

# OTRA VERSIÓN DEL INTENTO DE PASO POR EL ESTRECHO DE GIBRALTAR DEL DESTRUCTOR *JOSÉ LUIS DÍEZ* (1938)

Hermenegildo FRANCO CASTAÑÓN  
Capitán de navío

En el último número de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL el capitán de navío Fernando de la Guardia Salvetti narra, basándose en la hoja de servicios de su padre, oficial del *Vulcano*, el enfrentamiento entre este buque nacional y el destructor republicano *José Luis Díez*, que tuvo lugar en la madrugada del día 30 de diciembre de 1938. Ello me ha llevado a profundizar en este episodio y complementar su trabajo con las versiones de ambos bandos desde el inicio del traslado del *Díez*, desde el puerto francés de El Havre, hasta su primer enfrentamiento en el estrecho de Gibraltar con las fuerzas nacionales de bloqueo y el posterior que provocó la varada en la playa de los Catalanes y definitivo internamiento en Gibraltar. De este modo el lector podrá tener más elementos de juicio y hacerse una idea más completa de todo lo acaecido.

El destructor *José Luis Díez* se encontraba en Gijón cuando sobrevino el derrumbamiento del frente norte. Escapando inicialmente a Inglaterra y posteriormente al puerto francés de El Havre, después de una larga permanencia y de una serie de reparaciones el gobierno de la República decidió reintegrarlo a Cartagena.

Pero el estrecho de Gibraltar estaba fuertemente vigilado por las fuerzas navales nacionales, que desde el hundimiento del *Ferrándiz*, en septiembre de 1936, dominaban sus accesos.

En estas condiciones, la operación de forzar el Estrecho sin recibir el auxilio y la cooperación del resto de la Flota republicana era una empresa delicada que exigía concurren una serie de circunstancias: buena y abundante información, condiciones de mar y luna adecuadas para pasar del modo más rápido y desapercibido posible, seguridad absoluta en las comunicaciones radiotelegráficas, entrenamiento completo y disciplina férrea de la dotación, mando consciente y decidido, eficiencia absoluta del material, etc.

Nosotros, ahora, procuraremos resumir en pocas líneas lo ocurrido, y empezaremos por transcribir una interesante carta del jefe del Estado Mayor de Marina (Barcelona), Pedro Prado, al jefe de Flota republicana (Cartagena),

HERMENEGILDO FRANCO CASTAÑÓN

Luis González de Ubieta, en la que le da cuenta de la instrucción de operaciones para el *Díez*.

«8 de agosto de 1938.

Querido Ubieta:

Te envío con un propio de confianza la Instrucción de Operaciones para el viaje del *Díez* y los anexos correspondientes. El paso, si no hay entorpecimiento, espera Castro hacerlo el 25, pero como pudiera ser algún día antes o después[,] para eso el petrolero te dará la señal como marca el anexo 2, para que dispongas la operación de que la Flota se encuentre al amanecer de esa misma noche (o sea madrugada de la fecha siguiente) en el punto fijado. Todo lo llevamos con el mayor secreto y tengo fe que saldrá bien. También tengo grandes esperanzas de disponer de Katiuskas a tus órdenes esos días. Activa lo del *Libertad*. Las órdenes visibles que tiene Castro son de ir a Rusia con el barco, si algo trasciende que sea esto. En cambio para esas fechas se prepara un convoy importantísimo que viene de Odessa y para eso es para que la Flota se va a preparar. Tampoco importa que eso trascienda muy en secreto.

»Nada más[,] creo que todo está claro. Pudiera ocurrir que tuviera Castro que entrar en Casablanca para hacer petróleo, esto complicaría pero a pesar de todo tiene que pasar el barco. Ya en el meridiano de Sacratif es cuestión de la Flota. Un abrazo de tu buen amigo Prado (1).

### De El Havre a Gibraltar

La forma en que se cumplimentó la orden de operaciones la manifiesta un informe del SIM del modo siguiente: «Induce a creer no fueron previstos todos los elementos con que tenía que enfrentarse el *José Luis Díez*, sino que éste una vez abandonado El Havre quedó sin información alguna, y llegado al Estrecho, se encontró que la costa de la Península se hallaba cerrada por buques de todas clases y que habían de comunicar su paso desde Cabo Espartel a Punta Carnero» (2).

Salió el barco de El Havre el 20 de agosto a las 18.15. En el momento de la salida, y en la única esclusa que tenía que franquear, se dio lectura por dos veces a través de los altavoces de la orden de operaciones, en la que se ordenaba se dirigiera a Murmansk (URSS), lo cual no era cierto, navegándose por el contrario a un punto P, situado al norte de cabo Cantín, en donde esperaba

---

(1) Juan Antonio Castro Izaguirre era su comandante desde el mes de junio de 1938, en que reveló al capitán de corbeta Horacio Pérez, que lo mandaba interinamente por haber desertado en Falmouth (Inglaterra) el alférez de navío José M.<sup>a</sup> García-Presno, que lo mandaba junto con otros miembros de su dotación. Castro, en julio de 1936, era guardiamarina, y al tomar el mando del *Díez*, en 1938, tenía el empleo de teniente de navío efectivo y el de capitán de fragata habilitado. Fue también comandante del *Císcar* cuando fue hundido por la Aviación nacional en El Musel.

(2) Informe sobre el destructor *José Luis Díez* del SIM. Barcelona, 10 de octubre de 1938. AHAB.

