

BITÁCORA DEL CERVERA DESDE EL 1 DE SEPTIEMBRE DE 1937 HASTA EL 23 DE OCTUBRE DE 1937

*Laruelo Roa, Marcelino. ¡El Cervera a la vista! Asturias, octubre del 37
Imprenta D.G.M. - La Industria, Gijón, 1998
www.asturiasrepublicana.com (Marcelino Laruelo Roa)*

«Del Comandante del crucero “Almirante Cervera” al Excelentísimo señor Almirante Jefe de la Flota Nacional: En cumplimiento de lo prevenido, adjunto tengo el honor de cursar a V.E. parte de campaña correspondiente a las operaciones efectuadas por este buque entre el día primero del actual y el de la fecha.

Dios guarde a V.E. muchos años.

A bordo y en la mar, 10 de Septiembre de 1937.

Manuel Moreu (rubricado).

Parte de campaña de las operaciones efectuadas por este crucero desde el primero de Septiembre de 1937 hasta el diez del mismo mes y año.

Orden de operaciones nº 215 del Departamento Marítimo de El Ferrol.

El día primero de Septiembre de 1937, a las cinco horas, listo con cuatro calderas, tres retiradas para media hora y una apagada para limpieza. Después de tomadas 1.100 toneladas de petróleo del “Gobeo”, me desatraqué de ese buque y salí de la Ría del Barquero, arrumbando a pasar a ocho millas de cabo Peñas, siguiendo las aguas del “Ciudad de Palma”, a bordo del cual V.E. se dirigía a Santander.

A las 10h. 30m., al estar N/S cabo Peñas, arrumbé al 95º v. hasta llegar a la altura de Ribadesella, desde donde regresé frente a Gijón para relevar al “Vulcano” y al “Júpiter” en la vigilancia de dicho puerto.

A las 13h. 30m., encontrándome a la altura de Gijón, ordené a los dos minadores, “Vulcano” y “Júpiter”, dirigirse al Ferrol.

Desde la salida de la Ría del Barquero navegué a régimen de 17 nudos.

Viento del NW, flojito, marejadilla y horizontes despejados.

Entre cabo Peñas y Tazones, y a una distancia de 15 millas de la costa se encontraban los cinco vapores ingleses: “Thorpebay”, “Kenfigpool”, “Marvia”, “Bramhill”, “Hillfern” y el destructor de la misma nacionalidad “H-78”.

Durante todo el día se mantuvieron a la misma distancia sin hacer ningún intento de entrar en puerto.

A mediodía se vio muy lejos un vapor que navegaba al NE y al parecer había salido de Ribadesella.

El torpedero “Nº 2” me comunicó, poco después de haber salido de la ría del Barquero, que tenía averías en el aparato de gobierno que no podía reparar con los medios de a

bordo. Le ordené dirigirse a Ribadeo y a la Ayudantía de Marina de ese puerto le comuniqué diera orden de salir al torpedero "Nº 7" tan pronto como se encontrara listo.

A 19h. me comunicó ese torpedero que salía de puerto y le ordené vigilar durante la noche por el paralelo de 43º 40' entre los meridianos de Candás y Tazones.

Por la tarde se vieron hasta nueve aviones volando por encima de tierra, los que no pudieron identificarse, por lo cual mantuve el barco en zafarrancho de combate mientras estuvieron a la vista.

Al anochecer, continúa el tiempo en el mismo estado, viéndose las farolas del cabo Peñas y Torres. A la vista el destructor inglés y los cinco vapores de la misma nacionalidad.

El comandante del "Ciudad de Valencia" me comunicó que por notarse recalentamientos anormales en el cigüeñal, navegaba a poca velocidad, creyendo indispensable parar el buque para reconocerlo. En radio nº 1055 se le comunicó a V.E. oportunamente.»

El miércoles 1 de septiembre, las brigadas navarras penetran en Asturias y ocupan Pimiango, Colombres y Panes.

Día 2

«Al amanecer, ventolinas del tercero y cuarto cuadrantes, buena visibilidad con horizontes achubascados.

A la vista un acorazado y un destructor ingleses, los cinco vapores anteriores y el danés "Susan Maersk", en lastre.

Ordené al torpedero "Nº 7", que me comunicó que tenía agua hasta 22 h., que vigilara la entrada de Ribadesella.

Por la tarde, el "Ciudad de Valencia" me comunicó que se retiraba a Bilbao para arreglar cojinetes por orden de V.E. Le ordené que los bous "Virgen de Begoña" y "Denis" continuaran vigilando frente a Santoña.

Próximamente a dieciocho horas, se observó que el vapor danés "Susan Maersk" se dirigía al Musel. Me dirigí a su encuentro, viendo que desistía de su intento aproando al N. Casi al mismo tiempo se observó un bombardeo aéreo efectuado sobre el puerto del Musel por nuestra aviación.

El comandante del "Tritonia" me comunicó que con el "Tito" había relevado frente Avilés al "Fantástico" y "Juan Ignacio".

Al anochecer se dejó de ver al "Susan Maersk". Horizontes achubascados con ventolinas del tercero y cuarto cuadrantes y mar tendida del NW. Se vieron las farolas de los cabos Peñas y Torres. Frente a Gijón, los cinco vapores ingleses anotados anteriormente, el de la misma nacionalidad "Seabank" y el destructor.

A 23h. 30m. se retiró el torpedero "Nº 7" a Ribadeo para rellenar.»

Día 3

Un destructor de la Royal Navy libera a un mercante inglés que había sido capturado por un bou

«Al amanecer, ventolinas del cuarto cuadrante, mar tendida del NW mayor que el día anterior, desfogando algunos chubascos, horizontes achubascados.

A la vista el destructor y los dos vapores.

A 7h. se vio al torpedero "Nº 7", al cual se le ordenó vigilar el puerto de Ribadesella.

A 10h. se recibió un radio del "Tritonia" en que decía que había detenido un mercante.

El destructor inglés que, aumentando velocidad, se dirigía hacia Avilés, me pasaba la siguiente comunicación:

«"H-69" a "Cervera".– Ruego ordene a su bou cese el fuego sobre "Thorpehall". Investigaré.»

«"Cervera" a "H-69".– Mis bous tienen orden, cuando los barcos mercantes están dentro de las tres millas, de cesar el fuego cuando se someten o continuarlo hasta echarlo a pique en caso contrario.»

Recibidas instrucciones de V.E. sobre la entrada de bous en Santander, ordené a éstos, por medio del Comandante de Marina de Bilbao, se dirigieran urgentemente a dicho puerto para rellenar y salir a vigilar Ribadesella, teniendo en cuenta próximos rellenos los harían en Santander.

Me dirigí al encuentro de los dos bous, el destructor inglés y el vapor "Thorpebay". Al encontrarme cerca, el "H-69" me pasó la siguiente comunicación:

«"H-69" a "Cervera".– Su bou expone que la situación en que ahora estoy parado está dentro de aguas jurisdiccionales. Es actualmente 43º 43,6' N y 5º 57' W, a 2,8 millas de distancia del más próximo límite de aguas jurisdiccionales. Su reclamación no puede ser admitida y, por ello, doy protección al mercante.»

Comprobé la situación dada por el destructor inglés, que era exacta, y le pasé el siguiente despacho:

«"Cervera" a "H-69".– Voy a recibir información de mi bou.»

«"H-69" a "Cervera".– Me alegro mucho de que se hiciera la reclamación aquí y que se parara el barco en cuanto se lo indicaron. No ha habido alteración desde entonces en la situación.»

Ordené al "Tritonia" pasar a la voz y su comandante me dijo lo siguiente:

«Encontré al vapor inglés a 4.500 mts. de la costa, según las medidas del telémetro estereoscópico de mi ametralladora A/A; le disparé un cañonazo por la proa, no volviendo a hacer fuego porque el barco no hacía por huir. Después, cuando aparecía el destructor, no quise hacer fuego.»

Le pregunté si la detención la había efectuado en el mismo sitio en que le vimos nosotros. A lo cual contestó que el barco había navegado un poco al Norte.

Después de hablar con el comandante del "Tritonia", quedé convencido de que, indudablemente, el vapor inglés no había estado dentro de las tres millas. Le repetí que tenían que tener la seguridad absoluta de que los barcos se encontraban dentro de las aguas jurisdiccionales para evitar incidentes, ya que sus aparatos de medida no son de confianza.

A continuación, pasé el siguiente despacho:

«De "Cervera" a "H-69".— Según información de mi bou, estaba el barco dentro del límite. Ha sido un error debido a los escasos elementos del patrullero, del cual le presento mis excusas. El barco está libre.»

«"H-69" a "Cervera".— Gracias. Mi almirante será informado de todas las circunstancias.»

Durante la mañana abandonaron estas aguas los mercantes "Seabank" y "Kenfigpool", apareciendo el "Thorpebay" y quedando en total, desde el mediodía, cinco vapores a la vista y alejados a unas quince millas de la costa.

Por la tarde, el "H-69" ("Foxhound") nos pasó el siguiente despacho:

«"H-69" a "Cervera".— Mi almirante me ha comunicado le exprese su reconocimiento por el satisfactorio resultado del incidente de esta mañana con el "Thorpebay". Comandante del "Foxhound".»

«"Cervera" a "H-69".— Le ruego traslade a su almirante el siguiente despacho: Gracias por su mensaje. Estoy seguro que cualquier incidente que pudiera presentarse será resuelto como éste y que nuestra buena voluntad y sincero deseo de evitarlos facilitará la difícil tarea que ambos tenemos en estos momentos. Le saluda sinceramente. Comandante del "Cervera".»

«"H-69" a "Cervera".— Muchísimas gracias. Estoy extraordinariamente complacido de enviar su mensaje.»

Al anochecer, viento E, flojo, mar tendida del NW, horizontes muy achubascados. Durante el día desfogaron frecuentes chubascos, que continúan.

A la vista el destructor inglés y los cinco vapores ingleses bastante alejados de la costa. A 23h., salió de Ribadeo el torpedero "Nº 2".

Desde medianoche se dejaron de ver las luces de dos de los vapores, alejándose, al parecer, por el NE.

A 1h., el torpedero "Nº 9", que regresaba de Ribadeo, me comunicó tenía avería de consideración en la caldera de proa.»

Día 4

«Al amanecer, viento flojo ENE, desfogando frecuentes chubascos, continuando la mar tendida al NW.

A la vista el destructor inglés y tres vapores, cuyos nombres no se pueden precisar por encontrarse muy alejados de la costa. Uno de los desaparecidos durante la noche de estas aguas era el "Marvia".

A 7h., pasó el torpedero "Nº 2" a la voz, comunicándome que nuevamente navegaba sin radio. Le ordené vigilar Ribadesella, retirándose al terminarle la autonomía a Ribadeo.

Toda la mañana hubo poca visibilidad, con frecuentes chubascos y los barcos muy alejados al N.

Al mediodía, el destructor "H-69" ("Foxhound") pasó el siguiente despacho:

«"H-69" a "Cervera".— Mi almirante le agradecería le diera alguna información sobre el presente paradero del "Seven Seas Spray". Este mercante había entrado en Santoña el 29 de Agosto.»

«"Cervera" a "H-69".— Sé que el "Seven Seas Spray" fue capturado en puerto español y que estaba bien. Ignoro en el momento presente su paradero, pero lo preguntaré.»

«"H-69" a "Cervera".— Muchas gracias. Le estoy muy agradecido.»

Consulté a V.E., oportunamente, sobre la contestación que debía dar.

Por la tarde, el destructor volvió a darme las gracias en nombre de su almirante.

Se vieron nuevamente, muy alejados de la costa, cinco vapores, que permanecieron por estas aguas.

A 18h. 30m., el comandante del "Tritonia" me comunicó que el "Tritonia" y el "Tito" regresaban a su base después de ser relevados por el "Fantástico" y el "J. Ignacio".

El Comandante de Marina de Ribadeo comunicó que el torpedero "Nº 9" había entrado con averías en turbina.

Recibí los radios de V.E., nº 374 y 379, en los que me avisaba de su salida de Pasajes y paso por cabo Peñas.

Al anoecer, se vieron las luces de los vapores y del destructor, así como las farolas de cabo Torres y Peñas. Viento ENE, flojo, mar tendida del NW y horizontes achubascados.»

El flamante ejército republicano del Este, al mando del general Pozas, toma Belchite.

La Consejería de Comercio y Minas hace público un decreto suprimiendo las exenciones para incorporarse a filas de determinadas categorías de obreros mineros.

Día 5

El vapor republicano "Esles" capturado por los nacionales

«A 0 h., salió el torpedero "Nº 7" de Ribadeo para Ribadesella.

Al amanecer, ventolinas del E., mar tendida del NW y horizontes muy neblinosos. Próximamente a 6 h., se vio un vapor que navegaba al NE con luces apagadas. Cuando se encontraba a 30° v. del cabo Torres y a 18 millas, se le reconoció y detuvo por ser el vapor rojo "Esles", de la matrícula de Santander, el cual había salido, al parecer, de Gijón y conducía gran cantidad de refugiados, en su mayoría mujeres y niños.

Se le ordenó arrumbar a 250° v., y un poco más tarde a 260° v., ordenándole no utilizar la radio por haber observado que desde su detención pedía socorro por ella.

Ordené a los bous de vigilancia en Avilés situarse al N del Cabo Peñas para entregarles la presa. Y mientras me dirigía a dicho punto avisté al vapor francés "Ploubazlanec" que se dirigía a Gijón, escoltado por el aviso de la misma nacionalidad "Epinal". Al avistarnos, ambos buques arrumbaron al NW y poco después se sorprendió un radio que el vapor francés dirigía a Burdeos, en el que se decía lo siguiente:

«"Epinal" nos aconseja cambiar de itinerario. Espero instrucciones.»

Desde 8 h. se cerró en niebla.

Mientras se conducía al N de cabo Peñas al vapor "Esles", paró éste por habersele caído un hombre al agua, que recogió él mismo.

A 11h. me reuní con los bous y ordené al "Fantástico" conducir la presa a Ribadeo, regresando a su zona de vigilancia frente a Avilés para reunirse nuevamente con el "J. Ignacio", que permanecería en estas aguas una vez entregada la presa.

Anuncié inmediatamente al Ayudante de Marina de Ribadeo la llegada de este vapor.

Recibido el radio de V.E. nº 3077, al avistar al destructor inglés "H-67" le comuniqué lo siguiente:

«"Cervera" a "H-67".- Vapor "Seven Seas Spray" está en Santoña.»

«"H-67" a "Cervera".- Muchas gracias.»

El Comandante de Marina de Bilbao me comunicó que el jefe del sector había ordenado no saliesen los bous "Virgen de Begoña" y "Denis", visto el escrito presentado por el comandante del primero y sobre el cual había consultado a V.E.

Dado el estado en que se encuentran los torpederos, con frecuentes averías y su poca autonomía, la vigilancia de Ribadesella la considero muy deficiente.

Por la tarde, que despejaron un poco los horizontes, se vieron muy alejados por el N los vapores ingleses "Bramhill" y "Marvia". Todos los demás vapores, incluso el francés avistado por la mañana, habían desaparecido de estas aguas.

