

Vivències d'un marí

Petita història de l'evacuació espanyola de Guinea Equatorial

Després de vint anys d'ocorreguts els fets que a continuació relato em sembla que no poden ser titllats de «Secret d'Estat» i que no poden empitjorar les nostres relacions un bon xic precàries amb Guinea Equatorial, i és per tot això que m'atreveixo amb la meua pobre literatura, a ressenyar les meves vivències de l'evacuació dels espanyols d'aquells territoris.

Després d'atorgar la independència a Guinea Equatorial, vàrem continuar les nostres relacions amb aquell país relativament normals. Els serveis marítims amb l'ex-colònia no es varen interrompre i àdhuc es van mantenir, i amb la finalitat d'instruir el personal militar, una reserva de la Guàrdia Civil, així com el vaixell de guerra que tenia la base en el port de Santa Isabel varen romandre-hi a instància de la Presidència del Govern. Malgrat això, dia a dia la tensió entre les autoritats guineanes, amb l'Ambaixada d'Espanya i amb tota la colònia espanyola que seguia treballant-hi, es feia més evident. Tant és així que, en el meu darrer viatge en aquells territoris, havent sortit del port de Santa Cruz de Tenerife amb destinació a Guinea i escala a Monrovia (Libèria), el dia primer de març de 1969, en la nostra quarta singladura, a les 10.55 rebo el següent radiotelegrama: «Capitán SS “Villa de Bilbao” EAD. Comuniquen situación actual, mantenga escucha permanente y simultánea frecuencia 500 Kc y Aranjuez Radio trayecto Canarias-Guinea, Canarias incluso en puertos y radas firmado Mediterránea»¹; i un altre: «Capitán “Villa de Bilbao” EAD Anticipe en lo posible llegada a Santa Isabel a donde se dirigirá directamente anulando escala Monrovia punto prevenga Monrovia que se elimina dicha escala en este viaje punto manifieste fecha y hora de llegada Fernando Poo saludos Mediterránea».

A la vista d'aquests telegrams passo a contestar els següents: «Mediterránea Madrid. Recibidos radios a 11.00 horas GMT en situación 0819 N, 1224 W punto comunicamos Monrovia suspensión escala este viaje punto procedemos Santa Isabel velocidad máxima punto esperando llegar

miércoles día cinco sobre cuatro horas punto ruego instrucciones cuatro pasajeros destino Monrovia punto mantendremos escucha permanente frecuencias indicadas saludos Bruguera». I un altre a «Mediterránea Madrid. Procedemos a estibar mercancías perecederas destino Monrovia en frigoríficos a temperatura adecuada saludos Bruguera». Amb tot això ordeno al personal que executi aquestes tasques i tot seguit comença la desestiba de la bodega número 2 i l'estiba en cambres frigorífiques.

Vaig pensar que alguna cosa greu devia passar a Guinea i els problemes que haurien de resoldre's a mesura que sorgissin, i encara més quedant a bord quatre passatgers que hauríem hagut de desembarcar a la seva destinació a Monrovia. Vaig cridar-los i els vaig comunicar que havien de seguir viatge amb nosaltres i que els mantindríem informats.

Als meus oficials els vaig posar al corrent del que passava i vaig recomanar-los que duessin un control perfecte de les temperatures de les cambres frigorífiques, perquè d'això depenia la conservació de la càrrega que havíem remocionat.

Vàrem seguir navegant tot esperant notícies de la nostra direcció per saber a què atendre'ns.

No varen fer-se esperar. El dia 3 de març a 16.50 rebo els següents ràdios: «Capitán “V. de Bilbao” comuniquen pronto como sea posible con Río Francolí [el vapor *Río Francolí* era al servei intercolonial] interesando si tienen corregida avería en equipos radio punto tan pronto lleguen a Santa Isabel Primer Oficial radio su buque deberá acercarse a Río Francolí para colaborar reparación averías si es necesario punto notificar C. de Pamplona y C. de Toledo que deberán comunicar situación buque con operaciones realizadas además de mediodía a 24.00 y siempre se produzcan acontecimientos que varíen su situación punto a la llegada Villa de Bilbao a Santa Isabel y una vez atracado proceda descarga buque lo más rápidamente posible salvo orden en contra del Jefe de Bahía o Embajada punto cuatro pasajeros destino Monrovia les facilitarán billetes avión para su traslado si

lo desean o continuarán a bordo caso contrario saludos Mediterránea». I un altre: «Capitán Villa de Bilbao antes llegada Santa Isabel enlazará por radio con Fragata Pizarro EBBT en 500 Kc pidiendo situación a Jefe Bahía para su entrada en puerto a falta dichas instrucciones fondeará no atracando hasta tener autorización citado Comandante Mediterránea». Quedo assabentat d'aquests radiotelegrams per procedir en conseqüència.