OTRA VERSIÓN DEL INTENTO DE PASO POR EL ESTRECHO DE GIBRALTAR...

el vapor *Saturno*, con 390 toneladas de combustible. A mediodía del 25 se avistaron ambos buques, comenzando la operación de petroleo a las 13.30, suspendiéndose por haberse avistado un pequeño buque. En aquel momento se habían hecho 250 toneladas, soltando amarras y dirigiéndose el *Díez* hacia el buque avistado, que resultó ser el de pesca *Con*, con bandera nacional, matrícula de Vigo. Se ordenó el abandono del buque a la tripulación, la cual, compuesta de 12 hombres, subió a bordo, tras lo que se ordenó la apertura de *kingstons* y válvulas de inundación. Durante la operación se avistó otro buque de similares características que resultó ser el *San Fausto*, con el que se procedió de forma análoga al anterior, ordenando al *Saturno* lo abordase para apresar su hundimiento, continuando ya anochecido rumbo al Estrecho.

De las declaraciones obtenidas de los tripulantes de los pesqueros se confirmó la aportada por el SIM y entregadas al comandante el día antes a la salida, en lo que respecta a baterías, proyectores y navegación en el Estrecho, y ampliándolas en el sentido de que, el día 24, vieron cruzar al *Canarias* y al *Navarra*, ambos con independencia, por la costa del Marruecos francés, y posteriormente el *Navarra* entraba a gran velocidad en el Estrecho.

Alrededor de las 22.00 del día 26 se ordenó zafarrancho de combate. El barco iba completamente apagado, cerradas puertas estancas y realizado el municionamiento y con alta velocidad.

La primera observación a la entrada del Estrecho que recoge el informe fue:

«Que desde el centro del Estrecho a la costa de Marruecos y a la altura de Tánger, el paso estaba libre, mientras que por la amura y través de babor se distinguían apagados y encendidos indistintamente dispuestos en línea de fila natural; dos destructores apagados, aguantándose sobre las máquinas en sentido opuesto a la dirección del *José Luis Díez* que viraron 180° babor simultáneo y quedaron por ambas aletas; un torpedero apagado que hizo la misma evolución siguiendo nuestras aguas por la aleta de estribor; se apreció la existencia de un buque, al parecer *Cervera* o *Navarra*, ambos con dos chimeneas, completamente apagados, a los que tampoco se hizo fuego por considerar no había sido aún descubierto nuestro buque. Rebasada ya Tarifa se distinguió la silueta del *Canarias* y simultáneamente el torpedero que había quedado por la popa, comunicó por *scot*; la conversión de los dos proyectores correspondientes a Punta Carnero y El Hacho y el disparo de granadas iluminantes desde los destructores que quedaron por ambas aletas, coincidió con disparos de ametralladora del torpedero, los cuales salían cada vez más desviados por la aleta de estribor; se oyeron los primeros disparos de las baterías de costa de España y África, viéndose asimismo la primera salva disparada por el crucero *Canarias* (...) Nuestra batería de proa se dispuso a repeler la agresión, mientras que la de popa vigilaba atentamente cualquier posible torpedo. De la batería de proa, solamente pudo disparar el cañón 2, por haber hecho explosión de cascotes de uno de los proyectiles de la salva del *Canarias*, en la jarra de las cargas de pólvora del municionamiento del cañón 1, matando en su puesto al apuntador de dicho cañón. Los dos primeros disparos no fueron respondidos por la bate-

ría de popa por salto del automático[,] que originó el fallo momentáneo en el circuito con el director, cambiado el cual comenzó el fuego local ordenado por el jefe de la batería por cuyo procedimiento funcionó el cañón 5, hasta rebasar la proa la farola del puerto de Gibraltar, sin que el cañón logrará efectuar disparo alguno debido al nerviosismo del Jefe de Pieza (...) Durante la navegación y en el combate el buque llevaba la bandera inglesa y las iniciales D-19. Cuando el barco estaba ya en las cercanías de Gibraltar los facciosos seguían luchando entre sí» (3).

El juicio general del combate que recoge el informe citado expone lo siguiente: «El barco pudo, desde luego, hacer más de lo que hizo, una de las causas fue la desmoralización del personal —no se disparó ni un solo torpedo y ello no puede achacarse a la inclinación del buque por la avería, sino que éstos se hallaban en la posición de trinca y no a banda como es lógico al entrar en combate—. No se hicieron nada más que nueve disparos de cañón, cuando con fuego autónomo[,] aunque no funcionara la dirección de tiro [,] pudieron hacerse muchos más, lo cual demuestra la desmoralización en algunos Jefes de pieza».

Manifiesta que las bajas habidas en la dotación fueron dos muertos, seis desaparecidos y 10 heridos. De los desaparecidos dice que «uno era el cabo Diego Soriano Rodríguez, que en un momento de pánico se tiró al agua, siendo recogido por un buque italiano que lo trasladó al *Canarias*, que lo condujo a Ceuta, en donde ingresó en El Hacho. Este muchacho era evadido de la zona facciosa —en los prisioneros hubo 23 desaparecidos y un muerto».

Los cadáveres de dos miembros de la dotación y de un prisionero de los pesqueros nacionales fueron embarcados en el destructor inglés *Vanoc*, y envueltos en la bandera de España y lanzados al mar en el mismo lugar del combate, hallándose presentes el comandante, el cónsul y una pequeña representación de la dotación.

Respecto al comportamiento de la dotación se expone entre otras:

«En general la dotación no cumplió su cometido, demostrando muchos individuos verdadero pánico, hay que tener en cuenta que muchos de los embarcados no habían estado en la Flota ni un solo día y que además por haber llegado a última hora, ni siquiera pudieron entrenarse un poco —la dotación de máquinas no abandonó su puesto en ningún instante.

»En las repetidas veces que se solicitó personal, se insistió marcadamente 1º.—Que el personal se hallara a bordo el 25 de abril ppdo. 2º.—Que el personal se había de reclutar entre los que tuviesen ya los conocimientos necesarios (...) Causas que se ignoran, hicieron que este personal no reuniera las condiciones de selección que se citan anteriormente.—Destacando, que las dos expediciones compuestas de 70 hombres, solamente 7, conocían la disciplina por haber estado embarcados en buques de la Flota, y de estos, 2 desertaron. No obstante el personal respondió a pesar de su poco entrenamiento, más por su entusiasmo que por su pericia».

