

LA ESTANCIA DEL DESTRUCTOR REPUBLICANO 'JOSÉ LUIS DÍEZ' EN GIBRALTAR (AGOSTO-DICIEMBRE, 1938)

Luis Romero Bartumeus / Instituto de Estudios Campogibraltares

Los poco más de cuatro meses (del 27 de agosto al 30 de diciembre de 1938) que el destructor republicano *José Luis Díez* (*JLD*) permaneció en Gibraltar durante el transcurso de la Guerra Civil española, reparando sus graves averías a salvo de la flota nacional que lo acechaba, forzaron a las autoridades británicas a desarrollar un comportamiento no exento de vaivenes. Además, sirvió para que los sectores de la población gibraltareña que simpatizaban con la causa republicana, por lo general del sector más modesto, pudieran manifestar su solidaridad con la tripulación del buque de forma explícita. Aún hoy, una bandera republicana y una placa de plata conmemorativa de dicha estancia, se encuentran en el Museo de Gibraltar.

Dos combates navales protagonizó el *JLD*, coincidentes con las fechas de su llegada y salida del Peñón, en un doble intento de atravesar el estrecho de Gibraltar durante su travesía desde el norte de España hasta Cartagena. En ninguno de los dos casos consiguió romper el cerco que le había preparado la marina nacional. En ambas ocasiones, el destructor republicano acabó en Gibraltar seriamente dañado.

LA ARRIBADA A GIBRALTAR

El destructor *JLD*, que había escapado desde Gijón a Falmouth (Gran Bretaña) el 1 de septiembre de 1937, antes de que el frente del norte se desvaneciera, llegó después al puerto de El Havre (Francia) para reparar sus averías (28 de septiembre de 1937).¹ Su pretensión era unirse al resto de la flota que permanecía en la base naval principal de Cartagena. En Falmouth, a donde el comandante del buque lo había llevado en una decisión inesperada mientras se encontraba navegando junto al *Ciscar*, se produce la desertión de aquel junto a otros miembros de la tripulación y debe ser el agregado naval de la embajada española, el capitán de fragata Fernando Navarro,² quien lo traslade hasta El Havre, donde se hace cargo del mismo Juan

¹ Las fechas de llegada a esos puertos están extraídas de los libros que contienen los partes de guardia de puente y máquinas del destructor *José Luis Díez*. Archivo General de la Marina "Álvaro de Bazán" (AGMAB). Servicio Histórico. Guerra Civil (SH.GC): Cajas 9686 y 9667 (antigua signatura del Servicio Histórico de la Armada: 38-25 y 38-60 respectivamente).

Oficialmente, la documentación referida a la Guerra Civil española, que se guardaba en el Servicio Histórico del Cuartel General de la Armada, en Madrid, ha sido transferida al Archivo General de la Marina "Álvaro de Bazán", en el Viso del Marqués (Ciudad Real), sin que se haya procedido todavía a su inspección y adecuada clasificación. Por eso conservan los documentos su antigua signatura del referido Servicio Histórico, habiendo sido introducidos los documentos en cajas, a las que se ha dotado de una nueva numeración, que colocamos en primer lugar, apareciendo entre paréntesis la antigua signatura.

² Vicente Talón. "La trágica peripecia del 'José Luis Díez'". En *Defensa*; Extras, nº 25. Pág. 185 / Este amplio reportaje merece ser considerado dado que es fruto de una serie de conversaciones mantenidas por el autor con el comandante Castro, antes de su muerte, en su residencia de París.

Antonio Castro, un jovencísimo guardiamarina al estallar la guerra, que habilitado como capitán de fragata ha mandado el *Ciscar* en el norte y ahora va a protagonizar el intento de paso del Estrecho del *JLD*.

Castro recibiría en dos ocasiones, estando en Francia, la propuesta de desertar como su antecesor en el mando: por mediación de una misteriosa mujer³ y directamente del vicealmirante Salvador Moreno, quien le envió una carta personal, como antiguo jefe del joven marino, que no hizo ninguna mella en Castro. El hermano de aquel, Francisco Moreno, sería el que, al mando de las fuerzas de bloqueo, le impediría el paso del Estrecho. La misiva en cuestión estaba redactada en un tono que sin duda tuvo que molestar al comandante del *JLD*. Calificaba de "cobardes, canallas y asesinos" a los tripulantes del buque republicano, aunque al joven capitán lo entendía como "valiente y decidido", pese a indicarle abiertamente que "traicionó usted a España",⁴ ofreciéndole la rehabilitación absoluta si entregaba el buque o lo hundía antes de que se uniera al resto de la Escuadra republicana.

El día 20 de agosto de 1938 zarpa el *JLD* de El Havre,⁵ tras permanecer en este puerto once meses, realizando una travesía por el atlántico a una considerable distancia de las costas gallegas y portuguesas para evitar las patrullas aéreas y navales de sus oponentes. El día 25 es aprovisionado de carburante en alta mar desde el vapor *Saturno* que le esperaba, abasteciéndose de 320 toneladas. La operación se interrumpe al avistarse un pesquero al que el *JLD* se aproxima ondeando bandera y exhibiendo numeral en amuras y popa y pintura en chimenea británicos, propios de un buque de control. En concreto el camuflaje correspondía al "D-19" de nombre *HMS Grenville*. El engaño era posible dado que el diseño del *JLD* pertenecía al modelo de destructor británico *Scott* y su acabado era muy parecido. Un segundo pesquero hizo su aparición hora y cuarto después, resultando los dos "facciosos", según la expresión utilizada por el comandante del *JLD* en su parte de campaña. Sube a bordo a ambas tripulaciones, veinticuatro marineros en total, y ordena al *Saturno* que hunda los pesqueros.

Ambos buques se separan, no sin antes recibir el *Saturno* la orden de dirigirse a un nuevo punto de encuentro por si fueran necesarios de nuevo sus servicios. El destructor pone rumbo al Estrecho, donde pese a su camuflaje británico le esperan más de una docena de buques que forman la fuerza de bloqueo, al mando del vicealmirante Moreno, a bordo del crucero *Canarias*. El destructor avista Cabo Espartel a las 22.55 horas del día 26 y aproximadamente una hora después son visibles las luces de Tánger desde el puente. Más tarde se sabría que había dejado atrás a los cruceros *Navarra* y *Almirante Cervera*, el primero por estar vigilante ante una posible aproximación a Casablanca y el segundo por estar en ese momento lejos de poder divisar el paso del *JLD*, a unos 8.000 metros,⁶ en su patrulla de barrera norte-sur de la bocana occidental del Estrecho. A las 00.13 horas del 27 un proyector desde Tarifa barre el horizonte varias veces, "sin detenerse sobre el barco", según escribió el comandante Castro en su parte de campaña, fechado en Gibraltar el día 29.

Castro recuerda que, a las 00.45, vio por primera vez a uno de los buques del bloqueo, que identifica como "un destructor tipo *Falco*", era el *Velasco-Ceuta*, que navega "de vuelta encontrada por la banda de Br. (babor) con las luces apagadas (...). El destructor viró por nuestra popa, poniéndose al mismo rumbo y disparó 6 veces⁷ con granada trazadora, no contestándole al fuego y poniendo toda máquina". Junto al *Velasco-Ceuta*, navegan al *Velasco-Melilla* y el *Huesca*. De estos destructores,

³ Ibidem. Pág. 186.

⁴ Citado por Ernesto Méndez Luengo. *Motín en la flota*. Ed.: Edileisa. León, 2001. Pág. 267 y por Vicente Talón. "La tragedia..." Págs. 185-186.

⁵ Seguiremos la narración de la travesía que realiza el comandante Castro en el Parte de Campaña del destructor *José Luis Díez*, fechado en Gibraltar el 29 de agosto de 1938. AGMAB. SH. GC: 9762 (2503/16-19).

⁶ Fernando Moreno de Alborán y Salvador Moreno de Alborán. *La guerra silenciosa y silenciada*. Tomo IV, 1ª parte. Madrid, 1998. Pág. 2.437.

⁷ El parte que emite por radio el almirante que manda las Fuerzas de Bloqueo, el vicealmirante Francisco Moreno, dirigido al Jefe del Estado Mayor de la Armada nacional, habla de "10 salvas" y los hermanos Moreno, en su obra antes citada, coinciden con esta cifra, aunque añaden que éstas totalizaron 16 disparos.

el *JLD* se zafa sin grandes problemas, debido sin duda a su mayor velocidad.⁸ A 5,2 millas al sur de Punta Europa, a punto de abandonar la parte más angosta del Estrecho y cuando eran ya la 01.10 horas, el *JLD* se topa con el *Canarias*,⁹ que estaba patrullando la bocana oriental del Estrecho y había sido avisado por el *Velasco-Ceuta*, que lideraba al grupo de tres destructores.

El comandante Castro afirma en su parte de campaña que cuando iba a responder al fuego de su nuevo enemigo con la batería de proa "un cascote incendió una jarra de pólvora con 15 cargas en el cañón 1, matando al apuntador, hiriendo al otro y despidiendo por encima de la borda a tres sirvientes". Sobre ese primer impacto, que causa estragos en la moral de su tripulación, se ciernen aún hoy algunas dudas respecto a quien lo disparó. Castro achaca a esa explosión 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, dado que no estaban acostumbrados a combatir, por lo que la respuesta al ataque no fue todo lo eficaz que podría haber sido. En la primera de las muchas cartas personales que el comandante del *JLD* le escribió desde Gibraltar a su superior y amigo 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..."¹⁰

Después de la explosión de la jarra de pólvora, el *Canarias* hizo blanco en el *JLD* con un disparo de una de sus piezas de 20,3 centímetros, a proa, en el sollado de fogoneros, donde iban los pescadores de los dos barcos interceptados durante la travesía por el Atlántico. Todos fallecen, además de un tripulante enfermo que se encontraba también allí y el vigilante. Sólo dos de los veintiséis cuerpos fueron encontrados (un pescador y el vigilante).

