

Excmo. Sr. Comandante General del Departamento Marítimo de Ferrol.

Excmo. Sr.:

Objeto.--- Parte de campaña correspondiente a las operaciones llevadas a cabo en el Cantábrico entre las fechas 4 y 10 de marzo de 1937.

Referencia.--- Orden de operaciones decretadas por V.E. en 4 de marzo de 1937.

Anexos.--- Gráficos de derrotas seguidas, números 1, 2, 3, 4 y 5. Parte de campaña rendido por el teniente de navío designado para hacerse cargo de la motonave *Mar Cantábrico*.

1°. A las 0030 del 4, encontrándose 20 millas al W de la farola de cabo Silleiro, en derrota al estrecho de Gibraltar, recibí radiograma del Exmo. Sr. Almirante Jefe del E.M. de la Armada en el que me trasladaba orden de S.E el Generalísimo, según la cual debía regresar inmediatamente a Ferrol para quedar a disposición de V.E. Momentos más tarde invertía el rumbo y establecía el régimen de 20 nudos necesarios para recalcar al amanecer como eran mis deseos.

Durante la navegación no ocurrió novedad alguna digna de ser referida. La mar del NW que horas antes, al salir del Ferrol, dominaba en la costa fue a media noche apagada y sustituida en poco tiempo por la del SW que el acentuado descenso barométrico me hacía esperar; continuó pues en este viaje la escuela de mar ya iniciada en el que le precedió y que tanto conviene a la dotación accidental del buque, quizás demasiado hecha a la placidez mediterránea. A las 0220 marcaba al 90° la farola de Finisterre, apenas visible a través de la cortina de agua que ocultaba la costa, y a las 0500 dejaba al S la de las islas Sisargas regulando convenientemente la velocidad a partir de este momento para embocar el puerto en condiciones de luz que facilitasen el reconocimiento de las boyas balizas de la obstrucción submarina del canal. A 0725 emboqué el puerto y 15 minutos después daba fondo en bahía 600 metros al S del puesto de señales del Arsenal.

2°. Al presentarme a V.E. en la mañana del mismo día 4 tuvo a bien informarme de los detalles de la operación que planeaba para capturar la motonave enemiga *Mar Cantábrico* que, procedente de México y con importante material de guerra, se suponía en derrota a uno de los puertos rojos del Cantábrico; operación a la debía contribuir con el buque de mi mando. Recibí entonces orden de abandonar el puerto a 2200 y dirigirme a vigilar en días sucesivos la recalada de buques a Bilbao; a este efecto y en la idea de que mi presencia no fuese advertida, se me fijó como zona de permanencia diurna la limitada por los paralelos 43-39-54 y meridianos 2-41 y 3-16, la cual debía abandonar durante la noche para aproximarme a la entrada del puerto en cuanto lo estimase prudente, teniendo en cuenta la existencia de campos minados en determinadas áreas. Todos los detalles de la operación en la que debían tomar parte el acorazado *España* y crucero auxiliar *Ciudad de Valencia* con misión análoga a la mía sobre los puertos de

Santander y Gijón respectivamente, el destructor *Velasco* con la flotilla de patrulleros de Pasajes en barrera desplegada al NNW de su base, la de Ribadeo sobre el meridiano de la Estaca de Bares, y otras unidades auxiliares destacadas en servicio de vigilancia a las proximidades de Ouessant y desembocadura del Loira, se encontraba claramente determinadas en la orden núm. 159 de 4 marzo y anexo de igual fecha dictadas por el E. M. de V. E.

Un hecho imprevisto, llegado a conocimiento de V. E. pocas horas antes de la fijada para mi salida, vino a repercutir, sin embargo, sobre la elasticidad de las instrucciones contenidas en el plan general de la operación a iniciar, por lo menos en cuanto a la actuación del *Canarias* se referían. El servicio de información anunciaba la salida de Bayona del vapor *Galdames*, con cargamento de guerra, escoltado por bous armados del tipo conocido por *Pysbe* y quizás por el destructor rojo José Luís Díez. La destrucción del conjunto me fue fijada verbalmente como objetivo secundario dentro del que había de seguir considerando como principal: la captura del *Mar Cantábrico*. Y para hacerlos ambos compatibles me honró V. E. concediéndome una amplia libertad de acción.

A 2200, con presión en seis calderas y fuegos retirados en las dos restantes, levé y salí de puerto. Pasé la obstrucción sin novedad alguna pero en evitación de futuros posibles percances debo significar a V. E. la necesidad de mejorar su balizamiento nocturno, particularmente cuando en noches de mal tiempo deban gobernar sobre ella buques de la eslora de este; la menor duda acerca de la verdadera posición de la boya que señala la extremidad del barraje repercute sobre la decisión de una maniobra que, de noche y dada la proximidad de la costa, ha de ser precisa y rápida. Las luces del remolcador situado sobre la boya eran apenas visibles aquella noche y tan poco adecuadas a la misión que tenía encomendada que realmente cabía confundirlo con un buque fondeado en la ensenada de Cariño.

