

L'encallada del destructor *José Luis Díez*

per Albert Guasch Ribas

El dimarts dia 5 d'abril de 1932 va arribar a Eivissa a bord del creuer lleuger Almirante Cervera el president de la 2a República Espanyola D. Niceto Alcalá Zamora, que era de visita oficial a les Balears procedent de Menorca. L'acompanyaven com escortes els destructors (destroyers, com els anomena la premsa de l'època) Almirante Ferrándiz, en el qual venia el contraalmirall D. Álvaro de Guitián, cap de la flotilla de destructors, el Churruca, el Sánchez Barcáiztegui i el José Luis Díez (que serà l'actor principal d'aquest article), que duia els periodistes i fotògrafs madrilenys que cobrien la informació sobre el viatge presidencial, els diputats a Corts per Balears, el governador civil i el delegat del govern a Menorca, l'eivissenc Ramon Medina Tur, entre d'altres.

En arribar quedaren en roda a l'avantport a causa del calat de l'*Almirante Cervera* (6 m), que coincidia amb la fondària que tenia el port, i per les seues dimensions (176 m). La mateixa tarda de l'arribada es va aixecar una gran llebetjada, com deia el *Diario de Ibiza* l'endemà de tan il·lustre visita: «La fuerte marejada que levantó el viento por la tarde hizo garrear el ancla del destructor Jose L. Díez que embarrancó en la playa "Des Duros" junto a la Isla Plana». Cal afegir que a causa d'això es van haver de suspendre molts dels actes oficials que s'havien de fer en honor del president de la República. Immediatament els altres destructors que formaven part de l'esquadrilla van intentar desenrocar-lo sense èxit i a partir d'aquí foren tretze dies de feines molt intenses i feixugues (fins i tot amb un mariner ferit), fins que, finalment, el dia 18 d'abril a les 5 de la tarda és rescatat pel remolcador *Cíclope*.

Ací veurem com es va salvar el *José Luis Díez* de l'encallada i com les altes pressions existents a la zona dificultaren l'operació. Val a dir que aquest fet va ser tot un esdeveniment social a l'època, ja que a s'Illa Plana s'ajuntava cada dia una gentada que seguia amb força interès les tasques de salvament.

A la imatge de la dreta, el destructor *José Luis Díez*, el 1929. En la fotografia inferior, el mateix destructor durant la seua construcció.



L'informe que veurem, està signat per José Rubí, coronel d'enginyers de l'armada, que va ser el responsable d'aquesta tasca. L'informe es titula *Diario del salvamento del destructor José Luis Díez*. Està extret de la *Revista General de Marina*, d'agost de 1932.

Característiques

El *José Luis Díez*, juntament amb els seus companys de viatge, eren de la classe «Churruca» (primera sèrie), basada en la classe anglesa Scot. En el llibre *Obras S.E. de C.N.*, de 1929, es llegeix: «Destructor *José Luis Díez*.— Realizadas

sus pruebas oficiales de mar en Agosto del pasado año y después de su habilitación fue entregado a la marina el 13 del siguiente mes de Septiembre».

El desplaçament era de 1.536 tones estàndard, 1.800 a plena càrrega; les dimensions eren: eslora, 101'98 m; màniga, 9'67 m; i calat, 3 m. La propulsió era mitjançant dues hèlixs, amb turbines Parsons, 4 calderes Yarrou 42.000 HP.= + 36 nusos. Autonomia: 4.500 milles a 14 nusos. Armament: 5 canons de 120 mm de tir ràpid, 1 antiaeri de 101 mm, 6 tubs llençatorpedes de 533 mm, 2 llençadores de càrrega de fuselleria i 4 metralladores. La tripulació estava formada per 160 hòmens. Aquestes xifres són estàndard i donades per a la sèrie, però, segons diuen els anglesos, «no two were alike» (no n'hi ha dos d'iguals). El buc es va donar de baixa el mes d'octubre de 1965, i tot seguit va ser desballestat.



A la imatge de l'esquerra, dibuix del destructor José Luis Díez, del coronel José Rubí. A la imatge inferior, el destructor l'endemà de l'encallada.



Diari del salvament del destructor José Luis Díez

José Rubí, coronel d'enginyers de l'armada.