---

(3) *Ibidem*.

Sobre el comandante Juan Antonio Castro dice:

«Mucho personal atribuía a éste el que el buque no hubiera hecho mucho más durante el combate. Desde luego este muchacho es valiente y leal, lo que ha demostrado repetidas veces durante el transcurso de la guerra, pero no hay que negar tampoco que su técnica no está a la altura de sus otras condiciones. Se le achaca también el que cuando el buque tomó una inclinación de proa que parecía que iba a hundirse, preguntó qué distancia había hasta tierra, ordenó que subieran chalecos salvavidas, e inmediatamente empezó a aligerarse de ropa. Esto lo consideran como un acto de cobardía, pero no hay que creerlo así puesto que continuó en su puesto y ordenó que todo el mundo buscara los chalecos salvavidas. Parece ser que muchos para disimular sus pifias y algunos hasta su pánico, intentan achacar el mayor número de faltas al Mando, y teniendo éste mucha responsabilidad, las faltas de los demás se diluyen y desaparecen. Llevando las cosas a un extremo, pudiera que hasta admitirse que perdiera un momento la serenidad al ver que el buque se hundía, pues ésta fue su creencia, pero se repuso inmediatamente al darse cuenta que el buque seguía navegando y por lo tanto que había posibilidades de salvarlo. Habrá cometido errores pero todos ellos no pueden ser motivo para dudar de su lealtad y valor, que tiene mucho más mérito por no ser todavía un oficial hecho, y dadas las presiones que sobre él se han efectuado».

Finaliza el informe con el siguiente juicio de los ingleses: «Éstos creen que el buque en el ataque ha estado muy mal, pues estiman que el buque, dadas las condiciones del combate, pudo hundir alguno de los buques facciosos, pero en la defensa y con la avería que tenían virar y entrar en Gibraltar de la forma que lo hizo, casi rozando algunos bajos, demuestra gran pericia y serenidad».

Por otra parte, el parte de campaña que rinde el comandante del *Díez* desde Gibraltar aporta entre otras cosas, y en referencia al combate sostenido con los buques nacionales, lo siguiente:

«A 0025 se arrumbó al 080 para evitar el proyector de Tarifa (...) A 0045 al 060, pasa un destructor tipo Falco de vuelta encontrada por la banda de babor, con las luces apagadas, al que no se disparó (...) El destructor viró por nuestra popa, poniéndose a nuestro rumbo y disparó 6 veces con granada trazadora, no contestándole al fuego y poniendo toda máquina (...) a 0116 al 090, avisando otro destructor del mismo tipo por la amura de babor y al mismo rumbo, que comenzó a disparar a unos 2.000 metros de distancia, y al ir a contestar el fuego con la batería de proa un cascote incendió una jarra de pólvoras con 15 cargas en el cañón 1, matando al apuntador, hiriendo al otro y despidiendo por encima de la borda tres sirvientes.= Se hizo fuego con el cañón 2 por fuego dirigido y al intentar volver a disparar se vio no disparaba por haber caído el machete de circuitos de fuego (...) Se ordenó puntería local y fuego autónomo, disparando el cañón 2 otros dos disparos, aunque habían abandonado la pieza algunos sirvientes al ocurrir incendio de la jarra de pólvora.

»A todo esto, otro buque[,] el *Canarias*, comenzó a disparar por la misma banda y en el momento de intentar el abordaje del destructor (...) un proyectil de 20,3 hizo explosión en el sollado de fogoneros, desgarrando el tanque de petróleo n.º 1, de donde se estaba picando las bombas de combustible, bajando la presión rápidamente y hundiéndose el barco de proa, quedando casi parado (...) He de hacer constar el magnífico comportamiento del personal de máquinas[,] que no abandonó su puesto un instante, siendo a mi juicio debido al [el] abandono de sus puestos de algunos individuos de cubierta al hecho de no estar fogueados y no haber nunca embarcado bastantes en un destructor hasta hacerlo en éste. Refuerza mi criterio el hecho de que los apuntadores se mantenían en sus puestos y que los que lo abandonaban eran los sirvientes de pólvoras y municiones...».

Castro achaca a la explosión de la jarra de pólvora el que parte de los sirvientes de otras piezas del buque abandonaran sus puestos presos del pánico o de la desmoralización, como él la define. En la primera de las muchas cartas que el comandante del *Díez* escribió con carácter personal al jefe de Estado Mayor de Marina, Pedro Prado, le explica:

«El incendio de la jarra de pólvora me dejó ciego durante bastante tiempo, pues me pescó asomando la cabeza por encima del puente para animar a los del cañón 2. Desde luego que tuvimos mala suerte pero si la gente no se achica como muchos lo hicieron, nos comemos a alguien pues estábamos a muy corta distancia (...) y como el impacto que tiene el barco es del 20,3 (...) que atravesó hasta el mamparo 48 y se fue a parar a la camareta de terceros maquinistas. Hay otro culote de 20,3 entre la caja de cadenas de estribor y el casco, que entró por babor y rompió el mamparo de colisión; este culote lo llegué a tocar pero se me resbaló...» (4).

Castro, en la misma carta, transmite su preocupación por su modo de actuar: «He enviado un parte escrito al Subsecretario por la cuestión del entrenamiento de la gente; haz el favor de defenderme, pues creo que se organizará un buen lío y llevo toda la razón».