El comandante del torpedero "Nº 7" me comunicó que en aguas de Ribadesella encontró tres pesqueros de la matrícula de San Sebastián dedicados a la pesca. Le ordené que les advirtiera que estaba prohibido pescar fuera de los meridianos de la zona liberada.

Por observar que los torpederos aparecían muy al N al recalar en cabo Peñas cuando se dirigían a Ribadesella, con la consiguiente pérdida de tiempo, ordené al Ayudante de

Marina de Ribadeo comunicase a todos los comandantes de torpederos que al dirigirse a su puerto de vigilancia, lo harían pasando a cinco millas al N de Peñas, saliendo de Ribadeo a 21h. y de Ribadesella a 22h., teniendo que abandonar la vigilancia durante la noche a causa de la poca autonomía de estos barcos.

Al anochecer WSW, flojo, mar tendida del NW y horizontes neblinosos. Un destructor inglés y dos barcos mercantes de la misma nacionalidad a la vista, estos dos, como en días anteriores, muy alejados en el N.

En las primeras horas de la noche se avistó, a unas 10 millas de la costa, el vapor inglés "Stanwood", que aparecía nuevamente por estas aguas. Al avistarse hacía rumbo al N, por lo cual parecía que había salido de Gijón, pero más tarde se observó se aguantaba en estas aguas. Llevaba media carga.»

Llanes cae en poder de los nacionales.

Día 6

«Al amanecer se cerró en niebla, viento del W flojo, marejadilla y desfogando pequeños chubascos de agua.

A 5h. 30m., que despejó un poco la niebla, se avistó frente a Gijón al destructor inglés.

A mediodía se vio fuerte bombardeo hacia Gijón.

El Ayudante de Marina de Ribadeo me comunicó que se encontraba listo el torpedero "Nº 2". Le ordené salir a 22h. para ocupar su puesto frente a Ribadesella. Por la tarde, el comandante del "Tritonia" comunicó que con el "Tito" había relevado frente a Avilés al "J. Ignacio" y al "Fantástico".

Todo el día estuvo encerrado en niebla, que aclaró en algunos momentos.

Al anochecer, despejó; ventolinas, mar llana y horizontes algo tomados. Se vieron al destructor inglés "H-67" y alejados al N dos vapores ingleses.

Durante toda la noche se vieron las farolas del cabo Torres y Peñas.»

Prosigue el avance de las columnas navarras por el oriente asturiano y toman Celorio.

Día 7

Sale de El Ferrol el submarino alemán U-31 en misión especial

«Al amanecer, viento en calma, mar llana y horizontes algo tomados. A la vista el "H-67" y los dos vapores ingleses "Thorpebay" y "Marvia". Por radio sorprendido el día anterior, el primero sólo tenía combustible para dos días y consultaba a sus armadores lo que debía hacer, después de decir que el bloqueo continuaba. Se vio al torpedero "Nº 2" que se dirigía a Ribadesella.

A las 10h. se sorprendió un radio dirigido a la embajada roja española en Londres en el que se decía: «Por el vapor "Stangrove" había entrado el 6 en Ribadesella.»

Durante la mañana se avistaron tres vapores ingleses muy alejados al N. Pasó hacia el E un "Dornier" nacional.

Todo el día mala visibilidad con horizontes muy neblinosos.

A 14h. se sorprendió un radio del "Thorpebay" a Burdeos en el que decía que no podía entrar en puerto, regresando a Le Verdon.

Al anoecer, ventolinas del primer cuadrante, mejoró bastante la visibilidad, viéndose las farolas de cabo Torres y Peñas. A la vista un destructor inglés y dos barcos mercantes.

A tres horas se vio al torpedero "Nº 7" que se dirigía a su puesto de vigilancia en Ribadesella.»

El 16 Cuerpo de ejército resiste cinco ataques consecutivos de las brigadas navarras en el sector de Llanes y en el Cuera.

Sale de la base de Ferrol el submarino alemán U-31 en misión secreta, probablemente para dar escolta al vapor especial alemán "Max", cargado de material de guerra, cuya llegada se espera para los días ocho o nueve.

Día 8

Capturado y conducido a Ribadeo el mercante inglés "Stanworld".

«Al amanecer continúan las ventolinas del primer cuadrante, mar llana y horizontes muy neblinosos. A la vista el "Resolution", un destructor inglés y un barco mercante alejado por el N, frente a Gijón. El torpedero "Nº 7" avistó fuera de aguas jurisdiccionales al vapor inglés "Stangrove" que había salido de Ribadesella y navegaba al NE conduciendo refugiados.

A 9h. 5m. se embarcó la comisión de víveres de este buque en el "Tito", al cual se le ordenó conducirla a Ribadeo, debiendo regresar a su puesto de vigilancia frente a Avilés una vez desembarcada.

Al "Tritonia" le ordené seguir vigilando este puerto.

Recibido su radio nº 3386 en el que me anunciaba la salida del "Vulcano", "Júpiter" y "Ciudad de Palma", ordené al Ayudante de Marina de Ribadeo suspendiese hasta nueva orden la salida de los torpederos, para establecer con ellos, oportunamente, la vigilancia antisubmarina en la Estaca de Bares durante el petroleo de este buque.

El "Tito" fondeó en Ribadeo con la comisión de víveres a 15h. 40m.

A 16h. 20m. recibí un radio del comandante del torpedero "Nº 7" en el que me decía había capturado al vapor inglés "Stanworld". Me dirigí a su encuentro por haberme dicho en su radio que el acorazado inglés "Resolution" se encontraba cerca. A 18h. 15m. le ordené pasar a la voz y me dijo que el vapor había sido capturado a milla y media de la costa.

Al mismo tiempo que hablaba con el torpedero, el acorazado inglés, que se encontraba alejado al N, me preguntó dónde había sido capturado el vapor "Stanworld" y a dónde iba.

Se le contestó que había sido capturado al entrar en Ribadesella y que sería conducido a Ribadeo y más tarde, probablemente, a El Ferrol.

El acorazado inglés contestó dando las gracias.

Al torpedero "Nº 7" le ordené conducir la presa a Ribadeo.

A 15h., me dirigí a cabo Peñas, avistando al "Vulcano" y al "Júpiter". Al primero le ordené vigilar el E de cabo Peñas hasta el meridiano de Lastres, y al segundo al W de cabo Peñas hasta Cudillero.

Al "Ciudad de Palma" le ordené vigilar Ribadesella. Los dos bous continuarían frente a Avilés. Con el "Vulcano" y el "Júpiter" en sus puestos, me dirigí a Ribadesella, manteniéndome en sus proximidades hasta las 23h., que se avistó el "Ciudad de Palma" que se dirigía a su zona de vigilancia. Desde esta hora, me mantuve al N de todos estos barcos.

Al anochecer, ventolinas del NE y mar ligeramente tendida del NW; horizontes neblinosos, pero más amplios que durante el día. A la vista el "Resolution", el destructor de la misma nacionalidad y un vapor mercante también inglés.»

Por orden del coronel-jefe del ejército del Norte, Adolfo Prada, y del comisario accidental, P. Rodríguez, se señala la destacada actuación de los batallones nº 1 de la 164 brigada, nº 1 de la 156 y la 10ª brigada asturiana, y se concede la Medalla de la Libertad al mayor Ignacio Esnaola, jefe del Batallón "Larrañaga"; al mayor Antonio Teresa, jefe del Batallón "Isaac Puente"; al mayor Manuel Álvarez y a Fernando Fernández, jefe y comisario de la 10ª brigada.

Cuando se dirigía a Gijón, cazas de los nacionales derriban al avión correo francés de "Air Pirynées" a la altura de Nueva de Llanes, resultando muerto el piloto y herido el copiloto.

Día 9

Capturado el mercante republicano "Luis Adaro"

«A 6h. se detuvo al vapor mercante rojo "Luis Adaro" cuando se encontraba al 20º v. y a 18 millas del cabo Peñas, navegando con las luces apagadas.

Le ordené arrumbar al 210º v. y al mismo tiempo di orden al "Fantástico" de dirigirse a la altura del cabo Peñas para recoger la presa.

Por información del capitán del "Luis Adaro", continúan en Gijón el "Císcar" y un submarino sin averías, 5 vapores mercantes españoles: "Llodio", "Caruso", "Santiago López", "Luis Caso de los Cobos" y otro que pudiera ser el "Achuri". También se encuentra en dicho puerto el vapor inglés "Stambridge" y un petrolero de la misma nacionalidad.

Desde el amanecer, ventolinas, mar llana y horizontes bien tomados por la niebla. Se vio un destructor inglés.

A 8h., al N de cabo Peñas.

Ordené al "Luis Adaro" hacer rumbo al 265º v.

A 9h. 45m. avisté al "Fantástico" al N de Avilés.

A 11h. 30m., encontrándome a 8 millas al N del cabo Vidio, hice entrega de la presa al "Fantástico", ordenándole conducirla a Ribadeo. A 18h. 30m., entró la presa en dicho puerto.

Por la tarde recorrí toda la costa enemiga, observando, al encontrarme al N del cabo del Mar, más de doce aparatos de aviación que bombardeaban las estribaciones de los Picos de Europa.

Aproximadamente a 18h., encontrándonos al N de Tazones y a 22.000 metros del cabo San Lorenzo, fuimos hostilizados por artillería enemiga desde las proximidades de este cabo, sin poder precisar el sitio. Nos hicieron tres o cuatro disparos, con un alcance de 22.000 metros. El "Vulcano" nos comunicó que le habían hecho siete disparos desde el mismo sitio.

Al anoecer, NE flojo, mar llana y tendida del NW, horizontes despejados. Se vieron las farolas del cabo Torres y Peñas. A la vista el destructor inglés y un barco mercante muy alejado por el N.»

Se sigue combatiendo con denuedo en El Mazucu.

Día 10

«Al amanecer, W fresquito, marejada y horizontes achubascados. Desde las 7h. 30m. se cerró en aguas. Se vio un destructor inglés. Al "Vulcano" se le ordenó avisar al "Júpiter" para que ambos quedaran reunidos desde las 13h. 30m. en que este barco se retiraría a petrolear. Comunicué al Ayudante de Marina de Ribadeo diese órdenes a los torpederos "Nº 2" y "Nº 7" y bou "Fantástico" para que se encontrasen a las 19h. frente a la ría del Barquero con objeto de establecer la barrera antisubmarina. A 13 h., desde 10 millas al N. cabo Peñas, arrumbé a 270º v., dirigiéndome a la Estaca de Bares, donde fondeé a 19h. sin novedad.

Por radio sorprendido se supo que durante la noche última salió del Musel el vapor inglés "Stanbridge" conduciendo unos mil refugiados que lleva a La Pallice. Pidió por radio ser convoyado por buque de guerra inglés, por navegar en malas condiciones por el tiempo reinante y a causa del bombardeo sufrido en días anteriores dentro del puerto del Musel.

PERSONAL

Se terminó con la vacuna antitífica en toda la dotación.

MATERIAL

Las espigas en prueba continúan funcionando sin pérdida. Continúan perdiendo la unión de las juntas de caja de presas de expansión y la entrada de vapor al grupo de turbinas DBR de la máquina de popa y el empaquetado de la cara de popa y la espiga. Continúan perdiendo los serpentines del termotanque del pañol nº 3, sin notarse aumento de pérdida.

DATOS:

	Anterior	Consumido	Queda
Petróleo	1.760.000	1.515.000	245.000
Aceite turbinas	8.809	1.954	6.844
Millas navegadas	3.093		

A bordo, a la mar, 10 de septiembre de 1937.

El capitán de navío,

Comandante del crucero Almirante Cervera

Manuel Moreu

(Rubricado)

«Parte de campaña correspondiente a las operaciones efectuadas por este buque, "Almirante Cervera", desde el 11 de Septiembre de 1937 al 22 del mismo mes y año.

Al Almirante Jefe de la Flota Nacional.

Parte de campaña. Orden de operaciones nº 215 del Departamento Marítimo del Ferrol.»

Día 11 de Septiembre de 1937.

«A 11h., listo con cuatro calderas activadas, tres retiradas y una apagada para limpiar. Salí de la ría del Barquero después de haberse desatracado el petrolero "Gobeo", del cual había tomado 1.540 Tm. de petróleo.

Ordené retirarse a Ribadeo a los torpederos "Nº 2" y "Nº 7" y al bou "Fantástico".

Fuera de la ría, para cumplimentar el radio de V.E. nº 3410, me dirigí barajando la costa a Ferrol y a régimen de 16 nudos, donde fondeé a las 15h. 30m.

Inmediatamente se atracó el vapor "Alejandro", que conducía los víveres, y el cual, a causa del tiempo reinante no había podido llegar a la ría del Barquero.

A las 23h. 20m., una vez metidos los víveres, salí de Ferrol y a régimen de 16 nudos barajé la costa gobernando a pasar a 5 millas al N de la Estaca de Bares, desde donde arrumbé al 90º v.

Durante todo el día, NE fresquito y marejada, con buena visibilidad.»

Prosiguen los combates en El Mazucu y se reinician en Pola de Gordón.

En la conferencia que sobre la seguridad de la navegación en el Mediterráneo se celebra en Nyon con la ausencia de Italia y Alemania, se acuerda que sean buques de las marinas inglesa y francesa los que patrullen las aguas internacionales. Cualquier submarino que estando sumergido ataque a un mercante, será considerado pirata y atacado hasta hundirlo

Día 12

«Al amanecer continúa el NE, con menos intensidad, y la marejada, con horizontes neblinosos.

A 9h. me encontraba frente al cabo Peñas, viendo los dos bous que hacían la vigilancia frente a Avilés y al “Vulcano” y al “Júpiter” que navegaban frente a Gijón. Ordené al “Vulcano” cruzar frente a Gijón, entre cabo Peñas y Lastres; al “Júpiter”, frente a Ribadesella, y al “Ciudad de Palma”, frente a Avilés.

El “Vulcano” me comunicó que no había ninguna novedad, habiéndose visto el día anterior al vapor inglés “Seabank” y un destructor inglés manteniéndose por estas aguas. Se vió por la mañana al hidroavión “Virgen del Chamorro” y por la tarde, un “Dornier” nacional.

Desde el mediodía fue cayendo el viento y al anochecer había viento flojito del N, marejadilla y horizontes neblinosos. Se vieron las farolas del cabo Torres y Peñas. Durante la noche, en las horas sin Luna, se disminuía el régimen a 80 revoluciones para economizar combustible.»

Las tropas de Aranda toman Pola de Gordón.

Los nacionales comunican al embajador inglés en España, residente en Bayona, que los mercantes apresados “Molton” y “Candlestone Castle” han sido puestos en libertad.

Día 13

«Al amanecer, SW flojo con marejada y horizontes neblinosos, viéndose un destructor inglés.

Desde el mediodía empezó a refrescar el viento, haciéndose fresquito y aumentando la marejada, visibilidad regular, desfogando frecuentes chubascos. El destructor avistado y anunciado en circular de V.E. nº 2525, era inglés. Durante todo el día se vieron dos destructores ingleses en estas aguas.

Al empezar a refrescar el viento, el comandante del torpedero “Nº 2” me pidió permiso para retirarse, quedando autorizado.