Tot el que anava passant feia preveure que la situació a Guinea no era molt falaguera i tots estàvem expectants dels esdeveniments que poguessin passar.

La navegació, no obstant, era normal, i trèiem velocitats mitges de 16'5 nusos, però el dia 4 de març de 1969 i 7ª singladura faig el següent assentament al diari de Navegació entre d'altres, en observar anormalitats en les anotacions de les temperatures de les cambres frigorífiques. Crido tots els oficials de coberta i els amonesto i els responsabilitzo de les conseqüències que es poguessin derivar de la seva manca de zel i compliment de les meves ordres, de la qual cosa és testimoni el Primer Oficial, a qui faig veure les anomalies observades en les anotacions efectuades pels altres oficials en el Quadern de Bitàcola.

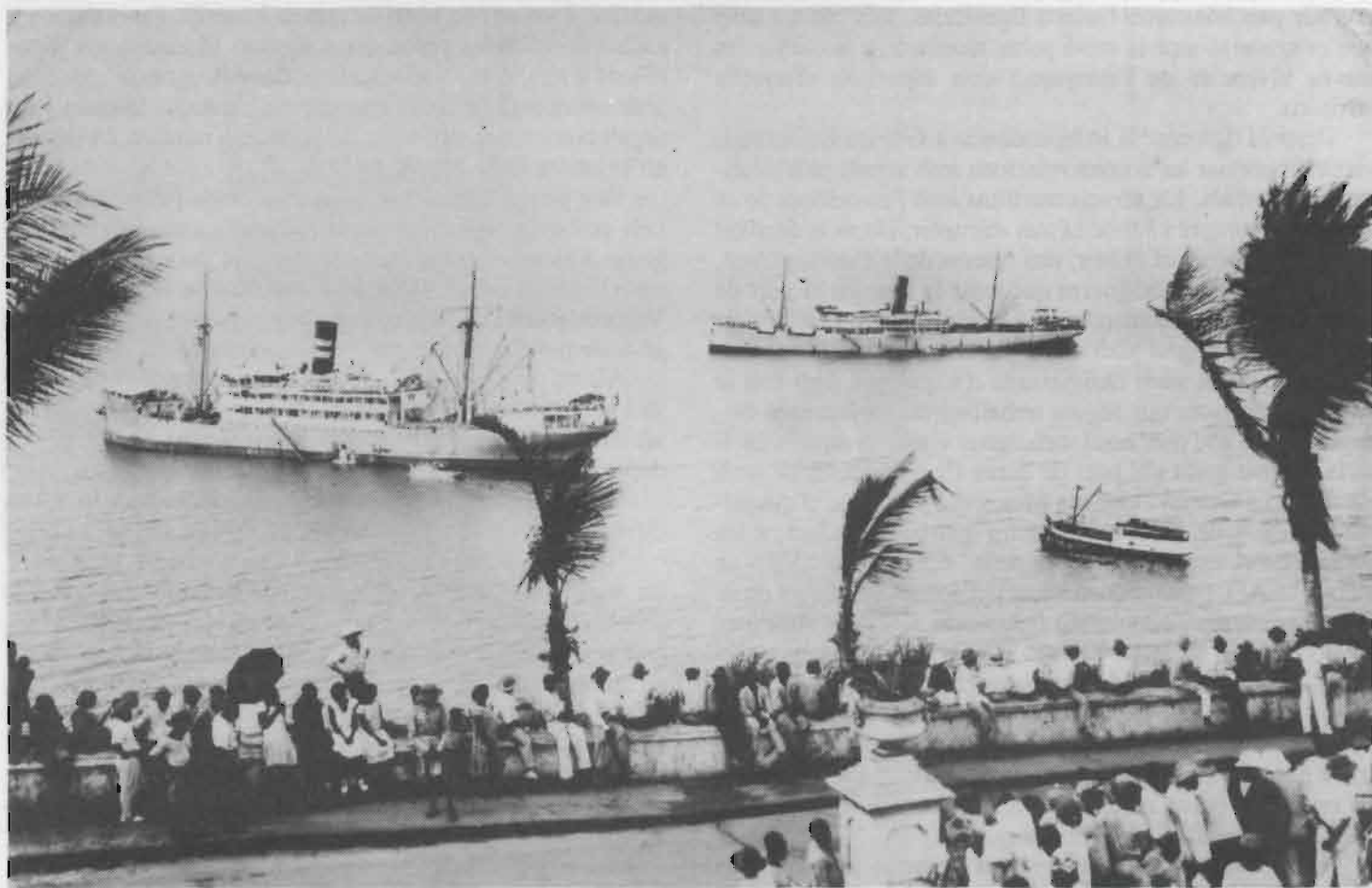
Tot això m'obliga a incorporar a les cambres frigorífiques termòmetres de mercuri perquè les temperatures siguin fidels, ja que fins ara les prenem a distància per circuits elèctrics.