Sent a Cartagena, al meu despatx, el dia 6 d'abril, a les nou del matí, vaig ser cridat per telèfon a la Comandància General de l'Arsenal, i el Servei m'anuncià que potser hauria de sortir urgentment cap a Eivissa, amb motiu de l'encallada del *José Luis Díez*. Fou per a mi una gran sorpresa aquesta notícia, ja que tot i que la tarda anterior em va arribar el rumor de l'accident d'aquest vaixell, jo vaig entendre que hi havia un error i vaig suposar que devia referir-se al *Churruca*, que a la badia de Palma de Mallorca havia encallat sense importància el dia 4. Em vaig traslladar a la Comandància general i el contraalmirall Sr. Gómez Pablos, en funcions de cap de la base, per absència temporal del vicealmirall Cervera, em va confirmar la notícia, i em va dir que s'acabava de rebre una ordre del Ministeri perquè el destructor *Alcalá Galiano* em conduís el més aviat possible a Eivissa per tal d'arribar abans que caigués la nit i per fer-me càrrec dels treballs de salvament del *Díez*.

Vaig preguntar a quina hora sortiríem i em van informar que a les 13:00 de la tarda. Vaig demanar autorització per preparar ràpidament personal i material que m'acompanyàs o que anàs sortint en diverses expedicions i vaig trobar tota classe de facilitats per part de tots, molt especialment per la del cavallerós contraalmirall.

Vaig trucar al capità d'enginyers, Carlos Lago, i al primer mestre de caldereria, D. José Zaragoza, perquè m'acompanyassin, així com a uns quants operaris, ferrers de ribera, motoristes, fusters... i vaig disposar la sortida de dues bombes centrífugues de 300 tones, adquirides per als treballs de l'antic *Espeña*, així com equips de soldadura. Es van agregar bussos de l'escola amb material per tallar sota l'aigua, i es va organitzar l'expedició de tot aquest material a la barca K-23, que seria remolcada pel remolcador *Gaditano*. A les dotze va sortir també cap a Eivissa la barca petroliera, remolcada pel guardacostes *Tetuán*, per tal de transvasar el petroli del *Díez*, ja que per la proximitat del port d'Eivissa, era peri-

llosa la idea de llençar-lo al mar, a més del dany enorme que en la indústria pesquera podria produir. Voluntàriament es varen presentar el tinent de navili D. Manuel Espinosa i el capità d'artilleria de l'armada D. Manuel Bescarán a oferir els seus serveis, que vaig acceptar amb molt de gust, ja que tots havien de ser molt útils arribat el moment. A la una érem a bord del *Galiano* el capità Lago, el tinent de navili Espinosa i el capità Bescarán, el mestre Zaragoza, els bussos Rondón i Bisquiert i el personal d'operaris d'enginyers i artilleria necessari, amb elements de tall submarins, explosius i material de taller.

Una estopada del servomotor del timó va retardar la sortida fins a les tres i mitja, hora en què llevàrem àncores i sortírem cap a Eivissa a la velocitat de 26 nusos. Hi arribàrem a les deu de la nit, i trobàrem fondejat a la badia el *Sánchez Barcáiztegui*, que arborava la insígnia de l'almirall de l'esquadra, i el *Ferrándiz*. Sobre la costa, i en el lloc que s'indica a la carta d'Eivissa, es veia el *Díez*, amb tot el seu enllumenat en funcions, la qual cosa va produir



El José Luis Díez, l'endemà de l'encallada a la ja històrica platja des Duros.

un alleujament, potser inconscient, però instintiu, en el nostre ànim. Amb el comandant del *Galiano*, capità de fragata *Bastarrece*, em vaig traslladar al *Sánchez Barcáiztegui* per complimentar l'almirall, i allà vam recollir impressions sobre la situació del *Díez*, que no eren gens optimistes, ja que el vaixell va encallar a conseqüència d'un fort temporal del SO, que es va desencadenar de sobte el dia de la visita a Eivissa de l'Excel·lentíssim Sr. President de la República, sense donar temps a res, i durant els dies 5 i 6 van intentar treure'l del seu seient, estirant d'ell els destructors esmentats i el remolcador *Cíclope*, sense cap resultat, ja que en augmentar la potència de l'estirada es van trencar dos cables de remolc i una bita d'amaratge del *Díez*. La impressió de la visita al *Sánchez Barcáiztegui* va ser més aviat d'angoixa, ja que se'ns va apuntar la possibilitat d'un altre temporal del SO que tendria conseqüències gravíssimes i es respirava un ambient de pessimisme, atesos els escassos resultats dels esforços fets i les referències d'un bus que va reconèixer el fons, i el va trobar de sorra i pedra.

