

La defensa de la costa a Catalunya durant la Guerra Civil (1936-1939)

Adrián Cabezas Sánchez

ADVERTIMENT. La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX (**www.tdx.cat**) i a través del Dipòsit Digital de la UB (**diposit.ub.edu**) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX ni al Dipòsit Digital de la UB. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX o al Dipòsit Digital de la UB (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA. La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR (**www.tdx.cat**) y a través del Repositorio Digital de la UB (**diposit.ub.edu**) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR o al Repositorio Digital de la UB. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR o al Repositorio Digital de la UB (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING. On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX (**www.tdx.cat**) service and by the UB Digital Repository (**diposit.ub.edu**) has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized nor its spreading and availability from a site foreign to the TDX service or to the UB Digital Repository. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service or to the UB Digital Repository is not authorized (framing). Those rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author.

Universitat de Barcelona

TESIS DOCTORAL

Director Joan Villarroya Font

LA DEFENSA DE LA COSTA A CATALUNYA DURANT LA GUERRA CIVIL (1936-1939)

Adrián Cabezas Sánchez

Barcelona, setembre, 2013

GUIÓ

1. Introducció.....7
1.1. Justificació i Metodologia.....7
1.2. Estat de la qüestió.....10
1.3. Orígens i antecedents de la defensa de la costa.....15

2. La Defensa de la costa des de terra: El sistema republicà de defensa de la costa.....20
2.1.Organització de la Defensa de la Costa.....21
2.2. La vigilància del mar.....36
2.2.1. Els observatoris de l'artilleria de costa i la D.E.C.A.....44
2.2.2. Els fars i els llocs semafòrics de Marina.....46
2.2.3. El servei d'Il·luminació.....54
2.2.4. El Cos de Carrabiners.....55
2.2.4.1. La Comandància de Carrabiners de Girona.....58
2.2.4.2. La Comandància de Carrabiners de Barcelona.....61
2.2.4.3. La Comandància de Carrabiners de Tarragona.....65
2.3. Les forces de Defensa de la Costa.....68
2.3.1. Els milicians.....68
2.3.2. Les unitats de defensa.....74
2.3.3. Les Brigades Mixtes a la costa catalana.....82
2.3.4. La Brigada de Costes.....87
2.3.5. La utilització de les forces de Defensa de costa.....97
2.4. L'Artilleria de Costa.....101
2.4.1. Les peces d'artilleria utilitzades a la costa catalana. 109
2.4.2. L'evolució de les bateries de costa a Catalunya. 115
2.4.3. Les posicions artilleres a la costa catalana.....140
2.4.3.1.La Bateria de Portbou.....146
2.4.3.2. La Bateria de Port de la Selva.....149
2.4.3.3. Les Bateries de la badia de Roses.....149
2.4.3.4. La Bateria de Torroella de Montgrí.....167
2.4.3.5. La Bateria de Begur.....167
2.4.3.6. La Bateria de Palamós.....168
2.4.3.7. La Bateria de Sant Feliu de Guíxols.....170

2.4.3.8. La Bateria de Palafrugell.....173
2.4.3.9. La Bateria de Blanes.....176
2.4.3.10. La Bateria de Malgrat de Mar.....178
2.4.3.11. La Bateria de Calella.....179
2.4.3.12. La Bateria de Mataró.....181
2.4.3.13. La Bateria de Caldetes.....184
2.4.3.14. La Bateria de Montgat.....185
2.4.3.15. La Bateria de Badalona.....187
2.4.3.16. Les Bateries de Barcelona.....187
2.4.3.17. La Bateria de Castelldefels.....192
2.4.3.18. La Bateria de Sitges.....194
2.4.3.19. La Bateria de Vilanova i la Geltrú.....195
2.4.3.20. La Bateria de Calafell.....196
2.4.3.21. La Bateria de Roda de Barà.....197
2.4.3.22. La Bateria de Tamarit.....198
2.4.3.23. La Bateria de Vila-seca.....200
2.4.3.24. La Bateria de Salou.....201
2.4.3.25. La Bateria del Coll de Balaguer.....204
2.4.3.26. La Bateria de l'Ametlla de Mar.....207
2.4.3.27. La Bateria de la Martinenca (Sant Carles de la Ràpita).....208
2.4.3.28. La Bateria de les Cases d'Alcanar.....209
2.4.4. La utilització de les Bateries de Costa del litoral català al conflicte.....211
2.4.4.1. Els exercicis d'artilleria.....216
2.5. Les posicions defensives.....226
2.5.1. Tipologia de les construccions defensives.....232
2.5.2. Les construccions defensives a la província de Girona.....243
2.5.3. Les construccions defensives a la província de Barcelona.....326
2.5.4.Les construccions defensives a la província de Tarragona.....364
2.6. El sistema d'espionatge nacional.....405

3. La Defensa des del mar: l'actuació de la Marina a la costa catalana.....433
3.1. Antecedents i sollevament militar: la creació de les dos Flotes.....434
3.1.1.La Marina Nacional.....439
3.1.2. La Marina Republicana.....443

3.2.El desenvolupament de la campanya naval.....445
3.2.1.El tràfic marítim.....457
3.2.1.1.El tràfic marítim a Catalunya.....462
3.2.1.2. Els ports catalans 480
3.2.2.El paper de les potències estrangeres.....510
3.2.2.1. La intervenció estrangera a la costa catalana.....517
3.3. Les accions ofensives contra el litoral català.....533
3.3.1. Els atacs de vaixells de superfície a la costa catalana.....534
3.3.2. La campanya submarina.....581
3.3.2.1. La cessió de dos submarins italians a la Marina Nacional.....623
3.3.2.2. La continuació de la campanya submarina italiana.....633
3.3.2.3. Els submarins legionaris.....635
3.3.3. La guerra de mines.....644
3.3.4. Les operacions contra el tràfic marítim.....657
3.3.5. La campanya de Catalunya al mar.....690
3.3.5.1. Els projectes de desembarcament a la costa catalana.....700
3.4. La defensa de la costa catalana des del mar.....712
3.4.1. Les operacions sobre les Illes Balears.....713
3.4.2. La Marina Republicana en aigües catalanes.....725
3.4.2.1. Els submarins.....754
3.4.2.2. Les llanxes d'origen rus.....758
3.4.2.3. Altres forces navals: els Carrabiners de Mar.....764
3.4.3. La Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya.....767
3.4.3.1. Els primers guardacostes.....767
3.4.3.2. Les Flotilles de Vigilància republicanes i la Defensa Mòbil Marítima.....771
3.4.3.3. La creació de la Flotilla de Catalunya.....772
3.4.3.4. Els Guardacostes.....776
3.4.3.4.1. Armament.....784
3.4.3.4.2. Comunicacions.....787
3.4.3.4.3. Operacions.....793
3.4.3.4.3.1 Operacions del *V-10*.....796
3.4.3.4.3.2. Operacions del *V-11*.....800
3.4.3.4.3.3. Operacions del *V-12*.....804
3.4.3.4.3.4. Operacions del *V-13*.....809

3.4.3.4.3.5. Operacions del *V-14*.....810
3.4.3.4.3.6. Operacions del *V-15*.....814
3.4.3.4.3.7. Operacions del *V-16*.....815
3.4.3.4.3.8. Operacions del *V-17*.....818
3.4.3.4.3.9. Operacions del *V-23*.....820
3.4.3.4.3.10. Operacions del *V-33*.....821
3.4.3.4.4. Minat de les costes.....821
3.4.3.4.5. Els atacs soferts als guardacostes.....823
3.4.3.5. Els dragamines.....828
3.4.3.5.1. El servei de rastrejament de mines.....830
3.4.3.5.2. Operacions dels dragamines.....836
3.4.3.5.2.1. Operacions de la *D-199*.....841
3.4.3.6.. Les llanxes antisubmarines.....844
3.4.3.6.1. Les llanxes del tipus *D.A.R*.....844
3.4.3.6.1.1. Operacions de les llanxes *D.A.R*.....845
3.4.3.6.2. Les llanxes del tipus *K*.....847
3.4.3.6.2.1. Organització de les llanxes *K*.....849
3.4.3.6.3. El final de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya.....852

4. La Defensa des de l'aire: l'actuació de l'aviació a la costa catalana.....855
4.1.L'Aviació Nacional i les seves agressions a la costa catalana.....857
4.1.1.Els atacs als ports catalans.....865
4.1.1.1. Els bombardeigs al Port de Barcelona.....873
4.1.1.2. Els bombardeigs al Port de Tarragona.....916
4.1.2. Els atacs al tràfic marítim.....928
4.1.3. Els atacs als nuclis industrials, vies de comunicació i centres militars republicanes...954
4.1.3.1. Atacs a nuclis industrials.....955
4.1.3.2. Atacs a vies fèrries i de comunicació.....972
4.1.3.3. Atacs a centres militars republicans.....1002
4.2. La defensa de la costa des de l'aire.....1005
4.2.1._L'Aviació Republicana en la defensa de la costa.....1005
4.2.2. L'Aeronàutica Naval de Barcelona i la seva actuació al conflicte.....1012
4.2.3. L'Esquadrilla de Defensa de Costes.....1024
4.2.3.1. Operacions de l'Esquadrilla de Defensa de Costes.....1031

4.3. Els elements antiaeris republicanes per la defensa de la costa.....1055
4.3.1. Els canons i les metralladores antiaèries.....1057
4.3.2. Els sistemes de detecció.....1059
4.3.3. Ubicació i ús dels elements antiaeris a la costa.....1061
4.3.4. El Torpede Aeri.....1074

5. Conclusions.....1079

6. Bibliografia.....1083

ANNEXES.....1097

1. Introducció

1.1. Justificació i Metodologia

Personalment, la Guerra Civil sempre ha estat un tema que m'ha despertat un gran interès, sobretot des de que ben petit els meus avis, quan volien parlar del tema, m'explicaven les histories que els hi havien ocorregut. Ells, dos joves que comptaven al 1938 amb 19 i 30 anys respectivament, precisament l'any que serien cridats a files i veïns de dos petits pobles de la província de Badajoz separats entre si uns 70 km, hagueren de lluitar a la força en cadascú dels dos bàndols al ser cridades les seves respectives lleves i romandre cada poble a un bàndol diferent. El més jove, cridat a files pel bàndol nacional i formant part de la primera lleva del biberó (la lleva dels nascuts el 1919), lluitaria al front de Còrdova, on seria fet presoner a les acaballes de la guerra mentre que l'altre, el de més edat i membre de l'anomenada lleva del sac (la lleva dels nascuts el 1908), seria mobilitzat per l'exèrcit republicà, sent traslladat a València en el cos de sanitat fins a finals del conflicte. Per altre banda, una de les meves avies, nascuda aquesta el 1913 també a un petit poble de la província de Badajoz, tindria un germà de 18 anys que moriria al front de Madrid i un altre germà que sobreviuria a la guerra i que durant el conflicte estaria destinat durant un temps a la defensa de la costa a la població on molts anys després naixeria jo mateix, Vilanova i la Geltrú.

Aquest interès sobre el conflicte que havia patit la meva família d'una forma tan directe no faria més que créixer per la meva part, igual que la recerca d'aquest avantpassat meu que havia estat destinat a la defensa de la costa de la meva població. Per altre banda i també des de ben petit sempre hem cridaria força l'atenció els nius de metralladora que existien emplaçats al litoral de Vilanova i la Geltrú amb els que tantes vegades jugaria en ells durant l'estiu de la meva infantesa i que després de tants anys, resultarien claus alhora de determinar el tema d'aquesta tesi.

Al començar la investigació no imaginava que aquesta es perllongaria per tant de temps degut a que el tema a tractar només és delimitava a tres anys, del 1936 al 1939, ni que englobaria a aspectes tan diferents; és més, la meva idea inicial plantejava que la defensa de la costa a Catalunya no era tan complexa i que la investigació només l'havia de centrar en l'estudi dels diferents emplaçaments artillers i nius de metralladora que es situarien al llarg de la costa catalana, però no podia estar més equivocat. Si volia realitzar una investigació a fons de la defensa de la costa catalana al llarg de la Guerra Civil havia de plantejar-me altres factors com per què es construirien aquests emplaçaments i la seva necessitat, sent la resposta la necessitat de defensa que tindrien les poblacions litorals catalanes d'un possible desembarcament de tropes nacionals o dels atacs tant navals com aeris que realitzaria el bàndol sollevat. Per aquest motiu també hauria d'investigar no solament el sistema de

defensa republicà de la costa, si no també els atacs i les agressions que hauria de patir la costa catalana, ja fos per via marítima o per via aèria, el que comportaria que també hauria d'investigar la defensa de la mateixa per les mateixes vies. Així per tant, la meva idea inicial d'investigar els nius de metralladores i emplaçaments artillers s'esvaïa i s'obria davant de mi una altre possibilitat com era la de realitzar una investigació molt més profunda on quedés reflectit tot el sistema de defensa de la costa republicà a Catalunya així com les operacions navals i aèries que realitzarien els dos bàndols, un per atacar aquest litoral i l'altre per defensar-lo.

Cal a dir que el tema tractat en aquesta tesi es pràcticament inèdit i per aquesta mateixa manera alguns aspectes de la tesi han resultat especialment difícils d'investigar davant la poca documentació existent, com seria el cas de trobar informació en diferents arxius municipals catalans, on molta documentació, segons els propis arxivers havia estat destruïda a finals del conflicte o simplement no existia cap informació sobre l'assumpte d'aquesta investigació. Aquest per exemple serien els casos de diferents arxius on no existia cap informació sobre el període de la Guerra Civil[1]; o en altres casos on només quedaven els llibres d'actes dels respectius ajuntaments d'aquest període i algunes informacions relatives a altres aspectes però que podien ajudar per investigacions més puntuals. Ni fins i tot altres arxius com l'Arxiu de la Diputació de Barcelona (ADB) o el mateix Arxiu Nacional de Catalunya (ANC) hem serien de gran ajuda en la meva investigació ja que tampoc comptarien amb molta informació al tema a investigar tot i que hem seria de gran ajuda els butlletins de bombardeigs que trobaria en aquest últim a banda d'altres diverses informacions interessants. Sabia que si volia trobar més informació no quedava més remei que investigar a arxius militars i seria precisament allà in trobaria moltíssima informació, en molts dels casos totalment inèdita. Així per exemple seria de gran ajuda alhora de realitzar aquesta tesi la informació obtinguda al Archivo General de la Guerra Civil de Ávila (AGMAV) respecte al sistema de defensa republicà de la costa (directrius, ordres, nius de metralladora, artilleria de costa, espionatge...); el Archivo General de la Marina don Álvaro de Bazán (AGMAB) situat a la petita població de Viso del Marqués (Ciudad Real) respecte a la informació de les operacions navals (Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya, operacions navals dels dos bàndols, mapes de fortificacions, etc...); el Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA) de Villaviciosa de Odón (Madrid) per les operacions aèries (operacions aèries dels dos bàndols, espionatge, etc...); el Archivo General de la Guerra Civil Española (AGGCE) de Salamanca respecte diferents aspectes (cos de carrabiners, artilleria de costa, bombardeigs, informacions vàries...); el Archivo Intermedio Militar Pirenaico (AIMP) de Barcelona (fortificacions) o altre tipus d'arxius com l'Arxiu General del Museu Marítim

[1] Com a mode d'exemple, a l'Arxiu Municipal de Gavà només queden els llibres de comptes de l'Ajuntament d'aquest període.

de Barcelona (AGMMB) referent a bombardeigs envers el port de Barcelona i altres aspectes navals relacionats amb aquest port o la Biblioteca del Pavelló de la República de la Universitat de Barcelona, on destacaria la informació trobada al Fons Personal de José Luis Infiesta[2], amb força material relacionat amb l'artilleria de costa i les operacions navals i aèries entre d'altres.
Al mateix temps que realitzaria aquesta investigació d'arxius també realitzaria un buidatge especialitzat en la bibliografia existent, destacant sobretot la Biblioteca Histórico-Militar de Barcelona, situada a la Caserna de El Bruc; la Biblioteca de la Facultat d'Història de la Universitat de Barcelona; la Biblioteca del Pavelló de la República també de la mateixa universitat o la Biblioteca del Museu Marítim entre d'altres.

Referent a l'estudi realitzat, aquesta tesi està dividida en tres grans blocs corresponents al que podríem definir com operacions de terra, mar i aire, englobant a cadascuna diferents aspectes tot i que molt relacionats entre si. El primer d'aquests blocs tracta el tema de com els republicans organitzarien la costa catalana per la seva defensa i el sistema de vigilància d'aquesta, basat aquest bàsicament en llocs de guaita com els observatoris d'artilleria de costa i de la D.E.C.A. (Defensa Española Contra Aeronaves), els llocs semafòrics de Marina i els Fars o els serveis d'il·luminació i les forces que vigilaven i defensaven aquesta costa com eren en primera instància els milicians i carrabiners i posteriorment unitats del Exèrcit Republicà com les Brigades Mixtes o el servei de les Brigades de Costa. Però en aquest apartat sobretot es d'especial importància el tema de l'artilleria de costa i les diferents construccions defensives que es realitzarien a cada localitat catalana del litoral. Respecte a l'artilleria de costa, s'explica les diferents peces que s'instal·larien al litoral català, els seus emplaçaments i l'activitat que tindrien al llarg del conflicte mentre que sobre les construccions defensives és detallen les seves característiques i son descrites les diferents posicions realitzades pels republicans a cada localitat de la costa catalana. Aquest apartat també recull l'important paper que jugaria el servei d'espionatge nacional referent a la defensa de la costa catalana, sobretot les informacions que recollirien els agents nacionals sobre diversos aspectes relacionats amb aquest assumpte.
El següent gran bloc recull tota l'activitat que tindrien els dos bàndols al mar durant el conflicte i com aquest repercutiria a la costa catalana. Així, tant aquest bloc com el següent (dedicat a l'aviació a la costa) té una estructura similar ja que primer es tracta el tema de les agressions que la costa

[2] José Luis Infiesta Pérez (? – Barcelona, 2006) va ser un prestigiós metge i investigador, que fins l'any 1996 signaria els seus escrits amb el pseudònim de José Luis Alcofar Nassaes i dedicaria els seus darrers quaranta anys als camps de recerca de la marina, l'artilleria i la intervenció estrangera a la Guerra Civil espanyola, destacant especialment els treballs sobre la intervenció soviètica en el bàndol republicà i italiana en ambdós bàndols. Al mateix temps també seria col·laborador habitual de diverses publicacions tant de caire divulgatiu com especialitzat. Deixaria el seu valuós arxiu sobre la Guerra Civil a la Biblioteca del Pavelló de la República de la Universitat de Barcelona.

catalana hauria de patir i més endavant, la defensa que faria el govern republicà davant d'aquests atacs sobre el litoral. Sobre el tema del mar, l'activitat de la Marina Nacional seria primordial per la defensa de la costa i tindria un paper clau en aquesta, ajudada en molts casos per la Marina Italiana. D'aquesta manera es recull els atacs protagonitzats pels vaixells de superfície, la campanya submarina (amb especial importància a les operacions realitzades pels submarins italians) el minat de les costes i la guerra contra el tràfic marítim protagonitzat pel bàndol sollevat.

Per altre banda, en aquest apartat també es recull l'activitat de la Marina Republicana en aigües catalanes (tant els vaixells de superfície com submarins i unitats menors), l'operació frustrada de desembarcament a les Illes Balears l'agost de 1936 i sobretot, la posterior creació, organització i activitat de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya, que tindria un paper molt destacat a aigües catalanes durant el conflicte.

L'últim bloc de la tesi està enfocat a la defensa de la costa des de l'aire i igual que l'anterior bloc, primer es tracta el tema dels atacs que patiria les ciutats costaneres, centrant-se aquests atacs sobretot als ports, sent el de Barcelona el més important, així com bombardeigs als nuclis industrials, nusos de comunicacions o bé a centres militars republicans. Per altre banda, també es recull la defensa que es realitzaria de la costa des de l'aire per part dels republicans, ja fos a través de les unitats aèries encarregades de la defensa del litoral o bé les armes antiaèries que s'emplaçarien a la costa.