El dia 5 de març de 1969, 8ª singladura, recalàvem a l'illa de Fernando Poo albirant Punta Europa al NW de l'illa, a 03.51 hores, barallant la costa fins arribar a la badia de Santa Isabel, on fondegem tot esperant instruccions.

A bord, l'atmosfera que respiràvem era tensa, no sabíem

què passava, però ens temíem que era greu, per tant mentre durés aquesta situació anormal vaig ordenar a tota l'oficialitat, tant de coberta com de màquina i telegrafia que es mantinguessin a guàrdies de mar així com tots els serveis de bord, reforçant les guàrdies de nit i il·luminant per complet el costat del buc i mantenint control entre totes les zones del vaixell mitjançant radioreceptors portàtils.

Les notícies no tardaren a arribar; a les 17.30 rebo el següent radiotelegrama en resposta al que jo havia cursat a la nostra central a Madrid en el qual els donava la nostra situació i a més solució per a mercaderies peribles, en especial les que havíem de descarregar a Monróvia i que varen restar a bord estibades a les cambres frigorífiques: «Capitán EDKW² referente a su radio deberá atenerse a las siguientes instrucciones stop mercancías perecederas deben conservarse hasta cuando sea posible con medios técnicos de a bordo stop si en el ínterin fueran precisas para mantenimiento de pasaje y tripulación reseñando cuidadosamente las que se consuman indicando cuáles fueron ellas así como el conocimiento de embarco que las ampara stop si no obstante cuanto antecede no fuera posible conservar dichas mercancías ni utilizarse en la forma dicha podrá inutilizarlas o deshacerse de ellas pero en este caso deberá levantar un acta firmada por Vd. y por los oficiales y por media docena de pasajeros en el que se garantice que el estado actual de mercancías y la imposibilidad de descargarlas a sus legítimos receptores obligan a dicha inutilización o echazón stop esa acta la incorporará Vd. literalmente al Diario de Navegación teniendo cuidado que los pasajeros que firmen en la misma indiquen debajo su domicilio y circunstancias personales stop ante



La badia de Santa Isabel, anys 30, amb el vapor alemany *Wanene* i, més lluny, el *Legazpi*. En aquest últim hi anava de capità el senyor Pau Bruguera Bosch, pare de l'autor del present escrit.

imposibilitat de formular "protesta de averías" autoritat consular reserva ese derecho para ejercitarlo ante el Juez de Primera Instancia del primer puerto español que toque saludos Mediterránea».

No cal dir que totes les instruccions ja eren previstes perquè amb anterioritat ja havíem estibat a les cambres frigorífiques la mercaderia perible destinada a Monròvia.

A les 20.55 rebo un altre ràdio: «Capitán EDKW referencia su radio punto consulte comandante Pizarro posibilidades desembarcar mercancías perecederas notificando este en nombre de AJEMA³ posibilidades estación Villa de Bilbao comunicaciones diurnas con la península saludos MARIMAR⁴».

No hem d'estranyar-nos que a Madrid volguessin tenir notícies nostres en tot moment però en aquell temps les nostres comunicacions només es podien efectuar per ona curta i durant la nit, que és quan la propagació de les ones de ràdio és més eficaç i tenen més abast. A bord aparentment tot era tranquil i jo en particular em sentia un bon xic protegit per la presència a la base de Santa Isabel de la fragata *Pizarro*.