A continuació em vaig traslladar al *José Luis Díez* per formar-me una

impressió visual, tot i que era difícil, per com era d'avançada l'hora: les onze de la nit. El vaixell estava pràcticament endreçat, no feia aigua, i per la impressió que en vaig obtenir es trobava clavat de popa fortament.

Quan van tractar de treure'l amb el remolcador *Cíclope* i els destructors, va córrer uns metres a popa; però després es van clavar les hèlixs i no hi va haver manera de moure'l. A l'encallada va perdre una àncora i tenia l'altra hissada, de manera que quedava el vaixell molt solt. L'estat de pesos en encallar era el següent: petroli, 170 tones; aigua, 50 tones; torpedes, cap; municions, les que després es detallen. En els primers moments l'almirall de l'esquadra va requisar dues barcasses de les salines, un remolcador petit i un bot aljub, i amb aquests elements el dia 6 van treure de bord: petroli, 66 tones; aigua, 40 tones; 300 granades explosives de 12 cm; 100 granades de metralla; 130 granades d'exercici; 25 granades de gran capacitat del canó antiaeri; 57 granades de metralla del canó antiaeri; 10 granades d'exercici; 640 càrregues de 12 cm en geres; 960 càrregues del subcalibre de 12 cm; 166 fusells amb els seus mat-

xets. Aquest material va ser extret durant la nit del 5 al 6 i aquest últim dia pel personal de bord, que va treballar enormement. Brava jornada! Com eren les dotze de la nit i no hi havia mitjà de reconèixer en detall, vaig tornar al *Galiano* a preparar treball: cables, cadenes, boies. Al mateix temps vaig demanar que el *Cíclope* anàs a Maó a la recerca de la grua *Sansón* per desmuntar l'artilleria. El dia 7, a les cinc del matí, van començar els treballs de reconeixement, fent un lleuger croquis, en què es veien fons de dos o tres metres tot al voltant del vaixell, els més baixos a babord, proa i per la popa. Les hèlixs i el timó estaven fortament clavades en un massís de terra i algues, i la resta del vaixell amb prou feines tocava el banc, ja que el llit era de sorra, argila i còdols, de manera que el vaixell havia format un llit en el baix on estava encallat. Per estribord el vaixell no tocava amb les pedres, però a babord la quilla de balanç estava colpejant sobre dues roques fermes de la restinga que forma la costa, i en el mateix costat hi havia una pedra gran, que desgastava la planxa, a l'altura del principi del castell. La manera de treure el vaixell havia de ser dra-

gant pel lloc en què s'hagués d'extreure menor volum i el primer seria fer un pla exacte dels voltants del vaixell que ens indicàs les zones i profunditats a dragar. Per això vaig demanar a la base una excavadora de cullera, ja que, desconeixent la classe de fons que podríem trobar, seria aquell tipus de draga, dins de les de petit calat, la que serviria per a qualsevol tipus de terreny, ja que disposàvem de trituradores elèctriques i d'explosius.

Pel que fa a les pedres i roques que teníem per babord, la solució va ser que els bussos embragassin la de proa; en la feina es va distingir notablement el primer D. Pablo Rondón, ja que sovent aprofitava el balanç del vaixell quan aquest se separava uns centímetres de la pedra, amb risc de la seua persona, i vaig haver de frenar els seus ímpetus per la temeritat del seu treball. Quant a la roca ferma, el millor era separar-ne el casc, com així es va aconseguir, donant l'àncora del *Díez* per la proa i temperant-la molt bé.