1.2. Estat de la qüestió

Alhora d'afrontar aquesta investigació hem vaig donar compte que mai s'havia fet un estudi que abastés el que aquí es presenta tot i que si que existien nombroses obres, algunes d'elles molt ben treballades referents a diferents aspectes tractats en aquesta tesi però no sobre la totalitat d'aquesta. Una de les obres més completes seria un dossier d'unes 40 pàgines titulat *Recursos y Defensa de la Costa Roja*[3] amb data del 10 de gener de 1939 i realitzat per l'Estat Major franquista on es recollien totes les principals informacions que havien adquirit els sollevats a través del seu servei d'espionatge i on es detallava els aspectes militars més destacats de les poblacions costaneres catalanes, des de la frontera francesa fins a la desembocadura del riu Ebre. Abans d'aquest dossier existiria també un informe realitzat per un oficial britànic durant el mes de maig de 1937 que recorreria la costa catalana descrivint les defenses amb que comptava cada població, a més a més de donar altres dades descriptives de cadascuna d'aquestes poblacions, com serien dades geogràfiques o demogràfiques en alguns casos[4]. Referent a la fortificació del litoral, una vegada acabada la guerra

[3] Biblioteca del Pavelló de la República de la Universitat de Barcelona (BPR-UB) Fons Personal Infiesta. Caixa 7.
[4] Archivo General Militar de Ávila (AGMAV), Caixa 2451, Carpeta.1/1-56.

i sobre els anys 40, l'exèrcit espanyol realitzaria uns inventaris dels diferents nius de metralladores que construirien els republicans a les costes de Catalunya, dividits aquests segons les seves respectives províncies. En aquests inventaris es detallaven una a una les construccions defensives realitzades pels republicans, afegint al inventari corresponent a la província de Tarragona els nius de metralladora construïts pels mateixos nacionals a tota la zona catalana del sud de l'Ebre; mentre que l'inventari de la província de Girona només recolliria les obres de defensa construïdes entre Portbou i l'Escala. El tema de la fortificació republicana a la costa catalana seria deixat de banda fins la llunyana data de novembre de 1971 quan serien inspeccionades totes les fortificacions construïdes pels republicans al sector comprès entre Portbou i Port de la Selva[5].

Per alte banda, entre la nombrosa bibliografia existent sobre la Guerra Civil, diverses obres tracten d'alguna manera les obres de fortificació realitzades a les diverses poblacions catalanes tot i que en molts casos no s'aprofundeix molt, tal i com serien els llibres monogràfics sobre el conflicte d'algunes destacades poblacions. Així però d'especial interès serien per exemple els llibres de Jordi Amat sobre la Guerra Civil en diferents poblacions del Maresme (Premià de Mar, Calella, Pineda de Mar, El Masnou, Vilassar de Mar, Sant Pol de Mar) on es recullen alguns aspectes de la fortificació de les seves respectives costes[6], sent un altre exemple els treballs realitzats pel Grup de Búnquers d'Arenys, constituït el 2008[7] o l'obra de Alfonso Tejero Farnós sobre les restes de les obres de Vandellòs i Hospitalet de l'Infant[8]. Tot i que els exemples son molts, ja que gairebé tots els llibres de la Guerra Civil sobre qualsevol població costanera catalana parla en major o menor manera de les fortificacions del litoral, solament existeix una obra que engloba a tots ells en el que podíem anomenar en l'única obra realitzada en conjunt sobre aquesta dinàmica. Aquesta obra de Josep Clara titulada *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*, recull totes les obres realitzades a la costa catalana pels republicans durant la Guerra Civil, dividint-les segons les seves respectives poblacions a través d'uns informes catalogats secrets a dia d'avui ja

[5] Aquesta documentació incomprensiblement està classificada com secret a dia d'avui i es troba englobada dintre de les fortificacions realitzades a partir dels anys 40 al Pirineu, també coneguda com a Línia P, transferida aquesta des del Archivo Intermedio Militar Pirenaico (AIMP) de Barcelona al Archivo General Militar de Ávila (AGMAV).

[6] AMAT TEIXIDÓ, Jordi, *República i Guerra Civil a Calella, 1931-1939*. Mataró. Caixa d'Estalvis Laietana.1994. *-Pineda entre dos temps (1931-1939)*, Ajuntament de Pineda de Mar, 1995; *-República, revolució i Guerra Civil: el Masnou, 1931-1939*. Barcelona. ETD Micropublicacions. 1995; *-Sant Pol de Mar (1931-1948): República, conflicte i primer franquisme*. Vilassar de Mar. Editorial Oikos-Tau.1998; *-Premià de Mar, 1931-1945. República, Guerra Civil i Primer franquisme*. Premià de Mar. Editorial El Clavell. 2001.

[7] GRUP BÚNQUERS D'ARENYS, *Els búnquers de la platja de la Musclera (Arenys de Mar)*, dins *XXV Sessió d'Estudis Mataronins*. 29 de novembre de 2008. Comunicacions presentades, Mataró, Museu Arxiu de Santa Maria. Patronat Municipal de Cultura, 2009, p. 63-79.
-Els búnquers del Cavaió (Arenys de Mar), dins *XXVI Sessió d'Estudis Mataronins*. 28 de novembre de 2009. Comunicacions presentades, Mataró, 2010, p. 203-217.

[8] TEJERO FARNÓS, Alfons, *Inventari de les restes arqueològiques i històriques de la Plana del Coll de Balaguer. Del barranc de les Forques al Riu Llastres. De l'edat de pedra a la Guerra Civil espanyola*. Vandellòs i Hospitalet de l'Infant, 2008.

esmentats anteriorment i dels quals l'autor va tenir accés. En aquesta obra també es descriu tot el procés de la fortificació del litoral, les amenaces que patiria la costa, els ajusts defensius d'aquesta, així com els constructors de les obres i les característiques d'aquestes sense deixar de banda el paper fonamental de l'espionatge. L'obra a més a més ve acompanyada d'un centenar d'il·lustracions dels encara supervivents nius de metralladora amb les seves coordenades GPS. Tot i ser l'única obra referent exclusivament sobre la fortificació de la costa, aquesta es troba força ben documentada, tant pels materials gràfics com per la informació inèdita que en ella s'expressa, però només fa menció en un apèndix del llibre sobre l'artillat de la costa, no aprofundint gaire més en aquest assumpte.

Per aquest darrer tema en concret tampoc existeix cap obra general però si per exemple son d'utilitat de manera més específica l'obra d'Àngel Jiménez *La Guerra Civil a Sant Feliu de Guíxols (1936-1939)* en el que es dedica un apartat a la bateria de costa que s'establiria a la ciutat o el llibre de Jordi Amat *República i Guerra Civil a Calella (1931-1939)*, on també dedica alguna de les seves planes a la bateria de costa instal·lada prop del Far de Calella. És potser de més interès pel que respecte a aquest tema el llibre de José Luis Infiesta i Artemio Mortera sobre les diferents peces artilleres *La Artillería en la Guerra Civil, Material fuera de servicio incorporado a la campaña*[9], en el que a banda de donar importants dades dels canons que estarien emplaçats a poblacions costaneres catalanes durant la Guerra Civil, també resulta de molta ajuda en quant al material que s'utilitzaria, tenint cada canó un apartat diferent amb les seves respectives fotografies i característiques pròpies. Junt amb aquest darrer aspecte és també molt interessant i un llibre de referència l'obra de Lucas Molina Franco Armas de la Guerra Civil Española, on es descriuen totes les armes que s'emprarien a la Guerra Civil i dividides aquestes en armes de infanteria, artilleria, marina i aviació entre d'altres.

Pel que respecte al servei d'espionatge es fonamental un llibre del 1940 escrit pel mateix director del Servicio de Información de la Frontera Nordeste de España (SIFNE), José Bertrán Musitu[10] on es recull com s'organitzaria el sistema d'espionatge a la costa catalana entre altre molts aspectes o una obra molt més nova que tracta sobre la criptografia i el sistema d'espionatge durant el conflicte[11].

Referent a les activitats marítimes existeix una obra fonamental que consta de cinc volums escrita pels germans Fernando i Salvador Moreno de Alborán i Reyna (fills de l'almirall franquista que participaria a la guerra, Francisco Moreno) i que descriuen al voltant de les 3.000 pàgines que

[9] INFIESTA PÉREZ, José Luis i Artemio MORTERA, *La Artillería en la Guerra Civil, Material fuera de servicio incorporado a la campaña*. Col·lecció La Maquina y la Historia. Nº. 22. Valladolid, Editorial Quirón. 2000.

[10] BERTRAN MUSITU, José, *Experiencias de los Servicios de Información del Nordeste de España (SIFNE) durante la guerra*. Madrid. Editorial Espasa Calpe. 1940.

[11] SOLER FUENSANTA, José Ramón i LÓPEZ-BREA ESPIAU, Francisco Javier, *Soldados sin rostro. Los servicios de información, espionaje y criptografía en la Guerra Civil española*. Barcelona. Inédita Editores. 2008.

consta aquesta totes les activitats que tindria tant la Marina franquista com la governamental al llarg de la guerra, dedicant un apartat força treballat sobre els intents de desembarcament a la costa catalana[12]. Per conèixer les operacions realitzades sobretot per les unitats navals de la Flota Nacional existeixen també diferents obres de testimonis directes al conflicte com serien per la importància dels seus autors els almiralls nacionals Francisco Moreno[13] i Juan Cervera Valderrama[14], protagonistes de diferents d'aquestes operacions al llarg de la guerra; tot i que també existeixen diferents obres, escrites algunes d'aquestes durant el transcurs del mateix conflicte o precisament a les acaballes d'aquest també interessants tot i que molt sensacionalistes cap al bàndol nacional i no sempre amb el rigor necessari. Entre aquestes obres destacarien les del portuguès Mauricio de Oliveira que realitzaria fins a quatre llibres sobre les operacions de la Marina Nacional a la guerra[15], escrites totes aquestes durant el mateix conflicte, tot i que no tindrien el rigor suficient, sobretot al relatar fets que mai es portarien a terme com seria un desembarcament a Roses el dia 30 d'octubre de 1936, dia en que el creuer *Canarias* bombardejaria la ciutat de Roses des del mar.

Sobre la internacionalització del conflicte trobem vàries obres importants també com seria el *La Marina de Guerra Italiana en la Guerra de España*[16], de José Luis Alcofar Nassaes, on descriu les activitats de la marina italiana així com altres aspectes internacionals relacionats amb la Guerra Civil espanyola com seria el Comitè de No Intervenció, la Conferència de Nyon, o la Conferència de París entre d'altres i sobretot l'obra de Franco Bergomi *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española*[17], un llibre essencial per entendre la participació de la Marina italiana a la guerra i on es descriu totes les activitats que realitzaria aquesta durant el conflicte, destacant sobretot les diferents campanyes submarines així com els vaixells de superfície, no solament a la costa mediterrània republicana, si no també a tot el Mediterrani. També existeixen sobre la participació d'altres marines al conflicte dos obres més, una referent a la participació de la Marina francesa al conflicte[18] i l'altre sobre la participació de la Marina anglesa[19], també força important per

[12] MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada*. *Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939*. 5 Volums. Madrid. Editorial Alborán. 1998.

[13] MORENO, Francisco, *La guerra en el mar (hombres, barcos y honra)*, Barcelona, AHR, 1959.

[14] CERVERA VALDERRAMA, Juan, *Memorias de Guerra (1936-1939)*. Madrid. Editora Nacional. 1968.

[15] OLIVEIRA, Mauricio de, *La tragedia española en el mar.* Cadis. Establecimientos Cerón i Libreria Cervantes. 1937; -*Las dos Españas en el mar.* Cadis. Establecimientos Cerón. 1937; -*Marinos de España en guerra.* Establecimientos Cerón i Libreria Cervantes. Cadis. 1938; -*Aguas de España, zona de guerra.* Cadis. Establecimientos Cerón i Libreria Cervantes. 1939.

[16] ALCOFAR NASSAES, José Luís, *La Marina de Guerra Italiana en la Guerra de España*. Barcelona. Editorial Euros. 1976.

[17] BERGOMI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española*. Madrid. Instituto de Historia y Cultura Naval. 1994.

[18] SABATIER DE LACHADENÈDE, René, *La Marina Francesa y la Guerra Civil de España (1936-1939)*. Madrid. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Naval. 2000.

[19] GRETTON, Peter. *El Factor Olvidado (La Marina Británica y la Guerra Civil Española)*. Madrid. Editorial San Martín. 1984.

saber l'actuació d'aquestes durant la guerra. Aquestes dos obres son les úniques que tracten el tema de les seves respectives marines i especialment la que tracta sobre la Marina Francesa dona força dades sobre els vaixells que navegarien per les aigües catalanes i els problemes que tindrien en aquestes amb les dos flotes bel·ligerants.

Per altre banda, per conèixer el tràfic marítim que es desenvoluparia entre els dos bàndols resulta fonamental el llibre de Rafael González Echegaray *La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Cvil*[20], una obra molt interessant on s'explica les companyies navilieres i els propis vaixells de cadascuna d'aquestes existents al 1936 que formaven la Marina mercant espanyola i l'evolució del tràfic marítim als dos bàndols al llarg del conflicte, destacant uns apèndix amb la totalitat de vaixells enfonsats durant la guerra, indistintament de la seva nacionalitat.

Un altre tema molt important d'aquesta tesi i del que pràcticament no existeix documentació publicada es la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya, que tindria un paper molt destacable en la defensa del litoral català. L'única documentació publicada fins aleshores és l'estudi realitzat per Juan Pardo amb el títol *La Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Cataluña (1937-1939)*[21], un estudi de 35 pàgines molt complert on es detalla l'estructura, organització i serveis realitzats per l'anomenada Flotilla.

Respecte al darrer bloc de la tesi, el de l'aviació, existeixen moltes més obres específiques sobre la matèria, sent potser aquesta part de la tesi on existeix més bibliografia. Entre aquestes destacarien els dos volums de José Luís Infiesta Pérez i José Coll *Bombardeos del litoral mediterráneo durante la Guerra Civil*[22], on es descriuen molts dels bombardeigs que es realitzarien durant el conflicte al litoral mediterrani; l'obra de Josep María Solé i Sabaté i Joan Villarroya Font *Catalunya sota les bombes (1936-1939)*[23], on es descriuen tots els bombardeigs realitzats al llarg de la guerra a Catalunya, amb un apèndix molt interessant amb tots els bombardeigs realitzats sobre el Principat així com les víctimes causades en aquest o la recent obra *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939)*[24] de David Gesalí i David Íñiguez, dos especialistes en la matèria que donen dades molt interessants respecte sobretot a la defensa antiaèria i a l'aviació de costes, així com l'organització de l'aviació a Catalunya per part republicana i els bombardeigs que el Principat patiria, amb un conjunt

[20] GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael, *La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil.* Madrid. Editorial San Martín. 1977.

[21] PARDO, Juan, *La Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Cataluña* (1937-1939), 1er Congrés d'Història Marítima de Catalunya, Museu Marítim, Barcelona, 2004. També seria publicat aquest estudi a la revista *Serga* número 37 (setembre-octubre de 2005), p. 34-45.

[22] INFIESTA PÉREZ, José Luis, i José COLL, *Bombardeos del litoral mediterráneo durante la Guerra Civil*, Valladolid, Editorial Quirón. 1998-2000. 2 Volums

[23] SOLÉ SABATÉ, Josep María, VILLARROYA FONT, Joan*, Catalunya sota les bombes (1936-1939)*, Barcelona, Publicacions de l'Abadia de Montserrat. 1986.

[24] GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939*). Barcelona. Rafael Dalmau editor, 2012.

fotogràfic també excepcional. També son de força interès diferents monografies com l'obra de Francisco J. González Huix *El asedio aéreo de Tarragona 1937-1939, on es detallen tot* els bombardeigs que patiria la ciutat de Tarragona o les obres de Joan Villarroya i Font *Els bombardeigs de Barcelona durant la guerra civil (1936-1939)* o les de Santiago Albertí Gubern, i Elisenda Albertí Casas, *Perill de bombardeig! Barcelona sota les bombes (1936-1939)*[25], pels bombardeigs sobre Barcelona així com la de Emilio Herrera *Entre el añil y el cobalto. Los hidroaviones de la guerra de España*[26], sobre l'activitat del hidroavions durant el conflicte.

Per altre banda i respecte al armament utilitzat a la Guerra Civil i que en aquesta tesi té un paper també molt important, esmentaríem com la principal l'obra de Jose María Manrique García i Lucas Molina Franco titulada *Las armas de la Guerra Civil Española*[27], on es descriuen al llarg de les seves 613 pàgines totes les armes utilitzades al conflicte, des de mines submarines i metralladores fins vaixells i avions entre altres. Precisament per l'aviació una obra de consulta és el llibre *Galería de Aviones de la Guerra Civil Española (1936-1939)*[28], on s'analitzen un a un tots els avions que participarien a la guerra, tot i que sense entrar massa en detalls, mentre que per la marina una bona obra és *La Artillería Naval en la Guerra Civil Española. 1936-1939*[29], on es descriuen tots els canons utilitzats pels vaixells dels dos bàndols i com aquests es trobaven armats.

D'aquesta manera, amb les informacions de referència d'aquestes i altres obres esmentades a la bibliografia, així com documentació obtinguda de diaris d'època i sobretot molta informació de diferents arxius, tant estatals, militars, comarcals o locals, es presenta aquesta tesi titulada *La defensa de la costa durant la Guerra Civil a Catalunya (1936-1939).*

1.3. Orígens i antecedents de la defensa de la costa.

Catalunya, amb els més de 400 km de costa, sempre ha viscut cara al mar. Precisament per via marítima es tindria contacte amb les antigues civilitzacions i durant l'època medieval, esdevindria una de les principals potències comercials mediterrànies. Però seria igualment durant aquesta darrera època medieval quan la costa catalana seria castigada més assíduament amb accions de pirateria en busca d'un precís botí, accions que en molts casos eren només actes de rapinya, com

[25] ALBERTÍ GUBERN, Santiago, i Elisenda ALBERTÍ CASAS, *Perill de bombardeig! Barcelona sota les bombes (1936-1939)*. Barcelona. Editorial Albertí. 2004.

[26] HERRERA, Emilio, *Entre el añil y el cobalto. Los hidroaviones de la guerra de España*. Madrid. IHCA., 1987.

[27] MANRIQUE GARCÍA, José María i Lucas MOLINA FRANCO, *Las armas de la Guerra Civil Española*, Madrid. La Esfera de los Libros, 2006.

[28] ABELLÁN, Juan i GARCÍA-MUÑOZ, Juan, *Galería de Aviones de la Guerra Civil Española (1936-1939)*, Madrid, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, 2003.

[29] MORTERA PÉREZ, Artemio, *La Artillería Naval en la Guerra Civil Española 1936-1939.* Gijón. Fundación ÁlvarGonzález. 2006.

serien els atacs dels sarraïns realitzats sobretot a partir de la caiguda dels regnes de taifes (segle XIII) i realitzats per vaixells amb base a les costes del Magrib però que en altres eren accions premeditades realitzades per vaixells de potències rivals, com seria el cas d'accions de navilis genovesos i francesos entre d'altres. Però seria a partir del segle XVI amb la supremacia que exercirien els turcs a la Mediterrània que les accions de pirateria dels vaixells barbarescos (Magrib) tornarien a realitzar-se de manera sovint, intensificant en molts casos els seus atacs a la costa i a la navegació.

Per altre banda, la costa catalana ja disposava des de l'Edat Mitjana de llocs fortificats des dels que repel·lir i controlar els atacs per mar però seria a partir del segle XVI amb la puixança dels atacs berberiscos quan s'organitzaria la defensa de la costa catalana a través d'un sistema defensiu basat en torres, que tant serien utilitzades com torres de defensa, de guaita o de refugi i també es començarien a fortificar esglésies i emmurallar-se viles i ciutats.