El buque pierde rápidamente presión como consecuencia de ese impacto y se hunde de proa, quedando casi parado. El comandante, aún con la memoria fresca, recuerda en el parte de campaña redactado dos días después que pensó que el barco se hundía irremisiblemente, ordenando que todos se pusieran los chalecos salvavidas. Sin embargo, en cuestión de minutos, y gracias a que desde máquinas se había cambiado el depósito del que se consumía, pues el disparo había alcanzado al que estaba siendo utilizado, el buque vuelve a navegar, poniendo proa hacia Gibraltar. Un último intento de que el *JLD* no entrara en la colonia británica, según Castro, lo protagonizó por popa una lancha torpedera, afirmando que fue alcanzada de lleno por un disparo de la torre número 5. Este hecho no fue confirmado. A las 03.15 horas el destructor fondea en el puerto militar de Gibraltar, atracando posteriormente al muelle.¹¹

Además de los veinticuatro pescadores que iban prisioneros, todos desaparecidos menos uno, el combate arroja en la tripulación del *JLD* el balance de dos muertos, diez heridos (entre éstos el segundo comandante y el comisario político) y seis desaparecidos.¹²

⁸ En las pruebas de mar realizadas tras las reparaciones a que ha sido sometido en El Havre, el destructor consiguió una velocidad de 35 nudos: Ver, Vicente Talón. "La tragedia...". Pág. 186 (nota 3).

⁹ Castro afirma en su parte de campaña que este buque es otro destructor de la misma clase que el *Velasco-Ceuta*, pero los hermanos Moreno, en su libro de referencia antes citado, señalan que es un error del comandante del *JLD*, dado que los tres destructores habían quedado atrás y, además, virado a estribor 180° para dirigirse a Ceuta y no entrar en la zona de tiro del *Canarias*.

¹⁰ Carta de Juan Antonio Castro, fechada en Gibraltar el 30 de agosto de 1938. AGMAB. SH. GC. 8920 (143-5).

¹¹ Los partes de campaña del destructor republicano y de los buques nacionales mantienen un desfase horario que, corregido, hace coincidir casi exactamente la ubicación temporal de los hechos reseñados. En nuestra narración, hemos utilizado los horarios que aporta el parte de campaña del *JLD*.

¹² Copia del parte del capitán médico del *José Luis Díez*, Manuel de la Loma, fechado en Gibraltar el 27 de agosto de 1938 y anexo de desaparecidos. AGMAB. SH. GC: 9762 (2503/16-19)

La versión oficial del bando nacional atribuyó en exclusiva, y desde el primer momento,¹³ todos los impactos sobre el *JLD* al *Canarias*. Sin embargo, existen algunas dudas al respecto, puestas de manifiesto por el propio jefe de la Escuadrilla de destructores que esa noche se enfrentó al buque republicano, capitán de navío Francisco Regalado, quien en carta personal al comandante del *Velasco-Ceuta*, tres meses después de los hechos, le señala: "Tengo una explicación que darle y es la siguiente: parece confirmado que le zumbó Vd. al *Díez*...". En otras dos cartas de sendos oficiales de la marina nacional dirigidas a Pedro Fernández, comandante del *Velasco-Ceuta*, éstos le felicitan por su actuación esa noche y uno de ellos incluso muestra su extrañeza porque dicha acción no haya sido citada.¹⁴

PRIMEROS DÍAS DE ESTANCIA EN GIBRALTAR

Junto al parte médico, Castro recibe un parte de averías, fechado al día siguiente de la llegada a puerto, y firmado por el jefe de Máquinas, Alfonso García.¹⁵ La descripción de las condiciones en que ha quedado el buque es alarmante. El impacto del disparo del *Canarias* ha abierto un orificio en el costado de babor desde la cubierta superior hasta por debajo de la línea de flotación. El sollado de fogoneros, totalmente destrozado, comunica con el mar y el suelo del mismo, que a la vez es el techo del tanque de combustible número 1, está abierto, comunicando dicho tanque con el mar también a través del orificio del costado. Además de otros daños, el jefe de Máquinas describe que en el mismo costado del buque, "a la altura de la línea de flotación actual", existe otro orificio "de entrada de culote de 20,3", que se encuentra alojado entre la caja de cadenas y el costado de estribor. Se trata, sin duda, de otro impacto del *Canarias*, pero que no ha explotado. En total, el parte señala que el buque tiene 16 impactos perforantes de la proa a la cuaderna 17 y 31 más de la 16 a la 40.

Los heridos a bordo son desembarcados al hospital de Gibraltar, donde son atendidos, mientras los cuerpos de los fallecidos (los dos marineros y el único pescador encontrado) son trasladados al depósito de cadáveres del Arsenal. Por orden de las autoridades navales de Gibraltar, los cadáveres son arrojados al mar desde el destructor inglés *Vanoc*, en presencia del comandante Castro, del cónsul de España y de cinco tripulantes del *JLD*, a cuatro millas al este de Punta Europa, en una ceremonia militar sin acto religioso.¹⁶ También se lanza al mar el cañón número 1, que había resultado destrozado por la explosión que produjo el impacto del cascote sobre la jarra de pólvoras. El presidente del Consejo de Ministros, Juan Negrín, remitió un telegrama de felicitación a la tripulación del *JLD*.

Desde la misma llegada del buque a Gibraltar, Juan Antonio Castro se pone en contacto con el consulado de España en la colonia, sito en Prince Edwards Road, que se encuentra a cargo de Francisco Barnés y Salinas (en sus ausencias firma los oficios el "Encargado", Jesús de Miguel y Lancho), a través del cual mantendrá una intensa correspondencia con las autoridades del Gobierno de la República, ya instalado en Barcelona, utilizando la valija del Consulado.¹⁷

¹³ Ver oficio 475-R remitido por el Jefe de Estado Mayor de la Armada al Vicepresidente del Gobierno, fechado el 27 de agosto en Burgos, donde se resumen las primeras informaciones recibidas del combate durante esa misma madrugada (dos radios y una comunicación telefónica). AGMAM. SH. GC.: 9061 (2164-1*).

¹⁴ Archivo de los herederos de D. Pedro Fernández Martín.

¹⁵ Copia del parte del jefe de Máquinas del *José Luis Díez*, Alfonso García, fechado en Gibraltar, el 28 de agosto de 1938. AGMAB. SH. GC.: 9762 (2503/16-19).

¹⁶ *Gibraltar Chronicle*. 29 de agosto de 1939.

¹⁷ AMAE. ME. P: 749/157 y 893/32. El uso de esta vía de comunicación provoca que los documentos tarden en ocasiones semanas en llegar a su destino, dado que en principio son tramitados desde el Consulado de Gibraltar al Ministerio de Estado y desde éste son enviados al Ministerio de Defensa Nacional, quien a su vez los distribuye a sus destinatarios finales. El primer parte de campaña que Castro remite al jefe del Estado Mayor de Marina desde Gibraltar, de hecho, no llega a su destino y, posteriormente, tiene que remitirle la copia que le había entregado al cónsul para su conocimiento. Esta copia es la que hoy se conserva en los archivos y la que hemos utilizado para narrar la travesía desde El Havre hasta Gibraltar del *José Luis Díez*.

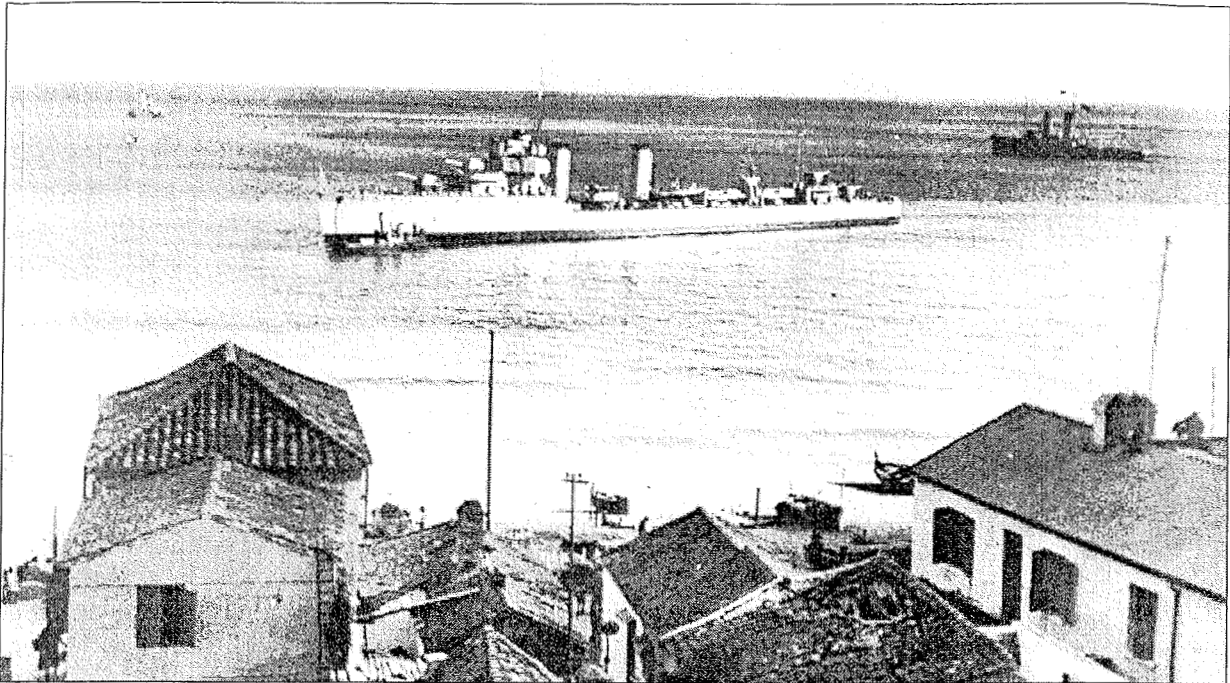


Figura 1. El *José Luis Díez* varado en Catalan Bay, apreciándose los impactos sobre los tejados de las casas. (Fotografía: Archivo particular de José Netto).