Poco más tarde y viendo que empeoraba el tiempo, le comuniqué que si el estado del tiempo le dificultaba el regreso a Ribadeo, lo hiciese a Santander, añadiéndole las instrucciones que para la entrada en dicho puerto me había comunicado V.E. A 18h. me comunicó que se dirigía a ese puerto.

Al anochecer, continúa el tiempo sucio del SW, con viento fresquito y marejada, horizontes achubascados.

Continúan viéndose los dos destructores ingleses y se vieron las farolas del cabo Torres y Peñas.

Toda la noche continuó el tiempo en el mismo estado, desfogando frecuentes chubascos.

Continúan viéndose los dos destructores.»

Discurso de Negrín ante las cincuenta y cuatro delegaciones presentes en la apertura de la asamblea de la Sociedad de Naciones, en Ginebra.

Varios guardias de Asalto son detenidos en Gijón por deslealtad al régimen y por su actuación en Octubre del 34

Día 14

Al entrar en Santander, embarranca el torpedero "Nº 2", perdiéndose totalmente

«Al amanecer, viento W fresquito, marejada, continuando los chubascos con menos frecuencia. Se vio un destructor inglés.

Pasaron los vapores nacionales "Maruja y Aurora" para el W, y el "Esles" convoyado por el "Tritonia" para el E.

Por la mañana recibí un radio del Comandante de Marina de Bilbao en el que me daba cuenta de que a 0h. había embarrancado en la ensenada del Camello, Santander, el torpedero "Nº 2", habiéndose salvado toda la tripulación, pero considerando era muy difícil la situación del barco.

A media mañana se vieron dos destructores ingleses por estas aguas. Todo el día W fresquito, con marejada y horizontes achubascados. Al anochecer, calmó algo el viento y se vieron las farolas de Ribadesella, Torres y Peñas.

Durante la noche, alejados de la costa, se vieron las luces de tres barcos mercantes.

Al torpedero "Nº 7", tan pronto como tuve noticia de que había salido, le ordené regresar a Ribadeo en vista del cariz del tiempo.»

Las potencias europeas firman en Nyon un acuerdo sobre la protección del tráfico mercante en el Mediterráneo.

Se publica un decreto de la Comisión de Guerra destinado a disciplinar y mejorar la situación en la retaguardia, toda vez que «hay todavía por nuestros pueblos demasiados seudomilitares, esforzados guerreros de retaguardia, sin actividad militar conocida; demasiados civiles sin trabajo confesable; excesivos habilidosos cultivadores de lesiones leves...»

Se sigue combatiendo con intensidad en el frente oriental asturiano. El jefe accidental del Estado Mayor firma la orden concediendo la Medalla de la Libertad al Batallón "Guipúzcoa". También se felicita públicamente por su heroico comportamiento a la División "Vázquez" y a la Brigada "Carrocera".

En el pabellón español de la Exposición Internacional de París se expone el cuadro mural de Pablo Picasso: "Guernica".

Día 15

«Desde el amanecer refrescó el viento, siendo WSW, fresco, marejada, cielo cubierto y desfogando frecuentes chubascos.

Se vió navegando al E al vapor nacional "Tausens", y navegando al W un vapor francés. Todo el día WSW fresco, marejada gruesa y desfogando chubascos. Por la tarde se vieron un acorazado y un destructor ingleses.

Al anochecer empezó a aumentar el viento, rolando al W y viéndose las farolas de Torres y Peñas.

Durante toda la noche, viento fresco del W, marejada gruesa y fuertes chubascos.»

Las brigadas navarras cercan Arenas de Cabrales y toman Peña Cabeza, obligando a las milicias republicanas a retirarse de El Mazucu.

Día 16

El mercante inglés "Mydol" llega frente a Gijón

«Al amanecer continúa el tiempo en el mismo estado, cerrado en agua. Se vio al destructor inglés y al "Amboto Mendi".

A media mañana se vio al "Resolution" y, dirigiéndose a Gijón, un vapor inglés, "Mydol". Este barco fue advertido por el destructor inglés "Foxhound" de la siguiente forma:

«Capitán: se le da la siguiente información con respecto a la entrada de barcos en los puertos del norte de España. Aguantarse a diez millas de la costa hasta que vaya a entrar en puerto. Se le aconseja no entre en tales puertos durante las horas de la noche, y cuando los abandone debe de estar bien claro de ellos antes de que oscurezca. Debe de llevar su bandera cuando esté en aguas españolas. Se le dará protección fuera del límite de las tres millas, pero no en aguas territoriales, que entran a su cuenta y riesgo. Se arriesga a ser cañoneado por buques de la flota nacionalista dentro del límite de las tres millas si no obedece sus órdenes. Si obedece, caiga a 90º y dé atrás con las máquinas para indicar su acción. Barcos mercantes ingleses tratando de entrar en Gijón corren grandes riesgos de captura en aguas territoriales. Fueron capturados vapores ingleses el 17 y 24 de Julio. Este puerto fue bombardeado por la aviación el 25 y 26 de Agosto y fueron averiados graves varios mercantes británicos. Barcos nacionalistas han patrullado recientemente frente a Avilés. Este puerto fue bombardeado el 30 de Agosto. Barcos pueden encontrar minas hasta a cuatro millas de la costa en las proximidades de Bilbao, Santander, Gijón y Avilés.»

El "Mydol" continuó hacia Gijón para entrar, amparándose en la gran cerrazón debida a los chubascos, pero el "Vulcano" se le pegó y cuando se encontraba cerca de las tres millas el destructor le advirtió que el barco que navegaba por la popa era nacionalista, y entonces viró, alejándose.

Como dicho barco pidiese auxilio a Gijón y llamase al "J.L.Díez", el comandante del "Vulcano" se quejó al destructor inglés y éste ordenó al capitán del "Mydol" cesara sus llamadas, diciéndole que daría parte de su estúpida acción.

Volvió a repetirle que se mantuviera a diez millas de la costa hasta que se decidiera a entrar y a esa distancia se mantuvo el resto del día.

A 16h., ordené al "Ciudad de Palma" relevar en Ribadesella al "Júpiter", al cual ordené que, al ser relevado, se dirigiera a Ferrol para rellenar.

El bou "J. Ignacio" relevó al "Tito" en la vigilancia de Avilés, no habiendo salido el "Fantástico" por averías.

Por la tarde refrescó el viento, haciéndose fresco del W, con mar gruesa y desfogando frecuentes chubascos de viento duro. Todo el día crucé entre Gijón y Ribadesella a 8 nudos por el estado del tiempo.

Al anochecer, el tiempo tendiendo a empeorar. Ordené al "Vulcano" no alejarse de la entrada de Gijón por si el "Mydol" intentaba entrar al amanecer. Se vieron las farolas de cabo Torres y Peñas y apareció, a última hora, otro vapor inglés. Durante la noche, frecuentes chubascos de viento duro, mar gruesa del WNW.»

Día 17

El "Císcar" sale de El Musel para proteger la entrada del "Mydol"

«Continúa el tiempo en el mismo estado, haciéndose el viento duro y la mar muy gruesa. Continúo navegando a 8 nudos.

A 8h. me comunicó el comandante del "Vulcano" que había impedido entrar en Gijón al "Mydol".

A mediodía, encontrándome a 18 millas al N de Tazones, recibí un radio en claro del "Vulcano" en el que me decía salía un destructor de Gijón. Arrumbé a cabo Peñas y avisté al "Vulcano" con un vapor inglés y un destructor.

Según me comunicó más tarde, a mediodía intentaron entrar los vapores ingleses "Mydol" y "Stanray". Al entrar dentro del límite de las aguas jurisdiccionales este último, disparó y le ordenó parar, viendo que este barco metía a una banda, lo creyó capturado, pero como, al parecer, no paró las máquinas, el almirante inglés no concedió captura, diciendo que el barco había metido para escapar.

Estando en esta maniobra apareció el "Císcar" a la altura de cabo Torres y aparatos de aviación enemigos. Estos bombardearon el destructor inglés, al cual le cayeron cerca las bombas sin ocasionarle ningún daño.

Como el "Vulcano" se encontraba bajo el fuego de las baterías de tierra, que le habían hecho algunos disparos largos, se alejó al N para combatir con el "Císcar", desapareciendo en un chubasco el vapor "Mydol", que se supone entró en Gijón, y dejándose de ver al "Císcar", que también se supone entró en dicho puerto.

Recibido su radio nº 3472, ordené al "Ciudad de Palma", que era el único barco que podría estar antes de las 16h. frente a la playa de San Antolín, se dirigiera a dicho punto. Éste me comunicó que tampoco le daba tiempo a encontrarse antes de 16h. en dicha zona; y más tarde, que por atascársele con frecuencia el filtro, lo cual le obligaba a parar algunas veces el motor, considerando peligroso acercarse a tierra dado el estado del tiempo. Por comunicarme el comandante de este buque que no tenía víveres, le ordené dirigirse a Ferrol, cubriendo la zona de Ribadesella con el "Vulcano", cuya retirada para petroleo aplacé hasta la llegada del "Júpiter".

Desde la retirada del "Ciudad de Palma", permanecí frente a Gijón.

A media tarde empezó a mejorar el tiempo, quedando el viento flojo del W al anochecer, con marejada y mar tendida del NW. Se vieron las farolas de Peñas y Torres.

En las primeras horas de la noche apareció por estas aguas el vapor inglés "Margaret Rosse", que después de estar al habla con el destructor, se alejó por el E, dejándose de ver.»

Francia y Gran Bretaña abandonan la vigilancia marítima en aguas españolas del Comité de la No Intervención, dejando solamente algunos barcos en el Cantábrico para proteger a sus mercantes. Antes, lo habían hecho Alemania e Italia a consecuencia de los ataques fortuitos sufridos por el "Deutschland" y el "Barletta"

Los nacionales toman Tresviso, en los Picos de Europa, y Villamanín, en la zona de Pajares. Fuertes ataques en la sierra de Cuera, pico Turbina y Peña Blanca, y en la línea del río Bedón.

Día 18

«Al amanecer, W flojo, marejada y mar tendida del NW, con buena visibilidad y horizontes achubascados. Se vieron un destructor inglés y un barco mercante alejado.

Ordené al "Júpiter" relevar al "Vulcano" frente a Ribadesella y a éste, al ser relevado, dirigirse frente a Gijón.

A media mañana, se pasó el viento del W, haciéndose fresquito con marejada y mar tendida del NW.

Por la tarde se vieron tres vapores mercantes alejados al N.

Por la exploración aérea se supo que dos de ellos eran el "Bramhill" y el "Thorpebay".

A 15h. ordené al "Vulcano" retirarse al Ferrol para petroleo.

Al anochecer, W bonancible, marejada, buena visibilidad con horizontes achubascados. Se vieron las farolas de Ribadesella, Torres y Peñas.

Un destructor inglés y un mercante, alejados al N, a la vista.

Toda la noche desfogaron chubascos de agua y viento fresco.»

Las brigadas navarras ocupan Posada de Llanes. Continúa la resistencia en el frente oriental en una línea que va del Norte de Carreña de Cabrales, a Peña Blanca y el río Bedón.

Día 19

«Al amanecer continúa el tiempo en el mismo estado. A la vista un destructor inglés. A 14h., el radio de V.E. nº 1779. Ordené al "Júpiter" dirigirse a Santander, dándole las instrucciones de entrada en este puerto y avisándole de su llegada al Comandante de Marina de Bilbao para que, a su vez, lo hiciese al de Santander.

Todo el día W bonancible, marejada gruesa y desfogando chubascos, bastante agua y viento fresco.

Por la tarde pasaron con dirección a Ribadeo los bous "Tritonia" y "Ciriza". El bou "Fantástico" relevó al "J. Ignacio" frente a Avilés.

A 20h. entró en Santander el "Júpiter".

Al anochecer, W flojo, marejada, continuando los chubascos más tarde.»

Día 20

Vapor inglés sospechoso de contrabando de armas.

«Al amanecer refrescó nuevamente el viento, haciendo fresquito del W, aumentando el número e intensidad de los chubascos.

A la vista un acorazado inglés, un destructor y el vapor "Hillfern" de la misma nacionalidad.

El "Júpiter" comunicó que a 8h. salía de Santander con las instrucciones indicadas en el radio de V.E. nº 1777.

Para cumplimentar el radio de V.E. nº 2559, pasé al comandante del "H-67" el siguiente mensaje:

«"Cervera" a "H-67": Ruego pase a su almirante el siguiente mensaje: Mi Gobierno me encarga le diga a V.E. que el vapor inglés "Margaret Rosse", avistado frente a Gijón el viernes último, conducía pistones para fusiles en sacos con apariencia de víveres.»

Por la tarde este destructor me comunicó lo siguiente:

«"H-67" a "Cervera": Mi almirante me encarga desea le informe a usted que está pasando su informe a mi Gobierno.»

A 11h. 30m. se incorporó el "Vulcano" al N de cabo Peñas y le ordené seguir a vigilar Ribadesella hasta la llegada del "Júpiter".

A 13h. me comunicó este último que se encontraba en su zona, viniendo poco después el "Vulcano", que desde este momento cruzó frente a Gijón.

Todo el día W bonancible, con frecuentes chubascos de agua y viento, pero buena visibilidad entre los chubascos y marejada.

Al anochecer cayó el viento y disminuyeron las frecuencias y su intensidad los chubascos. Se vieron las farolas de Torres y cabo Peñas.

El destructor inglés y el vapor "Hillfern" a la vista, y navegando al E, alejado de la costa, un velero.»

Continúan los ataques contra Peña Blanca, en el Cuera. El Jefe del Ejército del Norte, coronel Prada, pronuncia un discurso radiado.

Amador Fernández y Segundo Blanco se trasladan en avión a Valencia, vía Francia, para entrevistarse con el Gobierno.

Un comando nacionalista intenta apoderarse del submarino republicano "C-2" anclado en Brest.

Día 21

El "Cervera" entra en Ferrol a repostar.

«Al amanecer volvió a refrescar el viento del W, reproduciéndose los chubascos, aunque con menor intensidad que en los días anteriores, marejada. A la vista el "Resolution", el destructor inglés "H-67" y el vapor "Hillfern".

Se reconocieron los vapores mercantes nacionales "Altube Mendi" y "Magdalena", en viaje a Pasajes y Santander respectivamente.

Al día siguiente, puesto al habla con el "Júpiter", le ordené hacer algunos disparos si veía movimiento sobre la carretera al E de Ribadesella, para dificultarlos y desmoralizar al enemigo.

No pude recoger los planos enviados por el Cuartel General del Norte a causa del estado del tiempo.

Ordené a los bous "J. Ignacio" y "Ciriza" hacer víveres por cinco días y dirigirse a vigilar Ribadesella al estar listos. Del "Denis", a pesar de que se han puesto radios al Comandante de Marina de Bilbao preguntando si está disponible para navegar, aún se está esperando la contestación.

Al "Júpiter" le ordené incorporarse al "Vulcano" frente a Gijón a las 20h. 30m. en que, desde el N de cabo Peñas, arrumbé a pasar 2 millas al N de la Estaca de Bares. A 17h. salieron de Ribadeo para vigilar la zona de Ribadesella los bous "J. Ignacio" y "Ciriza".