Al cap de poc vàrem rebre per ràdio portàtil la següent nota: «Para Capitán Villa de Bilbao de Comandante Pizarro. Se ha observado que una lancha Comandancia de Marina de Guinea Ecuatorial embarcó personal armado. Se ignoran sus intenciones. Disponga fuerzas transportadas para establecer vigilancia nocturna. Mantenga izadas escalas y cerrados portales».

Venien de viatge amb nosaltres trenta-quatre números i un caporal de la Guàrdia Civil que anaven destinats a rellevar els que encara eren a Santa Isabel; vaig cridar el caporal per procedir a fer els torns de guàrdia reforçada amb els Guàrdies, cosa que ens donava a tots molta més seguretat i tranquil·litat.

L'endemà a les 13.55 es presenta a bord el pràctic amb un policia del port per procedir a atracar, però no fiant-me'n em poso en contacte amb el comandant del *Pizarro* i en rebo el següent missatge: «De Comandante de Pizarro a Capitán Villa de Bilbao. Primero, se ha llegado a un acuerdo con Gobierno de la República de Guinea para que no entren a bordo autoridades ni fuerzas armadas guineanas ni tampoco se permitirá el desembarco de pasaje. Segundo, embarcará sólo la colla [la «colla» és el personal encarregat de descarregar i carregar les mercaderies] y después de embarcada se izará la escala para quedar aislados de tierra. Tercero, desembarcarán las mercancías que reclamen sus consignatarios pero no las que no sean reclamadas o soliciten que no se desembarquen. Cuarto, haga gestiones para relleno de agua potable, en caso negativo no empezar descarga. Quinto, Guardias Civiles no se harán visibles pero vigilarán para que no entre nadie en el buque sin mi autorización. Sexto, el policía que se encuentra a bordo deberá desembarcar al atracar y puede facilitarle una lista de pasajeros. Séptimo, al recibo de esta comunicación puede proceder a atracar el buque».

Amb aquestes instruccions procedeix a llevar àncora i ens dirigim al port, on quedem atracats a les 15.22.

Ja al moll i sense posar les escales sóc requerit per les autoritats guineanes a presentar-me a la Comandància de Marina per ser entrevistat pel nostre Conseller de l'Ambaixada i dos Ministres guineans. Per un portaló a l'alçada del moll es posa una planxa per poder desembarcar i custodiat per dos guàrdies i a punta de metrallera vaig dirigir-me a la Comandància. Asseguts hi havia els Ministres i el nostre Conseller i plenipotenciari, D. Emilio Pan de Soraluce. No puc desembarcar el passatge però sí tres espanyols que ho havien d'haver fet a Monròvia, els quals anirien amb avió a la seva



La Catedral de Santa Isabel

destinació, però no així l'altre passatger nigerià, que també anava a la mateixa destinació. També tramitaren el desembarcament del guineans que vénen de passatge, i la resta es quedarà a bord. Prohibeixen al senyor Conseller de l'Ambaixada l'accés a bord, i per això no ens és possible intercanviar cap paraula en privat; després de tot això regresso i m'incorpo al meu vaixell.

L'endemà se m'autoritza a començar la descàrrega, especialment les mercaderies peribles amb destinació a Santa Isabel, despatxant amb la duana que, per cert, ja eren coneguts d'altres viatges, però per l'hora, comunico al Comandant del *Pizarro* que puc descarregar i que, si no rebo cap disposició en contra, abans de les 15.00 hores iniciarem la descàrrega, i que passi aquest missatge a l'Ambaixada.

No es fan esperar les notícies radiotelegràfiques amb ordres que en molts casos no es poden complir. Procurem desembarcar els aliments que van a les cambres frigorífiques, perquè sembla ser que és el que més necessiten.

Hi ha receptors que volen la mercaderia, carregadors que supliquen que les retorni a la Península, tantes contradiccions que no es poden atendre, i per radiofonia em poso en contacte amb el Comandant del *Pizarro* i li dic el que segueix: Primer, no hi ha cap receptor que retiri la mercaderia ni la descarregada pel *Ciudad de Pamplona* (vaixell que havia arribat abans que nosaltres i que desconeixia la seva destinació). Segon, no tinc sol·licitat per cap receptor cap mercaderia determinada, i en cas que n'hi hagués podrien demanar càrrega estibada a bord en els primers ports de l'escala, càrrega que ha quedat captivada per la dels darrers. Tercer, contra tantes

dificultats o bé descarregar la mercaderia amb destinació en aquest port o solament la dels frigorífics. Quart, no crec que les autoritats guineanes ho autoritzin, a menys que s'arribi a una situació insostenible. Cinquè, convindria posar en coneixement de l'Ambaixada tot el que li he comunicat.