Aquest sistema de la costa s'aniria realitzant al llarg de la segona meitat del segle XVI, quedant quasi completat a començaments del XVII, com seria per exemple el cas del Maresme i perquè aquest sistema fos eficaç, també calia tota una sèrie de mesures. Entre aquestes destacava que havia d'existir una bona comunicació entre els diferents llocs fortificats, les torres havien de tenir aigua i queviures, així com armament, en moltes d'elles armes lleugeres, però en d'altres fins i tot peces d'artilleria i els propis municipis havien d'organitzar la defensa i el serveis de guaita, així com tenir a la gent en disposició de preparar-se ràpidament per la defensa.

En quant a la disposició de les torres, existien a primera línia de mar les torres artillades amb l'objectiu d'intentar repel·lir els possibles atacs abans que es produís un desembarcament mentre que en segon terme, que en moltes vegades estaven també situades molt a prop de la costa, existien un conjunt de torres de defensa, pertanyents en molts casos a masies o grups de masies que servien de refugi i per últim, en llocs estratègics i a vegades allunyats de la costa s'organitzarien serveis de guaita, aprofitant en alguns casos estructures militars més antigues.

Centrant-nos més en l'època en que ens comporta aquesta tesi, la Defensa de Costes comprenia totes les disposicions i operacions que s'havien d'efectuar per tal d'anul·lar els possibles atacs contra qualsevol part del litoral i participava en ella tant elements de Terra, Mar i Aire. Gran part d'aquesta defensa de la costa queia en la funció que havien de desenvolupar les Forces Navals, consistint aquesta sobretot en anular la flota adversària, mantenir el control i el domini de les línies vitals de comunicació i col·laborar amb les forces de terra amb l'objectiu de refusar un atac contra qualsevol objectiu costaner. Per aquesta tasca també es comptava amb elements mòbils que junt amb les unitats navals de diferents classes i elements fixos o línies de mines, a part de l'aviació naval, composaven les forces de la defensa de la costa.

Per altre banda, la funció de les Forces de Terra tenien per missió, una vegada es coordinava la utilització dels seus elements, en prohibir a l'adversari la possessió de qualsevol base al litoral propi; defensar els punts importants contra atacs, mantenir als vaixells contraris allunyats de les entrades als ports militars, etc...

Referent als punts que s'havien de defensar, tant les bases navals ja fossin principals, secundàries o eventuals (aquestes últimes en cas de guerra) havien de comptar amb un sistema defensiu permanent i també havien de comptar amb protecció directa de defensa els grans ports comercials o industrials, els punts de pas obligat i les illes que serien base d'operacions navals, mentre que la resta del litoral havia de basar la seva defensa amb una acció naval i aèria i amb forces de l'Exèrcit reforçades en places de l'interior.

Però la defensa de la costa havia de prendre en consideració sobretot varis factors importants, com serien l'observació del litoral i del mar, la prohibició a vaixells adversaris de la zona de mar pròxima a terra, la protecció dels punts anomenats anteriorment així com sobretot evitar qualsevol tipus de desembarcament. En quant als medis utilitzables per la defensa de la costa aquests el formaven la flota, amb tots els seus elements; les forces navals afectes a defenses locals; les defenses fixes marítimes; l'artilleria de costa; la resta de forces de l'Exèrcit afectes al litoral o forces mòbils, establint-se l'artilleria de costa com l'element principal.

La costa catalana comptava amb una defensa pèssima abans de la Guerra Civil ja que només es trobaven unes quantes peces artilleres obsoletes que s'havien establert a corre cuita davant la guerra hispanoamericana de 1898 quan s'instal·larien bateries d'artilleria a Roses, Montgat i Montjuïc entre d'altres llocs, però que no atenia a plans de defensa conjunta del territori.

Al 1926, Primo de Rivera promulgaria el *Plan de Artillado y Defensa de las Bases Navales de Ferrol, Cartagena y Mahón*, també conegut amb el nom de *Plan Vickers* ja que es tractava d'artillar noves bateries amb peces de 381 mm. (costa), 152,4 mm. (costa) i 105 mm (antiaeri), totes de la Casa Vickers, amb un abast de 35.000 i 21.000 metres, respectivament per les dos primeres i sostre de 7.000 metres per les antiaeris amb l'objectiu de millorar l'artillat de les Bases Navals alhora de que la Flota tingués una bona defensa a les seves principals bases; però aquest pla deixaria de banda totalment el Principat i la costa catalana continuaria amb la mateixa defensa obsoleta establerta a finals del segle XIX.

Ja amb l'adveniment de la República, un Decret del 15 de febrer de 1933 fixava la Zona Militar de Costes i Fronteres i s'assenyalaria com límit interior de la corresponent a la costa de Llevant, una línia que partint de Manlleu, on enllaçava amb la zona fronterera del Pirineus, continuava per la carretera de Vic i la de Collsuspina, Moya, Manresa per Mayans a Igualada i després per Santa Coloma de Queralt i Sarreal a Montblanc, Esplugues, Vimbodí, Vilanova de Prades, Margalef, La

Palma, Flix, Ascó per anar a empalmar amb la carretera de Tarragona a Alcanyís en Venta de Camposines, continuava per ella fins Gandesa i per la de Bot, Horta de Sant Joan, Vallderrobres anava a unir-se en Mont-roig amb la carretera a Morella que continuava fins aquell punt[30].
Per altre banda i des d'un punt de vista administratiu i segons el decret de la Gaceta de Madrid del 22 de desembre de 1935, la costa catalana repartida en les províncies de Girona, Barcelona i Tarragona, era dividida en deu districtes marítims, sent aquests els següents: La Selva (de la frontera francesa al cap de Creus), Roses (del cap de Creus a les illes Medes), Palamós (de les illes Medes a la riera Ridaura), Sant Feliu de Guíxols (de la riera Ridaura al límit provincial de Girona amb Barcelona), Mataró (del límit provincial a la punta de Sant Genís), Barcelona (de la punta de Sant Genís a la torre Barona), Vilanova i la Geltrú (de la torre Barona a la punta Palomera), Tarragona (de la punta Palomera al cap del Terme), Tortosa (del cap de Terme a la gola sud de l'Ebre) i Sant Carles de la Ràpita (de la gola sud de l'Ebre al límit provincial de Tarragona amb Castelló)[31].

Aquell mateix any, en el número de maig de la *Revista General de Marina* és publicaria un estudi del General José López-Pinto sobre la realització d'un pla de defensa de la costa espanyola on destacava que perquè aquest fos possible d'una manera completa i eficaç[32]. Segons aquest estudi del general López-Pinto, s'havia d'artillar totalment tant les costes mediterrànies com les atlàntiques amb elements apropiats, realitzant un estudi previ de les zones on la seva defensa seria més necessària, amb l'objectiu d'intentar obtenir d'aquesta defensa l'allunyament del temor de possibles desembarcaments enemics així com protegir zones de mines i impedir la proximitat a les Bases navals de les esquadres contràries de manera que fos possible batre aquelles per l'artilleria de costa, permetent així l'entrada i sortida de les pròpies unitats navals amb la màxima protecció, quedant al mateix temps a cobert l'arsenal, tallers, allotjaments i vaixells que es trobessin a les seves Bases. En canvi, aquest estudi ja demostrava que per molt eficaç que es considerés aquesta classe de defensa amb artilleria de tots els calibres situades a les costes properes i a les grans poblacions, no es podia quedar a cobert segur. Segons aquest estudi s'imposava doncs, el comptar amb una esquadra pròpia o aliada potent que anul·lessin els esforços de l'enemiga, que amb poderosos mitjans podria atacar-les per on més li convingués, tal i com ho havien demostrat totes les nacions bel·ligerants durant la Iª Guerra Mundial.

[30] Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB). Sección Servicio Histórico Estado Mayor de la Marina (SHEMA). Caixa 9726.
[31] *Gaceta de Madrid*, 22 de desembre de 1935.
[32] *Revista General de Marina,* Estudio sobre defensa de costas, General d'Artilleria de l'Exèrcit José López-Pinto. Maig de 1935.

Segons l'estudi del General José López Pinto, al litoral existent entre Cartagena i la frontera francesa es trobaven vàries ciutats importants com Alacant, Dénia, València, Castelló així com les catalanes de Tarragona i Barcelona i zones que convenia protegir com eren les compreses entre Cap de Palos i Cap de Santa Pola, Benidorm i Gandia, Cap Cullera i Port de Sagunt, Vinaròs i Golf de Sant Jordi, (comprés aquest últim), desembocadura del riu Llobregat i Mataró i Golf de Roses des del riu Ter fins al Cap de Creus, ja que la costa mediterrània era més presumible de rebre un atac davant de qualsevol potència estrangera degut de les cada vegada més ambicions internacionals que s'estaven donant durant aquesta època.

Per altre banda, l'estudi continuava explicant que tota la Península Ibèrica havia de formar un conjunt harmònic que s'havia d'ajustar als propis reglaments generals i particulars de cada arma i que pel comandament, en cada cas, havia d'obrar sobre les instruccions generals concretes, estudiades abans i donades segons a les missions que cada centre o zona defensiva tingués prevista i disposada. Així, una vegada s'organitzés les Bases Navals, els centres de defensa i les zones defensives, quedarien formats els diferents fronts marítims defensius, ja que s'assumia que l'ofensiva era portada per la Marina de Guerra amb totes les seves unitats, establint que per un perfecte enllaç, aquests fronts marítims defensius i els tres Departaments Marítims en que estava dividida la Península (El Ferrol, Cadis i Cartagena més el quart Balear que seria de nova creació) havien de quedar sota la direcció dels Almiralls. Així d'aquesta manera i dintre del Departament de Cartagena, s'establiria el Centre de Barcelona que a la seva vegada tindria en dependència quatre zones defensives diferents i que estarien artillades de manera diferent. Així la zona defensiva de Tarragona havia d'estar artillada amb cinc bateries de quatre canons de calibre mitjà i altres sis bateries de quatre canons de calibre mitjà; la zona defensiva de Barcelona en canvi havia de comptar amb més peces d'artilleria com eren quatre bateries de dos canons de gran calibre, vuit bateries de quatre canons de calibre mitjà, dotze bateries de quatre canons de calibre petit, quatre bateries de quatre canons antiaeris. Per altre banda, la costa nord catalana quedava dividida en la zona defensiva de Tossa, artillada amb quatre bateries de dos canons de calibre mitjà i quatre bateries de quatre canons de calibre petit; i la zona defensiva de Roses artillada aquesta amb cinc bateries de dos canons de calibre mitjà i quatre bateries de quatre canons de calibre petit.

2. La Defensa de la costa des de terra. El sistema republicà de defensa de la costa.

Militarment, la vigilància i defensa de la costa pertocava a les forces de Marina i aquesta havia d'aportar els vaixells de vigilància i reacció contra els vaixells adversaris i s'havia de coordinar directament amb el comandament terrestre per tal d'aconseguir-ne aquell suport. D'aquesta manera l'exèrcit de terra només havia d'actuar quan l'hipotètic enemic arribés a terra, però això no privava per exemple de l'existència de bateries de costa, armes antiaèries i fortificacions diverses, a més a més de l'organització corresponent a les forces aèries per poder fer front a un hipotètic desembarcament. El gran nombre d'unitats de la Marina de Guerra que romandrien fidels a la República faria que els republicans no patirien envers d'un possible desembarcament franquista a la seva zona i tot i el projecte esmentat abans del general López-Pinto[33], res d'aquest es desenvoluparia a les costes catalanes mentre que les mateixes peces artilleres obsoletes que es trobaven al litoral català abans de la guerra continuarien en aquest una vegada iniciat el conflicte.

Pel republicans, el mar no suposaria en un primer moment cap perill, més bé al contrari ja que es projectaria a l'agost de 1936 la conquesta de les Illes Balears, una acció que finalitzaria amb una desfeta republicana ja que les forces governamentals no aconseguirien assolir l'objectiu i la primera setmana de setembre les unitats de la Marina evacuarien a les tropes republicanes. Però seria precisament la desfeta a les Illes Balears quan els republicans posarien la seva atenció a la costa, degut sobretot a la facilitat amb que les seves pròpies tropes havien pogut aconseguir desembarcar i reembarcar a les illes. Aquesta nova situació es veuria agreujada sobretot amb l'entrada dels creuers *Canarias* i *Almirante Cervera* al Mediterrani després de desbloquejar l'Estret de Gibraltar a finals de setembre de 1936 i la ineficàcia que mantindria l'Esquadra Republicana per mantenir a ratlla aquests dos vaixells. Així per tant, i davant del present perill, la Generalitat de Catalunya decidiria col·locar a la costa catalana diferents peces artilleres, moltes d'elles obsoletes i que servirien per realitzar una primera defensa. La situació es veuria agreujada sobretot pel bombardeig que realitzaria a Roses el creuer *Canarias* el dia 30 d'octubre de 1936 i els falsos rumors de desembarcament, que faria que es destinessin molts recursos per tal de defensar la costa. D'aquesta manera, les costes s'anirien omplint de milicians que vigilarien la costa davant d'un possible desembarcament nacional i començaria una febre de fortificació del litoral, on cada ciutat costanera protegiria el seu litoral amb obres de defensa, sobretot trinxeres i nius de metralladores, establint al llarg de tota la costa a més a més observatoris alhora d'estar preparats davant de qualsevol possible

[33] Veure apartat 1.3. Orígens i antecedents de la defensa de la costa.

desembarcament nacional, mentre que la Flota Republicana tindria un paper molt secundari en la defensa, no participant mai activament fins la creació de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya al juny de 1937, deixant la defensa del litoral en mans d'uns petits pesquers armats que poc podien fer davant dels potents creuers franquistes. Tot i així, a mesura que aniria avançant el conflicte, la costa cada vegada comptaria amb més elements de defensa, ja foren aquestes posicions de defensa, nius de metralladora, trinxeres o emplaçaments artillers, així com observatoris i altres elements per tal de vigilar la possible presència d'elements nacionals a les costes republicanes[34].

Tal i com afirmaria un dels militars més importants de l'Exèrcit Republicà, el Cap de l'Estat Major Central Vicente Rojo, durant un temps s'oblidaria el front marítim ja que aquest no tenia una organització defensiva adequada perquè no existiria una defensa organitzada com a tal ni una idea de resposta davant de fer front a un hipotètic desembarcament de tropes franquistes i no seria ja cap a principis de febrer, amb la cada vegada més abundant presència de vaixells estrangers i diferents atacs que es realitzarien a les ciutats de Barcelona i València quan seria considerat el problema d'un possible desembarcament a la costa republicana[35].

2.1. Organització de la Defensa de la Costa.

El desembarcament de tropes republicanes a les illes d'Eivissa i Mallorca l'agost de 1936 serviria per veure la facilitat que aquesta operació significaria, però també per veure la indefensió que existia a la costa republicana davant d'una operació semblant per part nacional.

Des d'un primer moment el servei de vigilància de la costa recauria en els carrabiners, continuant així aquest cos amb la seva tasca que ja portava realitzant abans de l'esclat de la guerra i per grups de milicians de les pròpies poblacions costaneres que ajudarien en les tasques de vigilància, però tret d'aquestes unitats, no existiria cap altre element que pogués fer front a un hipotètic desembarcament durant els primers mesos de conflicte.

A nivell polític, Catalunya viuria des del juliol de 1936 fins al mes de maig de 1937 una època de autogovern quasi absolut i d'aquesta manera la Generalitat per exemple agafaria competències fins i tot militars, organitzant una Conselleria de Defensa, del que seria el seu primer conseller el tinent coronel Felip Díaz Sandino i crearia, almenys sobre el paper, un exèrcit de Catalunya. Però tot i la recent creació i organització d'aquesta Conselleria de Defensa, la preocupació per la defensa de la

[34] Tots aquests aspectes es desenvolupen a varis apartats d'aquesta Tesi. Per exemple sobre les operacions republicanes a les Balears, veure apartat 3.4.1. Les operacions sobre les Illes Balears, pel bombardeig del creuer *Canarias* veure apartat 3.3.1. Els atacs de vaixells de superfície a la costa catalana o per la Flotilla de Catalunya, veure apartat 3.4.3. La Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya.

[35] ROJO, Vicente, *Historia de la Guerra Civil española*, editorial RBA. Madrid. 2010. pàg. 550-551.

costa es veuria ben aviat tal i com quedaria reflectida en la reunió que el Comitè Central de Milícies Antifeixistes realitzaria el dia 18 de setembre. En aquesta reunió es prendria l'acord de preparar amb milícies dels Comitès locals la defensa dels punts de la costa on fos més factible un possible desembarcament i que el comandant Vicenç Guarner designés un cap d'Estat Major perquè damunt del terreny pogués concretar un pla d'acció, especialment en les costes gironines i tarragonines, comunicant finalment aquest acord al Departament de Milícies de Comarques[36]. Vicenç Guarner per la seva banda era a més a més d'assessor tècnic del Comitè Central de Milícies Antifeixistes, sotssecretari de la comissaria de Defensa de la Generalitat i seria el principal responsable durant els primers mesos tant de la defensa costanera com de la defensa antiaèria de Catalunya, les dues ben escasses i precàries degut a la falta de recursos però amb una bona organització. Tot i que tant ell com el seu equip mai pensarien durant aquella època que els rebels podrien realitzar un desembarcament a la costa catalana al no tindre el domini del mar, si que creurien que podien intentar-se diferents cops de mà a diferents punts del litoral. Per aquest motiu, els responsables de la Conselleria de Defensa dividirien les costes de Catalunya en tres sectors: el primer de Portbou a Tossa de Mar, el segon de Tossa de Mar a Vilanova i la Geltrú i el tercer de Vilanova i la Geltrú a Alcanar, dirigits cada sector per un comandament militar encarregat d'organitzar una vigilància constant, en la que les poblacions immediates havien de facilitar contingents mal o ben armats (alguns dels quals dirigits per antigues classes llicenciades de l'exèrcit) per acudir en cotxes i camions requisats als punts perillosos al primer senyal d'alarma; una senyal que seria donada per campanes o per sirenes i havien d'instal·lar a diferents llocs de la costa alguns nius de metralladora així com bateries costaneres[37]. Respecte a les forces d'aquests tres sectors, aquestes estarien distribuïdes de la següent manera: al sector de Girona les forces encarregades de la defensa de costes tindrien la plana major a Figueres i els seus batallons centrats a Roses, Torroella de Montgrí i Sant Feliu de Guíxols; el segon sector comptaria amb la seva plana major a Barcelona i els seus batallons a Mataró, Badalona, el Prat de Llobregat i Sitges, estant en aquesta darrera població també el parc mòbil mentre que el tercer sector tenia la plana major situada a Tarragona i els batallons al Vendrell, Vila-seca, l'Hospitalet de l'Infant i Amposta, restant a Tortosa a més a més el parc d'artilleria i un batalló de metralladores[38].

[36] *Ordre públic i violència a Catalunya (1936-1939).* Comitè Central de Milícies Antifeixistes. Junta de Seguretat Interior. Conselleria de Seguretat Interior. Barcelona. Editorial Dau. 2010. pàg. 77.
[37] GUARNER, Vicenç, *L'aixecament militar i la Guerra Civil a Catalunya.* Barcelona. Publicacions de l'Abadia de Montserrat.1980. p.167-168.
[38] Arxiu Nacional de Catalunya, ANC, fons de la Generalitat Republicana, 337/1.