Un interesante radiograma del jefe de la Flota al jefe del Estado Mayor de Marina, fechado el 27 de agosto en Cartagena, muestra su disconformidad con el plan llevado a cabo para conseguir el regreso a Cartagena del destructor, y entre otras cosas manifiesta:

«Sin conocer detalles ocurridos *José Luis Díez*, creo prematuro efectuar demostraciones que no le servirían para nada, ya que el enemigo[,] perfectamente informado de los movimientos de este destructor, no abandonará sus proyectos sobre él (...) Mi opinión y la de todos los de la Flota, que salieron a la mar, respecto al *José Luis Díez*, fundados en meras deducciones y sin más detalle de lo ocurrido que la noticia conocida, es que de no haber tenido las

---

(4) Carta de Juan A. Castro a Pedro Prado, fechada en Gibraltar el 30 de agosto de 1938. AHAB, Servicio Histórico, 8920.

averías en sitio de fácil retirada a Gibraltar, hubiera sido destruido por el enemigo (...) Independientemente de todo he de manifestarle que siempre estuvo en mi ánimo exponerle, una vez efectuada operación desarrollada día de hoy, mi disconformidad con plan, principalmente en lo que se refiere a sitio y hora contacto con *José Luis Díez*, opinión compartida por todos los elementos técnicos de la Flota entre los que incluyo al camarada Nicolás, que me lo expuso repetidas veces, durante la navegación. Sin embargo por una serie de razones que V.E. comprenderá no opuse el menor reparo, limitándome a dirigirlas personalmente. Todo esto es debido, principalmente, a lo dificultoso que resulta en las actuales circunstancias, tener personalmente un cambio de impresiones, para poder en cada caso, ajustarse a la realidad (...) tenía pensado explicarle en extenso escrito. Lo hago por esta vía, no poner trabas a sus inspiraciones, sino por el contrario para que vea V.E. medio romper aislamiento impuesto circunstancias, en el que mucho influye su poco contacto personal hasta ahora, con la Flota. Un abrazo = Luis González de Ubieta» (5).

### **Operaciones nacionales contra el destructor *José Luis Díez***

A mediados de agosto de 1938, el Estado Mayor de la Marina nacional tuvo conocimiento de la inminente salida del destructor republicano *José Luis Díez* del puerto francés de El Havre.

Dice el almirante de la Flota nacional don Francisco Moreno: «Que el interés del Mando Nacional en evitar la incorporación del *Díez* al grueso de la escuadra roja en Cartagena, era más de índole moral que material» (6). El refuerzo que suponía carecía de importancia al lado del éxito que implicaba el forzar el paso del Estrecho. El grueso de la Flota republicana, recluida en Cartagena desde el hundimiento del *Baleares*, necesitaba una inyección de confianza; el *Díez* iba a intentar proporcionársela. Nada más saber la salida del destructor, comenzaron los movimientos de las unidades nacionales.

El día 19 de agosto, el crucero *Almirante Cervera* (capitán de navío Cristóbal González-Aller) salía de Palma de Mallorca para Cádiz.

El día 21 se recibe en la Base de Operaciones de la Flota en Palma el siguiente radiograma: «Del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada al Vicealmirante Jefe de las Fuerzas de Bloqueo del Mediterráneo. José Luis Díez, salió a 2030 horas sábado 20. *Almirante Cervera* listo en Cádiz esperando órdenes V.E. Velasco-Ceuta y Velasco-Melilla salieron de Ferrol para Cádiz a las 10,20 horas del domingo 21, pudiendo V.E. darles órdenes. Destructor *Huesca* quedará listo en Cádiz a mediodía del lunes 22».

El almirante jefe de bloqueo, Francisco Moreno, embarca en el *Canarias* (capitán de navío Ramón Agacino) para dirigir personalmente las operacio-

---

(5) Radio del jefe de la Flota al jefe del Estado Mayor de Marina de 27 de agosto de 1938. AHAB, Servicio Histórico, leg. 2511/B.

(6) MORENO, Francisco: *La guerra en el mar*, p. 267.

nes. A las 15.30 del 21 de agosto, el *Canarias* y el *Navarra* (capitán de navío Rafael de Heras) abandonan el fondeadero de Palma rumbo al Estrecho.

A mediodía del 22, el almirante Moreno comunica la situación al jefe del Estado Mayor de la Armada: «*Canarias* y *Navarra* entre Alborán y el Estrecho. *Cervera* saldrá a 2100 horas de Cádiz. Los tres cruceros formaran una barrera en el paralelo de Cabo Roca. *Huesca* petroleando en Cádiz. *V. Ceuta* y *V. Melilla* irán a Ceuta a petroleo».

Tras cambiar la situación al recibir nuevas informaciones, el Estado Mayor de la Armada comunica que el destino del *Díez* es probablemente Casablanca, por lo que se traslada la vigilancia a Cabo San Vicente y proximidades de Casablanca con los cruceros.

Al mismo tiempo se ordena salir a la mar, desde Ceuta, a los destructores *Velasco Ceuta* y *Velasco Melilla*, y cruzar entre Tarifa y Punta Cires. La misión, dirá el radiograma, «capturar o hundir *José Luis Díez*».

El día 26 de agosto, el almirante Moreno comunica al almirante jefe del Estado Mayor de la Armada la situación del momento: «A las 8,30 amarré con *Canarias* en Ceuta para petroleo; saldré a 19 horas. Destructores entrando en puerto. *Navarra* se dirige a Casablanca. *Cervera* entrará Ceuta a las 18 horas».

Al fin llegará el desenlace. A las 19.00 el *Canarias* salía de Ceuta para cruzar a levante del Estrecho, en una línea orientada al sureste de Punta Europa. El *Cervera* saldría a las 23.00, para cruzar al norte de Cabo Espartel, y el *Navarra*, frente a Casablanca. Los destructores *Velasco Ceuta*, *Velasco Melilla* y *Huesca* salieron a cruzar entre Punta Cires y Tarifa. A medianoche, todos los buques están en sus puestos.