Apenas rebasado el cabo Prioriño traté de establecer el régimen de 26 nudos en la idea de alcanzar mi puesto de vigilancia a las 0900 del siguiente día: sin embargo, hube de desistir de ello de momento ante las violentas reacciones del buque contra la mar gruesa del NW que reinaba. Con velocidad de 16 nudos contorneé el banco Laxiñas gobernando después sucesivamente sobre cabo Prior y Estaca de Bares; a las 0200, siete millas al N de Ortegál y ya a régimen de 26 nudos, puse la proa a 86°, rumbo que debía conducirme al centro de la zona de espera asignada al buque. A 1020, muy próximo ya a esta posición y con el buque en zafarrancho de combate a título de ejercicio avisté por la amura de Br. Un vapor que trataba de ganar Santander; hice por él sin pérdida de tiempo, resultando ser el mercante *Yorkbrook*, bandera de Estonia, cuyo nombre figura en la lista oficial de sospechosos; previas señales y preguntas de rigor le di orden de dirigirse a Pasajes que obedeció en el acto siguiéndole yo a corta distancia mientras cursaba radiograma al *Velasco* para informarle de la detención llevada a cabo e interesar su servicio de escolta; entendí que no cabía otra solución dentro de la misión principal que me había sido encomendada; noticias posteriores aseguran que el vapor de referencia no llegó a su destino y lo lamento porque sospecho que hubiese sido una buena presa; doy por hecho que mi aviso no fue recibido en el *Velasco*, o si llegó fue demasiado tarde.

Nuevas vicisitudes me obligaron a alejarme del *Yorkbrook* y a olvidar cuanto a su detención pudiera referirse. A 1255 se me notificó la presencia de un vapor arrumbado al E y distante unas 10 millas por el través de Er.: mi posición era en el momento 21 millas al N del abra de Bilbao. Goberné en su demanda bien ajeno a la calidad del avistado que después de un breve periodo de indecisión cayó a Er. Poniendo la proa a tierra; esta maniobra motivó la rápida elevación de mi velocidad a 22 nudos primero y a 30 poco después al darme cuenta de la necesidad de no perder tiempo si había de evitar

un probable e imprudente acercamiento a los campos minados que se extienden entre las puntas Galea y Lucero; minutos más tarde, mi oficial ayudante de derrota reconocía en el vapor perseguido a un bou armado de los llamados *Pysbe*, apreciación que bastó para que funcionasen las señales de alarma y la dotación acudiese a sus puestos de combate. El bou, entretanto, forzaba su andar sosteniendo su proa sobre Bilbao; sin embargo, mi elevada velocidad era causa de que la distancia que nos separaba disminuyese rápidamente. A las 1333 no me cabía ya duda alguna de lo que tenía que hacer y ordené a la batería de 120 mm. de Er. rompiese el fuego: dos minutos más tarde sonaba la primera salva del citado calibre disparando con alza de 6.000 metros, que obtuvo inmediata contestación por parte del *Pysbe*. Mis piezas de mediano calibre, molestadas por una marejada gruesa que recibíamos de través y carentes de estación directora, reflejaban en su tiro todos los inconvenientes de la inclinación del eje de muñones y, aunque las veía conseguir impactos, no me daban la sensación de que fuesen a decidir rotundamente el combate en el breve espacio de tiempo de que disponíamos: por ello hube de dar intervención a las piezas de 203 mm. Que no tardaron en conseguir efectos definitivos. A las 1345 el bou, alcanzado por una salva de este calibre fue puesto en llamas, viéndosele seguidamente desistir de su intento y dirigirse a varar en la playa de Sopelana; nuevos impactos dieron a los incendios anteriores un carácter de total destrucción.

El enemigo, desde el primer momento, disparó rabiosamente con sus dos cañones de 101mm. de los cuales uno no tardó en quedar inutilizado por un impacto próximo; faltó sin duda, de dirección no consiguieron centrar su fuego, observándose desde a bordo cómo sus proyectiles pasaban por encima del barco o explotaban algunos centenares de metros cortos; desgraciadamente hubo una sola excepción de la que fue víctima el caballero guardiamarina don José María Chereguini en el preciso momento e que subía a su puesto de combate (ametralladora de 20 mm. instalada en la plataforma baja de la Estación "B" de D de T); alcanzado por un proyectil que después de perforar la caseta situada bajo el puesto "B" salió de ella atravesando su puerta estanca y fue a romperse sin explosión en la superestructura de popa más próxima, resultó con una pierna mutilada y la otra gravemente herida, falleciendo en la enfermería dos horas más tarde con ejemplar resignación y entereza.