A 11h. 30m., N/S con cabo Ortegaleku, arrumbé al 240° v. y a las 6h. N/S con Hércules, al S. A partir de las 7 h. se gobernó a la voz en demanda de la entrada a la ría de Ferrol, quedando atracados en el muelle del petróleo de La Graña a 8h. 10m.

PERSONAL

Sin novedad.

MATERIAL

(Relación de pequeñas averías)

CONSUMOS

	Anterior	Consumido	Queda
Petróleo	1.750.000	1.537.000	213.000
Aceite turbinas	10.808	2.121	8.687
Millas navegadas	3.194		

En la Graña, a 22 de Septiembre de 1937.

II Año Triunfal.

Capitán de Navío, Comandante,

Manuel Moreu

(Rubricado)

Día 23

El "Cervera" sale de El Ferrol

«Parte de campaña correspondiente a las navegaciones-operaciones efectuadas por este buque desde el día 23 de Septiembre de 1937 hasta el 2 de Octubre del mismo año.

Orden de operaciones nº 215.

El día 23 de Septiembre, después de rellenar de petróleo, a las 21h. 30m. listo con 4 calderas en actividad y 4 retiradas para media hora, desatraqué del muelle de La Graña, saliendo a continuación a la ría.

A las 22h. 45m., a la altura de Prioriño, arrumbé al 290º v. y puse régimen de 16 nudos. Al estar N/S Hércules, arrumbé al N y a las 23h. 45m., al 55º v. Desde la salida, NNE, flojo, y mar tendida del NO con horizontes despejados.»

Los nacionales toman Peña Blanca y dominan el Cuera. Caen en sus manos los pueblos de Nueva, Balmori y Villahormes, en la zona de Llanes, y Camarmeña, Berodia e Inguanzo, en la de Cabrales. Avanzan sobre Onís y Ribadesella. Comienzan los ataques en el pico Benzúa.

Aranda, en el sector Sur, concentra tropas para atacar por Tarna y San Isidro.

La aviación de los nacionales se presenta en Gijón todos los días hasta dos y tres veces, bombardeando y ametrallando, especialmente las zonas industriales y El Musel.

Ha nevado en las montañas y en la zona alta de los Picos de Europa se miden hasta 30 cms. de nieve.

60 miembros de la tripulación del destructor republicano "J. L. Díez", en reparación en Falmouth, Inglaterra, abandonan el buque y son recluidos en la prisión de Exeter.

Se celebra en Gijón un homenaje a los soldados del Ejército del Norte. Hacia las ocho de la noche tiene lugar un desfile en el que participan una sección motorizada de enlace, banda militar de música, una sección de marinería, secciones de infantería de distintas unidades y un grupo de heridos de guerra. Al llegar delante de la sede del Consejo Soberano, pronunciaron sendos discursos Belarmino Tomás y el coronel Adolfo Prada. Se sirvió una cena en los Campos Elíseos y continuaron los actos en el teatro Dindurra.

Día 24

El "Mydol" zarpa de El Musel para Francia con refugiados.

«A la 1h. 25m. se arrumbó al 90º v. y se puso régimen de 18 nudos. A las 6h. 30m., estando al N del cabo Peñas, se puso régimen de 16 nudos y se empezó a navegar en zigzag.

Buena amanecida, con NNE flojo, marejadilla tendida del NO, horizontes despejados y a la vista un acorazado inglés.

Se ordenó al “Vulcano” cruzar frente a Gijón y al “Júpiter” frente a Ribadesella. El primero comunicó que no había novedad y por la radio, más tarde, que el día anterior, a 4h. y 5h., habían salido dos barcos ingleses de Gijón con refugiados, los cuales habían encendido las luces de situación estando ya fuera de las aguas jurisdiccionales. Uno de ellos era el “Mydol”.

Durante el día, sin novedad.

A 19h. ordené al “Júpiter” dirigirse al Ferrol para rellenar.

Al anochecer, NE flojito y marejadilla. Durante media hora se paró la máquina de proa para cortar las pérdidas de vapor por una de las espigas pendientes de reparación.

Se vieron las farolas del cabo Torres y Peñas.»

Violentos combates en el sector de Nueva de Llanes y pico Benzúa.

El sargento anti-tanquista Celestino Antuña, perteneciente a la sección de ametralladoras del batallón 253 de la Brigada “Ladreda”, consigue derribar con su ametralladora tres aviones enemigos en un solo día.

Día 25

Intercambio de mensajes entre el “HMS Resolution” y el “Cervera”

«Al amanecer, NE flojito, mar llana y horizontes muy neblinosos. El “Vulcano” comunicó que a las 6h. 30m. avistó al vapor “Hillfern” fuera de las aguas jurisdiccionales, conduciendo gran cantidad de refugiados, en su mayoría hombres.

Por radio sorprendido, el número de refugiados era de 2.200 y se dirige a Burdeos.

A las 9h., el destructor inglés que cruzaba frente a Gijón nos pasó la siguiente comunicación:

«Del almirante del “Resolution”: Ayer varios aparatos nacionalistas volaron cerca del “Resolution” y uno disparó unas cuantas ráfagas de ametralladora, sin duda, como amistoso saludo. Los barcos británicos de guerra tienen orden de estar dispuestos para la acción contra aviones. Para impedir cualquier equivocación, que sería lastimosa para ambos, le ruego diga a sus aviones no disparen en las proximidades de un barco inglés y no vuelen demasiado cerca de él.»

Esta comunicación la pase inmediatamente el Exmo. Sr. General en Jefe del Ejército del Norte, dando cuenta a V.E. oportunamente.

Seguidamente le pasé el siguiente despacho:

«Haga el favor de pasar mi despacho a su almirante. Su mensaje ha sido trasladado al General en Jefe del Ejército del Norte. Esta mañana salió de Gijón el mercante inglés “Hillfern” conduciendo refugiados, hombres en su mayor parte. Agradecería a V.E. me dijese si los barcos de guerra ingleses darán protección a los barcos mercantes que llevan a bordo, no solamente mujeres y niños, sino hombres combatientes que son inmediatamente transportados a Cataluña a través de Francia.»

El destructor inglés al “Cervera” comunicó:

«Gracias por su mensaje, que fue despachado inmediatamente al almirante.»

Se entregaron los planos enviados por el Exmo. Sr. General en Jefe del Ejército del Norte al “Vulcano” y bous que hacen la vigilancia en Ribadesella.

Durante todo el día, gran cerrazón, no viéndose la costa a más de 5 millas. Al anochecer continúa el tiempo en el mismo estado, con viento flojito del E, mar llana y horizontes muy tomados.

Se vieron las farolas del cabo Torres y Peñas.

Recibidos los radios de V.E. nº 3523; 3525 y 3526. Concentré en Gijón al “Vulcano”, dos bous que hacían la vigilancia en Ribadesella y uno de los dos que la hacen en Avilés, cruzando con este buque al N de todos ellos.»

Hitler y Mussolini se entrevistan en Munich.

Las tropas al mando de Muñoz Grandes inician el ataque contra el puerto de Tarna. Los nacionales presionan con gran intensidad en todo el sector oriental.

El jefe del XIV Cuerpo de Ejército felicita públicamente al batallón 235 de la Brigada 199 por su “serenidad para esperar y sorprender; decisión y coraje para contraatacar” en la posición de Benzúa.

Día 26

«Al amanecer, ventolinas, nieblas y mar llana. Se reconoció el “Tiburón”, que navegaba de Bilbao para La Coruña. A las 9h., por necesitar hacer víveres los bous “J. Ignacio” y “Ciriza”, les ordené se retiraran a Santander, debiendo incorporarse de nuevo con urgencia.

Comuniqué al Ayudante de Marina de Ribadeo que ordenase al comandante del Torpedero “Nº 7” saliese a la hora conveniente para encontrarse a las 20h. frente al cabo Peñas, para establecer con éste, uno de los bous de Avilés y el “Vulcano” la vigilancia frente a Gijón durante la noche.

Se vio al vapor inglés “Thorpebay”, que se mantiene alejado al N de Gijón. Por la mañana, el comandante del “Fantástico” comunicó que al atacar a un remolcador pequeño le habían hecho 8 disparos desde San Lorenzo, sin novedad. Le ordené alejarse de las baterías durante el día.

A media mañana levantó un poco la niebla, continuando bastante tomada la costa. Se reconoció al vapor nacional “Cabo Rocha”, que se dirigía a Santander. Por la tarde, el destructor inglés “H-69” nos pasó la siguiente comunicación:

«Su mensaje respecto al barco mercante “Hillfern” ha sido pasado al gobierno de Su Majestad británica. Almirante “Resolution”.

Al anochecer, ventolinas del 2º cuadrante, horizontes muy tomados. Se vieron las farolas del cabo Torres y Peñas.

Comandante del “J. Ignacio” comunicó que el “Ciriza” había entrado en Santander.

Durante la noche, el torpedero “Nº 7” cruzó en el paralelo de Luanco hasta San Lorenzo. El “Tito”, en el meridiano de Peñas Rubias hasta el paralelo de Luanco, y el “Vulcano”, en el paralelo de cabo Peñas. El “Cervera” cruzó al N de todos.»

Día 27

«Al amanecer, ventolinas, mar llana y horizontes neblinosos con visibilidad escasa. A 7h., se retiró el torpedero “Nº 7” a Ribadeo. A la vista un destructor inglés y el vapor de la misma nacionalidad “Thorpebay”.

A mediodía salieron los bous “J. Ignacio” y “Ciriza” de Santander. Por la tarde, se recogieron del “Álava” unos efectos pertenecientes a este buque. Este bou y el “Virgen de Begoña” continuaron viaje a Ferrol. Ordené al “J. Ignacio” cruzar frente a Gijón en el paralelo a Luanco. Al “Ciriza”, en barrera vertical en el meridiano de Peña Rubia, y al “Vulcano”, en el paralelo de cabo Peñas. Al mismo tiempo, ordené al “Tito” dirigirse a la zona de Avilés y unirse con el “Tritonia”. Con el “Cervera” crucé al N de todos los barcos.

Al anochecer, ventolinas del primer y segundo cuadrante, mar llana y horizontes neblinosos, habiendo mejorado la visibilidad. Se vieron las farolas del cabo Torres y Peñas. Continúa a la vista el destructor inglés y el “Thorpebay”.»

Las tropas nacionalistas entran en Ribadesella. Por el Sur, se apoderan del puerto de Ventaniella, en las proximidades de Tarna.

La Comisión de Guerra del Consejo soberano decreta la incorporación a filas de ferroviarios y marinos pertenecientes a los reemplazos de 1920 a 1924 y al de 1938.

En Inglaterra se encuentra el destructor republicano “Jose Luis Díez” y en Francia, dos submarinos y los bous armados.

Día 28

Al entrar en El Musel, un vapor inglés es cañoneado por el “Vulcano”.

«Al amanecer, el tiempo continúa en el mismo estado y a la vista los mismos barcos. Ordené saliera el torpedero “Nº 7” de Ribadeo para encontrarse frente a Gijón a 20h. El “Fantástico” relevó al “Tritonia” frente a Avilés, quedando en dicha zona el primero con el “Tito”.

Próximamente a 11h., el “Vulcano” comunicó que hacía fuego sobre el vapor “Thorpebay”, que se dirigía al Musel. Este vapor consiguió entrar en el puerto, habiendo hecho sobre él 8 disparos el “Vulcano”, consiguiendo, al parecer, algún blanco. Las baterías del cabo San Lorenzo dispararon sobre él sin resultado.

A las 19h. y 30m. se incorporó el “Júpiter” y ordené al “Vulcano” dirigirse a Ferrol para rellenar y hacer la instalación de radio.

A 20h., el torpedero “Nº 7” se encontraba en su zona de vigilancia frente a Gijón.

Al anochecer, viento flojo del ENE, marejadilla y horizontes neblinosos, aunque más amplios que durante el día. A la vista el destructor inglés "H-69". Se vieron las farolas del cabo Torres y Peñas.

Durante la noche, frente a Gijón el "Júpiter", torpedero "Nº 7" y dos bous, y frente a Avilés, dos bous. El "Cervera" al N de todos.

Ordené al "Ciudad de Palma" hacer la derrota por encima del paralelo de 44º al paso por la zona de bloqueo.»

El "Ciudad de Palma" comienza a trasladar heridos desde Santander a los hospitales de Ferrol, Coruña y Vigo.

Día 29

El comandante de un destructor inglés envía un mensaje de felicitación al "Cervera" por la toma de Ribadesella.

«Al amanecer, ventolinas del segundo cuadrante, mar llana y horizontes neblinosos con escasa visibilidad. A las 7h. 30m., se ordenó al torpedero "Nº 7" saliese para Ribadeo. A las 11h. 30m. llegó a dicho puerto.

A la vista del destructor "H-69" que nos pasó la siguiente comunicacion: «Nos congratulamos por el éxito de Ribadesella.»

Durante todo el día poca visibilidad debido a la niebla. Al anochecer se vieron en algunos momentos las farolas de Torres y cabo Peñas, continuando el viento flojo del E; marejadilla y niebla.

A las 23h. 30m., el "Ciudad de Palma" entró en Santander.

Frente a Gijón, en barrera vertical, dos bous, y en el paralelo de Peñas, el "Júpiter". Este buque, a 2h. 30m. del día 30 comunicó que había dejado 5 millas al N por estar cerrado en niebla.»

En el sector de Onís, Los nacionales ocupan Mestas de Con y avanzan hasta las cercanías de los Lagos de Enol.

Se inician los ataques en el puerto de San Isidro.

Gijón es bombardeado diariamente varias veces por la aviación de los nacionales, a la que se enfrentan los cazas republicanos del aeródromo de Carreño.

La Comisión de Guerra del Consejo Soberano decreta la incorporación a filas de los obreros de todas las industrias comprendidos en los reemplazos movilizados. Las industrias cuyo funcionamiento no se considere imprescindible, serán cerradas, pudiendo prolongarse la jornada laboral en el resto hasta las doce horas.

Día 30

El "Thorpebay" sale de El Musel con refugiados. Es capturado el "Bobie". El "Cervera" cañonea la zona de Berbes.

«A las 5h. 30m., se reconoció al vapor “Thorpebay” que a la vista conducía mujeres y niños. Según comunicó el “Júpiter”, este vapor había salido de Gijón con las luces apagadas, encendiéndolas al encontrarse fuera de las aguas jurisdiccionales.

Por radio sorprendido, se supo se dirigía a Pauillac y conducía de 3.500 a 4.000 refugiados.

Cumplimentando el radio de V.E. nº 3649, me dirigí a la zona de Ribadesella a las 11h. 30m. Reconocidos los objetivos indicados, se abrió el fuego sobre el trozo de carretera comprendido entre el puente de la Sierra o de Los Carreros y el pueblo de Berbes, haciendo un total de 30 disparos del 152,4 mm., de gran capacidad, con carga reducida a 9.000 mts. de distancia, al parecer, con eficacia.

A las 11h. 55m. arrumbé al 300º v. para dirigirme frente a Gijón. Ordené al “Júpiter” batiese los mismos objetivos a 16h., dando cuenta al Cuartel General de haber efectuado el bombardeo, el que sería repetido a las 16h. por el “Júpiter” caso de no recibir orden en contra. Por la tarde, el “Tritonia” relevó al “Tito” en la vigilancia de Avilés.