A la tarda va arribar el remolcador *Gaditano* amb la barcaassa petroliera. S'hi van buidar 39 tones de petroli, i en quedaren 58 a bord, mentre que les d'aigua s'anaven consumint a la caldera. Les feines es feien amb alguna dificultat, ja que hi havia vent de terra, que aixecava lleuger marejol. A més, el baròmetre estava molt alt i el nivell de l'aigua, que el dia de l'encallada va ser molt elevat per la tempesta del SO. i descens baromètric (740 mm), estava després 40 centímetres més baix, i seguí en dies successius la variació que s'indica a la figura, d'acord en part amb les oscil·lacions baromètriques. Era aquest un factor desconcertant, ja que quan amb prou feines aconseguíem disminuir calats, a raó de set tones per centímetre, es presentaven descensos de nivell de 10 a 12 centímetres al mar, que desfeien la nostra tasca, tot i que l'esperança d'una nova pujada ens encoratjava, i més veient que el nivell baix tenia la compensació d'un temps bo i d'uns vents del nord o del E, que en res perjudicaven el vaixell. Tot esperant la grua



A la fotografia superior, vista del destructor des de s'Illa Grossa (a l'esquerra de la imatge, possiblement el remolcador *Cíclope*). A la fotografia inferior, concentració de vaixells de guerra al port (fotografies: *Eivissa antiga*).

Sansón, i per guanyar temps, es va començar a deixar anar l'artilleria de popa i els tubs de llençar per desmuntar en moment oportú. A la nit vaig tornar a demanar insistentment la draga, en la qual xifrava la solució del nostre problema, i encara que la situació la jutjava seriosa, com la de tota encallada, em vaig sentir optimista, i amb mi tots els altres, que teníem una gran confiança que el vaixell seria salvat.

Amb aquesta impressió ens vam llevar el dia 8 amb una calma absoluta, el baròmetre molt alt i el nivell del mar baixant.

La nit anterior havia arribat el transport *Almirante Lobo*, i hi transbordàrem, tot el personal del salvament.

El *Díez*, sota l'acció de l'àncora de proa, va anar corrent uns tres metres a estribord durant la nit, romanent amb la popa clavada, però allunyant el perill de les roques amb què tocava per babord. La proa havia remogut el seu llit i s'apreciava l'aigua molt enterbolida des de la roda fins a la fi del castell pel lleuger balanceig que removia la sorra.

Vam fer un minuciós pla del fons, treballant-hi amb tota activitat amb el capità Lago i auxiliat per altres oficials.

Pensant que en arribar les àncores demanades seria molt difícil el seu maneig a popa, preparàrem el torn d'hissar torpedes, que està al centre del vaixell, i l'afirmàrem a

El *Díez*,
atracat a llevant
del capmartell,
entre el *Lepanto* i
l'*Almirante Ferrándiz*
(fotografia:
Eivissa
antiga).



popa. Aquest afermat va ser qüestió de mitja hora, ja que amb bufador i punxó es van obrir ràpidament els orificis necessaris a coberta.

Al migdia va arribar el *Tetuán*, amb la barcaça K-23, i immediatament el tinent de navili Espinosa va procedir a estendre una àncora per l'aleta d'estribord, que va quedar molt ben temperada, i deixà el vaixell prou trincat.

Rebuda autorització per a això, va sortir el remolcador *Cíclope* a la tarda, a la recerca de la grua San-són, que estava a Maó.

També vaig rebre notícies de la base dient-me que es feien actives gestions per buscar una excavadora de cullera.

Traguérem 30 tones de petroli, i en quedaren unes 38 a bord, 20 per al consum de calderes, i vuit, que ja era impossible treure per ser els residus del fons dels tancs.

El condensador de babord treballava amb una circulació defectuosa, però el d'estribord no hi havia manera que treballàs, per no circular-hi aigua i estar el *Kingston* d'entrada encallat, sense poder-se tancar, a conseqüència del que va aspirar a l'encallada.

Les màquines no viraven per estar les hèlixs molt clavades, i el timó, segons notícies dels bussos, estava enterrat més d'un metre. El dia 9 va despertar amb lleuger llevant, que produïa mar alta en el far des Botafoc, que arribava suau-ment al *Díez*. Com la figura de les dues àncores i el vaixell era fàcilment deformable, es va fer un altre buidatge per la popa.