Total, que es feia impossible complimentar totes les comunicacions que havia rebut, motiu pel qual vaig optar pel que vaig creure més convenient.

Amb nosaltres també hi havia en aquells territoris altres vaixells de la mateixa empresa, el *Ciudad de Toledo*, el *Ciudad de Pamplona* i el *Río Francolí*, aquest darrer destinat a cobrir les línies de cabotatge entre les illes i el continent, però en aquells moments al port de Santa Isabel només hi érem nosaltres i el *Río Francolí*.

La realitat, i sense saber-ne el perquè, era d'inseguretat, no sabíem exactament què passava, però sí que era greu.

Receptors i carregadors, així com l'Ambaixada, no es posaven d'acord; els primers pensaven que si rebien la mercaderia suavitzarien un xic les relacions amb les autoritats guineanes; per la seva banda els carregadors podrien perdre la mercaderia i l'Ambaixada pensava que contemporitzant amb uns i altres podrien donar un marge de seguretat a tota la colònia espanyola.

Intercanviàrem diversos missatges entre el Comandant del *Pizarro*, cap d'operacions a la Badia i l'Ambaixada, però bo i així vaig haver d'actuar segons el meu criteri i moltes vegades fent cas omís de les instruccions rebudes.

Sembla ser que l'ordre del govern guineà era l'expulsió de tots els espanyols i a través de l'Ambaixador plenipotenciari em demanen que admeti i que protegeixi tothom qui pugui embarcar a bord en demanda d'asil.

A les 15.00 del dia 11 de març de 1969 s'abarloa al nostre costat el b/m *Ciudad de Toledo* procedent del continent i desembarca diversos refugiats, que podrien sortir amb avió.

A les 09.30 impedeixen que el meu Primer Oficial baixi al moll per poder dur un control de la descàrrega efectuada, amenaçant-lo amb metralleres, motiu pel qual ordeno aturar la descàrrega del vaixell, notificant-los que no admeto amenaces d'aquesta mena. Ho poso en coneixement del Cap de Badia, qui em dona la conformitat de la decisió presa.

La reacció dels guineans no va fer-se esperar, els interessava que les mercaderies quedessin al port, i em donaren disculpes i satisfaccions per tal que seguís la descàrrega.

Vaig procurar que la feina de descàrrega fos el més lenta possible, per tal que la mercaderia descarregada es malmetés irremissiblement, perquè la majoria de receptors anaven evacuant amb avió, i per tant era un regal que es feia en aquell país.

Seguíem rebent relacions de mercaderies que no havíem de descarregar, motiu pel qual tenim molts problemes a bord per fer-ne la selecció. I la descàrrega és un estira i arronsa continuat amb les autoritats guineanes. La nostra Central dona més instruccions; la Sots-secretaria de la Marina Mercant també, i jo procedeixo segons la meua consciència i el meu bon entendre.

Els passatgers que feien el viatge amb nosaltres han de romandre a bord llevat de disset guàrdies que trasllado al *Ciudad de Toledo*, aprofitant que estàvem alarboats, per a protecció d'aquell vaixell.

A bord, a les bodegues, la càrrega i la seva estiba eren en un complet enrenou i ja no podíem retenir cap mercaderia de les que haurien de restar a bord.

Per fi rebo ordre del Comandant del *Pizarro* que enllesti per sortir cap a Bata amb la comissió d'embarcar evacuats i quant a la possible descàrrega de mercaderies a Bata

m'atendré a allò que disposi l'Ambaixador d'Espanya que hi ha en aquell punt.

Tot seguit passo missatge al Comandant del *Pizarro* dient-li que per sortir em cal que el pràctic tregui de la meua barloa el *Ciudad de Toledo*, la resta ja ho faré tot sol.