Se ordenó salir al torpedero “Nº 7” y encontrarse frente a Gijón a las 20h. El “Júpiter” efectuó el bombardeo ordenado volviendo a su puesto de vigilancia frente a Gijón.

Próximamente a las 13h. y a unas 4 millas al N de Peñas, se vió parado al vapor inglés “Bobie” y a su alrededor al “Fantástico”. El comandante de este bou nos comunicó que lo había apresado a 2,5 millas de tierra. Se ordenó condujera la presa a Ribadeo y regresase a su zona una vez entregada.

A media tarde, empezaron a desfogar chubascos de agua con viento y con fuertes chispas eléctricas.

Al amanecer, continuó el tiempo en el mismo estado. Se vieron las farolas del cabo Torres y Peñas. A la vista el destructor inglés.

A 20h., se encontraba en su zona de vigilancia frente a Gijón el torpedero “Nº 7”.»

En todo el sector oriental se sigue combatiendo con gran dureza, siendo constantes los ataques y contraataques. Los nacionales se apoderan de las cumbres del Mofrechu y de algunos pueblos próximos.

En el sector de Tarna-San Isidro, ocupan Cofiñal y el lago de Isoba.

Día 1 de Octubre

El “Cervera” entra en Ferrol a repostar.

«Al amanecer, calma y mar llana, desfogando algunos chubascos de agua, horizontes achubascados y visibilidad regular.

A la vista un acorazado inglés y un destructor de la misma nacionalidad.

A las 7h. se retiraron los bous “J. Ignacio” y “Ciriza” a Santander para repostarse de víveres y con órdenes de encontrarse nuevamente en su zona al anochecer del día 2.

A las 6h. ordeno retirarse al torpedero "Nº 7" para que pudiera encontrarse nuevamente frente a Gijón a las 20h. y pudiera sustituir durante la próxima noche a los bous en la barrera vertical del meridiano de Peña Rubia.

A 9h. 15m. se avistó al "Vulcano" al N de Peñas y se le ordenó quedar frente a Gijón. A esta misma hora, y de acuerdo con las instrucciones recibidas del Cuartel General del Ejército del Norte, ordené al "Júpiter" dirigirse a vigilar en las proximidades de la zona bombardeada el día anterior hasta el anochecer, que se uniría al "Vulcano".

Durante todo el día, calma y horizontes achubascados, con escasa visibilidad. Al anochecer, continúa el tiempo en el mismo estado.

A 21h., desde 7 millas al N cabo Peñas arrumbé a pasar a 4 millas al N de Estaca de Bares. Desde esta hora ordené al "Vulcano" navegar unido al "Júpiter" frente a Gijón hasta mi regreso.

A 20h. se encontraba el torpedero "Nº 7" frente a Gijón. Este torpedero se retiraría a las 7h. del día 2 a Ribadeo.

A causa del tiempo, se puso régimen de 13 nudos.

Al estar al N/S con la Estaca, se arrumbó al 270º v. y se aumentó el régimen de 16 nudos hasta las 7h., en que se arrumbó al S, entrando en la ría del Ferrol, donde quedo atracado en el muelle del petróleo de la Graña a las 9h. 30 m.

(Parte de pequeñas averías y personal, sin novedad)

Consumos:

	Anterior	Consumido	Queda
Petróleo	1.739.800	1.376.800	363.000
Aceite turbinas	12.637	1.777	10.860
Millas navegadas	2.857		

A bordo, en Ferrol, a dos de Octubre de 1937.

Il Año Triunfal.

Capitán de Navío, Comandante,

Manuel Moreu

(Rubricado)

«Parte de campaña correspondiente a las navegaciones-operaciones efectuadas por este buque desde el día tres de Octubre de 1937 hasta el trece del mismo mes y año.

Orden de operaciones nº 271 del Departamento Marítimo del Ferrol.»

Día 3

El "Cervera" sale de Ferrol.

Anulado el simulacro de desembarco en el Arenal de Vega

«A las 16h. 20m. del día tres de Octubre de 1937, II A. T., listos con cuatro calderas en actividad, tres retiradas para media hora y una apagada para limpieza. Con el práctico amarrador a bordo, empecé a desatracar del muelle del petróleo de la Graña.

A 17h. 5m., fuera de la ría. A la altura de Prioriño, se puso régimen de 18 nudos y se arrumbó al 290° v. Poco después, se aumentó el régimen a 20 nudos.

A 17h. 30m., estando N/S con la farola de Hércules, se arrumbó al N.

En cumplimiento del punto 3º de la orden de operaciones, puse un radio al “Vulcano” ordenándole que los bous de vigilancia en Avilés se reunieran con el “Ciriza” para dirigirse los tres reunidos frente a la playa del Arenal de Vega, donde también se dirigiría el “Júpiter”, colocándose al N de la línea de bous.

Calculando que hasta las 2h. del día 4 no se encontrarían los bous en su puesto, continué a régimen de 20 nudos, velocidad suficiente para encontrarme a la misma hora que los bous frente a la playa del Arenal de la Vega, no cumplimentando por esta razón la velocidad indicada en el punto 2º de la orden de operaciones, con objeto de procurar el mayor ahorro posible de combustible.

Desde la salida de Ferrol, mar tendida del NO con ventolina del NE, buena visibilidad. A 18h., arrumbé al 50° v. y a las 19h. 20m., al 90° v., encontrándome a las 20h. N/S con la Estaca de Bares.

A 21h. recibí un radio del Cuartel General del Norte en el que me comunicaba quedaba aplazado el simulacro de desembarco y, seguidamente, ordené al “Vulcano” anular las órdenes anteriores, debiendo reintegrarse todos los buques a sus puestos de vigilancia.

Al “Tritonia”, que V.E. había ordenado salir para vigilar Avilés, le ordené hacer el relevo normalmente.

A 21h. 40m., puse régimen de 16 nudos y a las 22h. 30m., encontrándome al N del cabo Vidio, régimen de 80 revoluciones.

A la altura del cabo Peñas se vio un mercante parado con las luces encendidas. Reconocido el mercante, resultó ser el “Bramhill”. “Vulcano” me comunicó había ordenado al “J. Ignacio” retirarse a Santander por tener averías en calderas. Con éste se retiró también el “Ciriza”.»

El día uno, reapertura de Las Cortes en el edificio de la Lonja de Valencia, pronunciando discursos Martínez Barrio, Presidente de Las Cortes; Negrín, Jefe de Gobierno; González Peña, por el PSOE; Velao, por Izquierda Republicana, y Portela Valladares.

En el Frente oriental, los nacionales ocupan Llovio, Santianes y entran en Covadonga. Fuertes ataques en los puertos de Arcenorio y Tarna.

El día dos, la propuesta de la Comisión política de la Sociedad de Naciones sobre la guerra de España es rechazada en la Asamblea al votar en contra Portugal y Albania.

Se publica en la prensa la noticia de que el gobierno belga decreta la implantación de la jornada semanal de 40 horas.

En la sesión de Cortes, intervienen Jiménez de Asua; Sapiña; Nicolau d'Olwer, de la minoría catalana; Salas, del PSUC; Torres y Campaña, de Unión Republicana; Dolores Ibaruri, del PCE; Corominas, de Ezquerra de Cataluña; Guerra del Río y Jover Hernández, así como el Presidente de Las Cortes y el Jefe de Gobierno. Se concede un voto de confianza al Gobierno.

Retenidas en Nantes 74 personas que habían huido clandestinamente de Asturias en dos motoras que salieron de Lastres.

Ingresan en la cárcel los detenidos en el intento de huida por la playa de Vega; en su mayoría pertenecían a organismos de evacuación de Euzkadi y Santander.

El Ministro de la Defensa, Prieto, hace pública su felicitación al teniente Castillo, al sargento Duarte y al resto de los miembros de la aviación republicana en el Norte.

A propuesta del teniente coronel Jefe del XIV Cuerpo de Ejército, se concede la Medalla de la Libertad al mayor Higinio Carrocera Mortera, por la magnífica labor llevada a cabo por la Brigada a su mando en el Frente Oriental. Firman el decreto, Francisco Ciutat, Jefe accidental, y Paulino Rodríguez, Comisario del Ejército del Norte.

Día 4

«Al amanecer, ventolinas, mar tendida del NO y poca visibilidad.

Al incorporarse el “Alcázar de Toledo”, le ordené vigilar las inmediaciones de Peña Rubia.

Al “Júpiter” le ordené vigilar desde el amanecer la carretera situada por encima del Arenal de Vega.

Durante todo el día, poca visibilidad, continuando el tiempo, al anochecer, en el mismo estado. El vapor “Bramhill” continúa a la vista al N de Avilés.

Desde el anochecer, ordené al “Júpiter” vigilar en la zona de este puerto, manteniendo a la vista al vapor inglés.»

A consecuencia del temporal de estos días, en los que nieva por la mañana, llueve el resto del día y las nieblas son permanentes, las operaciones se encuentran prácticamente detenidas en los frentes montaña.

Llegan a París, después de ser puestos en libertad, veinte tripulantes de los mercantes rusos “Komsomol”, hundido por el “Canarias”, y “Smidovich”, capturado el 9-1-37 por el “Velasco” cuando se disponía a entrar en Bilbao con un cargamento de lentejas. El “Smidovich” pasó a llamarse “Castillo Peñafiel”.

Día 5

Los bous “Fantástico” y “Tito” apresan a dos mercantes ingleses.

«Al amanecer, NE flojito, poca visibilidad y mar ligeramente tendida del NO. A la vista el “Bramhill”. A las 8h. 45m. recibí un radio del “Fantástico” en el que me decía: «Avistado

buque mercante al N de San Esteban de Pravia con rumbo a Avilés.» Y poco más tarde, otro en el que me decía eran dos.

Me dirigí a su encuentro. A las 9h. 55m. me comunicó que dentro de las aguas jurisdiccionales, 2 millas al NE del cabo Vidio habían sido apresados los dos mercantes.

A las 16h. 40m. se encontraban ambos buques mercantes parados dentro de las aguas jurisdiccionales, uno al E y otro al W del cabo Vidio, con el “Fantástico” y “Tito” alrededor de ellos.

Puesto al habla con los bous, ambos me comunicaron que, avistados los barcos, los dejaron entrar bien dentro de las aguas jurisdiccionales y, una vez dentro, le habían hecho un disparo por la proa a cada uno, habiéndose entregado.

Los buques se llaman: “Yorkbrook” y “Dover Abhey”, ambos de la matrícula de Londres y bastante cargados.

Según me dijo el comandante del “Fantástico”, el capitán del “Yorkbrook” los había confundido con patrulleros rojos y había tomado cabo Vidio por cabo Peñas, y cuando fue detenido, como había bastante mala visibilidad, creía estaba entrando en Gijón.

Ordené reunir las presas para ser conducidas por el “Tito” a Ribadeo, ya que este bou debía de ser relevado por la tarde por el “Tritonia”. Al “Júpiter” le ordené escoltar los bous hasta verlos entrar en Ribadeo y al “Fantástico” le ordené continuar la vigilancia frente a Avilés.

A mediodía se sorprendieron unos radios que el “Dover Abhey” dirigía al “Resolution”, dándole su situación 6 millas al NW de cabo Peñas. Indebidamente continuaron confundiendo cabo Vidio con cabo Peñas. Le decían habían sido obligados a parar en esa situación y que, aparentemente, eran conducidos a Ferrol.

Como el “Resolution” contestó que se dirigía a su encuentro, arrumbé nuevamente al encuentro del convoy desde el N de cabo Peñas, donde me encontraba en aquellos momentos.

A las 2h. 30m., los buques se encontraban a la altura del cabo Busto y navegaban sin novedad hacia Ribadeo. No viendo cerca el acorazado inglés, regresé nuevamente al cabo Peñas y las 15h. encontré al “Resolution” a la altura de Avilés. Dicho buque me pasó el siguiente despacho:

«De “Resolution” a “Cervera”.— Ruego me diga si tiene usted alguna información del barco mercante inglés “Dover Abhey”.»

«De “Cervera” a “Resolution”.— Sí, vapores “Dover Abhey” y “Yorkbrook” fueron capturados esta mañana 2 millas al NE cabo Vidio y son conducidos a Ribadeo.»

Se sorprendió un radio del “Resolution” al “Bramhill”, que se encontraba cerca, en el que le decía deseaba hablar con él con señales visuales, y poco después se vio a estos dos barcos juntos.

El “Tritonia” comunicó que se encontraba en su puesto frente a Avilés.

Próximamente a 18h. 45m., el “Resolution” nos comunicó:

«“Resolution” a “Cervera”.– Haga el favor de decirme cuándo fue apresado el “Dover Abbey”. Éste me informó que a mediodía se encontraba a S 70 E de cabo Peñas, situación muy diferente de la de sus bous. ¿Ha comprobado usted ésta?»

«“Cervera” a “Resolution”.– Yo he visto al “Dover Abbey” y al “Yorkbrook” parados y apresados por los bous dentro de las aguas jurisdiccionales. El capitán del “Yorkbrook” manifestó que había confundido cabo Vidio con cabo Peñas.»

«“Resolution” a “Cervera”.– Muchas gracias, buenas noches.»

De regreso a Gijón la Comisión que se había trasladado a Valencia, a excepción de Amador Fernández, se reunió con el Consejo Soberano, presidido por Belarmino Tomás, para informar de las gestiones realizadas. El gobierno republicano ha accedido a todo lo solicitado por la comisión asturiana.

Persiste el mal tiempo. En el sector de Onís, a pesar de la dura resistencia, los nacionales toman Corao. En la zona de Tarna-San Isidro, ligeros avances por San Justo.

Día 6

«Al amanecer, NE flojito, marejadilla, visibilidad regular. A la vista el “Resolution” y el “Bramhill”.

Se sorprendió un radio de este último a Burdeos en el que decía: «Dos vapores capturados, imposible entrar, (me) dirijo a Burdeos.»

El “Tritonia” me comunicó que había visto encendida durante toda la noche la luz roja del muelle de Avilés.

El “Alcázar de Toledo” comunicó que en San Lorenzo habían encendido repetidamente un proyector.

El vapor “Bramhill” se dejó de ver navegando al E.

A 14h. había salido de Ribadeo el torpedero “Nº 7”, encontrándose en su zona de vigilancia en el meridiano de Peña Rubia desde las 18h. 30m.

Por la tarde se reconoció un vapor, que resultó ser el nacional “Plus Ultra” navegando al E.

Durante todo el día, poca visibilidad. Al anochecer, mejoró ésta, continuando el viento flojito del NE.

El “Resolution” a la vista. Se vieron las farolas de Torres y Peñas. El comandante del “Tritonia” comunica que Avilés tiene encendidas las luces del puerto como la noche anterior.

Desde el anochecer, y como todas las noches, régimen de 60 revoluciones.»

Duros combates en el sector de Onís.

Día 7

El "Resolution" es relevado y parte para un puerto francés.

«A 1h. 45m. se vio fuera de las aguas jurisdiccionales el vapor inglés "Stanray" que había salido de Gijón, y por radio sorprendido se sabía conducía 2.000 refugiados a Burdeos.

Al anochecer, WNW flojo, marejadilla, visibilidad regular. A la vista el "Resolution".