Durant aquest mateix mes, el Sindicat Únic del Ram de Construcció de Barcelona prendria al seu càrrec l'execució d'obres i fortificacions i el 7 d'octubre es crearia el Grup d'Unitats de Fortificacions i Obres. Segons el decret sobre la creació d'aquest Grup es pensava sobretot en la col·laboració dels professionals de la construcció, justificant que ningú millor que el Ram de la Construcció podia facilitar els elements necessaris per fortificar el territori i que era d'esperar la ràpida acció que faria el seu personal aquesta crida. Segons aquest decret, es preveia la creació de sis unitats, cada una de les quals constaria de 500 obrers dels diversos oficis del ram, dividida en quatre seccions que serien dirigides per un aparellador o ajudant d'Obres Públiques mentre que un arquitecte o enginyer dirigiria les unitats existint un delegat obrer per cada secció. Respecte a l'allistament del personal, aquest era voluntari però en cas contrari s'havien de mobilitzar tots els elements necessaris fins completar la plantilla mentre que en la comissió organitzadora del Grup hi havia representants de la Conselleria de Defensa, del ram de la construcció i dels sindicats d'arquitectes i aparelladors i la direcció tècnica de les obres anava a càrrec del tinent coronel d'enginyers Heribert Duran[39].

Poc a poc també s'aniria artillant la costa catalana i a mesura que s'anirien instal·lant les peces artilleres també es construirien els seus emplaçaments així com s'iniciarien els primers treballs de defensa de costa. D'aquesta manera, Vicenç Guarner per exemple del 6 al 11 d'octubre recorreria tota la costa catalana per tal d'examinar les bateries, els nius de metralladores i l'organització de les defenses costaneres a càrrec dels destacaments de milicians dels pobles i ciutats immediates[40], i tant a Girona com a Tarragona, es constituirien comissaries de defensa militar.

La Comissaria de Defensa Militar de Girona es constituiria el dia 7 d'octubre i estaria composta per Francesc Isgleas Piernau de la CNT com a comissari polític i el tinent coronel Enric Álvarez Samper de la Guàrdia Civil (Guàrdia Nacional Republicana) com a cap militar. Pocs dies més tard, concretament el dia 20 del mateix mes i en nom d'aquest organisme, Isgleas adreçaria un ofici a l'alcalde de Sant Feliu de Guíxols i presumiblement a tots els de la costa gironina per assabentar-los que l'anomenada Comissaria havia resolt declarar zona de guerra pels efectes de la defensa del litoral, tota la costa compresa entre Blanes i Portbou, recomanant complir les normes emanades per la pròpia la Comissaria així com de mantenir l'ordre públic dintre del respectiu terme municipal corresponent[41].

[39] *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC)*, 7 octubre de 1936, Barcelona. p.81.

[40] GUARNER, *L'aixecament militar i la Guerra Civil a Catalunya*, p.172.

[41] JIMÉNEZ NAVARRO, Àngel, *La repressió contra els pervers a Sant Feliu de Guíxols* (1936), dins *Miscel·lània en honor de Josep María Marquès*, Barcelona. 2010. p. 570-571.

Per altre banda, a la Comissaria de Barcelona tindrien un paper destacat els capitans d'artilleria José María Fernández de Cañete Quadrado i Manuel de Hériz de Angulo, inactius els dos durant el període anterior a la guerra i respecte la Comissaria de Defensa de Tarragona, tindria com a cap militar el comandant Eduard Medrano i com a comissari polític al senyor Oliva mentre que Lluís Mestres era el Comissari de la Generalitat a Tarragona. Aquesta Comissaria tindria por objectiu organitzar des d'un punt de vista tàctic i estratègic tot allò relacionat amb la defensa de Tarragona i el seu litoral i altres importants serveis de guerra i començaria a treballar ben aviat ja que el dia 15 d'octubre presentaria un ampli informe, signat pel Comissari Militar, detallant les necessitats per defensar la costa tarragonina[42]. Aquest seria un dels primers estudis realitzats en contra d'un hipotètic desembarcament sobre les costes de Catalunya en concret, envers la província de Tarragona, un hipotètic desembarcament que podia semblar força versemblant i fins i tot podia tenir un cert èxit si per part republicana no es prenien mesures i es deixaven portar per la confiança i la poca precaució, situació que obligava a establir, paral·lel al front de batalla que s'endinsava a l'Aragó, un altre front amb vista a la Mediterrània que podia salvar-los d'un atac per mar. És suposava que el desembarcament no tindria gaire èxit militar però si és realitzava, no tan sols a les costes de la província de Tarragona, si no a qualsevol part del litoral català, podia tenir un efecte moral importantíssim no tan sols a Catalunya i a Espanya, si no també al món sencer, amb totes les seves conseqüències. Sobre aquest aspecte no es deixava de banda que l'èxit d'un desembarcament a qualsevol punt de la costa catalana i sense deixar de costat la importància dels objectius estratègics, depenia també de l'ajuda que podrien rebre els nacionals per part de la població simpatitzant a les tropes franquistes existent a l'interior de les poblacions republicanes, una consideració que s'havia de tenir molt en compte ja que el desembarcament podia agafar consistència i anar augmentant els seus efectius, a banda de minar la moral republicana, inculcant el pànic i fent vacil·lar a la població afí a la República. Internacionalment, un acció de desembarcament a la costa catalana podia representar un cop molt dur al saber que a Catalunya havia tingut èxit un desembarcament de tropes nacionals, i podia fer minvar la possible ajuda que es podia rebre de l'exterior.

Però a banda d'aquest objectius morals, l'acció de desembarcament podia tenir uns objectius determinats, ja que de tindre èxit obligava als republicans a treure forces dels fronts d'Aragó per fer front a l'avançament nacional, amb el consegüent debilitament d'aquest; i si els franquistes aconseguien els seus objectius, podien arribar fins i tot a tallar les comunicacions amb Madrid i aïllar materialment Catalunya de la resta d'Espanya, provocant un verdader problema pel Principat en particular i per la República en general. Segons aquest informe, en quant als mitjans que disposava el bàndol nacional per realitzar un desembarcament, aquest comptava amb els efectius

[42] Archivo General de la Guerra Civil Española (AGGCE) de Salamanca. Secció Incorporats. Caixa 701.

humans necessaris per realitzar-lo, gràcies sobretot al control total de l'illa Mallorca, que els beneficiava com si es tractés d'una cantera on treure material amb el qual reforçaria la base del seu exèrcit regular. El mateix passava amb els efectius materials, gràcies sobretot a la gran ajuda que rebia per part d'Itàlia, que podia omplir totes les mancances que l'exèrcit franquista pogués tenir en aquest sentit. L'aspecte més difícil era veure amb que forces navals protegirien i efectuarien el desembarcament i com aprovisionarien l'exèrcit desembarcat en el cas de que l'operació fos coronada amb èxit, ja que només comptaven amb els creuers *Canarias* i *Almirante Cervera*, el destructor *Velasco* i el vell cuirassat *Espanya*, a banda d'unitats més petites, en contra de tota la Flota Republicana, que en qualsevol moment podia intervenir, tallant aquest possible suport i la probable via de subministrament, fent molt difícil així l'existència d'un exèrcit franquista en territori republicà. Davant d'això, també podia sorgir la hipòtesi de que aquesta protecció podria ser efectuada amb vaixells de guerra estrangers, però en aquest cas tal cooperació de tanta importància internacional podia arribar a convertir la lluita civil en un conflicte europeu si no mundial. Així que tot i que el bàndol nacional solucionaria tots els obstacles que en homes i material podien sorgir per intentar un desembarcament, el factor material de vaixells de guerra, essencial per la referida operació ho feia considerar com força difícil de realitzar i tindre èxit.

En canvi, realitzar una operació que només signifiqués el clàssic cop de mà si que era vista pel bàndol republicà com força probable, especulant amb la creença de que donats els inconvenients que podien tenir els franquistes per realitzar un desembarcament, els republicans no esperarien un atac a les seves costes. A més a més, si la vigilància marítima no era rigorosa, el cop de mà podia efectuar-se amb pocs medis i relativa facilitat ja que portar a unes milles de la costa a la quantitat d'homes i material indispensable per traslladar-los a unes llanxes, arribar a terra, volar uns ponts o destruir uns metres de via fèrria i embarcar de nou cap a destí al seu punt de procedència, era una cosa que podia efectuar-se amb relativa facilitat. Per tal d'evitar-ho, no quedava altre remei que establir una línia de llocs de vigilància a tota la costa, que equivalia a prendre disposicions no tan sols en previsió d'un cop de mà si no que també per evitar un desembarcament a fons, ja que seria un pla de defensa semblant el que tendís a impedir-ho mentre que altre avantatja que tenien aquestes precaucions era permetre la formació d'un cos d'exèrcit de rereguarda que podia ser portat a un dels múltiples fronts de batalla quan les necessitats de la lluita ho podien requerir.

Referent al pla de defensa, es feia necessari indubtablement segons aquest informe establir una línia de vigilància que a banda d'elements més moderns, s'havia d'establir mitjançant el servei que prestaven les barques destinades a la pesca, ja fos que realment o solament en aparença feren aquest treball. Segons aquest estudi era imprescindible establir tant de dia com de nit en servei regularitzat i ordenat amb relleus mitjançant mariners de tota confiança que al límit de l'horitzó, havien

d'observar el moviment de vaixells a alta mar i avisar la presència de maniobres de qualsevol vaixell sospitós. Aquest no es podia deixar a l'atzar de la bona voluntat dels pescadors, si no que havien de ser barques tripulades per mariners lleials, dedicades exclusivament aquest servei.

L'estudi també feia menció a que es necessitava establir dos línies de defensa, la primera d'elles seria l'organitzada per la vigilància als llocs més importants de la costa i la segona havia de ser una línia de resistència on constituïdes per reserves d'homes concentrats als pobles més importants amb l'objecte de poder acudir amb la major rapidesa possible als llocs de perill. En total i segons l'estudi es necessitaven uns 3.525 homes com a mínim, dividits en 875 per la primera línia i 2.650 homes de la segona[43]. A l'informe també s'assenyalaria les tres bateries de costa que la Conselleria de Defensa de la Generalitat assignaria a la província de Tarragona establint que havien de ser col·locades al Cap de Salou, Tamarit i a Sant Carles de la Ràpita per les que es necessitava realitzar diverses explanades per l'emplaçament del mateix així com obres de tipus secundaris com abrics per preservar-se d'un possible atac aeri a les rodalies d'aquestes explanades mentre que a segona línia i en llocs estratègics, s'havien de realitzar trinxeres amb l'objecte de contenir l'avançament nacional si aquests fessin qualsevol tipus de desembarcament.

Referent a les comunicacions l'informe deia que era més aconsellable i realitzable l'establiment de comunicacions telefòniques mitjançant telèfons de campanya als llocs de major eficàcia a la vigilància, cosa factible amb relatiu esforç ja que la línia passava a tot el llarg de la costa a banda d'utilitzar un codi de senyals amb modificacions constants, mentre que pels llocs on la instal·lació telefònica fos excessivament costosa i també pel servei de vigilància en barques, el codi de senyals podia ser un millor recurs.

Per altre banda, la necessitat d'un lloc de socors per tot exèrcit, tot i que no estigués en període d'actuacions bèl·liques, era cosa comprensible si es tenia en compte que la prestació de serveis de vigilància o simples accidents casuals, feien que diàriament els soldats hagueren de recórrer als serveis de la cirurgia, que no sempre es trobaven en poblacions petites. La longitud de les costes de la província de Tarragona, un total de 193 km, exigien la instal·lació de tres o quatre llocs de socors, però donada la dificultat d'organització per la molta falta que feien als fronts de batalla, l'estudi donava la idea que instal·lant un en un poble el qual per la seva posició estigués relativament a igual distància dels límits de Tarragona amb Barcelona i Castelló de la Plana amb garanties de seguretat per la seva importància i relatiu allunyament de la costa, era suficient sent la ciutat de Reus la elegida i on així tindria la tropa un lloc segur on acudir en el cas de que una desgràcia l'exigís.

El tema dels proveïments de la tropa també es feia càrrec aquest estudi afirmant que un problema permanent ja que no es sabria mai fins quan subsistiria el perill de la invasió del litoral del

[43] Veure apartat 2.3.1. Els milicians.

Mediterrani, no podria ser carregat sobre particulars, solució que es solia prendre en temps de pau i es proposaven una sèrie de mesures. La primera d'elles es tractava de que la Conselleria de Defensa de la Generalitat assignés un fons on la seva administració aniria a càrrec de la columna amb l'obligació de donar compte a l'organisme superior de manera detallada, de la inversió del mateix. D'aquesta manera, si es considerava la quantitat de quatre pessetes com a mínim per la manutenció diària d'un home, serien de 14.000 pessetes les que hauria d'abonar la Generalitat cada 24 hores per la manutenció dels 3.500 homes destinats a la província de Tarragona, però davant d'aquesta quantitat, no quedaria marge suficient per poder amb ell subministrar abric a la tropa, cosa que per aquest motiu, no es creia massa en aquesta solució.

La segona opció era crear a una ciutat important de la província (segons l'estudi Reus era la més indicada per la seva importància i posició), d'un centre d'Intendència, sota la direcció d'un oficial d'aquest cos, que podria ser proveït de queviures i peces de vestir pel Servei de Proveïments de Barcelona en intel·ligència amb la Conselleria de Defensa.

La tercera i darrera opció parlava ja de la creació d'aquest Centre d'Intendència, però que depengués del Comitè que recentment havia estat creat a Tarragona, el qual podria proveir imposant una contribució en queviures a totes les comarques de la província en relació amb els productes que respectivament es conreaven a elles, amb l'ajuda de la Generalitat, en metàl·lic o en aliments, per proveir-se d'articles colonials o altres exòtics a les comarques tarragonines.

Per últim i en quant a la missió que tenia el mateix Cap Militar, aquest havia de preocupar-se de que els seus homes estiguessin ben nodrits i tinguessin un sostre on poder acollir-se quan les necessitats de la campanya no ho impediren.

Però l'atac del creuer *Canarias* a Roses el 30 d'octubre de 1936 acceleraria aquest procés de protecció de la costa destinant milicians en la vigilància i defensa del litoral, on també s'establirien observatoris, a banda de la construcció de nius de metralladores i l'artillat del litoral especialment per la defensa de la costa i com a resposta davant d'un hipotètic desembarcament. La Generalitat per la seva banda cridaria a incorporar-se a files les lleves dels anys 1932 a 1935 l'endemà de l'atac[44] i els pobles i ciutats del litorals començarien la seva mobilització particular davant el perill anunciat començant d'aquesta manera els primers treballs de defensa del litoral, com seria el cas per exemple de Mataró, que iniciaria les seves obres de defensa del litoral el 14 de novembre.

L'inici de les obres defensives al litoral s'anirien succeint a les poblacions catalanes entre finals de 1936 i els primers mesos de 1937 i es veurien accelerades sobretot a partir del 13 de febrer de 1937, quan la ciutat de Barcelona patiria un bombardeig naval per part del creuer italià *Eugenio di*

[44] *DOGC*, 31 d'octubre de 1936, p.417-418.

Savoia[45]. Aquell mateix mes de febrer, el comandant d'enginyers Joaquim Martínez Visiedo seria nomenat delegat de la Conselleria en la Comissió de Fortificacions i Obres, amb l'objectiu de vetllar perquè els treballs tinguessin l'eficàcia necessària i s'ajustessin als plans establerts per l'estat major, tant en els detalls estratègics i tècnics així com en l'organització, la solidesa i l'objectiu[46]. Les notícies sobre l'organització d'aquests primers mesos de la defensa de costes a Catalunya no serien gaire abundants però gràcies al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, sabem que el comandant de carrabiners Julio García Ramos dirigiria els treballs a la façana costanera gironina i cessaria en aquesta tasca com a primer responsable de la Comandància de Carrabiners de Girona durant els primers dies de març de 1937[47], tot i que la Generalitat, el 19 de març el confirmaria en el càrrec de comissari tècnic militar de la Comissaria de Defensa de Costes a Girona[48]. En realitat, el comandant de carrabiners García Ramos substituiria el tinent coronel Álvarez Samper, que s'integraria a la comissaria de Tarragona[49]. Però durant aquesta època de finals de 1936 i principis de 1937 el màxim encarregat de la defensa de costes a Catalunya seria el capità d'artilleria José María Fernández de Cañete y Cuadrado Gómez de la Serna Aresparochaga de la Fuente i del Olmo, que ubicaria el centre principal de direcció al castell de Montjuïc, on instal·laria un observatori de la costa amb bon material d'observació i comunicació.

Per altre banda, els anomenats Fets de Maig, ocorreguts a Barcelona entre els dies 3 i 8 de maig i consistents en una sèrie d'enfrontaments que enfrontarien als grups anarquistes i trotskistes, partidaris de la Revolució contra l'Estat Republicà, la Generalitat de Catalunya i altres forces polítiques i que acabarien amb la victòria d'aquestes últimes, sent les guanyadores del conflicte, tindrien una especial transcendència per a Catalunya ja que la Generalitat perdria les competències de defensa i d'ordre públic, que serien assumides directament pel govern de la República, representant d'aquesta manera una pèrdua de poder autonòmic. Durant aquests anomenats Fets de Maig, la costa no quedaria impune i es succeirien diferents fets a ella importants ja que molts dels milicians que realitzaven aquest servei de vigilància estaven afiliats a la CNT, donant-se diferents casos d'abandonaments dels llocs de vigilància per prendre possessió dels llocs de poder local o fins i tot, transportar les peces d'artilleria emplaçades a la costa per portar-les a Barcelona com seria el cas de Sitges i fins i tot de Roses. No cal a dir que els oficials responsables d'aquests abandonaments serien posteriorment jutjats, morint a la presó fins i tot alguns d'ells.

[45] Veure apartat 3.3.1. Els atacs de vaixells de superfície a la costa catalana.
[46] *DOGC*, 9 de febrer de 1937, p.658.
[47] *Gaceta de la República*, GR, 5 de març de 1937, p.1068.
[48] *DOGC*, 25 de març de 1937, p.1.246.
[49] *DOGC*, 19 març de 1937, p.1.166.

Finalment, tots els elements de la costa no quedarien ben delimitats fins la data tan llunyana del 17 de juny de 1937, quan a proposta de Indalecio Prieto, Ministre de Defensa, i segons un decret d'uns dies abans, concretament del dia 12, seria reestructurada tota la defensa del litoral[50]. Fins aquella data existien diferents organismes dependents de diversos Ministeris i centres amb missions diferents però relacionades de manera específica amb la defensa de la costa; uns organismes que no tenien ben delimitat el seu treball ni les seves responsabilitats que els corresponien i que originaven dualitats i confusions de comandament sobre certes tropes i serveis que trencava l'eficiència necessària. A partir d'aquest Decret, que constava d'un total de deu articles, s'imposaria sumar tots aquests elements d'actuació tan dispersa, conjugant els seus esforços sota un sol pla general, canviant d'aquesta manera l'organització de la Defensa de Costes a tot el territori republicà. Referent als deu articles, el primer decretava la creació d'una nova Comandància de Defensa de Costes, que depenent de l'Estat Major Central i amb jurisdicció al litoral mediterrani, des del Cap de Creus fins la desembocadura del riu Segura, quedarien subordinats tots els serveis de la Defensa de la Costa que actuaven fins a la data de la tercera i quarta Divisions Orgàniques i tots aquells altres que estiguessin afectes a qualsevol altres organismes. A l'article segon es descrivien les missions principals de la Comandància de la Defensa de Costes que passaven a ser les següents: proposar les directius que havien de regir la Defensa de Costes, l'establiment d'una unitat de doctrina a la instrucció i actuació de tots els elements encarregats de l'anomenada defensa; determinar i harmonitzar els plans generals de defensa de la costa i els parcials o particulars dels punts considerats com més vulnerables; inspeccionar i vigilar el compliment de les normes dictades i l'estat d'eficiència de les tropes i serveis afectes a la defensa de la costa.