Vaig rebre un ràdio de la base en què s'oferia una draga de cullera o una de succió, ambdues a València, i vaig demanar la de cullera, ja que, no coneixent dades de l'altra ni del fons, vaig témer que la succionadora no pogués treballar des del principi en fons tan baixos.

En conseqüència, a les quatre de la tarda va salpar el *Tetuán* per portar la draga de cullera.

Els bussos van treballar per aclarir les hèlixs, però amb molta dificultat, ja que el massís estava molt recobert d'algues i era molt forta l'argila, per la qual cosa vam haver d'aplicar-hi les bombes centrífugues per impulsar un corrent sota l'aigua i excavar amb ell.

A la tarda vàrem fer un cable a terra per la mateixa proa, i el fixà-

rem a un munt de pedres, que hi havia al dic que tanca es Botafoc, feina que va fer amb gran precisió l'infatigable tinent de navili Espinosa.

El pla va continuar amb gran activitat, i em vaig inclinar més per la solució de treure el vaixell per la popa.

El diumenge 10 es va enviar aigua al *Díez* en bots del *Lobo* i es van improvisar els broquets per a les mànegues de les bombes. Vam tenir la desgràcia d'un lesionat en la barcaça K-23, l'auxiliar d'enginyers Jiménez, que va quedar enganxat entre la braçola i una porta de ferro, i que, afortunadament, va millorar en el decurs del salvament, tot i que la lesió ens va semblar greu en els primers moments.

Com que estàvem pendants de la draga i els canons estaven solts, vaig aprofitar que era diumenge per finalitzar els treballs a la una del migdia, i permetre un descans als que durant els quatre darrers dies feien un treball penós.

Em va avisar el comandant de marina de València que el *Tetuán* sortiria aquella nit amb la draga, després d'haver hagut d'esperar fins

a les vuit per una lleugera avaria en calderes. Un cop acabat el plànol vaig estudiar el pla definitiu de dragatge, que pot apreciar-se en aquest plànol, i que consistia a dragar un triangle a estribord fins a buscar l'enfilació en què el turó de popa fos més curt. S'havia de dragar la part corresponent als dos terços de proa a tres metres; la part més a popa, a tres metres i mig, i la zona de popa per on havien de sortir les hèlixs, a quatre metres i mig.

Així, doncs, la feina hauria de consistir, un cop dragat, a obrir el vaixell de popa, tenint la proa fixa fins a l'enfilació apropiada, i després estirar-lo al llarg de la rasa de popa, que seria d'uns 40 metres de llarg per 12 d'ample i que el portaria als fons francs de cinc metres. El dia 11 vaig començar a treure l'obra refractària de tres calderes de proa, ja que era un pes molt apreciable de 20 tones, i a més aquesta obra estava ja en molt mal estat i el vaixell tenia demanada la seua substitució des de feia temps.

El temps, variable, amb brisa de l'O. i SO., que va caure completament a la tarda. A les dues va arribar el *Tetuán* amb la draga, que no va poder començar a treballar el mateix dia per haver de fer aigua i carbó i necessitar descans el maquinista i el contramestre.

El dia 12, a les cinc del matí, es va començar a dragar a estribord de la proa, però a dos quarts de nou es va trencar el cable de la cullera, que era molt vell, i vam muntar-ne un de remolc del *Díez*, feina que va durar fins a les dues de la tarda, hora en què es va reprendre el dragatge.

El cable vell havia obert per desgast una cavitat en una de les rotlanes, que va ser ràpidament omplerta amb soldadura, per tal d'evitar que tornàs a sortir del seu lloc el nou cable i es pogués reproduir l'avaría.

El dragatge es feia bastant de pressa, ja que la cullera agafava cada cop almenys dos metres cúbics i com que anava a 35 per hora, de mitjana, en resultava una capacitat mínima de 30 metres cúbics per hora. Era d'admirar la perícia i la



El José Luis Díez fent una virada.

constància dels operaris de la draga, que feien amb la cullera veritables filigranes, i llençaven el material a uns centímetres del casc amb una precisió sorprenent.