A les 23.30 rebem de la nostra Central de Madrid el següent ràdio: «Tenemos la satisfacción de comunicarle felicitación de la Administración por el interés que viene poniendo en todo momento la tripulación de su buque en el cumplimiento de las misiones encomendadas rogando ponga en conocimiento de todo el personal a sus órdenes en la forma y momento que juzgue oportuno saludos Mediterránea». Ràdio que satisfà però solament complim amb la nostra obligació.

Per fi rebo l'autorització per sortir cap a Bata, cosa que em satisfà perquè estant-nos atracats al moll no podíem preveure els esdeveniments bo i que estàvem previnguts per a qualsevol emergència.

A les 11.30 del dia 16 de març desatracuem del port de Santa Isabel i ens fem a la mar rumb a Bata.

A les 11.45 rebem el següent missatge: «De Comandante del *Pizarro* a Capitán Villa de Bilbao, abrazos y buena suerte firmado Moya». Se li contesta pel mateix estil.

A les 12.00 CMT passo a la nostra Central el ràdio següent: «Siguiendo instrucciones Comandante *Pizarro* salimos destino Bata a 11.30 con colla a bordo punto pasaje destino Santa Isabel sigue embarcado conservando sus camarotes y subvención por manutención ruego instrucciones al respecto punto. Recibido su radio ayer 19.55 horas agradecidos felicitación cumplimos nuestro deber saludos Bruguera».

A les 22.28 hores després d'una travessia sense novetat quedem fondejats en aigües de Bata amb sis grillons de cadena i a nou cables de la costa. S'organitzen les guàrdies: tot el personal hi queda afecte i els Guàrdies Civils d'escorta a torns de quatre hores.

La nit transcorre sense novetat esperant esdeveniments fins que a les 11.00 una llanxa dels nostres consignataris demana autorització per embarcar la sanitat del port de Bata i un indígena que diu que és un apoderat del nostre agent Fortuny Ltda. ens diu que emprenguem la descàrrega tan bon punt arribin les gavarres; li contesto que sense ordre expressa del senyor Ambaixador d'Espanya no descarregaria el vaixell.

A les 12.30 rebo una carta del senyor Ambaixador de pròpia mà que diu així: «Mi distinguido amigo: ante la imposibilidad de comunicarnos por otro medio le ruego por la presente (que será entregada por un agente del Sr. Fortuny) tenga a bien proceder a la descarga de las mercancías destinadas a Bata, especialmente víveres y de acuerdo con lo que hablamos en la Capitanía del Puerto en Santa Isabel. Deberá retener a bordo aquellas mercancías cuya descarga ha sido prohibida por los exportadores. Agradeciéndole su colaboración queda suyo atto. y buen amigo. Fdo. Emilio Pan de Soraluce. Le ruego acoja a los españoles que deseen subir a bordo». Amb això, procedeixo a descarregar segons aquestes normes.

El 18 de març comencem el dia amb el mateix règim de guàrdies per part de la dotació del vaixell i l'escorta de la Guàrdia Civil.

A les 10.00 desembarco amb la nostra motora per poder visitar el senyor Ambaixador. Els nadius es mantenen a distància mentre em dirigia al Consolat General d'Espanya després d'haver anat al Govern de la Guinea Equatorial per al passi de circulació. M'informen que el senyor Ambaixador ha tornat amb avió a Santa Isabel i el Cònsol és de visites oficials i no saben quan tornarà; amb això que em dirigeixo a l'agència Fortuny i al gerent senyor Fernando García li



El capità Lluís Bruguera Masriera
a bord del *Villa de Madrid*
el desembre de 1970

encarrego que em concertí una entrevista a hora i data determinada amb el Consolat. Després retorno a bord davant de les mirades no massa amistoses del guàrdies indígenes.

La tarda transcorre sense novetat malgrat que les relacions rebudes de mercaderies que han de romandre a bord ens provoquen una feina dificultosa perquè hem de fer remocions constants. Al capvespre interrompem la feina, les escales queden issades i reforcem les guàrdies.

El dia 20 de març de 1969 a les 10.30 em traslado a terra amb la nostra motora per entrevistar-me amb el Canceller en el Consolat General. Canviem impressions en presència de don Fernando García gerent de Fortuny Ltd. i plantegem una sèrie de problemes que se'ns creen a bord per la retenció de mercaderies, problemes que amb la gran cooperació de l'oficialitat i del personal de coberta es van solucionant i acordem que segueixi la descàrrega de manera lenta a fi de prendre el màxim de temps; després retorno a bord, on embarco a 13.00 hores. Immediatament curso el següent radiotelegrama a la nostra Central: «Entrevistado Canciller Consulado General España expuestos todos los problemas esta anómala situación punto estaremos todo momento siguiendo instrucciones Embajada defendiendo máximos intereses Compañía, cargadores punto saludos Bruguera».