El fuego del bou fue reforzado por las baterías de las puntas Galea y Lucero que entraron en acción a 18.000 metros con tiro muy rápido y preciso ante el que solo pude oponer la maniobra. Por fortuna no consiguieron blanco alguno sobre el *Canarias*.

A las 1400, considerando destruido el *Guipúzcoa* –así se llamaba el bacaladero armado– y muy próxima mi situación al límite de la zona peligrosa de la costa, viré alejándome con proa al 355, y velocidad elevada aún, para salir del sector batido por los cañones de tierra.

El descanso que siguió no pudo ser más grave. A 1440 fue avistado por el N y a gran distancia un vapor al que parecían seguir algunos otros barcos delatados por las manchas de humo que oscurecían un amplio sector del horizonte. Pensé en el acto en el convoy salido de Bayona y cuya recalada a Bilbao estaba anunciada; la idea de sorprender en plena mar al destructor *José Luís Díez* hizo converger en el puente las miradas de toda la dotación que esperaba ansiosamente el toque de zafarrancho.

Establecido el régimen de 25 nudos no tardaron en dibujarse sobre el horizonte las siluetas de los buques que acompañaban al mercante, reconociéndose entre ellos a un bou de idéntico tipo al que acababa de ser destruido y a dos pequeños patrulleros; todos, abandonando su escolta, hacían ya rumbo al N en justificada huida. El *José Luís Díez* no se encontraba allí. Me dirigí primero al vapor que resultó ser el *Galdames* matrícula de Bilbao, y al pasar próximo a su costado de Er. Como continuase su rumbo sin hacer

caso a mis señales de que abandonase el buque, le hice dos disparos de 120 mm. que lo alcanzaron en el puente bajo y carbonera central; pretendiendo con ello atemorizar a su dotación en forma que me garantizase no había de intentar huir durante el tiempo que tardase en alcanzar y destruir la escolta. El remedio fue eficaz; instantáneamente izó bandera blanca y paró sus máquinas que habían de permanecer inactivas hasta que horas más tarde le ordené arrumbara a Pasajes.

Continuó después la caza de los bous y a 1507 abrí el fuego sobre uno de los pequeños algo rezagado con respecto a los otros dos. Como no contestase a mis disparos e hiciese en cambio sonar angustiosamente su sirena lo dejé dando vueltas atolondrado, haciendo por su compañero de mayor categoría; a 1510 llevándole por mi amura de Br. Y a distancia de 7.000 metros empecé a batirlo con toda la artillería. Seguía reinando marejada gruesa del W que dificultó quizás en mayor proporción que horas antes el tiro del calibre 120 mm.; el bacaladero, por otra parte, cubierto por la mar a ratos, se defendía, como era lógico, alternando constantemente su rumbo sin temor a que se estrechase con exceso la distancia para obtener el mayor partido posible de sus dos cañones bastante bien dirigidos y manejados. Llegó incluso a centrar su tiro en algunos momentos, pero no consiguió herirnos ni una sola vez; solo un rebote, al tocar en el costado de Br. Entre las cuadernas 23 y 24, causó una abolladura en el forro a la altura del pañol del contraamaestre.

Durante una hora continuó el combate, el bou había recibido entretanto varios impactos de 120 mm. y ofrecía señales de tener fuego a bordo, más fue preciso que lo hicieran por dos veces los cañones de 203 mm. y lo incendiasen francamente para que dejase de disparar. Dándolo por perdido, pensando en rematarlo más tarde, hice entonces por el patrullero armado que tenía a la vista y que disparaba localmente su único cañón de 57 ó 54 mm. aún a sabiendas de que no conseguía alcanzarnos; previamente hube de maniobrar para hacer entrar en fuego la batería de Er. Y después de tocarle varias veces observé que el bacaladero grande izaba una señal que repetida por el patrullero interpreté como síntoma de rendición de ambos, confirmándome en esta idea las derrotas de aproximación que seguían. Di orden de suspender el fuego y me acerqué, pero como comenzasen de nuevo a disparar tomé distancia y comencé a batirlos con la artillería dividida en grupos; otros dos impactos de grueso calibre, casi consecutivos, acallaron las piezas del bou y lo pusieron en situación insostenible; el patrullero empezaba asimismo a arder. La dotación del primero se tiró en parte al agua y 20 hombres embarcaron apresuradamente en dos botes; a bordo quedaron, según supe después, el capitán que terminó suicidándose, el primer oficial y dos maquinistas a los que supongo desaparecidos con el buque. Inmediatamente suspendí el fuego y maniobré para recoger a los naufragos, varios de los que se tiraron al agua fueron muertos a tiros disparados desde su propio barco, otros debieron ahogarse rápidamente, pues solo uno pude encontrar y tomar a mi bordo de los que se salvaron en los botes: 20 hombres en total, de ellos el tercer oficial herido grave en manos y pies y un tripulante, ex-cabo de artillería, con fractura de parietal. Todos fueron debidamente curados y asistidos.