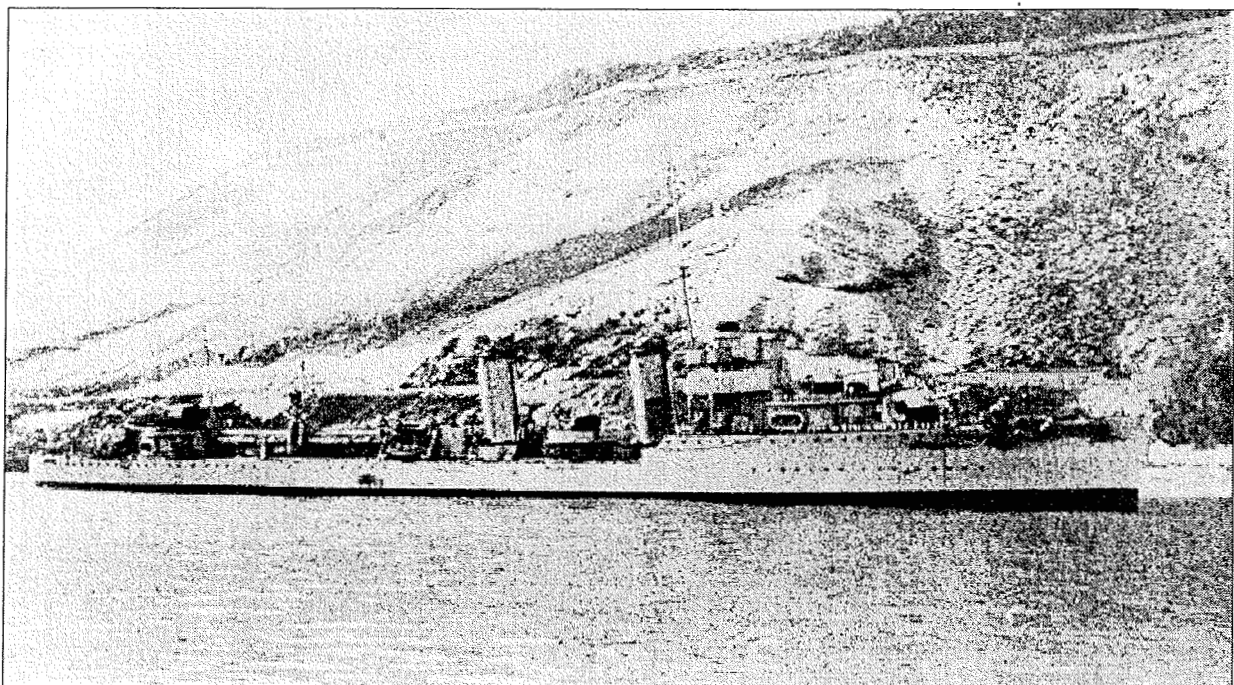


Figura 2. El *José Luis Díez* varado en Catalan Bay, con la zona de levante del Peñón al fondo. (Fotografía: Archivo particular de José Netto).

Ni que decir tiene que Castro mantiene también contacto muy asiduo con las autoridades navales británicas, con las que se relaciona y a las que debe someter todos sus movimientos y las peticiones de reparación. Las primeras impresiones del comandante español respecto al comportamiento de éstas es bueno: "Los ingleses se están portando bastante bien", le escribe a Prado el día 30 de agosto.¹⁸ Pero las autoridades locales no adoptan decisiones en este tema sin contar con Londres, al menos en lo que a la reparación del buque se refiere, por lo que la intervención de la Embajada española en la capital británica jugará un papel destacado durante esa estancia, sobre todo el agregado naval en Londres y París, capitán de fragata Fernando Navarro.

La primera comunicación escrita entre las autoridades gibraltareñas y las españolas respecto al *JLD*, sin embargo, se refiere a cuestiones crematísticas. El 29 de agosto, el secretario del Almirante Superintendente de Gibraltar remite al Consulado una carta,¹⁹ en la que le indica que la entrada del destructor español en aguas del Almirantazgo buscando refugio, les obliga a prestarle ciertos auxilios y servicios, como agua potable, para lo que solicita "una garantía formal" que cubra los posibles gastos.

Las primeras horas de la estancia en Gibraltar las consume la tripulación en intentar por sus propios medios acondicionar en lo posible el buque. Se procede a achicar agua de pañoles, camaretas y sollados y se consigue "que la cubierta inferior salga de la flotación".²⁰ Durante la primera semana, la tripulación no puede bajar a tierra para nada. No es hasta el 6 de septiembre que el contralmirante encargado, A.E. Evans, comunica por escrito al comandante del *JLD*²¹ que ha decidido "dar más amplias facilidades para recrearse y expansionarse a los oficiales y tripulación del barco de su mando", pero exclusivamente para practicar deporte en los campos navales de fútbol. Se autoriza el desembarco diario, excepto domingos, de la tercera parte de la tripulación (unos 54 hombres), de 9.30 a 11.30 horas, acompañados de un oficial, que deberá ir vestido de paisano.

El contralmirante Evans le pide a Castro garantías de que "ningún oficial o tripulante de su barco tomará parte alguna en discusiones políticas y se tomarán todos los cuidados posibles para evitar cualquier acción o señal que pueda dar lugar a una manifestación amistosa u hostil". Pero este permiso deportivo no satisface las necesidades de los más de ciento cincuenta hombres de la tripulación, que además se encuentran amontonados en el sollado, debido a que el alojamiento de los fogoneros ha quedado inutilizado por completo. Castro le escribe a Prado el 18 de septiembre que el no poder saltar a tierra "origina un malestar considerable" entre su tripulación. En un oficio remitido por el Cónsul Encargado, Jesús de Miguel, al Ministerio de Estado, se expone la necesidad expresada por la tripulación y sus responsables "de obtener permiso para que algunos hombres de la dotación saltasen a tierra para distraer algo su espíritu", pues la autorización para hacer deporte y "dado el carácter de nuestros marineros, no era esto lo suficiente para mantener en un buen estado moral a esta dotación".²² Las gestiones del cónsul ante las autoridades navales surten efecto y, el 7 de octubre, el contralmirante remite una carta al representante consular en la que le informa que el gobernador ha concedido permiso, a partir de ese mismo día, para que una cuarta parte de la tripulación, unos 40 hombres, desembarquen cada día entre las 6 de la tarde y las 10 de la noche, vestidos de civil, añadiendo que el gobernador "tiene la seguridad que los hombres tendrán cuidado de no intervenir en ninguna discusión política".²³

¹⁸ Carta del comandante del *José Luis Díez*, fechada en Gibraltar el 30 de agosto de 1938. AGMAB. SH. GC.: 8920 (143-5).

¹⁹ AMAE. ME. P.: 749/157.

²⁰ Copia del informe del estado del buque, fechado en Gibraltar, a bordo, el 1 de septiembre de 1938, dirigido al Jefe del Estado Mayor de Marina. AGMAB. SH. GC.: 8920 (143-5).

²¹ Copia traducida de la carta del Rear-Admiral A.E. Evans a Juan Antonio Castro, fechada el 6 de septiembre de 1938. AMAE. ME. P.: 893/32 y AGMAB. SH. GC.: 8920 (143-5).

²² Oficio del Cónsul de España en Gibraltar, de fecha 7 de octubre de 1938, nº 492. AMAE. ME. P.: 893/32.

²³ Copia traducida de la comunicación del Contralmirante Encargado al Cónsul General de España, fechada el 7 de octubre de 1938. AMAE. ME. P.: 893/32.

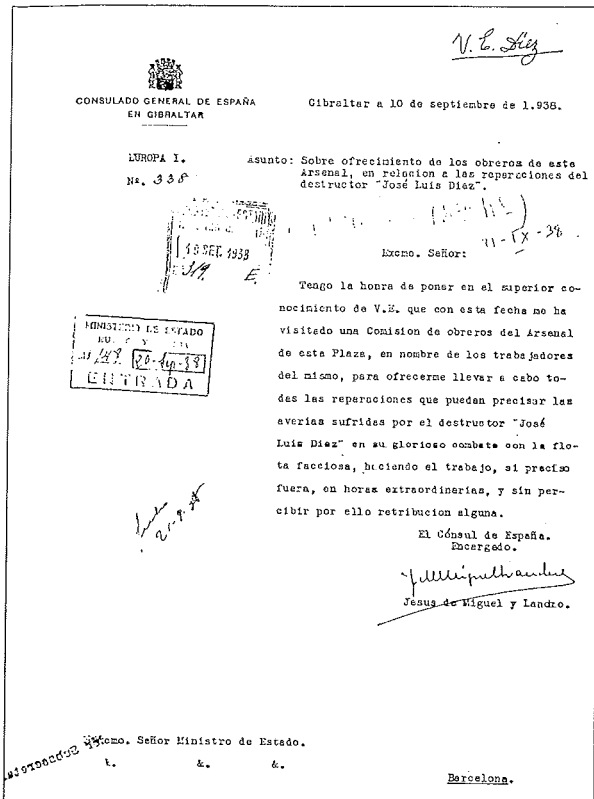


Figura 3. Oficio del cónsul de la República en Gibraltar, informado al ministro de Estado del ofrecimiento de los trabajadores de los astilleros para reparar el *José Luis Díez*.