El tercer article resumia que totes les peticions i consultes relacionades amb els plans de defensa del litoral i assenyalat a l'article primer, es formularien precisament per conducte del Cap de Defensa de Costes, que podia amb una prèvia aprovació del Ministeri, dictar les resolucions que estimés més oportunes mentre que l'article quart delimitava que el Cap de Defensa de Costes podia per tots els assumptes de la seva competència, dirigir-se per ofici, pase o nota als expedients a totes les autoritats, centres i dependències militars. Així mateix també havia de donar directament notícia als Caps d'Exèrcit o Divisions de quants assumptes havien de conèixer per raó dels seu càrrec i sol·licitaria d'ells els auxilis que estimés necessaris. A més a més tenia facultat per autoritzar despeses que no excedirien de cinquanta mil pessetes, sense càrrec als crèdits corresponents. Els pressupostos de despeses que excedien d'aquesta xifra, havien de ser formulats per la pròpia Comandància on el seu càrrec quedaria la tramitació dels mateixos fins que recaigués la resolució superior corresponent.

[50] Archivo General Militar de Ávila (AGMAV). Caixa 1150, Carpeta. 4, Document 1 / 2-3.

Per altre banda l'article cinquè tractava sobre la cooperació de les diferents forces, explicant que la Comandància de Defensa de Costes proposaria al Ministre de Defensa Nacional perquè sotmetés a l'aprovació dels Ministres respectius, les resolucions que considerés procedents en ordre a la cooperació que havien de prestar els Carrabiners, torrers de Fars, delegacions marítimes i personal de la Marina Mercant; l"article sisè descrivia els elements que depenien de mode directe de la Comandància de Defensa de Costes i considerades com a tropa, a més a més de les que la Superioritat estimés oportunes els destacaments de defensa de costes, les companyies de metralladores de posició, les reserves mòbils, les bateries assentades a la costa, les seccions topogràfiques de la tercera i quarta Divisió Orgàniques i la secció de Costa del Grup d'Enllumenat i Il·luminació i segons l'article setè, el Cap de la Defensa de Costes setè havia de fer les propostes del personal estrictament necessari per l'organització dels serveis al seu càrrec.

El següents articles eren més de caràcter burocràtic, així per exemple l'article vuitè tractava sobre l'autorització del Ministre de Defensa Nacional per dictar les disposicions reglamentàries encaminades al compliment i desenvolupament d'aquest Decret; l'article novè corresponia a la derogació de quantes disposicions s'oposaren a l'establert en aquest Decret i l'últim article, el desè era que es posava en compte al seu dia a les Corts.

Aquesta nova organització de la defensa de costa comportaria també nous nomenaments i al capdavant de tota aquesta estaria el coronel Ramiro Otal Navasqués, que seria nomenat comandant general dependent directament de les forces armades el 21 de juliol de 1937 segons el *Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional* i que muntaria ràpidament un sistema defensiu aprofitant el ja existent. Pocs dies després, l'11 d'agost seria el torn del tinent coronel José M. Escassi Cebada, que seria nomenat cap d'instrucció de tots els destacaments de costa i que fins aquesta data havia detingut el càrrec de comandant militar de Girona[51]; i dintre d'aquests nou nomenaments, adquiriria un important protagonisme en la direcció de les obres de fortificació el coronel d'enginyers José López Otero.

Mica en mica s'aniria organitzant el sistema de Defensa de Costes, que al setembre d'aquell mateix any, estava organitzat de la següent manera[52]:

La Comandància de la Defensa de Costes estava sota el comandament directe de l'Estat Major Central i delegava les seves funcions a la Comandància d'Estat Major de Defensa de Costes. Aquest tenia al seu comandament diversos estaments com era l'Estat Major, que a la seva vegada depenien d'ell la Secció d'Organització, la Secció d'Informació (composta per Propaganda, Informació i

[51] *Diario Oficial del Ministerio Nacional* (DOMDN), 11 agost de 1937, p.330.
[52] AGMAV, C.1150, Cp.5, D.2/1

Enllaç i una altre) l'Arxiu i Registre, la Secció de Serveis (amb les seccions de topografia i cartografia, fortificacions, transports, il·luminació, transmissions, armament i vestuari). Dintre de l'Estat Major tot i que no depenia d'ell s'establia també la Comandància de Fortificacions, sota el control de la Comandància d'Estat Major. Aquesta Comandància també englobava tot allò referent a l'Administració, com pagadories i habilitació, dividides en dos, una per l'Agrupació Nord i altre per l'Agrupació Sud amb les mateixes competències.

Referent a les tropes, totes estaven sota el comandament directe de la Comandància de l'Estat Major que es dividirien en Comandància de l'Agrupació Nord, que a la seva vegada englobava als Destacaments de Costes números 7, 8, 9, 10, 11 i 12 i la Brigada Mòbil de Defenses de Costes (Catalunya); la Comandància de l'Agrupació Sud amb els Destacaments de Costes 1, 2, 3, 4, 5, 6 i la Brigada Mòbil de Defenses de Costes (Llevant) i la Comandància d'Artilleria, que integrava a l'Agrupació Nord d'Artilleria de Costa dels Sectors Girona, Barcelona i Tarragona i a l'Agrupació Sud d'Artilleria de Costa dels Sectors Castelló, València i Alacant.

Així mateix també depenien de la Comandància de l'Estat Major de Defensa de Costes les forces de vigilància de costes de Carrabiners, les Seccions topogràfiques de l'Est, Sud-est i Nord, la Companyia de Transmissions de l'Agrupació Nord, la Companyia de Transmissions de l'Agrupació Sud, la Companyia de Transports i totes les altres Unitats posades a disposició.

Al novembre de 1937 depenien del Tinent Coronel d'Artilleria Valgañón 26 bateries fixes, 14 motoritzades i 3 de muntanya[53], i a principis d'aquest mes hi hauria moviment en els caps de defensa de costes ja que el Coronel d'Estat Major Ramiro Otal Navasqués seria traslladat a com a cap de l'Agrupació Sud de Defensa de Costes mentre que el seu càrrec de responsabilitat màxima de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes seria assumida pel coronel Jesús Velasco Echave a partir del 10 de novembre de 1937[54]. Altres moviments serien el trasllat i nomenament a proposta del inspector general d'Artilleria, del coronel Fernando Claudín que passaria destinat a la Comandància de Defensa de Costes, nomenant així mateix per substituir-li al seu càrrec que tenia de comandant general d'Artilleria de l'Exèrcit de l'Est al tinent coronel de la mateixa Arma Carlos Batet Vehí[55].

Al llarg de la guerra també serien creats Grups Mòbils de Defensa de Costes, dotats generalment amb materials molt antics en bateries entre els que figuraven fins i tot peces de bronze i ocasionalment estaven constituïts per peces velles de muntanya. A més a més, aquests grups mòbils d'artilleria de costa en cas de necessitat operaven a l'interior, formant part de les artilleries de diferents Divisions i Cossos d'Exèrcit.

[53] Biblioteca del Pavelló de la República de la Universitat de Barcelona (BPR-UB) Fons Personal (FP) Infiesta. Caixa 9. Informació extreta del Servicio Histórico Militar .Lligall-545 Carpeta-1-bis.
[54] *La Vanguardia*, 16 de novembre 1937.
[55] *La Vanguardia*, 7 de novembre de 1937.

Per altre banda, gràcies al seu servei d'espionatge, els nacionals comptarien amb una gran informació sobre la defensa de la costa existent a Catalunya, tant les posicions defensives existents a tot el litoral així com l'organització de la mateixa. Referent aquesta última, un informe signat a Burgos el dia 9 de febrer de 1938 donaria prou detalls de com estava establerta l'organització de la defensa de la costa al Mediterrani[56]. Segons l'informe, els republicans tenien reorganitzada la defensa de costes tant a la zona catalana com a la zona sud, tot i que dedicant uns medis molt escassos a elles, sobretot pel que es referia a tropa d'Infanteria, on es tenia previst l'ús en cas necessari de tota classe de forces amb residència pròxima a la costa.

L'organització de la defensa de la costa estava dividit en dos fronts, català i sud, guarnit cadascú per una Agrupació de Defensa de Costes, mentre que en el sentit de la profunditat, l'organització de la defensa comptava amb quatre esglaons:

a.- Secció de vigilància.

b.- Destacaments d'intervenció immediata.

c.- Reserves tàctiques.

d.- Reserves estratègiques.

L'esglaó de vigilància estava format per tots aquells elements i tropes que es dedicaven a la vigilància de la costa, els quals eren:

llocs d'observació constituïts per personal de Carrabiners establerts al llarg del litoral, llocs muntats per forces dels destacaments d'intervenció immediata, personal de fars i semàfors, elements de la defensa contra aeronaus, elements de les bateries de costa, elements del Servei d'Informació d'Artilleria i grups d'enllumenat i il·luminació, sent la missió de tots aquests elements de vigilància exercir aquesta de manera constant. D'aquesta manera,el lloc que observés qualsevol anormalitat que pogués indicar aproximació per mar de tropes nacionals havia de donar compte pel medi més ràpid de que disposava al Destacament d'intervenció immediata més pròxim i al Cap del Sector corresponent.

En quant els destacaments d'intervenció immediata, aquests estaven constituïts per forces de Brigades Mixtes que s'alternaven en aquest servei de Costa, on cada destacament tenia assignada una zona de litoral que rebia el nom de Sub-sector. Els nacionals al seu informe ignoraven la distància de la costa a que estaven establerts aquests destacaments, tot i que anunciaven que segurament aquesta havia de ser petita (de tres a quatre km segurament) a jutjar pel termini de temps en que els republicans tenien previst la seva intervenció en cas d'un desembarcament nostre.

Referent a la missió dels destacaments, aquesta no era altre que acudir en quant fossin avisats a la zona amenaçada i tractar d'impedir que les tropes de desembarcament posessin peu a terra; però

[56] AGMAV, Caixa 2600, Carpeta 37 / 1-3.

aquests destacaments no eren nuclis cridats a actuar única i exclusivament en una zona determinada, ja que havien d'estar en condicions d'actuar a qualsevol zona del Sub-sector que cadascú tenia assignat. Així, els caps de destacaments tenien l'obligació de conèixer perfectament la zona de costa compresa dintre dels límits del Sub-sector corresponent, les obres de fortificació construïdes, les forces establertes de manera permanent o eventual al mateix, valls i camins desenfilats que facilitessin l'accés a la costa i tenir estudiats els plans de fugida a tota l'extensió també del Sub-sector respectiu. A l'informe franquista s'assenyalava que no existien tropes que tinguessin exclusivament el caràcter de reserves tàctiques i es considerava com aquestes totes les forces que eventual o permanents, inclús de tota classe d'organismes (Escoles, Parcs, etc...) estaven establertes a les províncies marítimes per les quals els Comandants Militars d'aquestes tenien al corrent a les Comandàncies de les Agrupacions de Defensa de Costes dels efectius d'aquelles forces en cada moment. Igualment tampoc tenien notícies de l'existència de forces constituïdes en reserves estratègiques de la Defensa de Costes i afirmaven que aquestes no existien, remetent-se a un prova de que en una ocasió en que els republicans creurien pròxim un desembarcament nacional a Llevant, va desplaçar cap a la costa tropes del front.

Referent a la defensa artillera, l'informe assenyalava que a tot el litoral republicà s'havien improvisat unes bateries d'artillera, excepte al sector de Cartagena on ja existia una defensa artillera d'abans del conflicte, sent per tant aquesta improvisada i amb una eficàcia escassa degut a que estava organitzada amb materials antics i impropis per a costes.

Per finalitzar aquest informe, els nacionals afirmaven que els republicans temien dos tipus de desembarcament, el desembarcament a gran escala i el desembarcament limitat. Sobre el primer s'assenyalava que els republicans no creien massa en un desembarcament a gran escala degut sobretot a la informació amb anticipació suficient que s'havia de desenvolupar per cursar ordres i moure tropes molt abans de que els vaixells nacionals poguessin ser observats pels elements de l'esglaó de vigilància. En canvi, el cas de la possibilitat de desembarcaments limitats, que pel petit del comboi i temps reduït necessari per preparar-los consideraven els republicans com a sorpresa, preceptuava el comandament republicà amb una gran activitat per part de les forces que havien d'actuar als primers moments (Carrabiners) per donar temps a l'arribada de les tropes dels Destacaments d'intervenció immediata.

En cas de que es realitzés un desembarcament nacional a qualsevol punt de la costa republicana estava prevista la forma en que havien de procedir diversos elements de l'esglaó de vigilància i les tropes del segon esglaó pel cas de tractar-se de desembarcaments limitats. En aquestos casos tan aviat com un lloc del primer esglaó observés qualsevol anormalitat precursora de desembarcament, aquest havia de donar compte immediatament al Cap de qui depengués al Destacament

d'intervenció immediata més pròxim i al Cap del Sector corresponent.

En quant els propòsits de desembarcament es feren patents les tropes de Carrabiners que constituïen la guarnició de la possible zona de desembarcament, on s'havien de concentrar i ocupar les obres defensives en les que romandrien en actitud d'espera fins al moment en que per la distància poguessin fer ús de les seves armes. Les tropes de Carrabiners havien de destacar enllaços per orientar als Caps dels Destacaments d'intervenció immediata sobre la situació, per tal de procedir en acció conjunta amb aquelles. Les consideracions que es deduïen d'aquest informe eren sobretot que els republicans, tot i que no s'havia intentat pels nacionals d'efectuar cap desembarcament des de el principi de la campanya, no havien descartat la possibilitat de que el realitzessin.

Per altre banda, de la defensa de costes la part organitzada de mode permanent afectava a la fortificació, l'artilleria, la vigilància, les tropes d'infanteria però en molt petita quantitat que tractessin d'oposar-se a petits desembarcaments. També suposaven els republicans que un desembarcament nacional d'importància havia de ser acusat per un Servei d'Informació, així que si en realitat aquest s'efectués, els preparatius havien de portar-se en el major dels secrets. I per últim, si els republicans no disposaven de manera permanent de reserves per la seva defensa de costes, els serveis nacionals aconsellaven que en cas d'un desembarcament nacional, s'havia de combinar aquest amb una acció al front terrestre en Sector apropiat per fixar les reserves enemigues que poguessin acudir a la costa en menor termini de temps.

El 5 de març de 1938, un mes després de l'elaboració d'aquest informe per part dels sollevats, el bàndol governamental establiria un nou projecte de Decret que formularia el Cap d'Estat Major de la Marina Republicana amb la intenció d'estructurar la Zona de Llevant de Defensa de Costes, per coordinar i unificar a tots aquells elements que intervinguessin a la defensa de l'anomenada zona[57]. Així d'acord amb el Consell de Ministres i a proposta del Ministre de Defensa Nacional, es decretaria segons l'article primer que la Zona de Llevant de Defensa de Costes es dividiria en dos Agrupacions: la Nord, que comprenia des de la frontera fins al riu Sènia; i la Sud des del riu Sènia fins al riu Segura, on exerciria el comandament de cada Agrupació un cap anomenat pel Ministre de Defensa Nacional a proposta del de la zona. En quant a l'Agrupació Nord, aquesta s'organitzaria en tres sectors, corresponents a la costa de les províncies de Girona, Barcelona i Tarragona, mentre que la Sud organitzaria altres tres amb les províncies de Castelló, València i Alacant. El sector de Girona constituiria també la Base Naval Secundària de Roses que tindria com a límits marítims els d'aquella província i el Cap de l'Agrupació Nord, per mediació del comandament de la zona, havia de proposar també a l'aprovació del Ministre de Defensa Nacional els límits de terra. Així per tant, el Cap del Sector de Girona seria l'anomenat per la Base Naval Secundària de Roses mentre que els

[57] AGMAB. SHEMA. Caixa 9726.

restants sectors estarien sota el comandament del Cap més caracteritzat del Batalló o Batallons que els guarnien, qui efectuarien al ser rellevats dels seus llocs, l'entrega formal de l'anomenat comandament i també serien determinades pel Cap de la zona, les capçaleres de cada sector a proposta dels Caps d'Agrupació.

L'article tercer del decret corresponia als organismes i unitats afectes a la zona de defensa de costes de Llevant, sent aquests els següents: Grup Escola d'Informació i Topografia d'Artilleria (Xarxa d'Informació), Seccions Topogràfiques de l'Est, Sud-est i Nord d'Espanya amb la seva organització i funcionament continuant de la mateixa manera que fins la data del decret; la secció de Costes del Grup d'Enllumenat i Il·luminació; les Unitats de contenció i Intervenció immediata, sent els seus efectius com a mínim d'una Brigada Mixta, un Batalló de Metralladores i una Companyia de metralladores de posició per Agrupació; les Unitats de reserva tàctica, (el Ministre de la Governació disposaria que les forces d'Assalt concentrades a Barcelona i València poguessin acudir a petició del Ministre de Defensa Nacional a cobrir els punts amenaçats de la costa); les unitats de reserva estratègica, formades per forces de l'exèrcit de maniobra que constituirien la reserva estratègica de la Defensa de Costes tot i que solament podrien ser utilitzades prèvia autorització del Ministre de Defensa Nacional; una esquadra mixta amb un grup de caça i un altre de bombardeig; les forces de l'Institut de Carrabiners que vigilaven les costes i ports, així com totes les que, en general prestaven serveis que depenguessin de Defensa de Costes; un batalló de transports, un grup de transmissions no formant part del dispositiu de Defensa de Costes les defenses antiaèries de les ciutats del litoral.

El Cap de la zona i els de les Agrupacions, segons l'article quart, vetllarien perquè a la seva demarcació es complís exactament quant es disposava al Decret reorganitzant la Defensa de Costes, constituint a cada Agrupació un Estat Major Mixte sent homologats tots els Caps d'Agrupació a la categoria de Caps de Cossos d'Exèrcit i el de la Zona a Cap de l'Exèrcit; mentre que l'article cinquè tractava sobre l'administració, on destacava que el Cap de la Zona tindria facultat per autoritzar despeses que no excedissin de 50.000 pessetes amb càrrec als crèdits corresponents. Els que excedissin de l'anomenada xifra, serien formulats per la mateixa Comandància, quedant al seu càrrec la transmissió dels mateixos, fins que recaigués la resolució corresponent. També tindria així mateix la facultat d'ordenar les adquisicions d'urgent necessitat, donant compte a la Superioritat per la seva aprovació i es sotmetria igualment a l'aprovació dels Ministeris respectius les resolucions procedents per la cooperació que haguessin de prestar els Torrers de Far, Delegacions Marítimes i personal de la Marina mercant. L'anomenat decret el tancaven els articles sisè i setè, el primer deixant derogats quantes disposicions s'oposessin a l'establert al present Decret i el segon donant comptes a les Corts al seu dia. Més endavant, al juny del mateix any es realitzaria una nova reorganització d'aquesta defensa de costes, on destacaria principalment que quedaria suprimida la

Comandància d'Obres de Defensa de Costes, passant tot el seu personal a dependre de la Inspecció General d'Enginyers, nomenant comandant del grup d'elements de la zona catalana al general Juan Hernández Sarabia[58]. Així mateix, el tinent coronel d'enginyers retirat i mobilitzat Manuel Vidal Sánchez, passaria a dependre el càrrec d'enginyer cap delegat d'obres de defensa de costa[59].

2.2. La vigilància del mar.

Al litoral català s'establirien tota una sèrie d'observatoris i llocs d'observació amb l'únic objectiu de donar a conèixer amb el major detall possible la composició de les forces adversàries, plans d'atac, moviments i situacions de les mateixes. I és que l'observació era una de les tasques més importants de la defensa, ja que tal i com es descrivia a la cartilla d'observació de Defensa de Costes[60], una bona observació significava la meitat de la defensa ja que aquesta defensa de costes es basava principalment en la pràctica d'un bon servei de vigilància i observació que unit a un sistema de transmissions el més perfecte possible, permetia al Comandament estar en tot moment assabentat de quantes activitats es registraven al litoral.