Ordené al torpedero "Nº 7" retirarse a Ribadeo, comunicándome que a las 9h. 15m. abandonaba su zona de vigilancia. El "Tito" relevó al "Fantástico" en la zona de Avilés, donde quedaron el "Tritonia" y el "Tito".

A media mañana el "Resolution" comunicó lo siguiente:

«"Resolution" a "Cervera".— Espero salir para Inglaterra pronto. Contralmirante Calvert Insouth toma mi puesto a bordo del "Resolution". Le digo adiós y le deseo buena suerte. Y espero nos encontremos algún día en el futuro.»

«"Cervera" a "Resolution".— Muy agradecido por sus buenos deseos. Le saludo muy afectuosamente y le deseo un regreso feliz a su país.»

«"Resolution" a "Cervera".— (En español) Muchas gracias y vaya con Dios.»

Se vieron pasar dos escuadrillas de aviones nacionales. Desde mediodía se dejó de ver el "Resolution", que por radios sorprendidos se supo se dirige a Pauillac.

A 18h. se ordenó al "Júpiter" dirigirse a Ferrol para petroleo. Salieron de Santander los bous "Alcázar de Toledo" y "Ciriza".

Al anochecer, NE flojito y mar ligeramente tendida, mejor visibilidad que durante el día. Se vieron las farolas de Torres y Peñas. Apareció en estas aguas el vapor inglés "Mer Eland" que se perdió de vista por el W durante la noche.»

Presenta sus credenciales en Burgos el Encargado de Negocios de la Santa Sede, Monseñor Antoniutti, Arzobispo de Albania.

Aprovechando el buen tiempo, las milicias republicanas contraatacan en toda la línea de San Isidro, sin éxito.

En el sector de Onís, se lucha encarnizadamente en la parte de Labra y collado San Tirso, cambiando una loma varias veces de mano a lo largo del día.

En el sector oriental, el Batallón 263 recupera la cota 408 en un contraataque, perdiendo la vida su comandante, Manuel Fanjul Camín, que es propuesto para la Medalla de la Libertad.

Son derribados tres aviones nacionales con fuego de fusilería.

En la zona de Tarna-San Isidro, los nacionales se apoderan del Remelendi y avanzan en dirección al Cantu'l Oso y, por el Norte, hacia la sierra de Pendones, amenazando Campo de Caso y la carretera de Tarna.

Decreto de la Comisión de Guerra por el que se establece que no podrá haber más de una manta y un colchón por cama, debiendo ser entregado el resto a los servicios de Intendencia.

Día 8

«A 2h. 20m. se recibió un radio del “Júpiter” dando cuenta de su entrada en Ferrol.

Desde antes del amanecer se encuentran en su puesto de vigilancia frente a Gijón los bous “Alcázar de Toledo” y “Ciriza”.

Al amanecer, NW flojito, marejadilla y mar ligeramente tendida, buena visibilidad. Al mediodía, el “Vulcano” (dispara) con cañón antiaéreo sobre unos pesqueros rojos que se refugiaron en isla Erbosa.

Se vio el destructor inglés “H-69”.

A las 16h. salió de Bilbao el “Ciudad de Valencia”, al cual ordené cruzar durante la noche en el paralelo de 43º y entre los meridianos de Ribadesella y Tina Mayor por si algún barco español lograba burlar la primera barrera al salir de Gijón para Burdeos.

Durante el día le ordené cruzar a la vista de costa entre Tazones y Ribadesella.

A 21h. me comunicó el “Júpiter” haber salido de Ferrol y le ordené dirigirse a su puesto de vigilancia frente a Avilés.

Al anochecer, ventolinas del NE, mar llana y buena visibilidad. Se vieron las farolas de Torres y Peñas. A la vista el “H-69”.

Durante la noche, el “Tritonia” fue relevado por el “Fantástico” frente a Avilés, quedando en esta zona el último y el “Tito”.»

Siguen los contraataques republicanos en la zona de San Isidro, Vegarada y Piedrafita.

Los pueblos de Tarna e Isoba en poder de los nacionales, que también dominan la Peña'l Viento y las alturas de Pendones.

En el sector de Onís, tras vencer una resistencia que ellos mismos califican de “desesperada”, los nacionales pasan el río Zardón.

Día 9

«Al amanecer, E flojito, marejadilla y horizontes neblinosos. A la vista el destructor inglés.

El “Tritonia” comunicó se dirigía a Ferrol con dos barcos mercantes ingleses últimamente apresados y el bou “Virgen de Itziar”. Durante la mañana se reconoció al vapor inglés “Pacheco”, de la matrícula de Liverpool. Según le comunicó al destructor inglés de servicio en estas aguas, se dirige a Vigo.

Por la tarde, se vieron sobre el sector de Ribadesella unos treinta aviones nacionales efectuando bombardeos en aquel sector.

Al anochecer, E. flojo, marejadilla y visibilidad escasa. Se vieron las farolas de Torres y Peñas. A la vista el “H-69”.

Durante la noche, el "Júpiter" y los bous frente a Avilés. El "Vulcano" y dos bous frente a Gijón, "Cervera" al N. de éstos y el "Ciudad de Valencia" en el paralelo de 44º entre Ribadesella y Tina Mayor.»

Los nacionales se mueven lentamente por el puerto de Vegarada. Desde el Cantu'l Oso avanzan en dirección a La Foz y desde la collada de Las Arenas hacia La Felguerina. Los pueblos de Pendones y La Foz caen en sus manos.

Se estrecha el cerco en torno a Cangas de Onís al ocupar las columnas navarras Peruyes y otras posiciones al Noroeste de la villa.

Día 10

Sale de Avilés un vapor inglés con refugiados.

«A las 5h., "Júpiter" y "Fantástico" comunicaron que el vapor inglés "Kellwyn" había salido del puerto de Avilés, encendiendo las luces de situación una vez fuera de las aguas jurisdiccionales. Por radios sorprendidos se supo se dirige a Burdeos.

Al amanecer, E flojo, marejadilla y horizontes neblinosos, no viéndose la costa a 5 millas. A la vista el "H-69".

En las primeras horas de la tarde apareció en estas aguas el vapor inglés "Stanleigh". Después de hablar con el destructor inglés, este barco paró las máquinas, manteniéndose a unas 10 millas de la costa.

Por la tarde se retiró a Ribadeo el "Tito", quedando en la zona de Avilés el "Fantástico". A 19h., ordené al "Júpiter" relevar al "Vulcano" frente a Gijón y a éste dirigirse a Ferrol para rellenar al ser relevado. A las 20h. me comunica que desde el N cabo Peñas arrumbaba a Ferrol.

Durante todo el día, E. flojo, marejadilla y poca visibilidad. Al anochecer, continúa el tiempo en el mismo estado. Se vieron las farolas de Torres y Peñas en las primeras horas durante algunos momentos.»

Se publica la noticia del ataque a la motonave artillada republicana "Cabo Santo Tomé" frente a la costa argelina por los cañoneros nacionales "Cánovas" y "Dato". El "Cabo Santo Tomé" procedía de Odessa y conducía a Valencia aviones y material de guerra. En el combate, el "Cánovas" resultó alcanzado, al igual que el "Cabo Santo Tomé" que, incendiado, embarrancó en la costa.

En el Frente Oriental, prosigue el lento avance sobre Cangas de Onís, ocupando los nacionales los inmediatos pueblos de Cardes, Llueves y Las Rozas.

En la zona de puertos, la situación permanece estabilizada

Día 11

Se suspende una operación naval sobre la costa.

«Al amanecer, E flojo, marejadilla y poca visibilidad. El vapor "Stanleigh" a 8h. se encuentra a 11 millas al N de cabo Vidio.

El "Júpiter" comunicó que al N de Gijón se encontraba el vapor "Bramhill". Se vio al destructor inglés "H-69".

A 9h. comunicó el "Tritonia" se encontraba en su puesto frente a Avilés.

Durante todo el día, ENE bonancible, marejada y horizontes neblinosos. El "Bramhill" hizo algunos intentos de entrar en Gijón volviendo a retirarse, manteniéndose a unas diez millas de la costa.

Aplazada la operación sobre la costa, ordené retirarse a Ribadeo para repostarse al "Alcázar de Toledo" y "Ciriza".

A 19h. 30m. se recibió un radio del "J. Ignacio" en el que decía que con el "Santa Rosa" se encontraba a 10 millas de Tina Mayor, teniendo el segundo averías en la bomba de alimentación, que esperaba llegara a ser reparada en dos horas. A 23h. comunicó navegaban desde dicho punto a 285° v. a 5 millas de velocidad.

El "Maruja y Aurora", que debía haberse encontrado en la madrugada del 12 en el punto indicado para operaciones sobre costa, me comunicó que navegaba a 5 millas y no podía llegar a dicho punto hasta el mediodía del 12.

Cumplimentando su radio 3810, le ordené continuase para el puerto de Santander, dándole las instrucciones para la entrada en el mismo, ordenándole repostarse para salir en cuanto le diesen órdenes.

Al "Vulcano" le ordené cruzar, al incorporarse, frente a Avilés. Durante la noche, buena visibilidad, viéndose las farolas de Torres y Peñas.»

Las brigadas navarras ocupan las sierras y pueblos de Sigüenco, Soto de Cangas, Narciandi y Niedo, y entran en Cangas de Onís.

Día 12

El "Cervera" abandona la zona rumbo a Ferrol para repostar

«Desde medianoche se dejó de ver por el W el vapor "Stanleigh". Al amanecer, NE bonancible, marejada y buena visibilidad.

A la vista el vapor inglés "Bramhill" y un destructor de la misma nacionalidad.

Se vio navegando hacia Santander el vapor "Maruja y Aurora". Desde las 5h. 30m. se encontraba el "Vulcano" vigilando frente a Avilés.

A las 10h. comunicó el "Alcázar de Toledo" que con el "Ciriza" salía de Ribadeo para ocupar su puesto de vigilancia frente a Gijón. Durante toda la mañana el "Bramhill" cruzó a 3,5 millas de la costa, frente a Gijón, estando a la vista el destructor inglés "H-67", al cual le puse la siguiente comunicación:

«"Cervera" a "H-67".— Manifiesto a Vd., (por) si quiere hacerlo conocer a buques mercantes, (que) es siempre peligroso estar entre nuestros buques y tierra. Probablemente tendremos que hacer algunos disparos sobre tierra y declino la

responsabilidad si hubiera alguna consecuencia para buques que se encuentren en esa situación.»

Por la tarde, el destructor “H-67” comunicó lo siguiente:

«“H 67” a “Cervera”.– He transmitido a mi almirante su señal referente a la posibilidad de su fuego sobre costas. Me dice informe a Vd. que no puede aceptar su sugestión de evadirse de responsabilidad caso de causarle daños a un barco mercante inglés en tales circunstancias.»

«“Cervera” a “H-67”.– Haga el favor de pasar este mensaje a su almirante: Siento que VE no esté conforme con mi opinión. De todos modos, VE comprenderá que un posible daño a un barco mercante inglés, previamente avisado, no será motivo para una demora en mi fuego sobre la costa.»

A 17h. se reconoció al vapor inglés “Margaret Rose” 12 millas al N del cabo Peñas navegando al E.

Al abandonar estas aguas para petrolear, ordené reunirse para navegar juntos a Gijón al “Vulcano” y “Júpiter”, y al “Ciudad de Valencia” le ordené cruzar en el paralelo 43° 55’ . Dos bous quedaron frente a Avilés y otros dos frente a Gijón.

A 22h., desde 8 millas al N de Peñas, arrumbé a pasar a 4 millas al N de Estaca de Bares.»

Se combate en las estribaciones del pico Torres. La aviación de los nacionales bombardea Campo de Caso.

En el sector de Onís, las tropas navarras que manda Solchaga cruzan el Sella en dirección a Arriondas y ocupan los pueblos de Vallovil y Sobrepiedra.

Huyen en el “Somo” diversas personalidades políticas, miembros de los tribunales y personal de la JOP de Avilés.

Día 13

«A las 4h. del día 13, estando al N. de este cabo (Estaca de Bares), barajé la costa para entrar en Ferrol, amarrando en el muelle de petróleo.

(Parte detallado de pequeñas averías. Personal, sin novedad)

Consumos:

	Anterior	Consumido	Queda
Petróleo	1.739.700	1.441.700	298.000
Aceite turbinas	10.818	1.720	9.098
Millas navegadas	2.889		

En La Graña, a trece de Octubre de 1937.

El Capitán de Navío, Comandante,

Manuel Moreu

(Rubricado)

Día 14

Sale el "Cervera" de Ferrol.

Cuatro vapores ingleses a la espera de poder entrar en El Musel

«Parte de campaña correspondiente a las operaciones efectuadas por este crucero desde el día 14 de Octubre de 1937 hasta el día 23 del mismo mes y año.

Orden de operaciones nº 231 del Departamento Marítimo del Ferrol.

A las 8h. 20m. del día 14 de Octubre de 1937, listo con cuatro calderas en actividad, tres retiradas para media hora y una apagada para limpieza. Empecé a desatracar del muelle del petróleo de La Graña, saliendo a continuación de la ría.

A 9h. 30m., al estar N/S con Prioriño, se puso régimen de 16 nudos y se arrumbó al 290° v. Al estar al N/S de la farola de Hércules, se arrumbó al N y a las 10h. 25m. al 55° v. y a las 12h. al 90° v. A las 12h. 55m., N/S de la Estaca, aumentándose el régimen a 17 nudos, y se arrumbó al 94° v. para recalar a 7 millas al N de cabo Peñas.

El "Vulcano" comunicó que se encontraban en aguas de Gijón los vapores ingleses "Bramhill", "Stanleigh", "Bramden" y "Hillfern".

A 18h., encontrándome al N de Peñas, ordené al "Vulcano" vigilar en la zona de Gijón y al "Júpiter" frente a Avilés. Al "Ciudad de Valencia" le ordené dirigirse nuevamente al paralelo de 44°, entre los meridianos de Ribadesella y Tina Mayor.

En la zona de Avilés se encontraban los bous "Tito" y "Fantástico", y en la de Gijón el "Ciriza" y el "Alcázar de Toledo".

Desde la salida, NE flojo, marejadilla y horizontes neblinosos, continuando al anochecer en el mismo estado, mejorando algo la visibilidad y viéndose las farolas de Peñas y Torres.

Se vieron las luces del destructor inglés "H-67" y de los cuatro vapores antes dichos.»

El almirante Charles M. Forbes, de 56 años, nombrado comandante jefe de la Flota metropolitana inglesa; sustituye al almirante Roger Rc. Backhouse.

Para investigar todo lo relacionado con la huida del "Somo", se nombra juez especial al consejero encargado de Justicia y O. Público, Rafael Fernández.

Se reorganizan los tribunales de Justicia con nuevos nombramientos.

Intensos bombardeos en la zona de Arriondas. Las Brigadas Navarras cruzan el río Piloña por Ozanes, al sur de Arriondas.

El día 14, por la mañana, las tropas navarras de Solchaga entran en Arriondas y prosiguen su avance hacia Infiesto.

Día 15

«Al amanecer, continúa el tiempo en el mismo estado, con mala visibilidad.

El “H-67” y dos mercantes a la vista. Ordené retirarse a Pasajes al “Ciriza” con orden de incorporarse a las 18h. del sábado 16.