Figura 4. Ignacio Vicente Gutiérrez, marinero del *José Luis Díez*. Fotografía enviada a su madre a Colindres (Santander). Desapareció tras la madrugada del 30 de diciembre. Foto cedida por C. M. Vicente Gutiérrez.

LAS REPARACIONES SE RETRASAN

Las gestiones para que el destructor republicano pueda ser reparado en Gibraltar se activan inmediatamente en Londres, a través de la Embajada, desde el mismo día 27 de agosto. El agregado naval en París y Londres, capitán de fragata Fernando Navarro, que reside habitualmente en Francia, se traslada a la capital británica y hace gestiones ante el Almirantazgo, mientras el embajador, Pablo de Azcárate, las realiza ante el Foreign Office. A su vez, Castro ha realizado sondeos cerca de las autoridades navales británicas en Gibraltar y éstas le responden que no pueden acceder a que el destructor se repare en uno de sus diques "sin orden de Londres".²⁴

Las autoridades británicas se toman su tiempo y Castro empieza a impacientarse, incluso llega a recriminar a quienes llevan las gestiones, en carta dirigida a su amigo Prado: "Si no se activan las gestiones en Londres, estoy viendo que me van a dirigir un ultimátum y en realidad creo que os estáis moviendo muy despacio y dejándome a oscuras en mala posición".²⁵

²⁴ Carta del comandante del *José Luis Díez*, fechada en Gibraltar el 18 de septiembre de 1938. AGMAB. SH GC.: 8920 (143-5).

²⁵ Carta del comandante del *José Luis Díez*, fechada en Gibraltar el 19 de septiembre de 1938. AGMAB. SH. GC.: 8920 (143-5).

El mismo día que se escribía lo anterior, las autoridades navales de Gibraltar le preguntan al cónsul español si cuenta con medios para realizar una reparación, aunque sea provisional. La respuesta es negativa, toda vez que no puede plantearse otra cosa que la de contar con toda la potencia del buque si se quiere tener alguna posibilidad de burlar el bloqueo, "pues de otra manera –afirma muy expresivo Castro- lo van a cazar como a un galgo cojo...". El 27 de septiembre, el comandante del *JLD* está convencido de que "los ingleses no nos arreglan el barco y además me parece lógico pues querrán reservar sus diques para los buques suyos", añadiendo en la misma carta: "Por todo ello, creo que no nos reparan..."²⁶

Hasta el 18 de octubre, el Foreign Office no comunica su decisión respecto a la reparación del *JLD* y cuando lo hace es para indicar que debe realizar las reparaciones mínimas imprescindibles, a criterio de las autoridades navales británicas, para salir de Gibraltar en el plazo de tres semanas o, de lo contrario, se procederá a repatriar a la tripulación, menos un reducido grupo para el cuidado y entretenimiento del buque que, obviamente, quedaría internado. Por último, la comunicación recibida en la Embajada española en Londres señala que: "El Gobierno de Su Majestad siente no poder ofrecer facilidades para reparar el buque en los astilleros navales del Almirantazgo de Gibraltar".²⁷

Mucho antes de que se produjera esta negativa oficial a que el *JLD* pudiera utilizar los diques del Almirantazgo, el 10 de septiembre una comisión de trabajadores del arsenal se había entrevistado con el cónsul español para ofrecerle "llevar a cabo todas las reparaciones que puedan precisar las averías sufridas por el destructor *José Luis Díez* en su glorioso combate con la flota facciosa, haciendo el trabajo, si preciso fuera, en horas extraordinarias y sin percibir por ello retribución alguna".²⁸ Este ofrecimiento mereció un agradecimiento expreso del presidente del Consejo de Ministros y ministro de Defensa Nacional, Juan Negrín, transmitido a los trabajadores del arsenal por mediación del cónsul español en Gibraltar.²⁹

El día 20 de octubre, el embajador de España en Londres envía al titular del Foreign Office, Vizconde Halifax, un escrito en el que se indica que en el plazo de tres semanas concedido "es materialmente imposible ejecutar las reparaciones necesarias para que el barco pueda hacerse a la mar en condiciones normales", pidiendo una ampliación del mismo. En todo caso, el embajador plantea que el plazo debe comenzar a contar desde el momento en que los trabajos den comienzo, toda vez que las reparaciones han de ser decididas por las autoridades navales británicas y hasta esa fecha nada habían comunicado al respecto. Igualmente, el Gobierno español pedía que desde que las reparaciones estuviesen finalizadas se concediese un plazo razonable para que el comandante pudiese decidir el momento más conveniente de hacerse a la mar. La negativa a utilizar los diques navales merece una irónica réplica por parte del embajador, quien señala que esa declaración se debe sustentar en que "existen en Gibraltar diques e instalaciones privados en condiciones de poder realizar las reparaciones que se determinen en los plazos que se fijen ya que, en otro caso, la propuesta carecería de todo sentido".³⁰

El ingeniero naval (comandante de Ingenieros) Fernando Lago, adscrito a la Embajada en Londres, y que ya ha intervenido con anterioridad en las reparaciones efectuadas en El Havre, viaja a Gibraltar para inspeccionar el estado del *JLD* y entrevistarse con las autoridades navales británicas. Mientras tanto, el propio presidente del Gobierno, Negrín, insta al ministro de Estado a que consiga una ampliación del plazo de reparación. Lago informa desde Gibraltar que el plazo concedido, efectivamente, es insuficiente. Sobre la base de esos informes, el embajador español de nuevo envía otro escrito

²⁶ Carta del comandante del *José Luis Díez*, fechada en Gibraltar, el 27 de septiembre de 1938. AGMAB. SH. GC.: 8920 (143-5).

²⁷ Oficio de la Embajada de España en Londres al Ministro de Estado, de fecha 18 de octubre de 1938, n° 532. AMAE. ME. P.: 893/32 y Oficio del Agregado Naval, Fernando Navarro, al Jefe del Estado Mayor de Marina, fechado en París, el 18 de octubre de 1938. AGMAB. SH. GC.: 8920 (153-5).

²⁸ Oficio del Cónsul de España en Gibraltar, n° 338, dirigido al Ministro de Estado, de fecha 10 de septiembre de 1938. AMAE. ME. P.: 893/32.

²⁹ Oficio del Secretario General del Ministerio de Defensa Nacional al Ministro de Estado, de fecha 27 de septiembre de 1938. AMAE. ME. P.: 893/32.

³⁰ Copia de la carta del embajador de España en Londres al ministro Viscount Halifax, fechada en Londres el 20 de octubre de 1938. AGMAB. SH. GC.: 8920 (153-5).

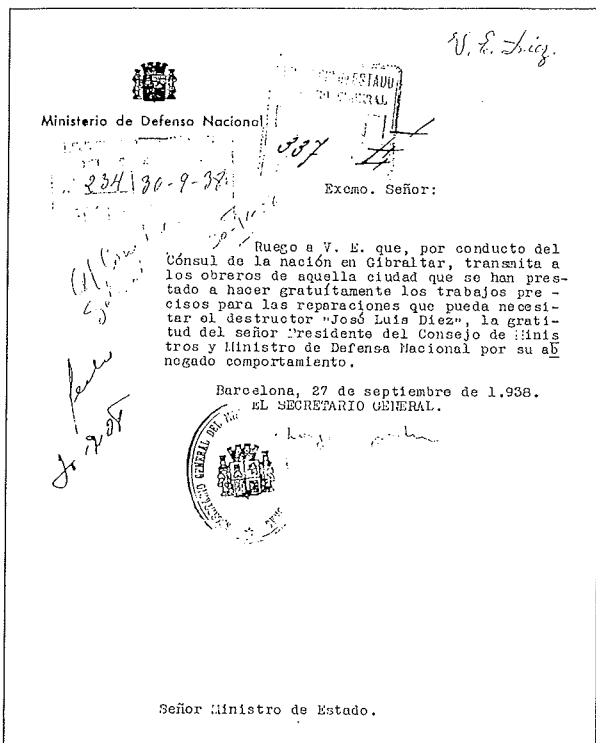


Figura 5. Oficio de respuesta del Ministerio de Defensa Nacional, agradeciendo el ofrecimiento de los trabajadores del arsenal para reparar el *José Luis Díez*.

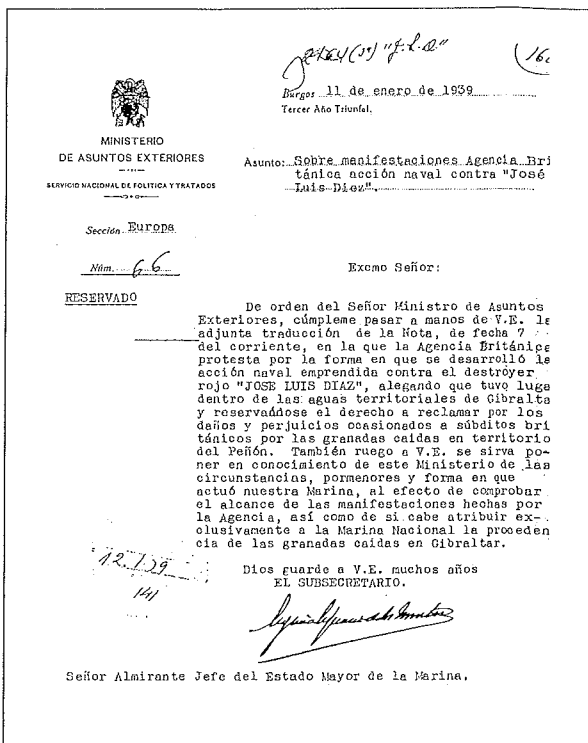


Figura 6. Oficio del Ministerio de Asuntos Exteriores nacional al Jefe del Estado Mayor de la Marina nacional, solicitándole informe sobre el combate del 30 de diciembre, ante queja presentada por el Gobierno británico.

al Foreign Office,³¹ en el que le informa que "hay avería en la obra viva" del buque y es preciso "elear la proa y tapar el orificio con planchas de acero, operación que requerirá un plazo mucho más largo que el concedido", a lo que hay que sumar que ningún taller de los existentes en Gibraltar puede asumir dichas reparaciones, por lo que habrá que buscar en otros puertos próximos, "lo que hace necesario que el plazo que se fije no comience a contarse hasta que los materiales y los obreros se hallen preparados al pié del buque".