Mientras atendía al salvamento se produjo una explosión en el bacaladero (que llamaré desde ahora *Navarra*, pues ese era su nombre según manifestación de los naufragos) y se hundió sin dejar rastro alguno. El patrullero, maltrecho y ardiendo, aprovechó la ocasión para escapar con proa a Bilbao; ignoro si llegó o no; no lo perseguí porque no lo merecía y me interesaba más volver sobre el *Galdames* antes de que cerrase la noche.

A las 1810 pasaba al habla de este vapor y le daba orden de hacer rumbo a Pasajes; me contestó que tenía avería en calderas y que dudaba si podría o no obedecer, pero la amenaza de echarlo a pique en cinco minutos bastó para que diese avante e iniciase la

derrota impuesta. Lo escolté durante una hora y después de encomendar su custodia al *Velasco* en sucesivos radiogramas y con la certeza de que habría de encontrarlo volví a mi zona de vigilancia.

Entre las 2030 y las 2200 reconocí dos luces avistadas resultando ser el petrolero inglés *Marvia* y el cargo de igual nacionalidad Flevingen de la matrícula de Cardiff; aunque ambos se dirigían a Bilbao nada pude hacer por evitarlo teniendo en cuenta las órdenes en vigor para la detención de buques extranjeros.

3°. Toda la noche del 5 al 6 la pasé cruzando ante el abra de Bilbao. Sobre las 0200 volví a encontrar a los dos barcos citados y poco después pasó un destructor inglés de la serie "H" (no pude reconocer su número) que se mantuvo navegando a rumbos diversos en las proximidades del puerto y al parecer en contacto con los vapores. A 0430 me alejé de la costa para ocupar mi puesto de observación diurna y los perdí de vista.

La mañana del 6 transcurrió sin novedad alguna, circunstancia que permitió celebrar el Santo Sacrificio por el alma del guardiamarina Chereguini. Se efectuaron después ejercicios de combate y al mediodía, avistado el *Velasco* -de cuyo comandante había solicitado se me incorporase a ser posible para recibir el cadáver de nuestra víctima y transportarlo a Pasajes- goberné en su demanda reuniéndonos a 1300 en el punto convenido, quince millas al NE de cabo Machichaco. A 1400, con toda la dotación formada en cubierta, tuvieron lugar las ceremonias de entierro, rindiendo honores una sección de infantería de Marina; breves palabras pronunciadas por el comandante que suscribe para honrar la memoria del compañero muerto y hacer resaltar la emoción de sus últimos momentos, dedicados a obtener del capellán que le asistía la afirmación plena de que había cumplido con su deber, pusieron fin al triste acto procediéndose a transbordar el cadáver al *Velasco* que momentos después desfilaba por nuestro costado con rumbo a Pasajes.

Entregué también al destructor de referencia 18 náufragos del *Navarra* en calidad de presos, a fin de que fuesen puestos a disposición de la autoridad de Marina, quedando hospitalizados a bordo los dos heridos de mayor gravedad: tercer oficial José Javier Olabeaga y cabo de artillería Mario Cahue.

Su novedad durante la noche que pasé navegando de vuelta y vuelta a velocidad reducida entre cabo Machichaco y Castro Urdiales. El tiempo hasta entonces, afirmado al W con frecuentes chubascos y marejada, empezó a mejorar visiblemente.

4°. El domingo 7 me acerqué a Santoña para detener a dos motoras que veía dedicadas a la pesca; una de ellas, llamada *Miguel Perales*, fue enviada a Pasajes con toda la dotación, excepción hecha de tres individuos que hube de tomar en rehenes; la otra consiguió escapar aprovechando mi decisión de no acercarme en ningún caso a menos de cinco millas de la costa. Durante el tiempo que invertí en esta faena desde las alturas de Santoña hicieron varios disparos de cañón que resultaron francamente cortos. Al retirarme fue observada la explosión de un artefacto, quizá de una mina, en las proximidades de punta Lucero; alguien aseguró a bordo haber visto volar una embarcación; esta opinión no ha sido confirmada.