Al “Alcázar de Toledo” le ordené durante el día mantenerse en las proximidades del punto de corte del paralelo de Peñas con el meridiano de Torres, con orden de mantenerse cerca de cualquier barco que pasara al Sur del paralelo indicado.

Durante la mañana se vieron los vapores ingleses “Bramhill”, “Stanleig” y “Hillfern”. Todo el día E. flojo, marejada y horizontes muy neblinosos.

Por la tarde, se vieron los cuatro vapores del día anterior.

Al anoecer, el tiempo continúa en el mismo estado. Se vieron las farolas de Torres y Peñas y las luces del destructor inglés y de los cuatro vapores.

A 21h. 30m. ordené al “Ciudad de Valencia” retirarse a Ferrol para repostarse.

El “Tritonia” relevó al “Tito” en la vigilancia de Avilés.»

Las tropas de Solchaga toman Soto de Dueñas y se combate con denuedo en El Sueve. Una contraofensiva republicana reconquista los pueblos de Villar y Fíos.

Violentos bombardeos aéreos sobre Colunga, Villaviciosa y Avilés.

Caleao y La Felguerina caen en manos de los nacionales.

Día 16

Se incorpora a la patrulla naval inglesa el crucero “HMS Southampton”

«Al amanecer, E flojo, marejadilla y horizontes neblinosos con mejor visibilidad que en el día anterior.

A la vista los vapores ingleses “Hillfern” y “Bramhill”; los otros se dejaron de ver durante la noche. Apareció por primera vez en estas aguas el crucero inglés “Southampton”. Arbolaba insignia del contralmirante.

Un radio sorprendido del “Stanleig” a Burdeos, decía lo siguiente: «Hago lo que puedo. He contado hasta ocho barcos armados.»

Más tarde recibí el “avurnave” de VE en el que daba cuenta del aumento de primas por entrar en Gijón.

A media mañana, el “Southampton” me pasó la siguiente comunicación:

«”Southampton” a “Cervera”.– Haga el favor de tomar nota del siguiente mensaje.

Empiezo: «Mi Gobierno me ha encargado informe a Vd., en contestación a su mensaje del 20 de Septiembre, referente al barco inglés “Margaret Rose”, que éste embarcó un observador en Le Verdon el 19 de Septiembre y estuvo en Avilés desde el 21 al 23 de Septiembre. Regresó a Le Verdon y allí embarcó al observador. El Comité Internacional

de No Intervención no tiene noticias de ninguna irregularidad cometida por este barco y parece, por lo tanto, que su Gobierno ha sido mal informado.»

«De “Cervera” a “Southampton”.– Muchas gracias, pasaré su comunicación a mi Gobierno.»

Por la mañana apareció en estas aguas el vapor danés “Susan Maersis”, que poco después se perdió de vista hacia el N.

En las primeras horas de la tarde intentaron entrar en Gijón los vapores “Bramhill” y “Hillfern”. El “Alcázar de Toledo”, “Vulcano” y “Cervera” se mantuvieron cerca de ellos, desistiendo al cabo de un rato y arribando al N.

En este tiempo, desde el cabo Torres hicieron seis disparos de cañón sobre el “Alcázar de Toledo”, sin novedad.

El “Ciudad de Valencia” comunicó que a 11h. había fondeado en Ferrol.

Al anochecer, mejoró la visibilidad y cayó el viento, que se hizo flojito del E., con marejadilla.

Se vieron alejados al W otros dos vapores, que debían de ser el “Bramden” y el “Stanleigh”.

A 20h., el “Ciriza” relevó al “Alcázar de Toledo” frente a Gijón, retirándose éste a Bilbao para repostarse.»

Decreto de la Consejería de Justicia y Orden Público por el que se establece que podrán ser encarcelados los padres o la esposa de los desertores.

El Alcalde de Gijón, Mallada, según acuerdo del pleno municipal, denuncia ante el cuerpo consular de la ciudad el salvaje bombardeo de la población del jueves 14.

En el sector oriental, el Mirador de El Fito es ocupado por las columnas navarras, mientras se sigue luchando en El Suevo y sus estribaciones.

En la zona de Tarna, las fuerzas nacionalistas ocupan el pueblo de Sobrefoz, en Ponga. Las columnas que avanzan desde San Isidro llegan al Nalón, pasando a su poder los pueblos de Buspriz, Belerda, La Foz, Bezanés y la capital del concejo, Campo de Caso.

Día 17

Es apresado el vapor francés “Cens”

«Ventolinas y mar tendida del ENE. A la vista los dos vapores “Bramhill” y el “Hillfern”. Estos hicieron un intento de entrar en Gijón a las primeras horas de la mañana, desistiendo al poco rato ante la actitud de nuestros barcos. A media mañana se vieron también al crucero “Southampton” y el vapor “Stanleigh”.

El “Ciudad de Valencia”, a 8h., se encontraba 15 millas al N de cabo Busto. Le ordené dirigirse a vigilar frente a Avilés. A 13h. 30m. el “Júpiter” y el “Tritonia” comunicaron que habían apresado dentro de las aguas territoriales al vapor francés “Cens”, el cual dijo se dirigía a Bayona con cargamento de mineral de hierro y mensajería.

Este vapor apresado pidió auxilio en los primeros momentos al destructor francés “Le Fantasque”, el cual le ordenaba no obedecer y arrumbar al N comunicando sus movimientos. Ordené al “Tritonia” conducir la presa a Ribadeo, donde entró a 20 h.

A 15h. se incorporó el “Tito”.

Por la tarde, apareció en estas aguas el vapor inglés “Stanhope”. A 17h. se incorporó en su zona de vigilancia en Gijón el “Alcázar de Toledo” después de rellenar en Ribadeo. Fueron embarcados en el “Júpiter” los dos operadores cinematográficos que se encontraban en este buque.

A 20h., el “Júpiter” emprendió viaje a Ferrol para rellenar.

Durante todo el día, ventolinas, mar llana y buena visibilidad, que continuó al amanecer. Se vieron las farolas de Torres y Peñas.

En las primeras horas de la noche se vieron alejados hacia el W a los cuatro vapores ingleses.»

André Thily, médico francés, comunista, voluntario en el ejército republicano con el cargo, en esa fecha, de jefe médico de la 57 División del Ejército del Norte; ante la huida de dirigentes en el “Somo” solicita públicamente al Consejo Soberano se le conceda la nacionalidad española. Hecho prisionero en Mieres, fue sometido a un consejo de guerra, condenado y fusilado en Oviedo.

Las columnas navarras avanzan desde El Suevo hacia Colunga y, por el sur del macizo, hacia Infiesto.

En la zona del Nalón, los nacionales ocupan los pueblos de Coballes, Abantro, Tanes, Ladines y Rioseco. Otra columna, avanzando hacia el Norte, entra en Bueres y Nieves, y corona la collada de Arnicio y la sierra de Pandemules.

La Comisión de Guerra del Consejo Soberano, siguiendo las instrucciones recibidas del Estado Mayor de Valencia, aprueba la evacuación del Ejército del Norte en el caso de que la situación se vuelva insostenible.

Día 18

Se presentan los contratorpederos franceses en demanda del vapor apresado.

«Al amanecer continúa el tiempo en el mismo estado. A la vista el crucero inglés “Southampton”.

A 6h. 30m. aparecieron en estas aguas navegando en línea de fila los destructores franceses 10; 11 y 12, del tipo “Le Fantasque”. El “Nº 10” pasó la siguiente comunicación:

«Destructor “Nº 10” a “Cervera”.— Tengo el honor de preguntarle dónde se encuentra el vapor francés “Cens”, del que vengo a hacerme cargo.»

«“Cervera” a destructor “Nº 10”.— Tengo el honor de informar que buque francés “Cens” fue capturado en aguas jurisdiccionales, estando a disposición de autoridad superior, a quien paso su mensaje.»

«Destructor “Nº 10” a “Cervera”.– Tengo el honor de darle las gracias y le confirmo que ninguna presa o captura hecha por sus fuerzas navales será considerada como regular por el gobierno de la República Francesa. ¿Puedo contar con que Vd. me transmitirá los informes de las autoridades superiores españolas relativas al puerto en que actualmente se encuentra el mercante?»

«“Cervera” a destructor “Nº 10”.– Cuando reciba contestación de la autoridad superior se la transmitiré.»

A 8h. 30m. comunicó el “Júpiter” que había amarrado en Ferrol.

A 10h., el “Tritonia” salió de Ribadeo para su zona de vigilancia frente a Avilés.

A mediodía, el destructor “Le Fantasque” transmitió lo siguiente:

«“Le Fantasque” a “Cervera”.– Tengo el honor de pedirle la respuesta de las autoridades españolas a la pregunta hecha esta mañana.»

«“Cervera” a “Le Fantasque”.– No la tengo todavía.»

«“Le Fantasque” a “Cervera”.– Tengo el honor de pedirles que transmitáis a las autoridades españolas mi deseo de entrar en Ferrol mañana, a las 8h., para buscar la respuesta yo mismo.»

«“Cervera” a “Le Fantasque”.– Le ruego me indique para qué barcos solicita autorización entrada en Ferrol.»

«“Le Fantasque” a “Cervera”.– Para el contratorpedero “Le Fantasque” solamente. Le quedaría muy agradecido si me diera a conocer la respuesta por radio en 600 metros y yo doy las gracias por anticipado.»

«“Cervera” a “Le Fantasque”.– En cuanto sepa la respuesta a su petición o algo que se refiera a este asunto, se lo comunicaré a Vd.»

A mediodía se cerró en niebla.

A 14h., el “Tritonia” se encontraba en su puesto frente a Avilés.

A 15h. 30m., que despejó la niebla, se vieron cuatro vapores ingleses.

Toda la tarde estuvimos durante grandes ratos cerrados en niebla.

Di cuenta a “Le Fantasque” de la salida a 14h. de Ribadeo para Bayona del vapor “Cens”, a pesar de lo cual, insistió en su deseo de entrar en Ferrol.

Recibido radio de VE nº 3741 le pasé el siguiente al “Fantasque”:

«Comandante General de Ferrol me dice que encontrado vapor “Cens” dentro de aguas jurisdiccionales con derrota irregular en relación con destino, apropiada para Avilés, aconsejaba visita, y por imposibilidad inspección en la mar, fue conducido a Ribadeo, donde comprobado todo en regla, se ordenó ponerlo en libertad. Queda autorizado para entrar en Ferrol mañana, a 8h., debiendo tomar práctico a la entrada.»

Al anochecer, despejó por completo la niebla, continuando las ventolinas del primer cuadrante y la mar llana. Se vieron las farolas de Torres y Peñas.

A la vista el "Southampton" y cuatro vapores ingleses. Estos, desde medianoche, se dejaron de ver por el W. Toda la noche, igual que las anteriores, a 13 nudos y navegando en zigzag por la Luna. A 21h., el vapor "Cens" pasó a la altura del cabo Peñas con rumbo al E.»

Una columna que avanza desde El Sueve, sobrepasa la línea Colunga-Carrandi y ocupa ambos pueblos.

En la zona del Nalón y Tarna, caen también en manos de los nacionales los pueblos de Orlé y San Juan de Beleño.

Día 19

Los depósitos de la CAMPSA de Gijón incendiados por la aviación

«El "Vulcano" comunicó que a 1h. había encontrado al vapor inglés "Stangrove" que se dirigía a Gijón con luces apagadas. Al ser reconocido, se alejó hacia el N.

Al amanecer, viento flojito del E, horizontes muy neblinosos y cerrándose en niebla a ratos.

A la vista el "Southampton" y los vapores ingleses "Bramhill" y "Hillfern".

Se le pasó al crucero inglés la siguiente comunicación:

«Buenos días, es peligroso para vapores mercantes el navegar de noche con luces apagadas. Nosotros esperamos el encontrar barcos enemigos que intentan salir de Gijón, como es natural, con luces apagadas, y al no contestar a las señales de reconocimiento hacemos fuego. Vapor "Stangrove" fue avistado esta noche con luces apagadas.»

«De "Southampton" a "Cervera": Buenos días, gracias por su mensaje, pero no puedo admitir la validez de que sus barcos abran fuego sobre un mercante inglés, cuya identidad pudiera ser tan fácilmente establecida.»

A 8h. 15m., el "Júpiter" salió de Ferrol.

El "Tritonia" fue relevado por el "Fantástico" que quedó con el "Tito" frente a Avilés.

Durante la mañana se oyó un fuerte bombardeo sobre Gijón, viéndose cinco aparatos nacionales y oyéndose una gran explosión, después de lo cual se vio salir por encima de la niebla pegada a la costa una gran columna de humo negro en la dirección a la parte comprendida entre Torres y Gijón.

Por la tarde, en un momento en que aclaró la niebla, se vieron alejados al N de Peñas los vapores ingleses "Stanleigh" y "Stanhope", los otros dos de por la mañana se mantuvieron más cerca de la costa durante todo el día. Ordené al "Júpiter" vigilar en la zona de Avilés y al "Ciudad de Valencia" en el paralelo de 44º entre los paralelos (¿meridianos?) de Ribadesella y Tina Mayor.

En las primeras horas de la noche, el “Vulcano” comunicó que entre la niebla había avistado con dirección a Gijón unas luces blancas a una velocidad próxima de 35 nudos. Poco después recibí radios de VE y del jefe del sector oriental del Cantábrico en los que se me anunciaba la salida de una lancha rápida de Bayona para Gijón.

Al anochecer, continuaba la niebla y mar llana. Se vio la farola de cabo Peñas.

A medianoche, ordené al “Júpiter” relevar al “Vulcano” en la zona de Gijón, y a este último dirigirse a Ferrol para petroleo. A las 4h. 30m. emprendió el “Vulcano” el viaje para Ferrol.»

Por la costa, las brigadas navarras avanzan desde Colunga hacia Villaviciosa y entran en la villa y en Lastres.

En la zona de Infiesto, dejan atrás esta ciudad, mientras que desde la collada de Arnicio desciende otra columna que llega al pueblo de La Marea.

Día 20

La captura de un vapor inglés con refugiados provoca la intervención del crucero “Southampton”.

El Consejo soberano aprueba la evacuación y al anochecer empieza la huida masiva por mar

«Desde las primeras horas de la mañana estuvimos cerrados en niebla con bastante frecuencia, aclarando un poco durante algunos ratos.

Se vieron el crucero inglés “Southampton” y el vapor de la misma nacionalidad “Bramhill”. A 7h. se recibió un radio del “Alcázar de Toledo” en el que comunicaba había apresado al vapor inglés “Stangrove” cuando salía de Gijón conduciendo refugiados, pero poco después me comunicó lo tenía detenido y se encontraba a 2,5 millas al N. de Punta Coin.

Me dirigí a su encuentro, ordenando me esperase para evitar se cruzase conmigo a causa de la niebla reinante.

Se vio durante algunos momentos un avión rojo sobre el que se hizo fuego, sin resultado. Se alejó rápidamente.

Al encontrarme con el “Alcázar de Toledo” y el vapor inglés “Stangrove”, se encontraba éste parado al N de Punta Coin y a 2 millas escasas de la costa. Le ordené dirigirse con la presa a 5 millas al N de cabo Peñas, donde debía entregarlo al “Ciriza” para que lo condujera a Ribadeo, ya que este buque debía repostarse en este día.