Con la presencia de Lago en Gibraltar, se toman algunas medidas tendentes a dejar definitivamente por encima de la línea de flotación la avería principal, causada por el impacto del *Canarias*. Una serie de operaciones, fundamentalmente de traslado de pesos de proa a popa, dirigidas por el ingeniero naval, consiguen que la proa se levante considerablemente, aunque la avería aún permanecía poco más de medio metro bajo el agua. La solución se la explica Castro a Prado en una carta fechada el 4 de noviembre: Es preciso utilizar "dos barcazas que den un empuje de unas 50 toneladas cada una", obturando a continuación el tanque 1 para achicar después el agua allí acumulada.³²

El día 3, Lago se había entrevistado con el Almirante de Gibraltar, enviando éste por primera vez a un ingeniero inglés para que revisara las averías existentes. Castro afirma en su carta de 4 de noviembre, que dicho ingeniero se convence de que el

³¹ Copia de la carta del embajador de España en Londres al ministro Viscount Halifax, fechada en Londres el 1 de noviembre de 1938. AGMAB. SH. GC.: 8920 (153-5).

³² Carta del comandante del *José Luis Díez*, fechada en Gibraltar el 4 de noviembre de 1938. AGMAB. SH. GC.: 8920 (143-5)

plazo de tres semanas concedido es insuficiente, lo que indica que la decisión comunicada por el Foreign Office el 18 de octubre se adopta sin haber inspeccionado con anterioridad el buque. El ingeniero inglés le pide a Lago que elabore un informe por escrito y que él lo hará suyo. El ingeniero español propone un plazo de seis a ocho semanas para llevar a cabo las reparaciones. El Almirante remitió el informe de Lago a Londres, dándolo por bueno, el día 5. El día 6, Lago emprende viaje para intentar contratar fuera de Gibraltar la reparación, en concreto las barcazas.³³

El comandante Castro, joven oficial que en algún momento de aburrimiento durante su estancia en Gibraltar se entretiene redactando unas tablas de tiro para destructores que le remite a Prado por si las considera de interés, llega a recriminar a su jefe y amigo la falta de acción del resto de la flota republicana durante estos meses. En la carta del 4 de noviembre, una de las más largas, le sugiere que ante la acumulación de buques nacionales en la Bahía y en las proximidades que vigilan al *JLD*, muy bien podría un submarino hacer una incursión: "Creo que podría intentar algo provechoso –afirma– y de un gran efecto moral". Inmediatamente, Castro se disculpa:

Perdóname que te diga esas cosas a ti, Jefe de Estado Mayor, pero opino que nuestra Escuadra no hace lo que debía hacer. Los cañoneros que hacen vigilancia por la costa de Sicilia (impidiendo la llegada de suministros al territorio republicano) los debía tirar a pique el *Méndez* y a la vuelta es seguro que los submarinos podrían operar contra los cruceros enemigos que, con toda seguridad, saldrían de donde estuvieran.³⁴

NUEVO PLAZO PARA REPARAR

El 11 de noviembre, las autoridades británicas, de nuevo a través del Foreign Office, comunican su cambio de decisión respecto a los plazos para reparar el *JLD* e informan a la Embajada española en Londres que otorgan un nuevo plazo de ocho semanas, en coincidencia con lo propuesto por Lago, a contar desde la fecha de esta comunicación. En ese plazo incluye el Gobierno británico el necesario para aprovisionarse de material, la ejecución de la reparación y la salida efectiva del buque.³⁵

Lago consigue las barcazas, planchas de acero y un grupo de trabajadores con equipos autónomos para reflotar la proa y poder reparar en seco el gran boquete.³⁶ Castro, mientras las reparaciones tienen lugar, se desplaza a Barcelona para mantener entrevistas con los responsables de la Escuadra y preparar el operativo para la salida de Gibraltar. El 29 de noviembre el comandante del *JLD* se encuentra en la capital catalana, sede del Gobierno, donde redacta un informe para el Jefe de Estado Mayor de Marina, donde le expone brevemente, y con un alto grado de optimismo, "la situación en que se va a encontrar el destructor al llegar a Cartagena, después de hecha la reparación provisional que se le está efectuando en Gibraltar". Castro calcula, además de que va a poder salir sin grandes problemas de Gibraltar, que se requerirán unas seis semanas de trabajo para dejar al destructor en perfectas condiciones.³⁷ El citado informe es elevado al Subsecretario de Marina por Prado, quien apoya las previsiones de Castro y propone que se tenga dispuesto lo necesario en Cartagena para que este destructor, dado el estado de sus máquinas "y el eficiente armamento que posee (...), en el plazo más breve pueda ser incorporado a la Flota".³⁸

³³ Ibidem.

³⁴ Ibidem. El paréntesis es nuestro.

³⁵ Copia traducida de la comunicación del Foreign Office a la Embajada de España, fechada el 11 de noviembre de 1938, firmada por Walter Roberts, nº W.14581/8646/41. Anejo al despacho nº 586 de la Embajada de España, de 15 de noviembre de 1938. AMAE. ME. P.: 893/32.

³⁶ Vicente Talón, en su citado "La trágica...", señala que las barcazas las consiguió el ingeniero naval en Argel (Pág. 189).

³⁷ Informe del comandante del *José Luis Díez* al Jefe de Estado Mayor de Marina, fechado en Barcelona el 29 de noviembre de 1938. AGMAB. SH. GC.: 8920 (143-5).

³⁸ Copia del escrito reservado del Jefe de Estado Mayor de Marina a Subsecretario de Marina, fechado en Barcelona el 30 de noviembre de 1938. AGMAB. SH. GC.: 8920 (143-5).

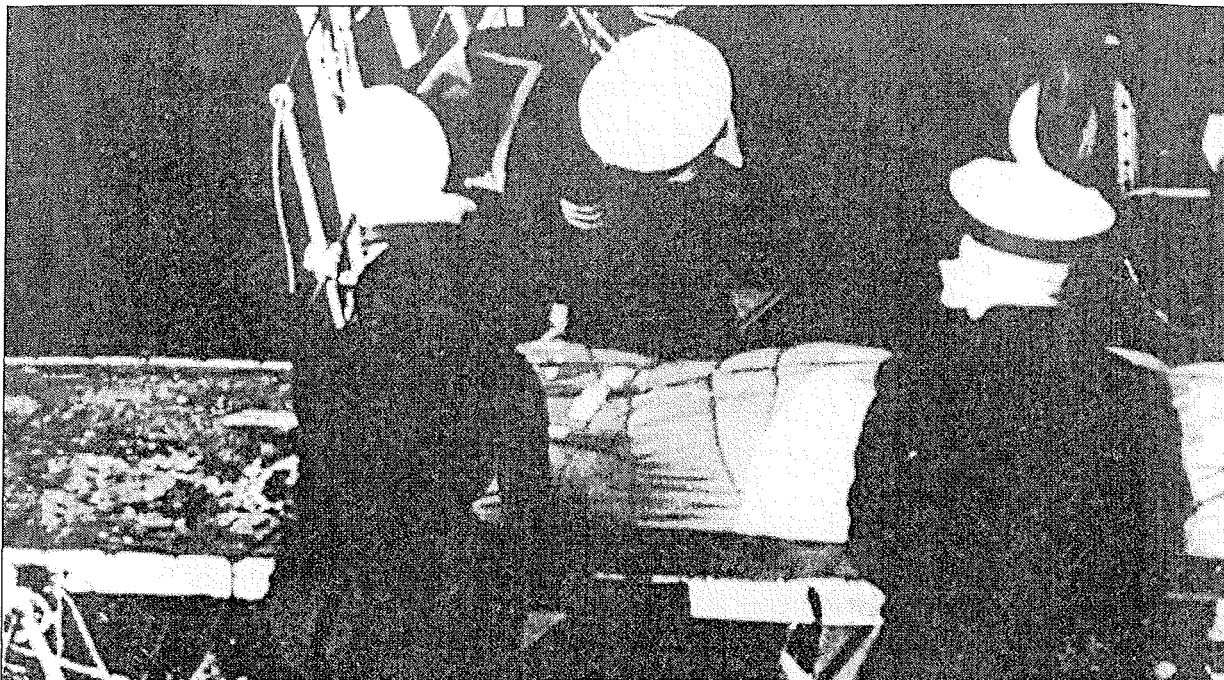


Figura 7. Entierro en el mar desde el destructor británico *Vanoc* de las víctimas fruto del primer combate del *José Luis Díez*. Fotografía Museo de Gibraltar.