A las 2.25 el destructor *Velasco Ceuta* (capitán de corbeta Pedro Fernández), al estar navegando al 252°, paralelamente a los otros dos destructores, en su línea de vigilancia avistó la sombra de un destructor apagado que navegaba a toda velocidad rumbo a levante. Inmediatamente aumentó el régimen de máquinas a toda fuerza, metiendo todo el timón a babor. Cuatro minutos después del avistamiento, el *Velasco Ceuta* rompió fuego sobre el *Díez*, con alza de 2.000 metros. Ambos buques navegaban al este. A las 2.35 se recibió en el *Canarias* PPPP, transmitida por el *Velasco Ceuta*. Casi al mismo tiempo, se percibió el ruido de los disparos de este destructor (7).

El *Canarias* navegaba en ese momento a rumbo sureste, con la popa en Punta Europa, a régimen de 20 nudos. Abre fuego, después de efectuar varias maniobras para interceptarlo, a las 2.57, apreciándose impactos en el *Díez*, que disminuye velocidad. Al verse imposibilitado, el destructor republicano mete hacia Gibraltar, desapareciendo detrás de Punta Europa.

El almirante comunica la acción a los buques a sus órdenes, a los que manda regresar a puerto. El resumen por radio que transmite al almirante jefe

---

(7) *Ibidem*, p. 270. El serviola que avistó al *Díez* fue el marinero Cosme Tomás, natural de Palma de Mallorca (testimonio del marinero voluntario de la dotación del *Velasco Ceuta* Santiago Ulla a Hermenegildo Franco).

OTRA VERSIÓN DEL INTENTO DE PASO POR EL ESTRECHO DE GIBRALTAR...

del Estado Mayor de la Armada es el siguiente: «J.L. Díez no fue apercebido por *Almirante Cervera*. Cruzó de vuelta encontrada con la Flotilla de destructores; *V-Ceuta* le disparó diez salvas sin alcanzarlo y lo perdió de vista antes de llegar al meridiano de Punta Europa. Fue avistado por *Canarias*, que lo cañoneó con 203 y 120 mm, alcanzándolo por dos veces, impidiéndole paso Estrecho; *Canarias* lo vio a 8 horas, asegurándose de los impactos por babor proa. Elevadas velocidades destructor y *Canarias* y obscuridad noche impidieron captura» (8)

El impacto que provocó la explosión de la jarra de pólvora en el cañón 1 del *Díez* fue atribuida al *Canarias*, ya que el mensaje del almirante no se lo atribuye al *Velasco Ceuta*, que fue el primero que disparó. Sin embargo, en el pensamiento general «el éxito» fue del *Velasco Ceuta*, y así lo manifiesta el comandante del destructor *Teruel*, que desde el arsenal de La Carraca escribe a su compañero del Ceuta el día 28 de agosto en los términos siguientes:

«Querido Perico: Sólo dos letras para daros a todos y especialmente a ti y al Jefe mi enhorabuena y un fuerte abrazo por vuestro éxito; estoy mosca con eso de que no os hayan citado para nada siendo verdaderamente los principales autores del éxito. Mi dotación recibió la noticia [con] la alegría que puedes figurarte y especialmente yo, pues nunca se me olvidará la hora y el día de los 300 cañonazos que me zumbó en el *Galerna* frente a Santander el 11 de agosto del pasado; ¡ahora me habéis vengado bien! ¡Muchas gracias! (...) Repito mi enhorabuena y con mis recuerdos al Jefe y esa dotación recibe un fuerte abrazo de tu buen amigo y comp.º Javier Mendizábal» (9).

En el mes de septiembre recibe el capitán de corbeta Fernández Martín en Palma de Mallorca, donde el *Ceuta* se encontraba, otra carta de su compañero José M.<sup>a</sup> González-Llanos Caruncho, director de la Factoría de la SEDC Naval de Ferrol, que le manifiesta: «Ante todo, te envío mi más cordial enhorabuena por vuestra eficaz participación en la persecución del *Díez*...» (10).

El reconocimiento a la eficaz actuación del *Ceuta* llega del capitán de fragata Francisco Regalado Rodríguez, que en la fecha de los hechos era el jefe de la Flotilla de destructores, y que por carta fechada el 6 de diciembre de 1938 en Roma, donde desempeñaba el cargo de agregado naval, entre otras cosas expone:

«Tengo una explicación que darle y es la siguiente: parece confirmado que le zumbó Vd al *Díez* y sin embargo, yo puse el famoso radio al Almirante que

(8) Radio N.º 3.709 del almirante jefe de bloqueo al almirante jefe del EMA, de 27 de agosto de 1938. AHB, Servicio Histórico, Crónica Radiotelegráfica.

(9) Carta del capitán de corbeta Javier Mendizábal, Cortazar, comandante del *Teruel*, de 28 de agosto de 1938 al comandante del *Velasco-Ceuta*, capitán de corbeta Pedro Fernández Martín (archivo de la familia Fernández Martín, Ferrol).

(10) Carta del capitán de corbeta José M.<sup>a</sup> González-Llanos Caruncho, director de la Factoría de la Sociedad Española de Construcción Naval, al comandante del Ceuta, Pedro Fernández Martín, fechada en Ferrol el 15 de septiembre de 1938 (archivo de la familia Fernández Martín, Ferrol).

no creía fuese alcanzado llevado por el espíritu austero norma de la Falange (...) Como no es, en cambio lo más frecuente, siento haberle deslucido la papeleta y aunque nos conocemos todos y yo sé que gracias a Dios Vd es de los que van al grano y no a la bambolla, quiero expresarle mi enhorabuena más sincera por el acierto y la suerte, ya que ésta la merecía Vd de siempre y la mereció entonces y como lo demás, par Vd como para mí, no cuenta o es secundario ¡¡¡ Arriba España!!!...» (11).