Des d'a bord intentem establir radiofonia amb la Companyia Mòbil de la Guàrdia Civil, sense aconseguir-ho. Finalitzem el dia esperant esdeveniments, que no es produeixen. La situació en terra és tensa i no sabem com podrem evacuar els espanyols que sol·licitin asil a bord.

El dia 21 de març de 1969 seguim amb el mateix pla de guàrdies de mar i de l'escorta de la Guàrdia Civil.

Durant la jornada treballem la descàrrega a ritme lent i a 16.30 el primer Radiotelegrafista em comunica que ha perdut el contacte amb EAD MADRID per avaria en l'emissor d'ona curta però que intentarà reparar-lo i que l'estació de radiofonia també és espatllada.

Donat que aquesta situació és greu en les circumstàncies actuals li faig veure la necessitat peremptòria d'establir contacte de qualsevol manera, si no pot en ona curta que ho intenti amb ona mitja amb algun vaixell o estació costanera guinea-

na, d'altra manera quedaríem completament aïllats de tot el món.

L'endemà 22 de març a 01.00 varem contactar amb el vaixell *Ciudad de Toledo* en ona mitja i li supliquem que ens faci de pont amb Madrid EAD; mentrestant no aconseguim reparar la nostra avaria de l'emissor d'ona curta. Així arribem a mitjanit.

El dia 23 de març segueix la situació estacionària a bord, el mateix pla de guàrdies tant per part de la dotació com de la Guàrdia Civil.

No aconseguim adobar el nostre emissor d'ona curta, falten elements que en la nostra situació no podem obtenir, i per tant el nostre contacte amb Madrid seguim fent-lo a través del vaixell *Ciudad de Toledo*.

Com que avui és diumenge no fem operacions de descàrrega, però aprofitem la colla i part de la dotació per a la classificació i la reestiba de les mercaderies que retenim a bord.

A la tarda i degut al comunicat que em dona el Cap de Màquines, s'anuncia pels altaveus del vaixell i per a coneixement del passatge i de la tripulació la necessitat de no abusar del consum d'aigua potable, ja que en cas que augmentés, em veuria en la necessitat de racionar-la, i que esperava la col·laboració de tothom i confiava en el bon sentit perquè aquest prec tinguí efecte.

El dia 24 de març de 1969 comencem el dia en l'ordre establert de guàrdies.

A les 06.30 m'avisava el Segon Oficial que és avistada la corbeta *Descubierta* i que ve arrumbada a l'ancoratge de Bata.

A 07.00 fondeja a 0'3 milles de nosaltres la corbeta *Descubierta* i a l'horitzó s'albiren i també emproant a la rada els transports d'atac de la Marina de Guerra espanyola.

A 07.05 rebo per radiofonia el següent missatge: «De Comandante Descubierta a Capitán V. de Bilbao. Ruego se ponga a mis órdenes. Dígame si tiene alguna novedad».

A 07.10: «De Capitán V. de Bilbao a Comandante "Descubierta" quedamos con mucho gusto a sus órdenes. Tenemos avería en el emisor de corta sin localizar agradecería asistencia técnica».

A 07.25: «De Comandante Descubierta a Capitán V. de

Bilbao. Le será facilitada cuando se pueda».

A 08.00 aproximadament fondegem a la vora del nostre bord els transports d'atac *Aragón* i *Castilla* amb gran satisfacció per part de la dotació i del passatge. La seva presència ens donava sensació de seguretat i de tranquil·litat efectiva.

A 09.30 trameto el següent missatge: «De Capitán V. de Bilbao a Comandante Descubierta. Ruégole me indique si puedo ser recibido por el Sr. Comandante». La resposta és immediata: «Afirmativo».

Per aquest motiu em trasllado a la corbeta *Descubierta*, on arribo a les 09.30. Em reben el senyor Comandant, el senyor Ambaixador d'Espanya, que havia fet el viatge amb aquest vaixell, i un Coronel de l'Exèrcit de Terra. Canviem impressions, cosa que no havíem pogut fer anteriorment amb la suficient llibertat per la presència de les autoritats guineanes. Els informo de les nostres activitats respecte a la càrrega i acordem seguir la descàrrega i que es rebran instruccions. Els faig evident la nostra satisfacció per la seva presència i la protecció que això representa; la conversa és cordial i amable i retorno a bord amb la meua llanxa.