Al migdia va arribar el *Cíclope* amb la grua, i de seguida va procedir el capità Bescarán a desmuntar els dos canons de popa i l'antiaeri, així com els tubs de llençar, sense treure els canons de proa, perquè com que el centre de gravetat del vaixell estava bastant a popa, no vaig voler augmentar més la diferència de calats per aconseguir la reducció del calat mitjà en tres centímetres més, que és el que representaria la supressió de la resta de l'artilleria. Quedarem amb els calats 2'32 metres a proa, 3'20 a popa i 2'76 de calat mitjà, amb 20 tones d'aigua a bord per a consum, que en un moment determinat podria treure, i amb els condensadors plens, ja que, com que els *Kingston* no tanca ven, no hi havia manera de buidarlos. Quedaven, doncs, per portar el vaixell a la seua condició de llast unes 60 tones, de les quals, 30, d'aigua i petroli, podrien ser desallotjades en qualsevol moment, i com que treia l'obra refractària de tres calderes, podia posar-me fàcilment en el calat mitjà de 3'69 m corresponent a aquesta condició.

El dia 13 va continuar pujant el baròmetre, que estava en 770 mm, i l'aigua baixant de nivell, amb el vent del N.

Es van col·locar a l'*Almirante Lobo* els tres canons i quedaren els tubs sobre la safata de la grua a l'espera de decisions ulteriors.

Es va dragar un pou profund a estribord de les hèlixs, a fi que els bussos hi anassin excavant una rasa per la seua cara de proa i tenir on tirar els materials d'aquesta rasa, a la qual, al seu torn, anirien caient els que anaven sortint en desenterrar les hèlixs i el timó.

Es va continuar dragant pel costat d'estribord, però com que el pla de sortida del vaixell era obrir-lo de popa, hi va haver necessitat de fixar la proa pel costat de terra, ja que sota la crida de l'àncora i l'acció del dragatge, ajudats pel vent N. que castigava el castell per babord, s'anava corrent la proa més del convenient, com s'aprecia en el plànol.

Per donar un cable a terra es va improvisar un norai amb planxa d'acer, taulons i ciment, que va permetre fer-ho.

El dia 14 es va continuar dragant molt d'hora, i com que ja s'havia arribat a la part de popa, del costat d'estribord, es van aflluir les cadenes de l'aleta per poder dragar en aquella zona, per tal que els bussos donassin sortida al material que anaven traient d'una rasa transversal que anaven obrint per la cara de popa de les hèlixs.

Al migdia va saltar bruscament el vent al sud-oest i va començar a formar-se mar que movia el vaixell



El José Luis Díez al port de Cadis.

amb el natural mal efecte de sentir els colps que feien vibrar tota l'estructura.

Es va atendre de seguida a les àncores, que van quedar temperades, i s'observava un soroll a la cambra de màquines, que feia sospitar que el casc tocàs amb pedra. Quan es va comprovar que el tal soroll era a causa de la reacció de les hèlixs, fixes al terreny, sobre la màquina, en balancejar aquesta, es desembragaren les màquines i va cessar el soroll.

A la nit varen quedar dormint a bord el tinent de navili Espinosa i el capità Lago, amb instruccions sobre inundació de tancs i sentines fins a 150 tones en cas d'augmentar el moviment i amb l'ordre d'avisar-me sobre qualsevol anomalia, però afortunadament no va passar res, i el vent va caure del tot a l'alba del dia 15 amb brisa del N i NO, que va permetre reprendre el dragatge. El baròmetre va baixar i el nivell de l'aigua va iniciar la pujada corresponent.

Tot anava preparant-se bé per al final del dragatge, mentre els bussos tenien gairebé desenterrades les hèlixs, les màquines ja viraven alguna cosa i el timó començava a poder anar a la banda. El dia va ser aprofitadíssim i la canal de popa va quedar pràcticament dragada.

El dissabte 16 es va començar molt d'hora a repassar el dragatge general i rectificar balises, cosa molt difícil, ja que teníem fort vent