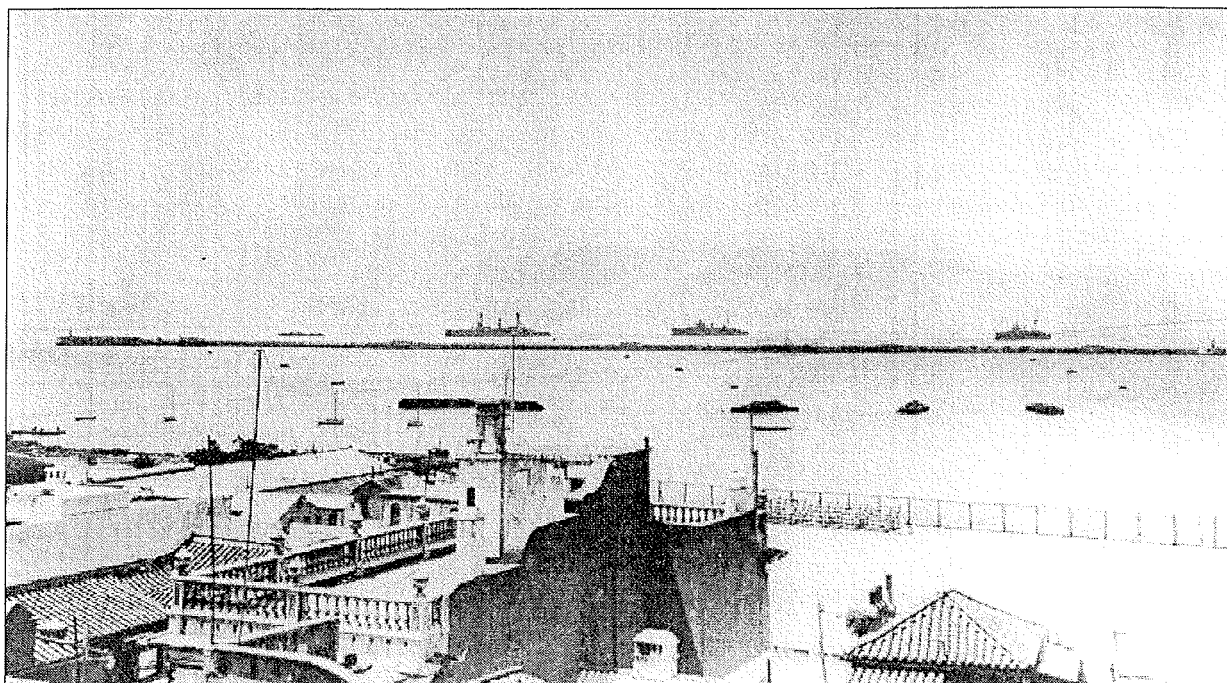


Figura 8. Despliegue de buques nacionales frente al puerto de Gibraltar en agosto de 1938, controlando la posible huida del *José Luis Díez*. Fotografía Museo de Gibraltar.

Se discute también en Barcelona la ayuda que el *JLD* puede recibir de la Escuadra surta en Cartagena en su operación de salida de Gibraltar. Castro propone que algunos destructores se acerquen a Punta Europa para, mediante una maniobra disuasoria, facilitarle la huida. Como veremos más adelante, nadie acudiría en su ayuda.

DETENCIONES ANTES DE LA BATALLA

Entrado el mes de diciembre con las reparaciones concluidas, se trasladan desde Londres dos estaciones portátiles de radio para ayudar al *JLD* el día de su partida,³⁹ las cuales servidas por Lago y Navarro, tanto desde tierra como desde una embarcación, le darían a Castro la posición de las fuerzas de bloqueo.⁴⁰ Sin embargo, cuando éstas estaciones estaban siendo probadas por los tres oficiales en Punta Europa, el 21 de diciembre, son detenidos, sufriendo "vejámenes" por parte de las fuerzas británicas, en opinión del comandante del *JLD*.⁴¹

A raíz de esta detención pasan una noche en los calabozos y son condenados por un tribunal de Gibraltar a pagar 25 libras a cada uno.⁴² Castro recibe el día 23 una orden del contralmirante encargado, prohibiéndole permanecer en tierra por la noche.⁴³

Precisamente el 21 de diciembre, Castro había recibido instrucciones respecto a "la operación proyectada por la Flota" y saca la impresión "de que los destructores atacarían a la vigilancia y al producirse la confusión natural podría yo salir". Sin embargo, la sorpresa sería grande cuando recibe otras instrucciones del jefe de la Flota, "pues me di cuenta de que los más probable era de que fuéramos tocados antes de zafarnos de la vigilancia".⁴⁴

El 27, Castro se dispone a salir, pero distintas circunstancias, como la creencia de que el *Canarias* estaba en la Bahía,⁴⁵ y más tarde la ausencia de la acción solicitada de que algunos destructores distrajeran a las fuerzas de bloqueo, le hace desistir. El 28 por la noche se recibe en el *JLD* la orden de salir ese mismo día, dictada por el ministro de Defensa. No se cumplimenta la misma por no estar el buque en disposición de zarpar, recibiendo más tarde la de hacerlo el día 30, a las 0 horas.⁴⁶

La víspera, el 29 por la tarde, Castro se encontraba como era habitual en él en Punta Europa, avistando a los buques enemigos, cuando de nuevo es detenido en compañía de su segundo. Trasladados al muelle, una patrulla de marinería armada, al mando de un teniente de navío, los sube a bordo y pretende, por orden del gobernador, pasar lista a la tripulación. Castro se opone y hace bajar a la patrulla del buque, no sin antes ser informado de que al día siguiente recibiría instrucciones.⁴⁷ Instrucciones que nunca recibiría, porque esa misma noche, cuando era la 1 hora del 30 de diciembre, el *JLD*, con todas sus luces apagadas, maniobra para salir de puerto, según las órdenes recibidas del Gobierno de la República.

³⁹ Vicente Talón. "La trágica...". Pág. 190.

⁴⁰ Parte de campaña del destructor *José Luis Díez*, fechado en prisión, en Gibraltar, el 1 de enero de 1939. En José Cervera Pery. *La Guerra Naval Española 1936-39*. Ed.: San Martín, Madrid 1988. Págs. 167-69.

⁴¹ *Ibidem*.

⁴² Vicente Talón. "La trágica...". Pág. 190.

⁴³ Copia del informe del comandante del *José Luis Díez* para el Excelentísimo Señor Presidente del Consejo de Ministros, fechado en Barcelona, el 17 de enero de 1939. AGMAB. SH. GC. 8920 (143-5).

⁴⁴ Parte de campaña del destructor *José Luis Díez*, fechado en prisión, en Gibraltar, el 1 de enero de 1939. En José Cervera Pery. *La Guerra Naval...* Pág. 168.

⁴⁵ *Ibidem*. / Cervera Pery señala que en esa fecha el *Canarias* se encontraba en Baleares.

⁴⁶ *Ibidem*.

⁴⁷ Copia del informe del comandante del *José Luis Díez* para el Excelentísimo Señor...

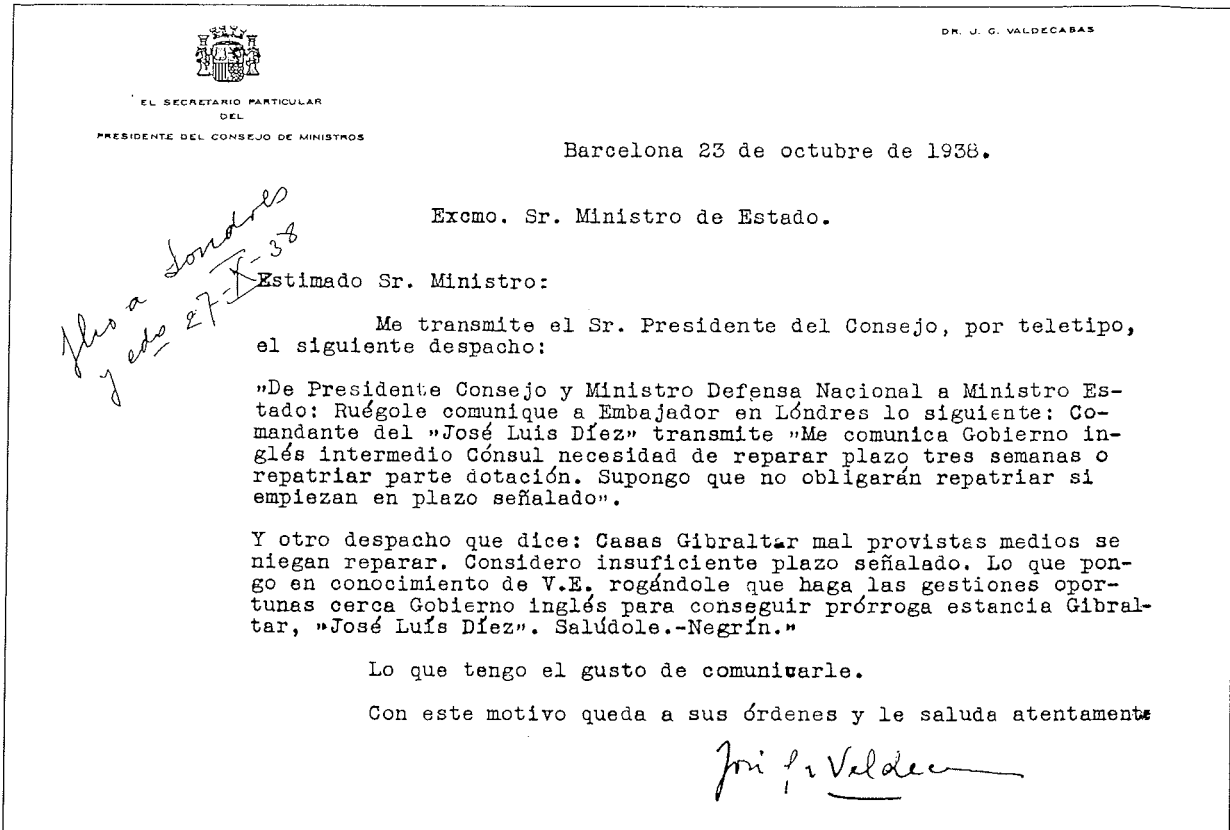


Figura 9. Oficio del secretario del presidente del Consejo de Ministros de la República, transmitiéndole al ministro de Estado instrucciones para el embajador en Londres en relación con el *José Luis Díez*.