Es considerava com elements dependents del servei d'observació els llocs de carrabiners de vigilància de costes; els llocs d'observació i localització especialitzats establerts al litoral; els Delegats Marítims i els seus auxiliars (Direcció General de la Marina Mercant); els torrers dels Fars i guaites semafòrics (Cos de senyals marítimes) i tots aquells habitants de la costa que poguessin proporcionar qualsevol informe. Però independentment de l'organisme a que pertanyien els observadors, aquests havien de tenir sempre present que tots ells col·laboraven a una missió comuna, que no era cap altre que informar al comandament de la defensa de costes i l'èxit depenia del seu perfecte compliment.

La Xarxa d'Observació de la Defensa de Costes es realitzava a través l'observació directa utilitzant tant la vista com l'oïda. A través de la vista era el més senzill i fàcil d'establir, però per obtindre el màxim rendiment era necessari recórrer a observadors especialitzats ja que un observador no era res més que un soldat amb aptituds especials que havia rebut una instrucció particular encaminada a ensenyar-li a que sabés vigilar el camp adversari i descobrir les menors variacions que podien ser indicis de les seves intencions per tal de prevenir al comandament, o sigui per tant, un guaita selecte. L'observació per la vista es feia valent-se directament de l'ull o per intermedi d'aparells d'augment en canvi per la nit l'observació per la vista d'objectius no lluminosos, solament podia

[58] *La Vanguardia*, 17 de juny de 1938.
[59] *La Vanguardia*, 16 de juny de 1938.
[60] AGMAB. SHEMA. Caixa 9761.

exercir-se en un radi d'acció molt restringit i s'havia de facilitar mitjançant la utilització d'artificis il·luminatius o projectors. Aquests objectius lluminosos formats per llums, artificis, senyals òptiques, etc... eren més visibles de nit que de dia i podien percebre's des dels observatoris llunyans. Amb boira, l'eficàcia d'aquesta observació terrestre per la vista quedava reduïda i fins i tot podia anul-lar-se. En aquests dos casos, nit o boira, podia suplir-se en certa mesura per l'escolta, intervenint llavors l'oïda, quasi exclusivament. I es que l'observació per l'oïda completava l'observació per la vista ja que podia denunciar els indicis d'activitat de l'adversari, sense ser necessari la seva observació com sorolls de motors, direcció aproximada dels seus dispars, la sortida i arribada dels seus projectils, etc...

Per l'observació mitjançant l'oïda s'havia de prestar atenció singularment per no incórrer en errors al apreciar la direcció d'aquests sorolls, que podien precedir particularment del fenomen que es produïa al esclatar una bomba o al propagar-se l'ona de xoc dels projectils animats d'una velocitat superior a la del so i solament l'onada sonora a la que donava lloc la sortida del tir permetia als observadors (desproveïts d'instruments especials), apreciar la direcció del punt d'emissió.

Com per la nit o amb boira, l'observació per la vista era quasi impotent, aquesta era substituïda per l'escolta directa, multiplicant-se els organismes encarregats de la vigilància i seguretat.

Aquesta observació terrestre directa havia de ser permanent ja que els llocs d'observació havien d'actuar constantment; estant els guaites i observadors de servei sempre vigilants, no abandonant l'observació d'un punt sospitós fins esbrinar amb certesa de que es tractava. També havien de donar les notícies d'una manera exacta i concisa, sent ràpids en la transmissió ja que tota notícia adquirida havia de ser immediatament coneguda pel Comandament i per últim s'havia de comunicar totes les observacions de mutu interès entre si els llocs i Sectors immediats.

Per altre banda, la xarxa d'observació de defensa de costes estava constituïda primerament pels llocs de guaita, establerts al litoral per les Comandàncies de Carrabiners i els Destacaments de Defensa de Costes. Aquests llocs tenien per missió vigilar totes les activitats que es desenvolupessin al mar i a l'aire; impedir tota relació sospitosa amb terra i donar l'alarma si precisava a les forces més immediates. Perquè aquests llocs d'observació tinguessin èxit, s'havien d'establir llocs de guaita al llarg de tota la costa, de forma que no quedés cap espai sense la deguda vigilància, pel que s'havia de procurar, mantenir enllaç entre si amb la vista.

Les consignes generals que havien de seguir els guaites serien sobretot vigilar contínuament amb la vista i l'oïda la zona assignada prestant tot tipus d'atenció sense fer-se notar i disposats a usar les seves armes instantàniament, evitant disparar com no fos per donar l'alarma en cas d'emergència o per defensar-se en cas de sorpresa. Igualment, sempre havien d'informar i donar compte

immediatament de l'apreciat. Sobre les consignes particulars que havia de conèixer cada guaita, aquest havia de conèixer a avantguarda la direcció de l'adversari i el sector que havia de vigilar; a la dreta el lloc en que es trobava el guaita de la seva dreta; a l'esquerra, el lloc on es trobava el guaita de la seva esquerra; a rereguarda l'emplaçament de l'avançada o lloc que l'havia destacat i l'itinerari per arribar al lloc que li va destacar i a més a més de conèixer el sant i senya i els signes especials de reconeixement.

Existien diferents llocs d'observació, dividits entre els muntats pel Grup Escola d'Informació i Topografia d'Artilleria afectes aquest servei; els semàfors dependents de l'Estat Major de Marina, els especials que s'establien pels Destacaments i els que es constituïen per les Comandàncies de Carrabiners, particularment a les capçaleres de companyia o punts que es consideraven vulnerables.
Aquests llocs d'observació havien de reunir tota una sèrie de característiques per tal de poder-se instal·lar, així per exemple els emplaçaments havien d'estar situats de manera que proporcionessin les vistes més extenses possibles sobre la zona de probable acció de l'adversari. A la costa, s'havia de procurar situar-los en les condicions més favorables per percebre la major extensió possible del mar, però com que normalment per satisfer aquesta condició s'havien de col·locar en punts dominants i visibles per l'adversari, tenia una gran importància el seu emmascarament i els treballs encaminats a tal objecte i havien de tenir caràcter primordial i precedir a tots els altres. Amb el mateix objectiu també s'havia d'evitar amb el màxim compte delatar la situació del lloc i s'havien d'adoptar altres precaucions com les relatives a l'extinció de llums, especialment de nit; evitar els reflexos lluminosos; el trànsit per les vies d'accés i l'estància innecessària als llocs dels individus que no estiguessin de servei, entre d'altres. Els llocs d'observació a més a més havien d'estar en condicions de funcionar en totes les circumstàncies tot i l'acció de l'artilleria o aviació enemiga. Si aquest era compatible amb la seva situació, havien d'executar-se les obres necessàries contra els dispars i homes d'aquests elements. També era important dotar-los dels medis de transmissió suficients per que en tot moment poguessin ser explotats els informes que s'adquirien, ja que un informe no tenia cap valor per molt important que fos si aquest no podia ser aprofitat a temps. Per això la seva transmissió havia de ser tant més ràpida quant major fos l'interès immediat que oferia pel destinatari. Aquesta necessitat l'havien de tenir present sempre tots els observadors i la xarxa de transmissions, mentre que els medis de que disposessin els llocs havien de permetre satisfer-la.
Precisament per aquest motiu s'havia de perseguir el doble objectiu d'ampliar en el possible els medis de transmissió i posar-los a cobert d'una destrucció de l'adversari, especialment buscant-se la forma de doblar les transmissions telefòniques, tant per enllaçar amb el món, com amb els llocs veïns.

A partir del moment en que fos instal·lat un lloc d'observació i de manera constant, s'havia d'anar millorant progressivament aquest sempre procurant per tots els medis proporcionar aparells tècnics, com a mínim bessons i alguna que altre ullera, amb la finalitat de facilitar l'observació i augmentar la precisió dels informes; aconseguir la major perfecció als medis de transmissió i a les mesures de protecció dels mateixos i obtenir la màxima perfectibilitat en la instal·lació, amb la finalitat de protegir els llocs contra els bombardeigs enemics i cops de mà i posar al personal en les millors condicions de treball i repòs.

En quant al personal d'un lloc d'observació, aquest es composava de dos equips diferents, encarregats un de l'observació i l'altre de la transmissió. Aquest personal havia de ser en general especialitzat, sent el seu efectiu el suficient per assegurar la continuïtat del funcionament. A cada observatori s'havia d'anomenar un cap, a ser possible una classe, el que respondria del compliment del comés assignat, distribuiria el seu personal, i reglamentaria el treball establint diferents torns de servei, que serien pels equips d'observació: Observació, transcripció de l'observat i repòs; i pels equips de transmissió: transmissió de les comunicacions, entreteniment i reparació del material i repòs.

Referent al material de que disposaven aquests llocs d'observació, aquest podia agrupar-se en material d'observació, amb la tècnica apropiada a la forma d'observació que s'utilitzés, a més a més de bessons, telèmetres, planxetes, brúixoles, ulleres, etc... i material de transmissions, del que en un principi, tot observatori havia d'estar dotat de dos medis de transmissions ràpids: un d'utilització normal i un altre d'utilització extraordinari, com auxili de l'anterior. El primer seria el telèfon, el segon podia ser el telègraf, radiotelegrafia, òptica, artificis de llums, coloms, motocicletes, bicicletes, vianants, senyals semafòriques i convingudes, etc... mentre que el material suplementari estava compost per plànols, mapes, croquis panoràmics, fotografies terrestres i aèries i impresos que poguessin facilitar tot allò la missió d'observació i transmissió dels informes obtinguts.

Per altre banda, tot lloc d'observació havia de rebre del comandament de que depenia directament unes instruccions que comprenguessin: la consigna del lloc, la composició del personal, els serveis d'observació i transmissions, les mesures de protecció i les precaucions diverses i la relació del material que l'observatori disposés. En quant a la missió del lloc d'observació havia de vigilar la zona assignada, observant les activitats tant per mar, terra i aire dels possibles perills i situacions d'alarmes, destacant entre elles el pas de vaixells, el vol d'avions, les possibles senyals d'intel·ligència entre mar, terra i aire amb l'adversari i indicis de desembarcament, entre d'altres.

Al mateix temps, les notícies que s'havien de transmetre immediatament era qualsevol presència de vaixells de guerra o vol d'avions dubtosos o tant adversaris, així com quantes notícies es consideressin interessants per aquest servei, comunicant-les amb la major urgència segons el tipus

de notícies. Per exemple si es tractava de presència de vaixells, la notícia havia de ser transmesa primerament a la Comandància del Sector on radiqués el lloc, que ho faria arribar si precisava als Destacaments i Reserves i en segon lloc a la Comandància de Defensa de Costes que la transmetria als organismes superiors i forces interessades. Si en canvi era vol d'avions dubtosos o adversaris, la primera notícia havia de ser enviada a la Comandància de la D.E.C.A. (*Defensa Española Contra Aeronaves*) local de la ciutat en que estigués situat el lloc (cas de que tingués la localitat aquest servei), en cas contrari o en segon lloc a la Comandància de la D.E.C.A. local de la població més pròxima a la direcció que portessin els avions, seguit de l'aeròdrom més proper. En quart lloc havia de ser notificat a la Comandància del Sector on la seva demarcació radiqués el lloc i a la Comandància de Defensa de Costes que traslladaria la notícia als Centres competents, tot i que
en cas de màxima urgència, la notícia havia de ser comunicada immediata i directament a la unitat de comandament que hagués d'intervenir, prescindint de l'ordre establert i donant compte després a la resta que hagueren de conèixer-la. Posteriorment, la notícia havia de ser comunicada als llocs d'observació veïns als que poguessin interessar les notícies ja que segons la direcció que portessin els avions o vaixells de guerra, s'havia d'avisar, si era possible, al lloc d'observació immediat en el sentit de la seva marxa i per últim s'havia de comunicar als parts normals periòdics, els que es donarien a l'actualitat i els que es poguessin ordenar posteriorment mentre que perquè les notícies poguessin arribar de manera ràpida i segura, havia d'estar organitzat un bon sistema de transmissions. Així per tant, aquest havia de comptar amb un esquema de les línies telefòniques, un esquema de les transmissions òptiques, un altre esquema de les transmissions telegràfiques i altres medis de transmissió, com artificis de llums, radiotelegrafia, senyals semafòriques, agents de transmissió, coloms, etc... En quant a la situació topogràfica del lloc d'observació, aquest havia de tenir definides les coordenades de l'observatori o situació geogràfica, la direcció origen, les direccions de referència de l'observatori i les zones ocultes.

Els punts de referència principals així com els objectius principals vistos des del lloc havien de descriure el nom, les coordenades o la seva situació geogràfica, i croquis o dibuixos panoràmics i a més a més, pel registre de l'Observació s'havia de comptar amb una taula on es definirien la data, hora i nom del comunicant; la situació del vaixell o avió en relació al lloc; l' informe i a qui, que hora i per quin medi era transmès. En aquesta taula s'havien d'escriure totes les notícies que s'anirien percebent, tenint en compte que les observacions es basaven generalment en percepcions fugitives i perquè conservessin tot el seu valor havien de ser registrades en el moment mateix en que havien estat vistes. També havia de portar-se un llibre diari de servei del lloc en el que s'havia de fer constar els noms del personal, torn del seu servei i notícies obtingudes i indicació de les transmeses a més a més de signar el relleu dels torns pels observadors sortints de servei.

Igualment, existien també altres medis d'informació constituïts pels interrogatoris de presoners, evadits i quants individus de la Costa haguessin tingut alguna contacte amb l'adversari, com pescadors, marins mercants, etc... També era factible els documents personals que podien recollir-se, notes, correspondència privada, o els documents militars de procedència enemiga, ordres, plans, correspondència oficial, telegrames xifrats, així com la premsa i propaganda de l'adversari.

En aquesta tasca participaven de manera directa els Caps dels Sectors de Defensa de Costes; els diversos comandaments de les forces de Carrabiners de Vigilància de Costes; els Caps dels Destacaments de Defensa de Costes i els de les seves Unitats subordinades si estaven separats del seu Lloc de Comandament i els Delegats Marítims i els seus Auxiliars, subdelegats, agents de policia marítima, etc...; que tenien com a missions principals procedir a interrogar a tots els que es suposaven coneixien alguna activitat de l'adversari i redactar la corresponent informació; recollir quants documents oficials i privats o premsa entre d'altres que aportessin dades sobre l'adversari i donar compte a la Comandància de Defensa de Costes de l'expressat anteriorment i remetre les informacions i documents que s'indicaven.

Per obtenir la informació no s'havia de refusar cap font d'informació que pogués proporcionar notícies de l'adversari tot i que no tingués íntima relació amb el comés específic de Defensa de Costes ja que un informe que podia semblar insignificant podia adquirir importància quan es comparava i compulsava amb els procedents d'altres fonts. Per això, tota informació obtinguda sobre l'adversari havia de posar-se en coneixement de la Comandància de Defensa de Costes.

Per altre banda, si es patia alguna agressió tant per mar com per aire, en quant les circumstàncies el permetien s'havia de donar informe telefònic a la Comandància de Defensa de Costes, procurant el major detall possible, sense perjudici de ratificar-lo a continuació per escrit.

Per últim, el servei d'observació es considerava per tots els efectes com executat al front de l'adversari, així que per tant, qualsevol negligència o falta de la deguda discreció en el personal encarregat d'aquest servei havia de ser sancionat d'acord amb les Lleis vigents sobre la matèria.

Existiria també a part tant un formulari per informar sobre l'observació de vaixells així com d'avions, on s'havien de donar les notícies concretes i segons un ordre establert. En primer lloc havia de donar-se la data i hora així com el nom del lloc d'observació i el nom del comunicant. Després havia d'informar-se de la situació del vaixell respecte al lloc, la seva nacionalitat i les característiques. Dintre d'aquest últim punt s'havia d'especificar les seves dimensions: gran, mitjà, petit; el nombre: de xemeneies i forma, pals o torres i forma, canons; si portava avions a bord; tipus de vaixell: cuirassat, creuer, destructor, guardacostes, submarí, transport, portaavions, aljub; el color: del casc, les xemeneies, les torretes; si portava les llums enceses i la seva situació al vaixell.

També s'havia d'assenyalar el rumb geogràfic tant en el que apareixia com el que desapareixia,

(però no s'havien d'utilitzar per assenyalar el rumb les expressions Llevant i Ponent, i si que es referirien sempre als punts cardinals a la forma que indicava la rosa d'orientació); la seva velocitat, tant ràpid com lent així com suggerències particulars. Referent a l'observació d'avions, l'ordre amb que s'havia de informar era la següent: En primer lloc i igual que en el cas dels vaixells, s'havia de donar la data i hora així com el nom del lloc d'observació i el nom del comunicant. Després havia d'informar-se de la situació de l'avió respecte al lloc, el color i distintiu de l'avió així com el tipus d'avió, ja fos un monoplà, especificant si era d'ala alta o ala baixa; si era un biplà; sexquiplà o un hidroavió, ja fos de canoa o de flotadors. També s'havia d'especificar si el tren d'aterratge era ocult; el nombre de motors que posseïa; l'altura de vol; el rumb geogràfic tant en el que apareixia com en el que desapareixia; la velocitat (ràpid o lent) i les suggerències particulars que volguessin fer-se.

Pel que respecte a la costa catalana, existiria una sèrie de llocs d'observació, dividits en llocs semafòrics de la Marina, llocs d'observació d'Artilleria de Costa, llocs d'observació de Carrabiners, llocs d'observació dels Destacaments de Costa, i els llocs d'observació dels Delegats Marítims.
Segons un document on venien reflectits tots els llocs d'observació del litoral mediterrani republicà, en el cas català[61], els llocs semafòrics de Marina estaven situats a Roses, Begur i Barcelona mentre que els llocs d'observació d'Artilleria de Costa estaven situats allà on existien aquestes posicions artilleres, o sigui: Port-Bou, Roses, Montgó, Torroella de Montgrí, Begur, Palamós, Sant Feliu de Guíxols, Blanes, Malgrat de Mar, Calella, Mataró, Montgat, Barcelona, Castelldefels, Vilanova i la Geltrú, Calafell, Roda de Barà, Tamarit, Salou, Hospitalet de l'Infant, l'Ametlla de Mar, l'Ampolla, La Martinenca i Alcanar. Respecte als llocs d'observació de Carrabiners, molt nombrosos, es situaven a moltes poblacions de la costa catalana com eren: Portbou, Cadaqués, Roses, Montgó, L'Escala, Torroella de Montgrí, Begur, Palamós, Sant Feliu de Guíxols, Tossa de Mar, Blanes, Pineda de Mar, Calella, Arenys de Mar, Mataró, Premià de Mar, Masnou, Badalona, Barcelona, Prat de Llobregat, Gavà, Sitges, Vilanova i la Geltrú, Calafell, Salou, Hospitalet de l'Infant, l'Ametlla, l'Ampolla i Sant Carles de la Ràpita.
També hi havien llocs d'observació de Fars a Portbou, Cadaqués, Cap de Creus, Roses, Cap de Sant Sebastià, Palamós, Sant Feliu de Guíxols, Tossa de Mar, Calella, Barcelona, El Prat de Llobregat, Vilanova i la Geltrú, Salou, Illa de Buda i Punta de la Banya entre d'altres i referent als serveis marítims, existia un Delegat Marítim a Barcelona i un altre a Tarragona; un Subdelegat Marítim a Roses, Palamós, Sant Feliu de Guíxols, Mataró, Vilanova i la Geltrú, L'Ampolla i Sant Carles de la Ràpita i un Agent Marítim a Llançà, Cadaqués, Begur, Tossa de Mar, Blanes, Masnou i Alcanar.

[61] AGMAB. SHEMA. Caixa 9010.

Per finalitzar, els llocs d'observació dels Destacaments de Costa estaven situats a les ciutats on residien aquests, o sigui: Destacament nº7 a Castelló d'Empúries, Destacament nº8 Mataró, Destacament nº9 Gavà, Destacament nº10 Vilanova i la Geltrú, Destacament nº11 Salou i Destacament nº12 a Amposta. Amb tots aquests observatoris o llocs d'observació s'intentaria aconseguir una bona xarxa d'observació perquè en cas de perill o amenaça per part nacional, pogués ser identificada immediatament i atendre així amb tota urgència a la defensa del litoral amb tota urgència.