Parece que la explosión de la jarra de pólvora, que tanto perjudicó —como reconoce el comandante del *Díez*—, fue debida a los cascotes de un proyectil del *Ceuta* y no del *Canarias* como ha pasado hasta el momento a la posteridad.

El *Díez* recibió del *Canarias*, según la versión de su comandante, dos impactos de 203 mm. Uno le causó numerosas bajas y lo puso en peligro de zozobrar a causa de la vía de agua provocada por el impacto, haciendo que su comandante, ante el peligro de hundimiento, lo varase en Punta Europa. El otro, como reconoce Castro Yzaguirre en carta a Prado, rompió el mamparo de colisión. Posteriormente el buque fue remolcado a Gibraltar por las autoridades inglesas. Las averías sufridas motivaron la inutilización del barco hasta diciembre de 1938.

### Nuevo intento del *Díez*

Terminada la reparación, adrizado el barco y pintado, llegó la hora de que el gobierno británico exigiera la salida del Peñón, dando de plazo hasta el 6 de enero de 1939 para hacerlo, so pena de quedar internado. Las obras las llevó a cabo la casa Picornell, de Orán. El día 15 de diciembre el barco las había finalizado y estaba listo y en disposición de intentar su incorporación a la Flota republicana en Cartagena. Una de las cuestiones del Mando de la Flota consistía en asegurar la comunicación por TSH con el destructor. En este sentido se optó por radiar en *avurnave*, repitiéndolo varias veces.

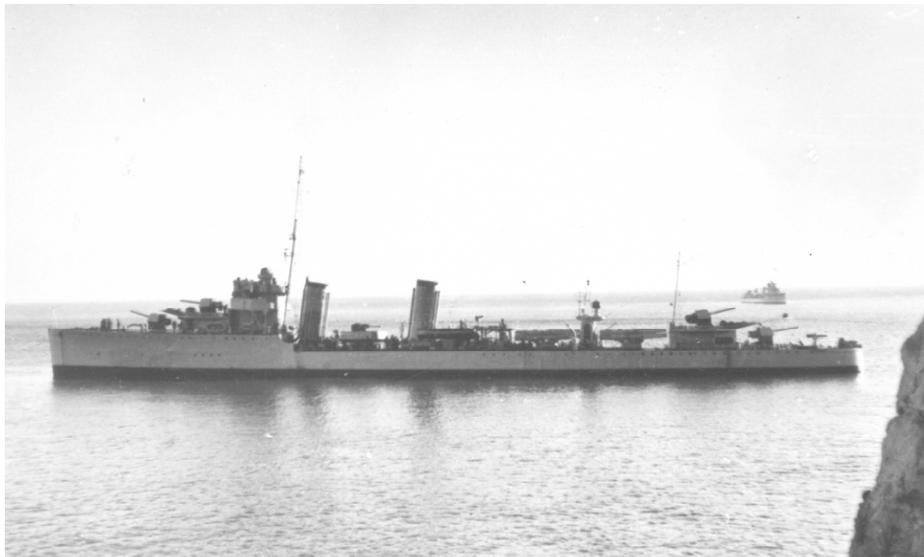
El jefe de la Flota, Luis González de Ubieta, quedó encargado de planear y dirigir la operación, de acuerdo con lo expresado por el siguiente despacho del jefe de Estado Mayor de Marina, Pedro Prado: «De Jefe de E.M. de Marina para Jefe de la Flota. 26 dic de 1938.= Es completamente natural que enemigo suponga que Flota ha de ayudar al *José Luis Díez* en su salida. Queda a su completa responsabilidad combinar movimientos de la Flota y del *José Luis Díez* para lo cual [recibe] V.E. instrucciones completas, de orden del Ministro de Defensa» (12).

---

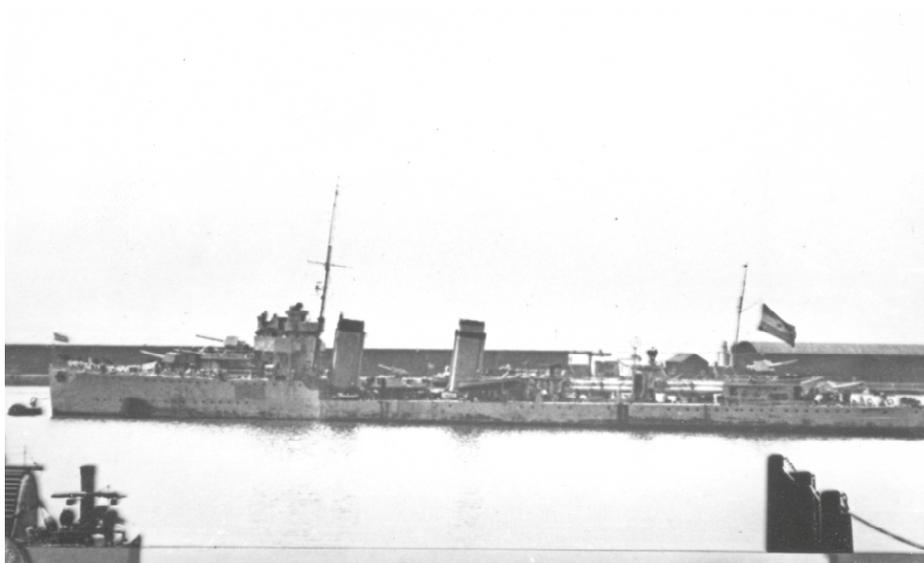
(11) Carta del capitán de fragata Francisco Regalado Rodríguez, agregado naval de la Embajada de España en Roma, fechada el 6 de diciembre del III Año Triunfal al capitán de corbeta Pedro Fernández Martín (archivo de la familia Fernández Martín, Ferrol).