del NO., que venia completament empopat al *Díez* i, per tant, res no pertorbava el vaixell però sí les feines de l'abalissament. A mitjan matí els bussos van deixar lliures les hèlixs, a les onze cobràrem cadena de l'àncora de l'aleta d'estribord i suauement ens obrírem de popa i vàrem agafar l'enfilació en què havia de sortir. Com que havíem d'anar deixant anar totes les cadenes de les àncores i deixar-les abalissades, ens trobaríem en la hipòtesi que el vaixell sortís sense un element de fondeig, i encara que el *Cíclope* estiraria d'ell, havia de tenir en compte que, pel calat del remolcador, aquest hauria de donar un remolc d'uns 200 metres. El remolc no era el millor per gestionar després el *Díez* amb el vent que feia, i en vista d'això es va portar una àncora de l'*Alcalá Galiano* amb vuit grillons de cadena, que es va armar a l'escobenc de babord del *Díez*. Tot esperant que amainàs el vent, vam menjar, i mentre va saltar el vent al SO. a les dues de la tarda; però amb poca intensitat. Aquest vent, si bé podia dificultar la feina pel marejol, tenia, en canvi, l'avantatge de fer-nos cap a terra una vegada que estiguéssim solts, i com que el *Cíclope* hauria d'estirar per la popa amb tendència a separar-nos de terra, i el mateix podíem fer amb el *Gaditano*, subjectant-li la popa, el vent podria soplar les guies que molt difícilment haguéssim hagut de portar per la costa en cas contrari, ja

que la zona de dragatge era molt cenyida, sobretot tenint en compte que tot el material extret s'havia anat tirant pel costat d'estribord del *Díez*, i s'havia fet més pronunciat el baix que ja hi havia.

Vaig esperar, doncs, que el vent fos més flux, i, tot preparat amb el cable de remolc donat al canó de popa i passat pel ganxo de remolc, a les setze hores i vint-cinc minuts vaig donar ordre al *Cíclope* de començar a estirar.

Tot just va iniciar el remolcador la feina de llevar, i amb el sol esforç de cobrar de la seua camina, es va desplaçar el *Díez* suaument uns 10 metres, però va detenir la seua marxa enmig de la natural expectació regnant. El bus D. Pablo Rondón, en qui tenc la major confiança, era l'encarregat de la sonda al castell.

Se sondà la popa i teníem un lleuger turó, potser per estar massa a babord i tenir-hi detritus del dragatge; com que només era un lleu monticle es va ordenar al *Cíclope* anar a babord seu i amb prou feines va iniciar l'estirada; ja rectificat, el *Díez* es va continuar desplaçant sense entrebancs i a les disset hores es va veure lliure enmig de la badia. El moment va ser d'una intensa emoció.

Vaig donar gràcies a Déu, a qui m'havia encomanat un moment abans d'ordenar «avant», i vaig abraçar el tinent de navili Espinosa, que, com a capità de banderes, m'acompanyava, pujats en l'emplaçament del canó alt de popa. La dotació va prorrompre en clams i vaig córrer al pont, on hi havia el capità Lago, col·laborador efecacíssim de l'èxit, que dirigia la manobra del *Gaditano*, que retenia la proa, i allí vam abraçar el tinent de navili Valoro, comandant accidental del vaixell, i en aquella abraçada vaig estrènyer tota la dotació, que tan bravament havia lluitat en les hores d'angoixa i que amb aquesta màgia que conté l'ànima espanyola va fer aparèixer el seu afany humorista cantant la coneguda estrofa de la immortal sarsuela: «*Dichoso aquel que tiene su casa a flote...*».

Amb tota calma es van efectuar les maniobres necessàries, i a les set

estàvem llestos aquella tarda i amarrat el *Díez* en un moll del port d'Eivissa, segur el vaixell i tranquils els ànims.

Va ser el 17, diumenge, un dia d'absolut descans, i ens quedàrem per aclarir la incògnita de si el vaixell podria o no anar per les seues màquines a Cartagena.

El 18 es va dedicar a comprovar aquest extrem i a reconèixer el casc per dins i per fora. Els bussos no varen trobar sinó desperfectes en les hèlixs, i ni en tancs, ni sentines, ni als panyols es va apreciar la menor senyal d'avaría.

La circulació de babord era molt precària, i la d'estribord, nul·la, però el personal de bord va treballar amb gran afany, i tot i que no es podien tancar del tot els *Kingstons* d'entrada, es va procedir a netejar les reixetes, els filtres i les plaques de tubs dels condensadors, i a treure les tapes dels registres alts d'aquestos, i a posar fogoners a treure les escombraries, amb aigua a mig cos, i a expulsar amb els ejectors la que entrava pels *Kingstons*.