Per la vigilància de la costa, en concret del mar i com a mode d'exemple d'un altre cas d'observatoris de vigilància, seria força curiosa la instal·lació que es faria a mitjans de 1938 a la Badia de Roses d'un dispositiu de vigilància automàtic[62]. El seu inventor seria l'industrial i inventor francès Leon Albert Charbonneau[63] que als seus 61 anys es posaria al servei de la República. L'anomenat sistema de vigilància seria instal·lat a petició del Ministeri de Defensa i consistia en dos aparells que estaven contínuament en comunicació i que, quan hi passava un vaixell entremig, feien sonar un timbre d'alarma, així d'aquesta manera, no podia desembarcar cap vaixell per sorpresa. El sistema depenia d'una cèl·lula fotoelèctrica i va ser instal·lat entre la torre Montgó de l'Escala, el cap Norfeu de Roses i Canyelles Grosses, creant una barrera d'infrarojos de 15 km entre la torre Montgó i Canyelles Grosses. Per la seva banda, el Ministeri de Defensa Nacional del govern de la República i el Govern de Catalunya posarien a disposició de l'inventor francès tot el que necessités alhora de construir i provar aquest sistema. Charbonneau visitaria la mateixa badia de Roses el 29 de juny de 1938 i seria quan proposaria instal·lar un barratge entre la punta de Canyelles Grosses i la torre Montgó d'una distància de 15 quilòmetres. Dos mesos després, en concret el dia 25 d'agost, verificaria el funcionament dels dos focus instal·lats i mitjançant el telèfon serien realitzades en tan sols quinze minuts les modificacions necessàries, sent les proves dels aparells emissors i receptors excel·lents. L'última quinzena de setembre Charbonneau demanaria més obrers per poder accelerar les feines de protecció de les costes i del 22 al 24 de novembre, l'inventor francès faria noves proves entre el transmissor de Punta Grossa i el receptor de Canyelles Grosses. Aquest sistema funcionaria perfectament al novembre de 1938 tot i que l'èxit del projecte venia per aconseguir l'alarma immediatament, una acció impossible sense una línia telefònica directa entre Roses i l'Escala.

[62] LORENZO, Aïda i Esther LLORENÇ, *El defensor de la Badia de Roses*, dins *Revista de Girona*, 251 (2008), p. 42-45.

[63] Leon Albert Charbonneau havia nascut a Dijon (França), era doctor en ciències físiques per la Universitat de París, doctor en medicina i membre de l'Acadèmia Mediterrània, i vivia a Barcelona. A banda d'idear un sistema d'alarma a l'anomenada Badia de Roses per detectar el pas de vaixells nacionals i evitar el temut desembarcament de les tropes rebels també inventaria una bomba d'hidrogen de gran potència a terra i que també podia ser utilitzada per avions, un aparell antibales que permetia atacar l'adversari a descobert, un dispositiu de telègraf, un dispositiu de vigilància automàtic de les costes marítimes i de les fronteres i la possibilitat d'utilitzar matèries tèxtils nacionals per substituir el cotó estranger que es feia servir per a l'aïllament dels fils i cables elèctrics, (això últim era indispensable per al servei de transmissió de la Subsecretaria d'Armament).

2.2.1. Els Observatoris de l'Artilleria de Costa i de la D.E.C.A.

Per la vigilància de la costa es comptaria amb els observatoris que disposaria l'Artilleria de Defensa de Costes a partir de la instal·lació del litoral català de peces artilleres i els seus corresponents observatoris així com els observatoris pertanyents a la D.E.C.A. (Defensa Española Contra Aeronaves). En el primer dels casos, els observatoris d'Artilleria eren els propis observatoris que cada bateria tenia assignat per la vigilància de la costa i en cas d'entrar en combat, seguir als possibles vaixells adversaris, tot i que també existirien emplaçats a la costa observatoris propis d'Artilleria tot i no dependre de cap bateria, com seria el cas de l'observatori número 2 de la província de Barcelona i emplaçat a Vallcarca, al costat de l'Ermita de la Trinitat a les Costes de Garraf. Segons una relació del 29 de setembre de 1938[64], existien observatoris d'artilleria de costa a Puig Clapé (Portbou) que comptava amb una ullera d'antena; a Port de la Selva que també comptava amb el mateix material; a Cap Gros, Cap Norfeu, Punta Falconera i a Puig Rom amb una ullera d'antenes a cadascú; a Montgó amb dos ulleres d'antenes i a Punta del Milà; a Palamós que comptava amb una ullera de tres lents i un telèmetre de dos metres de base; a Sant Feliu de Guíxols amb el mateix material que a Palamós; Blanes, Malgrat i Montgat amb una ullera d'antenes a cadascú d'ells; Montjuïc amb un telèmetre de dos metres de base, una ullera de tres lents i un triocular Zeiss; a la Bateria Álvarez de Castro situada a Montjuïc amb una ullera d'antenes i un telèmetre de 2 metres de base; a la Bateria de Buenavista també situada a Montjuïc amb una ullera d'antenes; a Vilanova i la Geltrú amb una ullera d'antenes i un telèmetre de1,40 metres de base; a Tamarit amb una ullera de tres lents; a Punta del Miracle (Tarragona) amb un a ullera d'antenes i a Punta de Salou amb una ullera de tres lents.

Els observatoris d'artilleria de costa realitzarien diàriament un butlletí on es recollirien totes les activitats observades ja fossin aquestes aèries com marítimes. Aquests butlletins recollien les activitats de 24 hores en 24 hores, començant i finalitzant a les 08:00 hores. Per exemple en el cas dels observatoris d'artilleria de Barcelona, a cada hora s'anotava l'estat del temps, descrivint entre altres coses la visibilitat , el vent o qualsevol altre aspecte digne de menció, prenent com referència al nord Calella i al sud Vilanova i la Geltrú, a banda dels tres observatoris que tenia l'artilleria de costa a la província de Barcelona com eren el Observatori número 1 a Montjuïc (Barcelona), l'Observatori número 2 a l'Ermita de la Trinitat a Vallcarca (Garraf) i l'Observatori número 3 a Cabrera de Mar (Maresme). Aquests butlletins que normalment tenien una extensió d'entre 10 i 20 folis s'anotaven tots els avions i vaixells que fossin observats, ja fossin aquestos republicans o nacionals així com neutrals, com seria el cas dels moviments en aquest darrer cas de tots els vaixells i avions francesos per exemple.

[64] AGMAV, C.1150, Cp.12, D.6 / 1-5.

En canvi, pel que respecta als llocs d'observació de la D.E.C.A., aquests normalment estaven distribuïts al llarg de la costa catalana, compostos per tres o quatres homes i que servien com complement als llocs d'observació d'artilleria i als altres observatoris instal·lats al llarg del litoral català, pertanyents els seus homes a la xarxa d'observació i escolta que a finals d'abril de 1938 comptava amb 83 homes distribuïts als diferents llocs d'observació[65]. Aquests observatoris, tenien la missió de vigilar el cel per ser els primers en detectar la presència d'aviació franquista i els primers també en transmetre la informació. Estaven connectats telefònicament amb la *Jefatura de Red de Escuchas* i havien de ser ràpids i clars en les seves informacions, descrivint de la manera més breu possible quants aparells adversaris havien detectat, de quin tipus eren aquestos i el rumb que seguien, així com altres informacions que podien ser considerades essencials. La centraleta telefònica de la *Jefatura de Red de Escucha* era l'encarregada de donar l'alarma al pas de l'aviació enemiga i d'avisar tant a la defensa activa així com a la defensa passiva. Aquests observatoris de la *Red de Escuchas* i que pertanyien a la D.E.C.A., estaven en permanent contacte amb els altres tipus d'observatoris i llocs de guaites que pertanyien a la Defensa de Costes a les zones marítimes i tot i que la seva funció principal era la de detectar possibles atacs aeris, també havien d'intentar detectar possibles atacs marítims per part de vaixells rebels.

A finals d'agost de 1938 existien observatoris de la D.E.C.A., relacionats aquests amb els observatoris d'artilleria a Cadaqués, l'Escala, l'Estartit, equipats cadascú d'aquests amb prismàtics 6x30; al Cap de Sant Sebastià equipat amb prismàtics 6x30 i 7x40; Tossa de Mar amb el mateix equip que l'anterior; Calella amb prismàtics de 6x30; Premià de Mar i Besòs també equipats els dos amb prismàtics de 6x30 cadascú; el Far del Llobregat equipat amb prismàtics 6x30 i 7x40, La Desenrocada a Sitges amb prismàtics de 6x30, Torredembarra i Cambrils[66]. També existirien llocs d'observació de la D.E.C.A a Lloret de Mar, Sant Feliu de Guíxols, el Prat-Murtra, Ermita de Sant Ramon de Viladecans, Castelldefels, Punta Herreros, Turó de la Mata i Cunit, entre d'altres[67].

[65] AGMAB. SHEMA. Caixa 9726.
[66] AGMAV, C.1150, Cp.12, D.6 / 1-5.
[67] AGMAB. SHEMA. Caixa 9726.

2.2.2. Els Fars i els llocs semafòrics de Marina.

Altre punt de control que existiria al llarg del litoral català per observar i vigilar el mar serien els propis Fars i els llocs semafòrics de Marina.

Referent als fars, existien al llarg de la costa catalana una vintena d'aquests al començament del conflicte, sent aquestos el de la Punta s'Arenella al Port de la Selva, el de Cap de Creus, Cala Nans a Cadaqués, Roses, Illes Medes, Cap de Sant Sebastià, Palamós, Tossa de Mar, Calella, Barcelona, Montjuïc, el Llobregat, Vilanova i la Geltrú, Tarragona, Salou i els fars del Delta de l'Ebre com el Far de la punta del Fangar, Farola del cap de Tortosa (o far de l'illa de Buda), Far de la Banya i Far de la punta de la Senieta a Sant Carles de la Ràpita. A més a més també es comptava amb la Balisa de la llosa de Palamós i la Balisa de Sant Feliu de Guíxols que també comptarien en la vigilància del mar. Però d'aquests vint fars existents durant la Guerra Civil al litoral català, durant la primera dècada del segle XIX només existien tres fars a Catalunya, situats a Salou, Barcelona i Tarragona. La resta s'anirien establint segons el Pla d'Enllumenat de 1853, així durant la dècada de 1850 a 1860 es construirien catorze més i ja a principis del segle XX es construirien la resta, com el Far de Vilanova i la Geltrú, inaugurat el 1905, el Far de Tossa de Mar inaugurat el 1919 o el Far de Montjuïc inaugurat el 1925 entre d'altres, completant-se pràcticament el sistema d'enllumenat de les costes catalanes[68]. Sobre les principals característiques d'alguns d'aquests fars, unes lleugeres descripcions les trobem en dos llibres, un de finals del segle XIX i un altre de principis del segle XX[69], on destacaven les següents:

El Far del Cap de Creus estava situat al mateix Cap, a uns 85,4 metres d'elevació sobre el nivell del mar i comptava amb una llum fixa blanca amb espurnes de 3 minuts en 3minuts i un abast de 15 milles mentre que el Far de Cadaqués es trobava situat a la punta de Cala Nans a uns 27 metres de la riba del mar i consistia en una torre cilíndrica i blanca jaspiada de blau que s'aixecava enganxada davant al sud-oest de la casa dels guardes, a la qual a 7,3 metres sobre el terreny i a 33,5 metres sobre el nivell de mar, s'encenia una llum fixa blanca amb un abast de 10 milles.

Proper a aquest far es trobava el far de Roses, situat a l'anomenada Punta de la Poncella, pròxim a les ruïnes del castell de la Trinitat i construït a 38 metres a la riba del mar, consistent en una torre cilíndrica pintada de blanc blavós amb faixes vermelles que s'alçava del centre de l'habitació dels torrers a 11,3 metres sobre el terreny i a 23,7 sobre el nivell del mar on s'encenia una llum fixa amb espurnes vermells de dos minuts en dos minuts amb un abast normal de 12 milles.

[68] Veure, *Els fars de Catalunya. De nord a sud per la costa*. Col·lecció Guíes turístiques de Catalunya. Barcelona. Edita Generalitat de Catalunya. 2010.

[69] RICART GIRALT, José, *Puertos de la Península Ibérica. Primer Volum. Catalunya*. Revista de Navegació i Comerç. Madrid. 1894 i SÁNCHEZ DE TOCA, Joaquín, *Nuestra Defensa Naval*. Madrid. 1903.

El far de les Illes Medes per altre banda es trobava prop de l'extremitat nord-oest de l'illa major i al seu punt culminant i consistia en una torre blanca quadrangular per sota i cilíndrica per dalt que s'aixecava del centre de l'habitació dels guardes, en la qual a 105 metres sobre el nivell del mar s'encenia una llum fixa i blanca amb un abast de 15 milles.

Al Cap de Sant Sebastià i prop de l'ermita a uns 167,3 metres sobre el nivell del mar estava situat el Far de Sant Sebastià, que comptava amb una llum blanca giratòria amb eclipses de 38 segons i 6 segons de duració i amb un abast de 23 milles.

Un altre far important seria per exemple el de Palamós, que es trobava situat a la Punta del Molí, al racó oriental de la cala, defensat al sud per un moll que des de l'extrem meridional de la població sortia uns 170 metres cap al oest-nord-oest amb forma corba convexa cap a dins i situat a 25 metres al nord de la riba del mar i a uns 570 metres de la punta. Constava d'una torre de pedra blava de forma hexagonal al cos inferior i cilíndric al superior amb la llanterna pintada de negre i era també hexagonal, finalitzada en casquet esfèric estant situada l'habitació dels torrers una mica al nord de la torre. La llum il·luminava un arc d'horitzó de 185º comprés entre la Punta de Torre Valentina i Punta del Castell, sent la llum fixa vermella, amb un abast mitjà de 10 milles i existia a la punta o cap del moll una torreta de ferro fos a 16,26 metres sobre el nivell del mar que encenia una llum sideral blanca amb abast d'unes 3 milles.

El Far de Calella, situat a un turó abans d'arribar a la població venint des de Barcelona es trobava a una elevació de 45,7 metres sobre el nivell del mar i comptava amb una llum fixa blanca amb espurnes de 2 minuts en 2 minuts i un abast de 18 milles.

Barcelona per la seva part comptava amb diferents Fars o llums per la identificació establerts al port. Així per exemple a l'extrem situat a l'escullera de l'Est es trobava una llum fixa verda amb un abast de 3 milles; una llum vermella amb un abast de 4 milles situada a l'extrem de l'escullera de l'oest i una llum fixa amb espurnes vermelles de quatre minuts en quatre minuts i amb un abast de 9 milles i una elevació de 13,2 metres situada a la mitjania del moll de l'Est, mentre que a la Punta del Llobregat, una mica al nord de la boca del riu Llobregat, es trobava situat el far, amb una llum blanca giratòria amb eclipses de 30 segons en 30 segons amb un abast de 18 milles i una elevació de 32,3 metres sobre el nivell del mar.

Al sud de la província de Barcelona es trobava el far de Vilanova i la Geltrú, que s'aixecava a la punta de Sant Cristòfol i era classificat de sisè ordre. El focus lluminós estava a 12,3 metres sobre el nivell del mar i a 6,4 metres sobre el terreny, la llum era fixa i vermella i podia il·luminar un arc de 162º comprés entre l'est i el sud 72º oest passant pel sud mentre que l'habitació dels torrers estava en un edifici enganxat a la torre, que estava pintada de color blau fosc, sent de forma lleugerament cònica, amb llanterna prismàtica.

Tarragona comptava amb una llum fixa verda amb un abast de 3 milles i una elevació de 5 metres a l'extrem del dic transversal i amb una llum vermella amb un abast de 10 milles i una elevació de 16,4 metres sobre el nivell del mar situada al més sortint del moll mentre que el Far del Cap de Salou, situat al mateix Cap comptava amb una llum fixa blanca amb espurnes de quatre minuts en quatre minuts amb un abast de 15 milles i una elevació de 42,5 metres i al mateix Port de Salou existia una llum fixa blanca de 5 milles d'abast amb una elevació de 8,4 metres però no s'encenia als dies de pleniluni.

Serien també molt importants els fars del delta de l'Ebre, situant-se el Far del Fangar a la meitat del frontó o corba convexa que formava la punta del Tango, i que consistia en una torre rodona de ferro pintada de blanc que sobresortia de la casa dels guàrdies i que estava sobre pilotes de 3 metres d'alt. La llum era fixa i blanca, elevada 7,5 metres sobre el nivell del mar i es podia veure a distància de 8 milles en tot el cercle. A la meitat sud de la convexitat de la Testa de la Banya distant 3 milles a l'est de la Punta de Galacho estava situat un el Far dels Alfacs amb una llum fixa blanca de tercer ordre que podia observar-se a 13 milles de distància des de qualsevol punt de l'horitzó i que consistia en una torre groguenca lleugerament cònica i de ferro que sortia al centre de la casa dels guàrdies, estant el seu focus lluminós elevat uns 19 metres sobre el nivell del mar. A l'extrem oriental de l'Illa de Buda al Cap Tortosa existia un altre far, aquest de segon ordre consistent en una elevada torre cilíndrica de ferro blanca que sobresortia de la casa-habitació dels torrers, també de ferro elevat sobre el terreny. Sostenien la casa i torre vàries columnes i estreps, formant un conjunt elegant, encenent-se el far a 53 metres sobre el nivell del mar, de llum blanca amb eclipses de minut a minut i que podia ser vist fins a 20 milles de distància i finalment a Sant Carles de la Ràpita, a la Punta de la Senieta existia un altre far amb un llum fixa vermella de sis metres d'abast i nou metres d'elevació.

Durant la Guerra Civil, la situació dels Fars catalans també es veuria modificada davant de les incursions que realitzarien els vaixells nacionals tot i que abans que el creuer *Canarias* ataqués la ciutat de Roses el 30 d'octubre de 1936, ja s'havia produït alguna que altre circumstància anòmala en el servei dels Fars. Així per exemple, el torrer del Far de Port de la Selva rebria la nit del dia 12 d'octubre la visita d'uns individus que digueren pertànyer al Comitè antifeixista de Port de la Selva i li farien entrega d'un escrit on es donava permís perquè donades les circumstàncies d'aquella mateixa nit pogués estar apagat el far de s'Arnella. Malgrat aquest avís, el Torrer no va rebre cap nova ordre que l'obligués a apagar el far, motiu pel qual restaria encès durant les hores reglamentàries[70]. El Conseller de Treball i d'Obres Públiques, M. Valdés, en vista de que en altres

[70] La informació que aquí es recull sobre algunes actuacions de diferents fars davant d'atacs nacionals o moments de

fars catalans també s'havien realitzat gestions semblants a aquesta, consideraria necessari posar aquest tipus d'acte en coneixement del Conseller de Defensa, tal i com quedaria reflectit en un escrit amb data del 27 d'octubre de 1936, degut a la importància i transcendència internacional que eren atribuïdes el servei de referència, tot i que la prestació era de l'exclusiva competència de l'Estat. El Conseller de Treball i Obres Públiques volia deixar clar que la responsabilitat de deixar sense senyals la navegació marítima, deixant de manera insegura aquesta en llocs que oferien perill, era un tema prou important per no deixar en mans de cada Comitè Local de Defensa i fins i tot afegiria a l'anomenat escrit que en casos urgents, aquelles ordres eren millor que fossin adreçades per telèfon o telegrama i de manera directe a l'Enginyer Cap d'Obres Públiques de la Demarcació corresponent com encarregat i responsable davant l'Estat del Servei de Fars i senyals marítimes i que convenia donar-los als esmentats funcionaris tota mena de garanties a l'objecte que poguessin salvaguardar la seva responsabilitat en la contingència d'haver d'obeir ordres provinents d'un altre organisme que no fos el mateix Estat. Finalitzava l'escrit dient que la Conselleria d'Obres Públiques no era pas la més indicada per dictar les normes pertinents, si no que aquesta havia de ser la Conselleria de Defensa ja que era més coneixedora de les necessitats en aquest ram i el conseller sotmetia la qüestió a matèria reservada, oferint tota l'ajuda i les dades necessàries al Conseller de Defensa. Però només tres dies més tard de l'anomenat escrit, el creuer nacional *Canarias* atacaria la ciutat de Roses[71] i la situació dels Fars es veuria alterada, ja que pràcticament tots els fars de la zona rebrien ordres d'apagar-se en vista del perill. Així, l'enginyer encarregat del servei de Fars de la província de Girona informaria de les diferents situacions que es viurien en els fars de la província gironina davant d'aquest primer atac que patiria la costa catalana. D'aquesta manera informaria que el dia 30 d'octubre, passades les 20:00 hores es presentaria al torrer encarregat del Far del Port de la Selva un cotxe amb un representant de l'Ajuntament de Port de la Selva i un Guàrdia entregant-li una nota signada per l'alcalde de Port de la Selva, Jaume Massot, comunicant que a partir de les 20:00 hores havia d'apagar-se el Far de s'Arnella, informant al torrer pel representant de l'ajuntament de que es prenia aquella decisió davant d'un bombardeig efectuat a Roses. El torrer apagaria el Far i quedaria pels seus voltants entre uns quinze o vint guàrdies i milicians per tal d'exercir la vigilància. El torrer encarregat del Far de Cala Nans de Cadaqués escriuria a l'enginyer encarregat dels Fars de la província de Girona que el mateix dia, a les 19:15 hores es presentarien al Far tres milicians voluntaris i indicarien al torrer la necessitat d'extingir l'enllumenat fent-li entrega d'un document signat per integrants de les Milícies Voluntàries (Hermógenes González, Agustín Figa i Joaquín Torrent) que declaraven que per ordre del Comitè de Guerra de Cadaqués es

perill han estat extretes de documentació pertanyent a l'Arxiu de la Diputació de Barcelona.