Mentrestant els transports d'atac varen arriar totes llurs llanxes de desembarcament que maniobraven en cercle al voltant dels vaixells amb un radi de mitja milla aproximadament. Fou impressionant. Tant és així que vàrem saber que en terra no va quedar ningú a la població de Bata, llevat dels espanyols. Hauríem pogut ocupar el territori sense impediment.

A les 10.15, arribat a bord, em comunica el Primer Radiotelegrafista que ha localitzat l'avaria de l'emissor i que ja podem establir contacte directe amb Madrid, motiu pel qual no ens cal la presència a bord dels sots-oficials de la corbeta *Descubierta*; els donem les gràcies per la seva atenció i es reintegren a bord del seu vaixell.

A les 13.00 cursem el següent ràdio a la nostra central: «Reparada avería emisor onda corta establecemos contacto Madrid punto visitado Embajador España en corbeta Descubierta recibiendo sus instrucciones punto proseguimos descarga punto familia tripulante Francisco Berdulla no recibió giro ruégole se interesen familia situación precaria saludos Bruguera».

Aquesta darrera part del meu radiotelegrama era perquè amb anterioritat ens havien sol·licitat una llista dels tripulants que volguessin rebre els seus havers directament de la nostra Central i sembla que la família de l'esmentat tripulant per un telegrama arribat no n'havia rebut l'import.

A les 16.30 rebo de la nostra agència Fortuny Ltda. la següent carta: «Amigo Bruguera sería muy necesario que mañana se pudiese empezar la carga, compaginando café con los coches y los equipajes de los pasajeros. Yo salgo hoy para Madrid para resolver unos asuntos de la Empresa y espero regresar el próximo lunes día 31. Un fuerte abrazo. Fdo. Fer-

nando García».

Li responc indicant-li que desconexem la data de sortida, així com la possibilitat de carregar i que em cal l'autorització de l'Ambaixador; no obstant, pregunto a la *Descubierta* si em pot rebre el senyor Comandant; em respon afirmativament, m'hi trasllado i li exposo el contingut de la carta del nostre agent autoritzant-me l'admissió de passatge, cotxes i equipatges. Torno a bord immediatament i dono les instruccions del cas al Primer Oficial després de posar-lo en antecedents per compaginar la feina de descàrrega, càrrega i admissió de passatge, cotxes i equipatges.

Rebo de la nostra Central el següent ràdio: «Rogamos nos notifique causas retraso comunicaciones con Aranjuez Radio considerando nuestras órdenes escucha permanente y simultánea Mediterránea».

Considero que aquest ràdio és produït per l'acumulació de tràfec radiat a través del *Ciudad de Toledo*, que es veu incrementat pel nostre; per tant contesto a la nostra Central això que segueix: «Mediterránea Madrid. Referencia su radio día 24 hora 13.50 informo que día 28 a 00.00 horas averiado emisor de onda corta cursamos tráfico C. de Toledo punto dicho tráfico se efectuó en onda media sujetado enormes interferencias atmosféricas punto radio hoy 12.30 informo reparación avería emisor corta saludos Bruguera».

I amb la tranquil·litat que suposava la presència de l'Armada tan a prop nostre finalitzem la jornada sense cap més novetat.

Haig d'interrompre el relat de tots aquests esdeveniments per la seva extensió i el reprendré en el proper número de *Singlatures*, tot esperant que al lector no li hagi resultat massa pesat i que vulgui ser comprensiu i condescendent amb mi. Moltes gràcies.

LLUÍS BRUGUERA MASRIERA

1. Mediterránea: Direcció telegràfica de la Compañía Trasmediterránea.
2. EDKW: Numeral internacional radiotelegràfic del vaixell *Villa de Bilbao*.
3. AJEMA: Estat Major de l'Armada.
4. MARIMAR: Sots-secretaria de la Marina Mercant.

Els textos dels missatges i dels radiotelegrams són còpia literal dels assenyalaments fets en els *acaecimientos* del Diari de Navegació del vaixell *Villa de Bilbao* que és en poder meu.