LA BATALLA DECISIVA

Solamente siete días le restaban al *JLD* para que se cumplieran las ocho semanas de plazo dadas por el Gobierno británico el 11 de noviembre. En realidad el buque estaba listo para zarpar desde hacía días, con lo que el plazo de ocho semanas propuesto por Lago y aceptado por las autoridades británicas, se había demostrado suficiente como para decidir con cierta holgura el momento de la partida.

El destructor sale a toda máquina de puerto y, desde Gibraltar, agentes nacionalistas lanzan una bengala⁴⁸ avisando así a los buques que están de patrulla esa noche. José Netto, veterano sindicalista gibraltareño, señaló recientemente en una entrevista que le realizó el *Gibraltar Chronicle*, que fueron gibraltareños simpatizantes de Franco quienes lanzaron esas bengalas desde el Royal Gibraltar Yacht Club.⁴⁹

⁴⁸ E. G. Archer; E.P. Vallejo y T. Benady. *Catalan Bay*. Ed.: Gibraltar Books Ltd.; Gibraltar, 2001. Pág. 26.

⁴⁹ F. Oliva. "Gibraltar's struggle for democracy: The internationalist years". En, *1801-2001 Gibraltar Chronicle Bicentenary Edition*. Pág. 97 / Vicente Talón, en su ya citado "La trágica...", Pág. 190, también afirma que las primeras bengalas salieron "de las proximidades del club de regatas" de Gibraltar.

Muy pegado a tierra, para intentar pasar desapercibido o que los buques nacionales no se atrevieran a disparar por miedo a impactar en el Peñón, el *JLD* bordea toda la costa de poniente de Gibraltar y al comenzar a doblar Punta Europa, se encuentra de frente al minador *Vulcano* e intenta pasar entre éste y tierra. Se inicia el fuego, atribuyendo ambos comandantes la iniciativa al contrario, disparando el destructor con todo lo que tiene, incluidas las ametralladoras antiaéreas y los lanzatorpedos. El minador se cruza en la trayectoria del destructor y ambos buques se embisten. Castro escribiría ese mismo día, desde la prisión de Gibraltar: "El minador se cruzó completamente abordándole con nuestra amura de estribor por su través".⁵⁰ El comandante del *Vulcano*, Fernando Abarzuza, escribiría en su parte de campaña:

Al cortarle el paso y haciéndose inminente el abordaje, se metió a Er. (estribor) para que no nos embistiese de proa, suponiendo que el *Díez* metió a Br. (babor) para evitarlo, lo que no pudo conseguir, abarloándose a este buque a lh. 13m. durante breves instantes. (...) El *Díez*, por la diferencia de velocidad, se separó muy pronto por la proa y disparando se alejó costeano. (...) El *Díez*, después de varado, continuó tirando, por lo que se siguió disparando hasta que cesó él, siendo aproximadamente la lh. 19m.⁵¹

Ambos buques recibieron numerosos impactos durante este combate que se desarrolló en momentos a distancia cero, dado que durante el abordaje se siguió disparando. Tal fue así, que algunos torpedos lanzados por el destructor pasaron por encima del minador, golpeando en la toldilla y perdiendo varias piezas que quedaron a bordo del *Vulcano*. Pero en este combate, el *JLD* volvió a llevarse la peor parte, al resultar afectadas las máquinas y las tuberías de vapor, como consecuencia de un disparo que entró por la cubierta de popa. Obligado a detenerse, el comandante Castro dirigió el barco hacia la costa de levante gibraltareña, a Catalan Bay, donde varó.⁵²

En esta ocasión, y en contra de lo sucedido en el combate del 27 de agosto, el comandante del *JLD* resalta en su parte de campaña "la conducta heroica de la dotación que en todo momento se portó con valor sin igual...", pidiendo para todos ellos una recompensa. En el combate del 30 de diciembre, el destructor republicano sufrió 4 muertos, 12 heridos y un desaparecido. Pese a que fueron cuatro los marineros que cayeron por la borda durante el combate, tres pudieron ser rescatados. El *Vulcano* desembarcó dos heridos en Algeciras, según la Sección de Información del Estado Mayor del Ejército de Tierra republicano,⁵³ aunque tuvo en total cuatro heridos y un contuso.⁵⁴

Durante el combate nocturno, y dado que el buque republicano estaba pegado a la costa y se confundía con las rocas, algunos de los disparos efectuados por el *Vulcano* y que pretendían alcanzar al *JLD* cayeron en la pequeña villa de pescadores de la Caleta, situada junto a la playa de Catalan Bay, dañando algunas de las modestas viviendas que allí existían e hiriendo a cuatro personas. Una de ellas, un agente de policía de nombre Joseph Baglietto, murió con posterioridad a consecuencia de dichas heridas.⁵⁵

⁵⁰ Parte de campaña del destructor *José Luis Díez*, fechado en prisión, en Gibraltar, el 30 de diciembre de 1938. En José Cervera Perry. *La Guerra Naval...* Pág. 166.

⁵¹ Parte de campaña del minador *Vulcano*, fechado el 30 de diciembre de 1938. En José Cervera Perry. *La Guerra Naval...* Pág. 170.

⁵² Partes de campaña del destructor *José Luis Díez*, fechados en prisión, en Gibraltar, el 30 de diciembre de 1938 y el 1 de enero de 1939. En José Cervera Perry. *La Guerra Naval...* Págs. 166 y 169.

⁵³ Despacho 271-D de la Sección de Información (SIEE) del Estado Mayor del Ejército de Tierra, fechado en Barcelona el 1 de enero de 1939. AGMAB. SH. GC. 8920 (143-5).

⁵⁴ Copia de un listado de comunicaciones entre buques y dependencias de la Flota nacional la noche del 30 de diciembre, con motivo de la salida del *José Luis Díez* de Gibraltar. AGMAB. SH. GC.: 9061 (2164-3*).

⁵⁵ E. G. Archer; E. P. Vallejo y T. Benady. *Catalan...* Pág. 29.

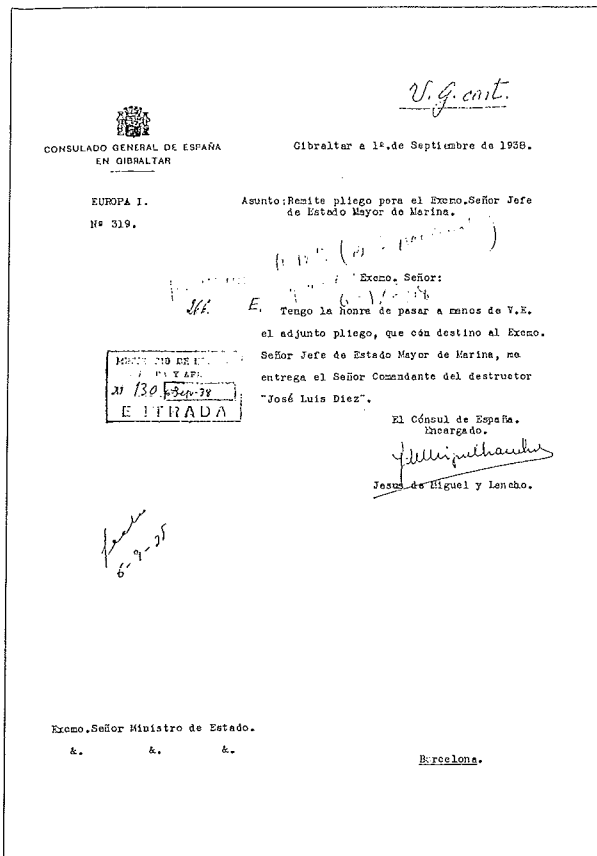


Figura 10. Muestra de los oficios que acompañaban a las comunicaciones que enviaba el comandante del José Luis Díez a sus superiores, mediante la valija del Consulado en Gibraltar.

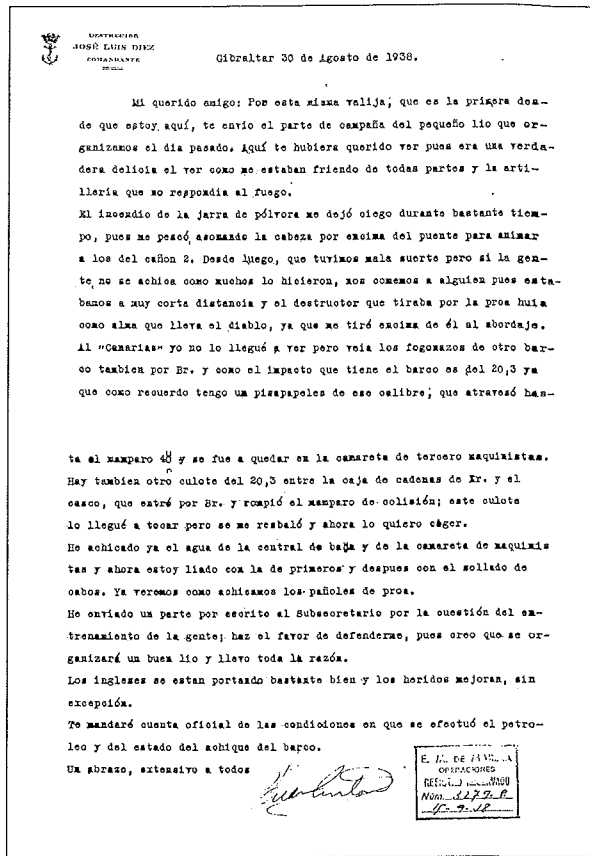


Figura 11. Anverso y reverso de la primera carta que el comandante del José Luis Díez remitió desde Gibraltar a su amigo y superior, Pedro Prado.