(12) Radio del jefe de Estado Mayor de Marina a jefe de la Flota de 26 de diciembre de 1938. AHAB, Servicio Histórico, leg. 2511/C.

*OTRA VERSIÓN DEL INTENTO DE PASO POR EL ESTRECHO DE GIBRALTAR...*



Destructor *José Luis Díez*, varado en la playa de los Catalanes (Gibraltar) el 30 de diciembre de 1938. En segundo plano, el *Vulcano*.



Destructor *José Luis Díez*, atracado al muelle del arsenal de Gibraltar, reparando las averías causadas en el enfrentamiento con los fuegos de bloqueo nacionales (agosto, 1938).

La respuesta de Ubieta fue contundente: «De Jefe de la Flota a Jefe de E.M. de Marina —Reservado—. Para entregar personalmente Al destinatario.= Daré al Díez órdenes convenientes aceptando la responsabilidad que con tan poca gallardía Vd elude».

Como puede verse, «la cordialidad» no era ni mucho menos patrimonio de la Marina republicana. A continuación, el jefe de la Flota, desde Cartagena, le da al comandante del *Díez* la siguiente orden: «A 23 h 30 m Greenwich día 27 saldrá a todo riesgo para Cartagena siempre que la mar no le impida andar menos de 25 nudos. En *avurnaves* consecutivos se le darán instrucciones.= Acuse recibo diciendo: recibí comunicación n.º 1».

Los siguientes radiogramas se refieren a la composición y despliegue de la Flota republicana para cooperar en la operación. La Flota esperaba al *Díez* al sureste del cabo de Gata, y cuatro destructores se adelantarían hasta las proximidades de Estepona y Punta Almina, por el este de ambos puntos. La orden de ejecución se dio el día 27. Pero una cosa eran los *avurnaves* del jefe de la Flota, y otra, mucho más seria, las unidades de la Marina nacional, que acechaban la posible salida del destructor enemigo. Los elocuentes despachos que siguen son la prueba: «De comandante del *Díez* a jefe Flota. 28-12-38.= Oído Consejo de Oficiales suspendo salida. Espero instrucciones.

»En la mar a 28 de diciembre de 1938. De Jefe Flota a Jefe Flotillas de Destructores. Al *José Luis Díez*, le dio miedo salir.

Aplazada la operación, el jefe de la Flota informa al ministro de Defensa:

«Cartagena 28 de diciembre de 1938. Muy Reservado.= Comandante destructor *José Luis Díez* no cumplimentó orden salida que en forma terminante se le dio por lo que la Flota, que previamente había destacado una Flotilla de destructores al Estrecho de Gibraltar, regresa sin él. Todo ha ocurrido según lo por mí previsto: que la salida de la Flota haría redoblar la vigilancia del enemigo y que no es el actual comandante del *José Luis Díez* el más adecuado para esta misión como reiteradamente se lo he manifestado al Jefe de E.M. de Marina el que no comprendo con los informes que sobre su actuación anterior indudablemente tiene se ha empeñado en mantenerlo en ese Mando. Propongo a V.E. el inmediato relevo de este Comandante y la formación de causa ya que además ha impedido posiblemente una eficaz actuación de la Flotilla de Destructores destacada sobre el crucero *Canarias*. La Flota, como de costumbre, ha cumplido con su deber con el mayor espíritu. Salúdole respetuosamente» (13).

El ministro ordena a continuación que se intente la operación el día 29 por la noche, y el jefe de la Flota, con ciertas salvedades referentes al estado de los buques, contestó diciendo que lo haría. Se da nueva orden de zarpar al *Díez*, que por fin se decide a salir.

---

(13) Radio del jefe de la Flota al ministro de Defensa de 28 de diciembre de 1938. AHAB, Servicio Histórico, leg. 2511/C.

### **Bloqueo nacional sobre el *Díez***

Neutralizado el *Díez*, la Flota nacional se dedicó a las misiones de bloqueo y a sus cruceros por el Mediterráneo, protegiendo el tráfico como misión principal. Cuando el destructor republicano comenzó a dar señales de vida y actividad, se destacaron al Estrecho los minadores de la clase *Júpiter*, que una vez finalizada la campaña del norte habían pasado desde Ferrol a engrosar las unidades del Departamento de Cádiz.

Llegados ya a finales del mes de diciembre, la vigilancia nacional fue redoblada, y el día 29, a las 23.00, el comandante general del Departamento de Cádiz comunica por radio al comandante del *Marte*: «Ante casi seguridad de que *José Luis Díez* saldrá esta noche he ordenado al *Vulcano* salga de Ceuta antes de 22 horas. Vigilará Norte-Sur Punta Europa, navegando Norte-Sur también, a cuya línea no deben llegar ni *Marte* ni *Júpiter* durante la vigilancia. Si no hay novedad se retirará *Vulcano* a las 4 horas, haciendo relevo mañana 30, a las 12 horas» (14).

Al mismo tiempo, el almirante jefe del bloqueo, desde Palma, transmite al contralmirante jefe de la División de Cruceros, que se encontraba con los tres cruceros y tres destructores en la mar, el siguiente radio: «Ante eventualidad salida *José Luis Díez* esta noche conviene que la Escuadra navegue hacia Alborán, para estar en condiciones de intervenir» (15).