Habiendo recogido de los náufragos del *Navarra* la impresión de que el destructor *José Luís Díez* se hallaba en Burdeos en espera de escoltar un convoy, que quizá se encontrase ya en la mar, y convencido por otra parte de que durante el día ningún barco habría de intentar entrar o salir de Bilbao, por haberse apresurado el enemigo a señalar en sucesivos "avurnaves" nuestra presencia en aquellas aguas, decidí efectuar una exploración hacía el NNE durante las horas que restaban de luz y regresar a mi zona en las primeras horas de la noche. Y, en efecto, a 1130 puse la proa al 330° y me alejé de la

costa a velocidad de 18 nudos; una hora más tarde y fuera ya de la vista de costa hice rumbo al 20°. Era mi plan vigilar todo el sector de recalada a Bilbao partiendo de Burdeos y para ello, una vez en derrota, elevé el andar a 23 nudos; sin embargo, otras ocurrencias me obligaron a modificarlo a medio desarrollo. A 1600 fue señalada en el horizonte, hacia el NNW, una pareja de pesca de no despreciable porte; podía tratarse, y era lo más probable, de embarcaciones francesas, pero por si acaso les puse la proa para reconocerlas encontrándome al tenerlas a mi altura con dos bous en faenas de arrastre -*Itzas Gain* y *Zeru-Pe*-, una de las cuales, al interesar a la voz de su capitán que manifestase su nacionalidad, izaba cándidamente la bandera tricolor del pseudo gobierno de Valencia. En el acto fueron detenidos; atracadas a continuación para inutilizarles sus estaciones de radiotelegrafía y recoger en rehenes a doce de sus tripulantes y despachados para Pasajes una vez reiterada la advertencia de que serían vigilados en su derrota y echados a pique sin previo aviso si alteraba el más mínimo el rumbo que se les prevenía. Uno y otro buques fueron reconocidos como pertenecientes a la flota pesquera de Pasajes, huidos a Bilbao en los días que precedieron a la caída de aquel puerto en poder de nuestras tropas. Ambos obedecieron mis órdenes sin asomo de protesta. Me alejé entonces y una vez cerrada la noche volví sobre su derrota dos veces con las luces apagadas para darles la sensación de que se les seguía. A 2000, seguro de que llegarían a su destino les abandoné definitivamente, no sin la precaución de informar a la barrera de patrulleros nacionales próxima de cuanto les interesaba saber para salir a su encuentro y en todo caso evitar que pudiesen dirigirse a uno de los puertos franceses fronterizos. Al día siguiente me fue comunicada desde San Sebastián la llegada de los dos.

Cuando a 2300, dando por terminada la exploración, regresaba a las proximidades de Bilbao, la estación de T.S.H. de a bordo recogió un mensaje del Excmo. Sr. Almirante de la Flota en el que me prevenía que según noticias de fuentes segura la motonave *Mar Cantábrico* llegaría frente a Santander en la tarde del día siguiente – ocho-, siendo muy probable que tratase de entrar de noche. Horas después el radiograma de V.E. número 3.179, dirigido a todos los buques en operaciones, reiteraba la importantísima información aludida y disponía que el *España*, *Ciudad de Valencia* y *Canarias* sin abandonar por completo las zonas respectivamente encomendadas a su vigilancia estrechasen, a hora oportuna para no descubrirse, la distancia entre si y con relación a la costa a fin de evitar una posible filtración de la motonave, muy de temer teniendo en cuenta la acentuada oscuridad de las noches.

No ocurrió novedad aquella noche; las proximidades de Bilbao estaban desiertas; ni una luz ni la menor oportunidad que distrajese nuestra atención, más pendiente ya de las vicisitudes que pudiese oponernos el día que comenzaba, que de las que cabía esperar en el momento; solo el nervioso funcionamiento de los proyectores enemigos parecía invitarnos a no confiar con exceso en los temores que pudiera despertar nuestra presencia.

5°. El día 8 amaneció con cariz indeciso: la costa cerrada por densa chubasquería, viento al SE tesando y mar rendida del W. A la vista de estas circunstancias pensé en las dificultades que pudiesen surgir al operar durante la noche en las proximidades de la costa, si como todo parecía indicar el tiempo no nos prestaba su ayuda. Vi entonces clara la necesidad de precipitar los acontecimientos dentro de mis posibilidades, y recordando la amplia libertad que V.E. se había dignado concederme decidí sacar el mayor partido posible de mi velocidad llevando a cabo una amplia exploración que me permitiese cruzar todas las derrotas que pudiera seguir el *Mar Cantábrico* para dirigirse a Santander en puntos que, de acuerdo con la hora, garantizarasen máxima probabilidad

de encuentro. Si el barco había de recalar a última hora de la tarde en las proximidades del referido puerto -era de suponer que fuera de la vista de tierra- la exploración debía comenzar al mediodía en un punto distante de 80 a 100 millas de la costa, la demora podía oscilar entre los 90° y 270°, pero imponiéndose reducir tan amplia zona opté por dar preferencia al cuadrante occidental. Sobre este, por lo tanto, debía desarrollarse la exploración iniciando al efecto a 1400, desde un punto situado al norte de cabo Mayor y a la distancia de 80 millas, una espiral logarítmica, calculada para velocidad enemiga de 14 nudos y propia de 26, que haría posible llevar a cabo mi plan durante las horas de luz y dar cumplimiento a las órdenes de V.E.