DOCE DÍAS EN PRISIÓN

Castro, en el informe que redactó ya en Barcelona para el presidente y ministro de Defensa, Negrín, señalaría que hacia las 04.30 horas de esa misma madrugada subió a bordo un oficial del destructor británico *Vanoc*, con una patrulla armada, que acompañaba al general de brigada H.P. Carvey, segundo jefe de la plaza, quien le entregó una orden escrita en la que le conminaba a arriar bandera y a desalojar el buque, con amenaza de utilizar la fuerza. La tripulación del *JLD* desembarcó a las 11 horas a bordo de un remolcador británico, siéndole conducidos a puerto y posteriormente a Windmill Hill, donde fueron encarcelados en Dettention Barraks. Se les proporcionó una comida fría, una colchoneta y una manta por persona y no se les proporcionó cena, pese a que desde el Consulado se había hecho llegar al lugar de detención un arroz, "que fue inutilizado por la mañana por uno de los guardianes arrojándole un balde de agua".⁵⁶

⁵⁶ Copia del informe del comandante del José Luis Díez para el Excelentísimo Señor...

Esa misma noche, el *JLD* es remolcado al interior del puerto de Gibraltar, apareciendo por la mañana del 31 en el muelle del arsenal.⁵⁷ Tras pasar la primera noche en prisión, Castro logra entrevistarse con el Almirante, al que le presenta toda una lista de quejas por el trato recibido y por haber permitido que su buque fuera atacado a menos de 200 metros de la parte este del Peñón. Mientras esto sucedía, el segundo comandante del *JLD* había podido visitar el buque y comprobar que había sido saqueado por las fuerzas encargadas de su custodia. Ese mismo día se procedió a lanzar al mar, en ceremonia similar a la del mes de agosto, los cadáveres de los cuatro marineros muertos en el combate del día 30.

El día 1 de enero, el gobernador en persona se presenta en Dettention Barraks, informando a Castro que no estaban presos sino "internados" y que lamentaba no poder proporcionar camas para todos ya que no las encontraba en Gibraltar, entregándole en ese momento un catre y al día siguiente otros para los oficiales. Desde ese mismo día se permitió a la tripulación recibir visitas, preparar las comidas y acudir en grupos al buque a realizar tareas de mantenimiento. El día 7, la tripulación es informada por las autoridades británicas que debe elegir, de forma secreta, a qué parte de España quiere ser trasladada. "Al día siguiente –afirma Castro– fue hecho el plebiscito, expresando toda la dotación su deseo de continuar sirviendo a España". Como quiera que el comandante había recibido el 8 de enero, de manos del cónsul, un oficio en el que se le transmitían órdenes expresas del presidente del Consejo de Ministros de que no debía aceptar otra cosa que salir de Gibraltar con el buque, éste manifestó a las autoridades británicas que solamente por la fuerza podría trasladárseles fuera de Gibraltar. Así, el 9 recibió una nueva orden escrita del general de brigada Carvey, en la que se le informaba que debía estar toda la tripulación lista para ser evacuada a Almería (aún en poder de la República), en la mañana del día 11, a bordo del *HMS Greyhound* y del *HMS Glowworm*, y que en caso de resistirse se emplearía la fuerza.⁵⁸

Castro hizo firmar un recibí al capitán superintendente de la prisión de un escrito dirigido al gobernador, en el que le indicaba que aceptaba dicho embarque por la amenaza del uso de la fuerza, pero que en ningún caso estaba de acuerdo con dicha orden. A las 6 de la mañana del día 11 comenzó el traslado al muelle donde fueron embarcados por marineros y soldados con bayoneta calada. Desde Almería, la tripulación sería trasladada inmediatamente a Cartagena, a donde llegaron el día 13.

Dos días antes de la salida de la tripulación, el 9 de enero, el Foreign Office había comunicado a la Embajada española en Londres la decisión de repatriar a la tripulación sin el buque. Se afirmaba en el oficio firmado por Walter Roberts, que no se concedían nuevas facilidades para reparar el *JLD* dado que eso "equivaldría a permitir el uso de Gibraltar como base naval de una unidad de la flota del Gobierno español".⁵⁹

El Gobierno republicano decidió otorgar la medalla colectiva al Valor a la tripulación del *JLD*, siendo encargado el cónsul en Gibraltar que lo transmitiera a la tripulación cuando aún se encontraba detenida.⁶⁰ El mismo 30 de diciembre por la tarde, la tripulación del *Vulcano* recibió a bordo la noticia de que Franco había concedido la medalla militar individual al comandante del buque y la colectiva a la tripulación. Abarzuza recibiría, más adelante, la Laureada de San Fernando por este mismo hecho.

⁵⁷ Estadillo de los movimientos de buques por el Estrecho, elaborado por la Sección SIPM (Servicio de Información y Policía Militar) del Gobierno Militar del Campo de Gibraltar, de los días 30 y 31 de diciembre de 1938. AGMAB. SH. GC.: 9008 (257-3)

⁵⁸ Copia del informe del comandante del *José Luis Díez* para el Excelentísimo Señor...

⁵⁹ Copia traducida del oficio del Foreign Office, de fecha 9 de enero de 1939, dirigido a la Embajada de España, n° W 17293/8646/41. Anejo al despacho de la Embajada n° 28 de 11 de enero de 1939. AMAE. ME. P.: 893/32.

⁶⁰ Copia del telegrama enviado por el Jefe de Estado Mayor de Marina la Cónsul de España en Gibraltar, de fecha 8 de enero de 1939 (13.22 horas). AGMAB. SH. GC. 8930 (143-5).

Castro informa a Negrín que, durante el viaje de Gibraltar a Almería, "los oficiales ingleses de marina tuvieron toda clase de atenciones con nosotros, igual que el Almirante las tuvo siempre, siendo general esta conducta en la marina británica, en contraposición con el proceder empleado por los oficiales de tierra que no pudo ser más descortés".

El combate del 30 de diciembre provoca una queja formal del Gobierno británico ante las autoridades de Burgos. La Agencia Británica que representaba a Londres ante el Gobierno de Franco, remitió el 7 de enero una nota verbal⁶¹ al Ministerio de Asuntos Exteriores en la que formulaba "la más enérgica protesta por esta flagrante violación de las aguas territoriales" británicas. Según la nota del Gobierno británico, el *JLD* "no llegó a salir de aguas territoriales británicas, siendo atacado estando dentro de las mismas", añadiendo que algunos de los buques nacionales entraron en aquellas, desarrollándose "toda la acción" dentro de ellas. Londres se reservaba, además, el derecho a reclamar compensaciones por los daños y víctimas causadas por los disparos efectuados desde los buques nacionales.

El Estado Mayor de la Armada emitió un informe,⁶² a petición del Ministerio de Asuntos Exteriores, en el que se afirmaba que "nunca se han reconocido aguas territoriales a Gibraltar por no mencionarlas el Tratado de Utrecht". Pese a ello, añadía, se convino con las autoridades inglesas "respetar mutuamente la línea que los ingleses señalan como límite de sus aguas", pero el *JLD* abrió fuego desde dentro de dichas aguas contra el *Vulcano*, "que estaba fuera de tal zona". Este es el motivo que se aduce para justificar el ataque contra el *JLD* aunque no hubiera salido de las pactadas aguas británicas.⁶³ El Estado Mayor de la Armada añade: "La responsabilidad de todo lo ocurrido incumbe a las autoridades de Gibraltar, que debieron, como se acostumbra en estos casos, hacer acompañar al *J.L. Díez* por buques británicos hasta fuera de las llamadas aguas jurisdiccionales". De admitirse esas aguas jurisdiccionales, dice más adelante el informe, el derecho de queja le correspondería al Gobierno "de la España Nacional, por el hecho de que dentro de ellas se haya permitido una agresión a nuestros buques..."

Ni la queja formal británica ni la réplica española tuvieron consecuencias, dado que el 25 de marzo, el *JLD* es entregado a la Armada nacional por las autoridades británicas. Entra en Algeciras remolcado, atracando a las 13.30 horas,⁶⁴ con el cañonero *Calvo Sotelo* dándole escolta. Antes, en el puerto de Gibraltar, una dotación de marinería llegada al efecto, al mando del capitán de corbeta Alejandro Molins, había subido a bordo, realizándose un acto militar, con representantes del Almirantazgo y del gobernador, sonando el himno nacional e izándose la bandera bicolor en el buque.⁶⁵

Como recuerdo de esa estancia y en agradecimiento por el trato recibido, el comandante del buque entregó al sindicato gibraltareño, el TGWU, una bandera republicana del *José Luis Díez*, que se conserva todavía hoy en el Museo de Gibraltar.

⁶¹ Copia traducida de la Nota Verbal de la Agencia Británica, dirigida al Ministerio de Asuntos Exteriores, fechada en Burgos el 7 de enero de 1939. AGMAB. SH. GC.: 9061 (2164-3°).

⁶² Copia del comunicado nº 39 (Reservado) del Estado Mayor de la Armada al Subsecretario de Asuntos Exteriores, fechado en Burgos el 17 de enero de 1939 (III A.T.). AGMAB. SH. GC.: 9061 (2164-3°).

⁶³ Así se entiende el interés de ambos comandantes en atribuir al otro la iniciativa al abrir fuego.

⁶⁴ Copia del radiograma 3518 del Almirante Jefe de la División de Cruceros, fechado en El Ferrol, el 25 de marzo de 1939 (14.16 horas). AGMAB. SH. GC.: 9670 (2164-6).

⁶⁵ *Presente*. 30 de marzo de 1939.