El dispositivo adoptado en el Estrecho forma una línea quebrada en torno al Peñón. El segmento occidental está a cargo del *Calvo Sotelo* (capitán de corbeta Alejandro Molins), el cual vigila la salida del puerto; a continuación, el *Júpiter* (capitán de fragata Fernández de Henestrosa) y el *Marte* (capitán de fragata Luis de Vierna), que cierra el anillo hacia el noreste, desde el norte-sur de Punta Europa. El dispositivo se refuerza con el *Vulcano* (capitán de fragata Fernando Abárzuza), que cruza en la bisectriz de las derrotas del *Júpiter* y el *Marte*.

### **Segundo intento del *Díez* y enfrentamiento con el *Vulcano***

El 29 de noviembre, Juan Antonio Castro, comandante del *Díez*, se encuentra en Barcelona, sede del gobierno de la República y también del Estado Mayor de Marina y Subsecretaría. Allí redacta un informe donde expone con optimismo la situación en que el barco se va a encontrar al regreso de Cartagena, después de la reparación que se está efectuando en Gibraltar. Manifiesta que va a poder salir sin grandes problemas y que se requerirán unas seis semanas de trabajo para dejar el barco listo (16).

Vuelto Castro a Gibraltar en los primeros días de diciembre, el barco finaliza sus obras el día 15, y el 27, por las órdenes recibidas del jefe de la Flota,

---

(14) MORENO, Francisco: *La guerra en el mar*, p. 273.

(15) *Ibidem*.

(16) Informe del comandante del *José Luis Díez* al jefe de Estado Mayor de Marina, fechado en Barcelona el 29 de noviembre de 1938. AHAB, leg. 8920.

se dispone a salir, para romper el bloqueo; pero, al no tener el apoyo de los destructores que suponía le ayudarían en su ataque a los buques nacionales bloqueadores, desiste y anula la salida. Finalmente lo hace el día 30, después de recibir orden del gobierno de la República, a través del ministro de Defensa. La salida y el posterior enfrentamiento con los buques nacionales son narrados brevemente por Castro en el primero de los dos partes de campaña que remite desde la prisión de Gibraltar, donde fue internada la dotación del destructor, el mismo día 30 de diciembre. El parte dice así:

«A 1 h. se maniobró dentro del puerto, saliendo a toda máquina y arrumbando al 155. Al estar de través con el arsenal de Gibraltar [,] el *Calvo Sotelo* disparó una bengala de aviso. El barco, desde su salida, iba en zafarrancho de combate y los tubos de lanzar orientados por estribor. =Al estar al W de Punta Europa, se metió a babor rascando las peñas; iluminados por el proyector de Punta Carnero y por proyectiles luminosos que nos lanzaba un barco que demoraba al 225, y avistado por la proa un minador tipo Júpiter, que empezó a disparar, siendo la distancia en este momento a Punta Europa de 300 m.= Se abrió fuego sobre el enemigo de proa con los cañones 1 y 2 y con la caída a babor abrió fuego toda la artillería de 120 mm, cañón a. y ametralladoras a/a. = El minador se cruzó completamente abordándole con nuestra amura de estribor por su través; momentos antes se habían lanzado tres torpedos y el abordaje los otros tres, mientras la artillería y ametralladoras barrían al enemigo, logrando varios impactos. Momentos después a 1h. 12 m, subió al puente el teniente maquinista D. José Mulero, avisando que la tubería principal estaba cortada y que no se podía continuar, en vista de lo cual dirigí el barco a varar a La Caleta, haciéndolo a 1 h. 18 m, siendo aún iluminados por iluminantes enemigos y cuyos proyectiles daban en tierra. El barco sufre un desgarrón en la amura de estribor, habiendo quedado una balsa salvavidas y un pescante de bote enganchados. Un proyectil arrancó la ametralladora a/a del centro matando a sus sirvientes, y otro entró en máquinas por cubierta por la parte de popa del grupo de torpedos de proa. Hay además, algún desgarrón entre los tanques 4 y 5 y la sentina de máquinas que permite el paso del petróleo. He de hacer resaltar a V.E. la conducta heroica de la dotación que en todo momento se portó con valor sin igual, y en especial la del auxiliar alumno de artillería don Florentino Totorica, que ametralló el barco a bocajarro. Para todos ellos pido una recompensa que no dudo será concedida. Todo lo cual tengo el honor de poner en conocimiento de V.E.= En prisión en Gibraltar, a 30 de diciembre de 1938. El Comandante (*fdo.*, Juan Antonio Castro)».

Acompaña una relación nominal de muertos, heridos de distinta consideración y desaparecidos (17).

---

(17) Partes de campaña del comandante del destructor *José Luis Díez*, fechados en Gibraltar el 30 de diciembre de 1938 y 1 de enero de 1939. Relación de bajas, 4 muertos, 12 heridos y 2 desaparecidos. AHAB, leg. 8920.

*OTRA VERSIÓN DEL INTENTO DE PASO POR EL ESTRECHO DE GIBRALTAR...*

La otra versión de lo sucedido es la ya relatada por el entonces teniente de navío de la dotación del *Vulcano* José Luis de la Guardia Pascual de Povil.

Finalmente, como manifiesta el capitán de navío Fernando de la Guardia, la misma tarde del día 30 S.E. el generalísimo Franco concede la Medalla Militar Individual al comandante del *Vulcano*, capitán de fragata Fernando Abárzuza Oliva, y la Medalla Militar Colectiva a la dotación.

Por otra parte, el gobierno de la República concede por igual motivo a la dotación del *José Luis Díez* la Medalla al Valor. El barco quedó internado en Gibraltar, y posteriormente fue entregado en Algeciras al gobierno de Burgos. El 13 de enero su dotación embarcó en dos destructores ingleses que la trasladaron a Almería, siendo recibidos en Cartagena entusiastamente.

El destructor *José Luis Díez* fue entregado por el gobierno británico a la Marina nacional el 24 de marzo de 1939 en el puerto de Algeciras, haciéndose cargo del buque el capitán de corbeta don Alejandro Molins Soto.