Bien meditado el pro y el contra de lo que me proponía hacer, a las 1108 del día 8 abandonaba mi zona de vigilancia con rumbo al 310 y velocidad de 25 nudos en demanda del punto estudiado como base de exploración.

No llegué a alcanzarlo: a las 1140 la estación de T.S.H. daba cuenta de que un buque ocultaba su numeral dirigiéndose a la estación costera E.C.P. la señal "Mo-mo-mo": minutos después el radiogoniómetro lo marcaba al rumbo 9. Todo hacia sospechar que se trataba del *Mar Cantábrico* y después de breve espera a la escucha de nuevas señales decidí, a las 1200, gobernar al 20, es decir, en la demora del vapor que estimaba probable a la vista de mi posición y velocidad relativa. A 1220 la estación costera era marcada a 94: no podía ser otra sino Santander, confirmándose así mismo sospechas.

Y, en efecto, a 1330 los serviolas daban vista a un buque que, abierto 8° por Er. hacía rumbo próximamente al sur. Caí sobre él aumentando la velocidad: a medida que nos aproximábamos se contrastaban detalles sobre la fotografía del objetivo que me había sido entregada y un cuarto de hora después poseíamos toda la evidencia de hallarnos en presencia de la ansiada presa.

A 1340 el barco avistado ponía al N y a 1358, ya muy próximo a mi amura de Er. , se reconocía su bandera inglesa y nombre pintado a popa *Adda-New Castle*. Le pasé cerca para estudiar sus características y convencido plenamente de que era el *Mar Cantábrico* le ordené parar las máquinas mediante la señal correspondiente del código internacional, confirmada poco después con un cañonazo de saludo por observar que no se me obedecía. Paró el barco y se le hicieron las señales de "envíe Vd. un bote", "no utilice Vd. la radio" que al no ser contestadas les fueron transmitidas a la voz insistiendo al mismo tiempo en que arriase su bandera. No se veía a nadie por cubierta ni en los puentes: únicamente se escuchaba la voz de una persona oculta que, en idioma inglés y empleando un megáfono expresaba no se que protestas ante nuestra actitud. Entretanto, se recibían a bordo las señales que la presa emitía por T.S.H., que copio a continuación tal y como aparecen registradas: "S.O.S. de G.J.P.R. Lat.= 45-10 N. Log =3-20 W. "F.A.O.X. de G.J.P.R. We are in danger stoped by unknown battleship" G.G.D. de G.J.P.R. In danger we neeks halp", "P.S.E. de G.J.P.R. Lat 45-10 N. Long = 3-20 W".

Comenzaba la farsa. Ordené tocar zafarrancho de combate ante posibles contingencias y después de pasar al habla dos veces para aconsejar su inmediata entrega, a las 1425, le hice fuego con una pieza de 120 a título de segunda advertencia. Este disparo debía haber alcanzado, pero por efectos de la marejada gruesa reinante fue a herirle en la amura de Er. A unos dos metros sobre la línea de flotación.

Volvió entonces a entrar en función la radiotelegrafía emitiendo la siguiente señal: "G.L.D. de G.J.P.R., P.S.E. advices english authorities we are in danger being bombed we proceed to save passenger life". La contestación fue otro disparo del calibre medio más afortunado que el anterior, porque pasándole cerca no produjo impacto.

Continuaba la dotación sin dar señales de vida, y decidido por mi parte a no hundir la presa hice entrar en función las ametralladoras para ver si barriendo la cubierta y

superestructura cundía el pánico y la desmoralización. Nada. Me acerqué más para tantear el grado de resistencia que pudiera encontrar la dotación de presa, caso de imponerse su trasbordo: la misma actitud: solo la voz del falso inglés continuaba haciendo llegar rumores de protesta.

No me parecía prudente tomar el barco al asalto; las dificultades de abordarlo con nuestro único bote podrían brindar a los dirigentes de tan estúpida resistencia ocasión de desahogar sus iras causándose bajas que a todo trance deseaba evitar por innecesarias. Hundir la presa se me ofrecía como solución más cómoda que aceptable: herirla gravemente tampoco, solo cabía armarse de paciencia y seguir amagando en espera de una pronta desmoralización.

En esta idea dirigí al capitán el siguiente radiograma: “Le invito a la sensatez. No hay remedio para Vd. sus llamadas de auxilio son inútiles. Tiene Vd. el deber de salvar a su dotación, así como yo el de hundirle sin contemplaciones si esta amonestación no da resultado”. La contestación no se hizo esperar; decía así: “Captain of *Adda* to commandant of *Canarias* please wait until english warship comes”. Insistí “no puedo esperar. Le hundiré si no acepta esta mi última invitación. Garantizo respeto a las vidas a bordo”.