Próximamente a 13h. 30m., encontrándose el “Alcázar de Toledo” con la presa al N de Peñas, aclaró bastante la niebla y apareció nuevamente el crucero inglés “Southampton”. Este barco, al mismo tiempo que me preguntaba por la marcha de las operaciones, se dirigía al sitio donde se encontraban los barcos. Al mismo tiempo que le daba cuenta del punto alcanzado en la costa durante las operaciones, le dije lo siguiente:

«“Cervera” a “Southampton”.– Vapor inglés “Stangrove”, que salió de Gijón con refugiados, fue capturado por uno de mis barcos. Yo lo vi, personalmente, a menos de dos millas de distancia de Punta Coin completamente rendido.»

«“Southampton” a “Cervera”.– Le ruego sea tan amable me informe de la posición exacta del “Stangrove” cuando fue capturado.»

«“Cervera” a “Southampton”.– Final de mi último mensaje es que yo lo vi, personalmente, a menos de dos millas de distancia de Punta Coin. El bou me dice que la captura fue hecha dentro de las aguas jurisdiccionales en las proximidades de esa punta. Voy a preguntarle información exacta de la posición cuando la captura.»

Después de hablar con el comandante del “Alcázar de Toledo”, que me aseguraba que cuando capturó al “Stangrove” estaba dentro de las 3 millas, aunque se encontraba cerrado en niebla, comuniqué lo siguiente al “Southampton”:

«“Cervera” a “Southampton”.– La captura fue hecha a dos y media millas al NE de Punta Coin.»

Desde el principio de la comunicación, el “Alcázar”, con la presa, se mantuvo parado 5 millas al N de cabo Peñas.

Después de esta comunicación, a las 15h. 50m., aproximadamente, y habiéndose incorporado el “Ciriza”, le ordené continuar viaje a Ribadeo con la presa, y al “Alcázar de Toledo” dirigirse a vigilar su zona frente a Gijón.

Poco después, el “Southampton” volvía a comunicar lo siguiente:

«“Southampton” a “Cervera”.– Diga, si sabiendo que solamente refugiados inofensivos van a bordo del “Stangrove” se considera satisfecho y permitiría al vapor continuar viaje.»

«“Cervera” a “Southampton”.– Mis órdenes son capturar a todo barco que esté dentro de las aguas jurisdiccionales, sin que importe la condición de ofensivos o inofensivos de los individuos que van a bordo.»

Desde el principio, el vapor inglés tenía izadas las señales del código internacional: “Deseo hablar con usted.”

«“Southampton” a “Cervera”.– El capitán del “Stangrove” me comunica que quiere hablar personalmente conmigo. Yo pido que le permita acercarse a mí con su propósito.»

«“Cervera” a “Southampton”.– Puede usted hacerlo. Voy a advertírselo a mi patrullero.»

Después de un gran rato, al ver que el “Southampton” se separaba del vapor inglés, ordené al “Ciriza” continuar viaje con el vapor, y el crucero inglés comunicó lo siguiente:

«“Southampton” a “Cervera”.– Capitán insiste que su situación era 12 millas ENE de cabo Torres en el momento de su captura, habiendo dejado el puerto de Gijón a las 4h. 45m. Observador nº 134 confirma eso. Esta situación le colocaría alrededor de 5 millas fuera de las aguas territoriales.»

«“Cervera” a “Southampton”.– Siento decirle que todos los capitanes de barcos capturados dicen lo mismo, “que están fuera de aguas territoriales”. Usted puede atestiguar cómo mis barcos no molestan a los mercantes ingleses cuando están fuera de las aguas territoriales.»

«“Southampton” a “Cervera”.– En vista de la gran divergencia de situación dada por su patrullero y “Stangrove”, a menos que usted estuviera presente en el momento de la captura y usted pueda personalmente certificar la exactitud de su patrullero, y observando que usted ha admitido libremente la poca exactitud de navegación de los patrulleros, me veo obligado a pedirle lo ponga en libertad inmediatamente. En caso contrario, me veré forzado a escoltarlo hacia afuera.»

Visto que eran inútiles mis esfuerzos, y teniendo que evitar los actos de fuerza, a las 17h. 30m. ordené al “Ciriza” abandonar la presa y dirigirse a Ribadeo, al mismo tiempo que pasaba al “Southampton” la siguiente comunicación:

«“Cervera” a “Southampton”.– Si en una ocasión comprobé el error, eso no significa la regla general de que los patrulleros no puedan nunca situarse. Comprobé personalmente, como ya dije antes, la situación del barco ya sometido. Como usted da crédito al capitán, cualquier discusión es inútil. Protesto fuertemente de su intervención en favor de un barco capturado en aguas jurisdiccionales conduciendo a bordo hombres, seguramente combatientes la mayor parte de ellos, que no pueden protegerse invocando principios humanitarios. Informaré a mi Gobierno y lo radiaré para conocimiento general.»

Seguidamente, arrumbé al E, alejándome en dirección a Gijón. El crucero inglés, que seguía mis aguas, me pasó la siguiente comunicación:

«“Southampton” a “Cervera”.– Comprendo y creo que usted vio el buque dentro de las aguas jurisdiccionales en algún momento después de la captura. Ruego me informe si usted personalmente vio la situación del “Stangrove” en el momento de la captura.»

«“Cervera” a “Southampton”.– Ordené al patrullero esperase mi llegada, encontrando al “Stangrove” parado y sometido a menos de 2 millas de distancia de Punta Coin.»

«“Southampton” a “Cervera”.– Siento mucho que haya desacuerdo. Ruego que confie en mí y en que llevaré a mi Gobierno una completa descripción de los hechos que conozco, incluyendo su protesta.»

A esta comunicación no se le contestó y el crucero inglés, después de seguirnos durante algún rato, se alejó por el W.

Poco después lancé el siguiente avurnave en inglés, francés y español:

«Avurnave. Esta madrugada salió de Gijón vapor inglés “Stangrove” conduciendo evacuados y combatientes. Capturado por buques nacionales dentro de aguas jurisdiccionales, almirante inglés a bordo del “Southampton”, que no estaba presente en el momento de la captura, impidió que fuese conducido a puerto español, faltando a la neutralidad, favoreciendo a uno de los combatientes ante un bloqueo efectivo.»

Al anochecer, aclaró bastante la niebla y se vieron las farolas de cabo Peñas y Torres, continua la calma y mar llana.

A 23h. el "Júpiter" me comunicó había apresado al vapor español "Asunción" con refugiados.

Poco después, el "Alcázar de Toledo" me decía había capturado otro y seguidamente el "Tritonia".»

Por la costa, los nacionales cruzan la Ría de Villaviciosa, ocupan El Puntal y avanzan en dirección a Gijón.

En el sector de Piloña, entran en Villamayor e Infiesto, mientras que en el Nalón, desde Rioseco se aproximan a El Condado.

En el frente de León fueron ocupados los pueblos de Cármenes, Villanueva de la Tercia y Piedrafita.

Día 21

Los barcos apresados son conducidos a Ribadeo y Santander.

Las columnas navarras entran en Gijón a primeras horas de la tarde.

«Visto que el número de presas aumentaba por momentos, ordené al "Ciudad de Valencia" dirigirse 5 millas al N de Peñas y, mientras tanto, el "Alcázar" y el "Fantástico" se mantendrían en esa situación custodiando todas las presas que los demás barcos iban entregando.

Con el "Cervera" se capturaron el "Toñín", "Arnao", "Gaviota" y tres pesqueros. El primero y uno de los pesqueros consiguieron desaparecer. Desde todos estos barcos se vieron arrojar armas y gran cantidad de papeles en el momento del apresamiento.

A 7h., con el "Ciudad de Valencia", "Alcázar de Toledo" y "Fantástico" formé un convoy con los doce barcos, una lancha y dos botes, total de las presas hechas durante la noche, y ordené se dirigiesen a Ribadeo.

Continúa el tiempo en el mismo estado, con mala visibilidad. Formado el convoy, el "Júpiter" quedó en la zona de Gijón y el "Tritonia", frente a Avilés.

El "Vulcano" comunicó que a 8h. 30m. había salido de Ferrol.

Los vapores ingleses, se supo por radio sorprendido, habían recibido órdenes de no entrar en Gijón, pero podían mantenerse fuera de las aguas jurisdiccionales y recoger la gente que pudiera llegar hasta ellos.

A esta faena se dedicaron desde el amanecer, favorecidos por la mala visibilidad, comprobado por el "Júpiter" a mediodía.

A 8h. recibí un radio del "Maruja y Aurora" diciéndome había apresado un buque y seguidamente otro, en que me decía sólo contaba con 8 fusiles y avistaba otro barco que, según le dice el apresado, lleva ametralladora y se acercaba en actitud hostil, como para libertar al otro.

Por si necesitaba auxilio me dirigí a su encuentro.

Al "Júpiter" le ordené vigilar la zona de Gijón durante mi ausencia.

Al "Tritonia", que me comunicó que tenía dos heridos por explosión de una bomba de mano, le ordené desembarcarlos en Cudillero y volver a su zona.

A 13h. 30m. encontré al "Maruja y Aurora" 38 millas al N de Llanes. Tenía cerca al vapor rojo "Margarita". Se vio un "Dornier" nacional.

El comandante del "Maruja y Aurora" estaba metiendo en su barco todos los milicianos que conducía el "Margarita" con la ayuda del remolcador también apresado y me dijo pensaba enviar después dotación al "Margarita". Le ordené dirigirse con los presos a Santander y lo comuniqué a VE oportunamente para su aprobación.

Como no necesitaba mi auxilio, me dirigí nuevamente frente a Gijón a 20 nudos de velocidad.

Aproximadamente a 14h., se recibió a bordo la noticia de la ocupación de Gijón por nuestras fuerzas, produciéndose gran júbilo en la dotación.

Se vieron navegando con rumbo, al parecer, a Burdeos, a los mercantes ingleses "Bramhill" y "Hillfern" que conducían gran cantidad de gente, en su mayoría, milicianos.

A las 16h. 30m., encontrándome a unas 5 millas al N. de Peñas observé que el "Stanhill" se encontraba parado en espera de refugiados, viendo algo alejados dos vapores tipo "Alejandro". Por si conducían gente, abrí el fuego sobre ellos, cesando al observar se encontraban abandonados.

El destructor inglés "Foxhound", que se encontraba cerca, pasó la siguiente comunicación:

«Voy a comunicar al barco mercante que se acerque a mí para matenerse lejos de usted.»

Se le dio las gracias.

El mercante le había comunicado que nosotros tirábamos por encima de él contra los barcos españoles.

El destructor comunicó:

«Gobernaré para poner fuera y entonces conduciré lejos al mercante.»

Se le volvió a dar las gracias.

Poco despues comunicaba:

«Creo que ahora estamos perfectamente.»

El vapor "Stanleigh" que también se encontraba en la costa, se alejó hacia el N. Los dos se alejaron de la costa al anochecer.

Todo el día muy buena visibilidad y mar llana. Al anochecer, empezó a recalar mar tendida del NO. Se vieron las farolas de Peñas y Torres. A la vista un crucero y un destructor inglés y los dos vapores.

Al "Júpiter", que había apresado dos pesqueros, le ordené que aguantase con ellos 5 millas al N. de Peñas, donde se reunirían las demás presas, caso de haberlas.

De otro pesquero que apresó y no podía navegar, recogió más de trescientas personas que me comunicó tenía a bordo.

El "Vulcano" también recogió otras trescientas de otra embarcación que hundió por su mal estado.

El "Ciriza" comunicó que al apresar una embarcación con cien hombres, estos habían hecho fuego sobre él, haciéndole heridos graves. Le ordené entregar la presa al "Júpiter" y después de haber reconocido los heridos el médico de dicho barco, vista su gravedad, le ordené dejarlos en Cudillero. Antes de entrar en ese puerto, me comunicó que uno de los heridos había fallecido. El pesquero apresado se llamaba "Katuska"»

Día 22

«Al amanecer, cerrados en agua con muy mala visibilidad. Ventolinas del SW y mar tendida del NW. Se vio el destructor inglés "Foxhound".

Ordené al "Tritonia" conducir a Ribadeo las cuatro presas hechas durante la noche.

Al "Júpiter" le ordené vigilar Avilés y al "Vulcano", Gijón. El torpedero "Nº 7" se retiró a Ribadeo a mediodía por terminársele el agua de calderas.

A mediodía, viento flojito del SW, aclarándose algo los horizontes. A 11h. entró en Gijón la flotilla de rastreadores.

Desde la primera hora de la tarde, despejaron los horizontes, viéndose un gran incendio en Gijón, al parecer, los depósitos de la CAMPSA.

A 17h. 30m., cumplimentando el radio de VE nº 3730, ordené al "Júpiter" y al "Vulcano" dirigirse a la ría del Barquero para entregar los detenidos al "Arichachu" en dicha ría, donde había fondeado a las 18h.

Se incorporaron nuevamente el "Alcázar de Toledo" y el "Ciriza", a los que ordené vigilar Gijón y Avilés, respectivamente.

Al anochecer, viento bonancible del WSW, marejada y horizontes despejados. A la vista del crucero inglés, dos destructores y vapor de la misma nacionalidad alejados al N.

En las primeras horas de la noche, cerca del cabo Peñas, se vio navegando al W al vapor inglés "Stanray" bastante cargado.

Durante toda la noche, se vieron salir grandes llamaradas del incendio de los depósitos de la CAMPSA de Gijón.»

Día 23

El "Cervera" se dirige a Ferrol

«Ordené al "Júpiter" y "Vulcano" incorporarse nuevamente a esta zona de vigilancia una vez entregados los prisioneros.

El "Tritonia" me comunicó que el "Tito" convoyaba 5 barcos para la ría del Barquero.

A 5h. comunicó el "Júpiter" que, terminado el desembarco de los prisioneros, se dirigía a su puesto.

El viento, que había ido refrescando durante la noche, era al amanecer fresquito del WSW, con marejada gruesa y frecuentes chubascos de viento fresco del NW, con bastante agua. Mala visibilidad.

Se vieron un destructor inglés y el vapor de la misma nacionalidad "Stanray".

Ordené al "Denis" salir de Bilbao para esta zona.

Desde el mediodía, viento fresco del N y mar gruesa.

Con el "Vulcano" y "Júpiter" en sus zonas de Gijón y Avilés, a 12h. arrumbé desde 7 millas al N. de Peñas a pasar a 4 millas al N. de la Estaca de Bares.

A 17h. 30m., N/S con la Estaca, arrumbé a 270° v. y a 18h. 20m., N/S con Ortegale, al 255° v. A 21h. 50m., al 90° v. para entrar en Ferrol, fondeando en bahía a 23h.

(Se da parte detallado de pequeñas averías. Personal, sin novedad)

Consumos:

	Anterior	Consumido	Queda
Petróleo	1.762.700	1.480.700	282.000
Aceite turbinas	11.073	1.697	9.376
Millas navegadas	3.053		

A bordo, en Ferrol, a ventitrés de Octubre de 1937.

El Capitán de Navío, Comandante,

Manuel Moreu

(Rubricado)