví a incorporarme a la cola ocho o diez veces, hasta que me cansé. También avisaron que se podía cursar correspondencia para Mahón, franqueándola en Barcelona, pero como no conocía a nadie en la isla, desistí de ello. Comentándolo con compañeros de cola dijeron que al matasellar los sellos, estos perdían mucho de su valor, por lo que era mejor conservarlos en nuevo. Craso error en este caso, pero era la idea predominante en aquellos tiempos. También recuerdo que la Oficina Filatélica Oficial distribuyó algunas series entre sus abonados. Al tratarse de series de escasa tirada, se solía hacer un sorteo entre los suscriptores. En una situación parecida, fui “agraciado” con el “bloque aéreo de la defensa de Madrid” y aunque no lo recuerdo con exactitud dado el tiempo transcurrido (unos 70 años), creo que también recibí una serie completa “Submarino” por mi abono, naturalmente pagadero en pesetas. Al poco tiempo aparecían en la Plaza Real numerosas series completas, que se vendían con un sobreprecio razonable.

Entre los distintos submarinos que aparecen en los citados sellos no figura el C-4. El que más se le parece es el D-1, entonces en construcción, que no se botaría hasta después de terminada la contienda.

A fines de junio de 1906 se celebró en el Museo Marítimo de Soller un solemne acto de homenaje a los tripulantes del C-4, desaparecidos en el trágico accidente de 1946, y la inauguración de la exposición filatélica y de historia naval dedicada a este submarino.

**Salvador BOFARULL  
MADRID**

Academia Hispánica de Filatelia

#### **Bibliografía.**

Busquets, Julio, y otros autores, *Submarinos españoles*. 2005  
Cayuelas Robles, Ramón, *Relatos inéditos de los submarinos republicanos en la Guerra Civil Española*. ECU. Madrid, 1999.

López, Andreu C., *Exposició a Soller en memoria del C-4*, en Col *lecciomania*, nº 20, pp 10-11, abril 2006, Palma de Mallorca.

Martínez Pinna, Álvaro, *Manual de las Emisiones de los Sellos de España. Años 1931 a 1939. II*. Edifil, 2001.

Nicolau, Ramón, *Cuba y la defensa de la República Española*. Editora Pública. La Habana. Cuba, 1981

Rodríguez Martín-Granizo, Gonzalo & González-Aller, José Ignacio, *Submarinos republicanos en la guerra civil española*. Editorial Poniente. Madrid, 1982.

Salmon, Michel, *Mediterranée Rouge*. Paris, 1970.

#### **Notas:**

- [1] Tipo *Holland*, fue construido en Cartagena, dentro de una serie de seis unidades, y botado el 6 de julio de 1929, con 73 m de eslora y 6,3 de manga. Estaba propulsado por 2 motores diesel Vickers de 1000 CV y dos eléctricos de 375 CV; podía desarrollar una velocidad de 16,5 nudos en superficie y 8,5 en inmersión; su dotación era de 40 hombres
- [2] En algunas versiones figura como Angosto en vez de Augusto.
- [3] Kell publicó un artículo en el *Saturday Evening Post*, el 11 de marzo de 1938, en el que afirmó que navegaron todo el tiempo en superficie, sin inmersión, salvo un pequeño simulacro antes de llegar a Mahon.
- [4] Oros escribió un artículo en *España y América* (revista dirigida por Enrique Puigferrat), en el número de noviembre 1938, en que hay pequeñas discrepancias sobre los horarios de salida y llegada del C-4, respecto a los dados por Kell.
- [5] Se dice que estuvo al mando del C-4 del 14 abril 1938 al 27 diciembre del mismo año, lo que se contradice con otras versiones que mencionan otros comandantes para las fechas intermedias.
- [6] Se salvaron cinco tripulantes, que habían permanecido en tierra para realizar diversas gestiones. Otras versiones dicen que el número total de víctimas ascendió a 60, cifra, a todas luces, exagerada.
- [7] Decimos “este” intencionadamente, pues con anterioridad, en 1916, Alemania estableció un correo submarino, de emergencia y sin motivación filatélica, para comunicarse con Estados Unidos, todavía neutral. Los sellos que se emitieron con este fin, no eran propiamente sellos de correos como erróneamente se ha afirmado a veces, sino sellos de seguro, acreditativos de haber pagado el “seguro obligatorio” sin el cual no se admitían las cartas. Se puede decir que eran indirectamente sellos de correos, ya que sin ellos no se cursaba la correspondencia (franqueada con sellos normales) pero, en realidad, eran sellos de seguros y así el Catalogo Michel los define como *Versicherungsmarken* (sellos de seguros).