Eran ya las 1710 y empezaba a estimar urgente dar fin a la situación: la noche se echaba encima y podían acompañarle serias complicaciones. Sin embargo, algo denotaba a bordo del *Mar Cantábrico* deseo de abandonar el buque: varios hombres acudían a los botes con los chalecos salvavidas puestos y hasta llegaron a descolgar uno: valía la pena esperar unos minutos.

Nuevas comunicaciones a la voz que concedían un plazo brevísimo. Pero lejos de acentuarse los síntomas de pánico volvió la gente a sus escondites y a imperar el silencio en la motonave. En el horizonte se avistaban humos y podía verse en ellos un motivo para continuar en actitud pasiva. Había llegado la hora de proceder y ordené hacer fuego sobre la cubierta, a popa y palos, con artillería de 120; después se batirían las superestructuras. No fue preciso por fortuna: un solo disparo, al perforar el casco a la altura de la bodega núm. 4, hizo pensar sin duda a bordo del *Mar Cantábrico* en una explosión inmediata en el seno de su cargamento y la situación varió instantáneamente; la gente se precipitó a las embarcaciones y se guarnecieron escalas sobre ambos costados. Comenzaba el abandono del barco.

A las 1730 no quedaba nadie en cubierta: tres embarcaciones llenas de gente se alejaban del barco popa a la mar. Maniobré para atracarles sucesivamente y conseguí recoger a todos cuantos ocupaban dos de ellas; la tercera se perdía en las sombras de la noche que empezaba. No me convenía abandonarla porque sabía que en ella se encontraba el capitán; además, teníamos ya a la vista y muy próximas las luces de cuatro buques al parecer pesqueros franceses que acudían a las llamadas de auxilio. Se le buscó con los proyectores y por fin pude alcanzarla y tomar a mi bordo a los hombres que conducían, el capitán entre ellos.

Inmediatamente después volví hacia el *Mar Cantábrico* y utilizando mi único bote útil transbordé la dotación de presa, ya designada, al mando del teniente de navío Lostau y alférez de navío Miralles Imperial. Un total de 23 hombres a los que dispuse se sumaran el primer oficial y dos maquinistas de la motonave. La relación nominal obra en el parte rendido por el teniente de navío jefe de la expedición, que figura como anexo. Las dificultades de atraque propias de la marejada gruesa que no había disminuido se salvaron con rapidez y en pocos momentos tuve la satisfacción grande de ver a través de los haces de mis proyectores como aquel pequeño grupo de valientes tomaba posesión del barco. Quedaban, sin duda, en él varios tripulantes que no habían

querido abandonarlo, pero el oficial comandante llevaba instrucciones concretas y sabría proceder.

Las primeras impresiones que se me comunicaron fueron optimistas; había varios focos de incendio a bordo, pero no parecían revestir gran importancia; entraba agua en la bodega de proa, que esperaban contener; los motores intactos podrían funcionar en dos horas. Todo marchaba bien y así lo comuniqué a V. E.; únicamente hubo que lamentar la pérdida del bote mixto que, lleno de agua que entraba por su costado abierto en las distintas atracadas y dada la marejada, di orden de abandonar.

Me dispuse a esperar. Entretanto, llegó un destructor extranjero -por error de numeral lo creí americano, pero después supe era inglés- al que me apresuré a comunicar la señal siguiente: “No es necesario su ayuda. Muchas gracias”. Algún tiempo después preguntó: “¿Puede darme alguna información acerca del vapor *Adda*, hundido, y de su nacionalidad?” Le contesté que el *Adda* no era el *Adda*, sino la motonave española *Mar Cantábrico*, cuya dotación estaba a bordo. “Muchas gracias. Buenas noches”, respondió alejándose.

A las 2100 rodeaban al *Mar Cantábrico* seis u ocho barcos, pero ninguno dijo nada ni se permitió atracarlo. Tengo entendido que a bordo de uno de ellos fue recogido un tripulante de la presa que desde la toldilla se arrojó al agua al llegar mi gente.

A las 2340 el *Canarias*, siguiendo de cerca al *Mar Cantábrico*, iniciaba su derrota a Ferrol. Aún cuando las condiciones en que suponía a la presa no me causaban preocupación grave reiteré al oficial comandante las órdenes que le autorizaban para proceder con máxima autonomía o incluso para abandonar el buque si en un momento dado llegaba a considerar inminente el peligro de explosión. La noche transcurrió sin novedad alguna al rumbo 255 y velocidad variable de siete a ocho nudos. Al amanecer del 9 se nos incorporó el acorazado *España* quedando desde entonces el convoy bajo sus órdenes.

6°. A 0900 del 9, el teniente de navío Lostau pidió autorización para parar sus motores ante la conveniencia de taponar el boquete que llevaba abierto en la bodega de proa y proceder a su achique. Se le concedió, naturalmente, y hasta las 1330 me mantuve evolucionando a su altura. A esta hora reanudamos todos la marcha: el *España* por la amura de Er. del *Mar Cantábrico* y el *Canarias* por su aleta de Br. Y a corta distancia. El tiempo mejoró notablemente durante esta singladura.