Entretant, aprofitant que la grua no podia sortir cap a Maó per no ser el temps propici per a tal remolc, el capità Bescos muntà en cinc hores els tres canons i els dos grups de llençar, amb la qual cosa va quedar el *Díez* amb el seu aspecte normal, millorat per moments pel constant afany de la seua dotació.

Les àncores abalisades van ser cobrades per la mateixa draga en funcions de grua.

El dia 19 va ser dedicat a proveir els vaixells i recollir materials, i el 20, de matí, va provar el *Díez* les seues màquines, que van donar durant dues hores 120 rpm sense cap contratemps. Van anar sortint en diferents expedicions tots els vaixells, i a les sis de la tarda cloguérem l'aventura, en sortir el *Díez* i l'*Alcalá Galiano*, que amb tota felicitat van fer el seu viatge a Cartagena a 11'5 nusos.

El *Díez* va entrar en dic i únicament la lluentor del seu fons i el lleu senyal d'algun abonyegament que les àvides pedres, separades a temps, varen voler produir, i un parell d'escantellats en l'hèlix de ba-

bord, podien fer suposar que va estar onze dies encallat en les urpes de la terra, que sent la seua cobdícia quan la ferocitat d'un temporal li fa sospitar una presa propera.

Afortunadament, la voluntat i la tenacitat dels hòmens van poder més que la fatal coalició dels elements i la Marina va saber assaborir la inefable alegria de la tornada del fill pròdig.

No vull tancar aquesta informació sense repetir una vegada més la meua entusiasta felicitació a tots, del comandant al mariner, l'enginyer a l'operari, els que amb tant esforç varen treballar, agermanats per entranyable compenetració, que és l'única forma que l'èxit coroni una empresa.

I al mateix temps vull fer constar el meu profund agraïment a totes les autoritats que, des del Ministeri, Direcció de la Base Naval Principal i Arsenal de Cartagena, em van donar tota mena de facilitats, en disposar amb una rapidesa i una eficàcia admirables l'enviament de tots el recursos que vaig sol·licitar.

Curiositats

Cal afegir que en aquells dies va perillar el falutx *Jaime Ferrer* al cap des Llibrell, tripulat pel seu amo Miquel Tur Tur «Miqueló» i per Joan Ribas «Roca». Per ajudar les famílies dels pescadors es va crear una comissió, per tal de fer una col·lecta pública, que també va visitar els vaixells de guerra. La comissió estava formada per Marià Bonet, Antoni Albert, Josep Tarrés i Francisco Sánchez, entre d'altres. La comissió sol·licità un donatiu econòmic a les tripulacions i el resultat va ser el següent: *Cíclope*, 98 pessetes; *Tetuán*, 20 pessetes; *José Luis Díez*, 95'40 pessetes; *Alcalá Galiano*, 114'15 pessetes; Ajudantia de Marina, 41 pessetes. En total, recolliren 368'55 pesetes que s'afegiren als donatius fets per altres entitats.

Val a dir que no era la primera vegada que el *Díez* visitava la nostra illa, l'altra havia estat el dia 8 d'octubre de 1929, per participar en les maniobres navals que es dugu-



El José Luis Díez en dic sec a Cartagena.

ren a terme aquells dies a les costes d'Eivissa.

En el moment dels fets estava al comandament del *Díez* el capità de fragata Hermenegildo Franco Salgado-Araujo, cosí germà del general Franco.

El senyor Rubí va rebre múltiples felicitacions per part del ministre de Marina, del vicealmirall en cap de la base naval i del contraalmirall en cap de l'arsenal, pel seu èxit.

Finalment, cal dir que el *José Luis Díez* no va ser un gran vaixell guerrer i passà el conflicte bèl·lic sense pena ni glòria. L'encallada que va patir a Gibraltar va ser molt lleu —intencionada— i després del seu internament a *la Roca* va ser retornat a l'Espanya republicana.

Agraïments

Per acabar vull donar les gràcies per l'ajuda rebuda a totes les persones que directament o indirectament han fet possible la publicació d'aquest article, sense les quals hauria estat una tasca força difícil, i de manera molt especial a Xavier Guasch Ribas.

Eivissa, agost de 2011.

ALBERT GUASCH RIBAS ■