La situación continuó estacionaria hasta las 0200 del 10: a esta hora 44 millas al 80° de la estaca de Bares, una señal del Cantábrico me puso en alarma. Las explosiones en la bodega aumentaban llegando a crear una situación que su comandante estimaba peligrosa. Paré y le mandé hacer lo mismo, arriando seguidamente mi lancha que, con dificultad debido a tener su motor en reparación, pude llevar hasta el costado de la presa dos balsas salvavidas que le enviaba como recurso muy conveniente y nuevas instrucciones para el teniente de navío Lostau. Era necesario luchar hasta la última hora, pero no deseaba sostener la gente a bordo ante un peligro cierto. Me contestó que las explosiones parecían contenerse y que podía seguir: le pedí su opinión acerca de si convendría entrar en Bares o seguir a Ferrol y coincidió conmigo al indicarme preferible la última solución.

A 0430 nos pusimos de nuevo a rumbo sin que volviesen a surgir nuevas complicaciones. Olvidé decir que a media noche se destacó el *España* para desempeñar comisión.

Rebasado Cabo Ortegal a 1015, arrumbamos a pasar por el N de la Bajería de Cabo Prior y a 1220 sobre Prioriño. Di órdenes al Cantábrico para que tomase el puerto en primer término y otras conducentes a garantizar el orden y seguridad de la presa una vez

fondeada y mientras no se hiciesen cargo de ella las autoridades de Marina; a 1400 embocaba la ría sin novedad alguna.

A 1430 el *Canarias*, que se había mantenido a la espera a la entrada, tomó el puerto fondeado a 1450 en el lugar de costumbre.

Apenas en bahía el *Mar Cantábrico* fue atracado por varios remolcadores del arsenal y puesto en manos de la autoridad delegada de V.E. Tres horas después regresaba a bordo la dotación de presa entregándome su oficial-comandante el parte de novedades que uno al presente.

Material.--- Salvo las ligeras averías producidas por el intenso fuego de la propia artillería, carentes en absoluto de importancia, y las que le produjeron los dos impactos enemigos ya señalados, y que solo afectan al buen aspecto del buque, solo tengo que hacer referencia a la pérdida del bote mixto de nueve metros, que como ya dije, me vi obligado a abandonar al costado del *Mar Cantábrico*, una vez trasbordada mi gente.

Personal.--- A las 1600 del 5 falleció en la enfermería el caballero guardiamarina Don José María Chereguini y Lagarde, victima de las heridas sufridas en el combate sostenido con el bou armado *Guipúzcoa*. Sin otras novedades en los días sucesivos.

Considero de mi deber hacer resaltar la pericia, valor y serenidad demostrados por el teniente de navío Lostau y personal a sus órdenes que constituyó la dotación de presa del *Mar Cantábrico*; a su valiente y decidida actuación se debe, puede decirse que única y exclusivamente, el que dicho buque haya alcanzado el puerto sin pérdida alguna de su valioso cargamento. Es para mi un honor dirigirme a V.E. en súplica de que su actuación sea premiada en la forma que su autoridad estime procedente.

Respeto al resto de la dotación del buque he quedado altamente satisfecho del alto espíritu que en todo momento puso de manifiesto. Todos, sin excepción alguna, solicitaron un puesto en expedición llamada a marinar el *Mar Cantábrico*, aún a sabiendas de los evidentes riesgos y privaciones que hasta la llegada a puerto cabía esperar.

Existencia de combustible a la llegada.---1.139.900 Kilogramos.

A bordo en Ferrol, 12 de Marzo de 1937

El Comandante

Firmado: Salvador Moreno

Parte del 2º Comandante del “Canarias”

Sr. Comandante:-

El día 5 del actual, en combate sostenido con el bou armado “*Guipuzcua*”, un proyectil, disparado por dicho bou, atravesó la caseta existente bajo el puesto “B” alcanzando al Guardia-Marina Don José M^a Chereguini Lagardo, quien ingresó en la enfermería a las 13 horas, y reconocido se le apreció amputación de ambas extremidades inferiores por el tercio medio de ambos muslos, siendo asistido convenientemente y constantemente, a pesar de lo cual falleció a las 16 horas del mismo día, siendo trasladado el cadáver al destructor *Velasco* el día 6 a las 15 horas cumplimentando órdenes de V.S.

Otro proyectil disparado también por el mencionado bou, dio en la amura de babor a la altura del pañol del Contramaestre, sin causar más desperfecto que una pequeña abolladura.

Lo que pongo en conocimiento de V.S. en cumplimiento de mi deber.

A bordo Ferrol a 12 de Marzo de 1.937.

El 2º Comandante

Faustino Ruiz