[71] Veure apartat 3.3.1. Els atacs de vaixells de superfície a la costa catalana sobre les accions i incursions de vaixells nacionals o al servei d'aquests sobre la costa catalana.

presentaven al Far de Cala Nans i indicaven al Torrer la necessitat d'apagar les llums davant el perill de bombardeig que en aquells mateixos moments s'estava efectuant a Roses. Aquesta declaració estava avalada pel segell amb tinta de l'Alcaldia de Cadaqués i el torrer accediria a aquesta ordre.
Altre exemple seria el torrer encarregat del Far de Cap de Creus, que remetria la mateixa nota tot i que en aquest cas, el torrer rebria l'ordre del Comitè de Guerra de Cadaqués en la que es manava apagar el Far com a mesura d'estratègia i davant l'imminent perill de bombardeig passades l'una de la matinada del 30 d'octubre. Així, el Far romandria apagat des de rebuda l'ordre, tota la nit del dia següent i el dia 1 de novembre, reprenent-se altre vegada el servei el dia 2 de novembre, dia en que es rebria la nova ordre verbal per part de l'Alcalde. La notícia d'apagar les llums del port de Sant Feliu de Guíxols seria rebuda a les 02:05 hores del dia 31 pel torrer encarregat de les llums del port de la ciutat, on li seria ordenat apagar les llums, tant la del dic com les d'enfilació per la Junta de Defensa d'aquella població, tornant a apagar novament les llums a les 22:45 hores del mateix dia seguint les ordres escrites de la mateixa Junta, la que obeiria a l'instant.

Les incursions del *Canarias* per la costa catalana faria que la situació viscuda la nit del 30 d'octubre a diversos fars de la província de Girona es tornessin a repetir. Així, el dia 11 de novembre el Torrer del Far de Palamós hauria d'apagar la llum de situació del Dic de Llevant i la del Moll Comercial a les 23:30 hores segons una ordre de l'Alcalde de la ciutat. A les 00:10 hores i amb motiu de la sortida del port d'un vapor, es procediria a encendre-les de nou amb les característiques corresponents, quedant a les 00:25 hores novament apagades i continuant així durant la resta del servei per ordre de l'Alcalde tot i que tant la llum de la boia com la del Far funcionarien normalment sense cap interrupció. El mateix dia i també a les 00:10 hores, el Torrer del Far de Port de la Selva rebria la visita d'un milicià amb una ordre del Cap de les forces armades del Port de la Selva ordenant que s'apagués el far davant d'anormalitats observades al mar, però sense especificar quines eren aquestes. Cinc minuts després, el Far s'apagaria i continuaria en aquest estat la resta de la nit.
També s'apagaria sobre aquelles mateixes hores i per ordre de la Junta de Defensa de Sant Feliu de Guíxols, les llums del port d'aquesta població, així com altres fars de la zona, interrompent el seu servei. Dos dies després, el 13 de novembre, el torrer del Far del Cap de Creus rebria una ordre verbal per mediació d'un carrabiner del Comitè Militar de Cadaqués per procedir a tornar a posar en marxa el servei d'aquest far, cosa que es realitzaria aquell mateix dia.
Amb els atacs que patiria la ciutat de Barcelona els primers dies de febrer de 1937, (9 i 10 de febrer submarí *Torricelli*[72] i 13 de febrer el creuer *Eugenio di Savoia*[73]) faria que altre vegada es repetissin

[72] Veure apartat 3.3.2. La campanya submarina.
[73] Veure apartat 3.3.1. Els atacs de vaixells de superfície a la costa catalana.

les escenes viscudes ja anteriorment als fars; tot i que abans d'aquests atacs, el dia 4 de febrer seria consultat el Conseller de Defensa de la Generalitat de Catalunya en previsió de possibles bombardeigs de Barcelona respecte a la conveniència de mantenir encesa o apagada la boia indicadora dels bancs perillosos existents a la desembocadura del riu Llobregat, manifestant aquest últim que la referida boia no fos apagada. Tot i així, el dia 11 de febrer rebria el Torrer del Far del Llobregat una ordre telefònica del Comissari del Castell de Montjuïc de que s'apagués la boia, romanent en aquesta situació en endavant. El Torrer no obstant, tractant-se d'una simple ordre telefònica la complimentaria, quedant com a conseqüència d'això apagada la llum de la boia i així restaria fins que es rebés ordre en contra, ja que donada la situació d'aquella boia, que estava ancorada en mar lliure, a unes tres milles de la costa i en lloc perillós per al seu accés, no era possible arribar fins a ella en un moment determinat per a efectuar la maniobra de l'extinció de la llum, pel que havia de restar aquesta permanentment encesa o permanentment apagada. La boia finalment restaria apagada segons ordre del mateix Conseller de Defensa, deixant l'ordre de no tornar encendre-la fins a nova ordre. Però només dos dies després, el 13 de febrer, el Director General de Ports i Obres Hidràuliques deia en la seva qualitat d'Enginyer Cap encarregat del Serveis Marítims no traspassats a la Generalitat que amb la finalitat d'evitar en allò successiu les dificultats que originaven els retards a les notificacions d'apagats de llums i la resta d'incidències que tenien lloc a l'enllumenat marítim de les costes, de les que en el termini més breu possible havia de donar-se compte a la Navegació, la Direcció general interessava de que es donés les ordres oportunes al personal perquè la Comandància de Barcelona pogués conèixer immediatament qualsevol modificació que ocorres en l'enllumenat i en l'abalisament de la província i comunicar-la telegràficament al Servei Central de Senyals Marítims, sense prejudici de cursar a continuació el corresponent ofici de ratificació del telegrama expedit, al mateix Servei. Però precisament l'atac d'aquella mateixa nit protagonitzat pel creuer italià *Eugenio di Savoia* faria que alguns fars deixessin de prestar servei; així, l'enginyer encarregat del servei de Fars de la província de Girona informaria que el torrer encarregat de les llums del port de Sant Feliu de Guíxols segons una ordre del Delegat Polític Militar de l'anomenada localitat, apagaria les llums del port a la nit del 14 des de les 23:00 hores fins les 23:15 hores. Per la seva part, la nit del dia 14 també s'apagaria el far de Tossa de Mar des de les 22:00 hores fins les 23:35 hores, una acció que ja havia realitzat durant la nit del 9 al 10, quan el mateix far de Tossa romandria apagat per ordre del Delegat Polític i Cap Militar de l'anomenat poble des de les 01:23 hores fins les 02:32 hores, o sigui una hora i nou minuts. Però aquest últim Far de Tossa no s'apagaria definitivament ja que el 3 de març de 1937 rebria dos llampares per l'enllumenat elèctric i rebut per la Comandància Militar.

Pràcticament un any després, el 7 de gener de 1938, es faria entrega a l'Enginyer Cap interí d'Obres Públiques dels serveis de l'Estat a Catalunya, Victor Martín Elvira, assumptes que es referien al Servei Marítim de la província de Girona. La reunió es celebraria al local que ocupava la Comandància d'Obres públiques de la Demarcació de Girona de la Generalitat de Catalunya, situat al número 28 de l'Avinguda de Jaume I de l'anomenada localitat, i comptaria amb la presència de Juan Mª Sans Bosch, Enginyer Cap del Cos de Camins, Canals i Ports, Cap d'Obres públiques de l'expressada Demarcació, que tenia al seu càrrec els serveis marítims que radicaven a la Comandància d'Obres Públiques de la província de Girona i que no havien estat traspassats a la Generalitat alhora d'efectuar-se el traspàs de la resta d'Obres Públiques que li corresponien a aquesta, en virtut del aleshores Estatut de Catalunya; i Víctor Martín Elvira, Enginyer tercer del abans anomenat Cos, nomenat el data 18 d'octubre de 1937 Enginyer Interí d'Obres públiques de l'Estat en Catalunya, efectuant-se l'entrega pel primer al segon dels anomenats serveis, no traspassats que corresponien als set fars de Port de la Selva, Cap de Creus, Cadaqués, Roses, Sant Sebastià, Palamós i Tossa; llums del port de Sant Feliu de Guíxols i llums d'enfilació de l'anomenat port i dels de Roses i Palamós, tot ell amb els seus edificis i annexes, aparells, mobiliari i estris, segons constava i s'especificava als inventaris corresponents de cada far, formulats pels Torrers encarregats dels mateixos i que s'adjuntaven a aquesta acta. També s'incloïa la llum balisa de les Illes Medes, així com l'edifici de l'antic far de l'illa d'aquest mateix nom, amb el recanvi necessari pel bon funcionament de la indicada balisa; la boia lluminosa fondejada en el baix La Llosa del port de Palamós amb la de recanvi A.G.A.(inutilitzada), cadenes, eines, canoa automòbil Universal, iot i resta d'efectes de l'abalisament, que es detallaven a l'inventari corresponent que, juntament amb els anteriors, s'acompanyava a aquesta acta, existents al magatzem de la Comandància instal-lat a un local depenent de la Comissió Administrativa dels ports de Sant Feliu de Guíxols i Palamós, juntament al taller de blocs d'aquest últim port. Les balisses cegues dels ports de Cadaqués i L'Escala i la documentació referent als serveis marítims de referència, objecte d'aquest traspàs, també situades a les oficines de l'anomenada Comandància d'Obres Públiques, així com el material d'ingressos, Llibres, mobiliari, etc...

Però la realitat seria que els atacs realitzats a la costa catalana per part sobretot de vaixells de superfície i el predomini que tindrien aquests al llarg de la guerra faria que mica en mica s'anessin apagant els fars de la costa catalana o simplement deixessin de funcionar. Així, el mateix dia 13 de febrer (dia del bombardeig del *Eugenio di Savoia* a Barcelona) deixaria de funcionar per exemple el Far de Vilanova i la Geltrú o per les mateixes dates també el de Palamós i també tindria molt a veure els atacs que patirien aquests mateixos fars, sobretot aeris. Així per exemple, al març de 1937 el Far de Palamós rebria l'impacte d'una explosió que malmetria l'aparell òptic i part dels quadres

de distribució, inutilitzant l'habitatge; o el Far del Cap de Creus que durant el mes d'octubre del 1937 i arran de diversos atacs aeris, la torre seria metrallada durant tres dies diferents, quedant inutilitzada per la resta de la guerra. Alguns d'aquests fars també comptarien amb armament a les seves immediacions, com seria el cas del Far de Port de la Selva, que comptaria amb la instal·lació de dos bateries per la defensa de la costa al juliol de 1937, tot i que sovint no funcionaria, o el Far de Calella, que es trobaria a tan sols 40 metres de distància d'un emplaçament artiller per la defensa de la costa.

Per altre banda i referent als llocs semafòrics de Marina instal·lats a la costa catalana, aquests estarien integrats a la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya un cop seria creada aquesta a principis de juny de 1937[74]. En canvi, no seria fins el 6 de setembre de 1938 quan el cap de la Flotilla de Catalunya, Antonio Yáñez establiria el règim intern el qual hauria de disposar cada semàfor, sent aquest règim el següent[75]:

S'establia que la dotació de qualsevol Semàfor havia d'estar composta per un Auxiliar Alumne Naval que seria el Cap del Semàfor i sis mariners de 1ª classe que serien els Guàrdies de l'anomenat semàfor o Senyalers. L'anomenat Cap del Semàfor era el responsable del mateix per tots els efectes, tenint a les seves ordres els sis mariners als que havia de distribuir en tres guàrdies, a dos homes en cada guàrdia. El Cap de Semàfor com responsable del mateix, havia de fer que els Guàrdies o Senyalers muntessin la guàrdia amb tota rigorositat, complint rigorosament les instruccions per règim de comunicacions entre la Flotilla de Catalunya i l'Estat Major de Marina. També havien de posar especial compte en que el personal subaltern del mateix estigués sempre en perfecte estat de policia, no permetent cap acte d'indisciplina i instruint al personal a les seves ordres, de manera que esdevingueren uns perfectes Senyalers, inspirats en tot moment en que fossin exemples de tots els llocs d'observació de la costa, honorant d'aquesta manera a la Marina de Guerra.

Els Senyalers de servei havien de realitzar tot el possible per que al donar la informació, fos aquesta completa, amb tota classe de detalls, sent preferible una mica de retard a la comunicació incompleta. Tot el servei havia de ser anotat al llibre destinat a aquest efecte, enviant diàriament mitjançant correspondència una part del mateix a la Comandància de la Flotilla.

El Cap del Semàfor sota el seu millor criteri, podia concedir permís a la localitat més pròxima al Semàfor als Senyalers que no estiguessin de guàrdia i fora de les hores que es fixés com horari d'exercicis o instruccions, però havia de tenir l'absoluta seguretat absoluta de que el servei no quedaria per cap concepte desatès, quedant terminantment prohibit que cap personal del Semàfor

[74] Veure apartat 3.4.3. La Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya.
[75] AGMAB. SHEMA. Caixa 9709. Instruccions i Comunicacions per la Xarxa de Semàfors.

pogués absentar-se de la localitat sense permís de la Comandància de la Flotilla, quedant autoritzat el Cap del Semàfor per imposar els correctius que cregués convenient segons els casos, comunicant a la Comandància de la Flotilla.

Al litoral català existiria un total de vuit llocs d'observació semafòrics de Marina segons una relació amb data 28 de setembre de 1938 sent aquestos els següents[76]: Lloc A de Portbou sota la direcció de Luis Sanjosé Rodríguez; el lloc B de Cap de Creus sota la direcció de Vicente Ona Ona; el lloc C de Cap de Begur sota la direcció de Manuel Soto Monteagudo; el lloc D de Sant Feliu de Guíxols sota la direcció de Pedro Buquet Palou; el Lloc E de Blanes sota la direcció de José Paz Díaz, el lloc F d'Arenys de Mar sota la direcció de José Rodríguez Rodríguez; el lloc G de Montjuïc i el lloc H de Salou. Aquests llocs semafòrics realitzarien diàriament un petit butlletí, no tan complets com els realitzats pels observatoris d'artilleria de costa però si força útils també, on anotarien totes les diferents informacions interessants, com podien ser el moviment de vaixells i avions ja fossin tant lleials com adversaris, amb l'objectiu d'aconseguir la màxima informació sobre el moviment d'aparells i navilis per la costa catalana.

2.2.3. El servei d'Il·luminació.

El servei d'il·luminació era l'encarregat de proporcionar l'enllumenat d'una zona concreta per facilitar l'acció o el servei de la defensa de costes, sobretot més concretament, la utilització de l'artilleria de costa durant la nit però també la vigilància de sectors. Aquest servei era necessari, ja que la defensa havia d'estar en condicions d'actuar en tota la seva potència i amb eficàcia tant de de dia com de nit. Entre els medis d'il·luminació utilitzats, el més generalitzat era la utilització de projectors, tot i que també podien utilitzar-se bengales per il·luminar una zona concreta durant un espai de temps determinat.

Amb relació a la seva missió tàctica, els projectors es classificaven en d'exploració i de tir[77]. El número de projectors d'exploració per exemple s'havia de disposar de tal manera que complís tota una sèrie de requisits com l'angle que formaria la llum, la velocitat de rotació adequada per il·luminar el vaixell adversari en un temps mínim de cinc segons, les dimensions de l'el·lipse i de la velocitat dels futurs blancs, etc... Així una vegada era coneguda aquesta velocitat de rotació, es calculava l'amplitud del sector a cobrir per cada projector en funció de l'anomenada velocitat i del temps que necessitava invertir el vaixell a la seva màxima velocitat per travessar la zona útil d'exploració per assegurar que era tallat per la llum del projector una vegada com a mínim.

[76] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 9.

[77] MARTÍNEZ LORENZO, Comandante, *Artillería de Costa*. Madrid. 1941.

En quant als projectors de tir, era convenient que cada bateria tingués un projector al seu servei i altre de reforç per grup, tot i que moltes de les bateries catalanes de la costa no disposarien de cap projector fixe però si es muntarien projectors en camions per desplaçar-se allà on fos necessari.
La costa catalana no tindria gaires reflectors destinat a la seva defensa, tot i que segons una relació de l'estiu de 1938, la distribució d'aquests pel litoral català era la següent[78]: un reflector de 1,20 metres mòbil a Puig Clapé (Portbou); un altre de les mateixes característiques tot i que fixe a Roses; un de 90 cm mòbil a Palamós, un altre igual a Sant Feliu de Guíxols, un a Malgrat de Mar mòbil de 120 metres; un altre de 120 metres a Montgat però en aquest cas fixe igual que l'existent a Montjuïc, un altre fixe de 90 cm a Vilanova i la Geltrú, un mòbil de 120 metres a Tarragona i un altre mòbil de 90 metres a l'Ametlla de Mar. Així mateix, també existirien diferents projectors emplaçats al llarg de la costa catalana i utilitzats sobretot per la defensa antiaèria[79].

2.2.4. El Cos de Carrabiners.

Dintre de la vigilància de la costa tindria un paper destacat les forces que formaven el Cos de Carrabiners de costes i fronteres. Aquest Cos, creat el 1829 tenia la missió de la vigilància de costes i fronteres i com a tal tenien presència a les fronteres terrestres, províncies marítimes i a Madrid i funcionaria fins al 1940 quan acabaria per integrar-se a la Guàrdia Civil. Degut a la seva funció, les forces de Carrabiners ja existien per tot el litoral català una vegada esclataria el conflicte i estaven distribuïdes al llarg de tota la costa, establint petits quarters on radicaven les seves forces.
Durant la República, tindria doble dependència del Ministre de l'Exèrcit i del Ministre d'Hisenda i amb l'esclat de la Guerra Civil, el 66% del Cos quedaria afecte a la República. El que seria Ministre d'Hisenda, Juan Negrín abans de ser President del Consell de Ministres potenciaria molt el Cos de Carrabiners fins convertir-lo en l'elit del nou Exèrcit Popular Republicà i pràcticament en el seu Exèrcit privat, fet que comportaria que les seves unitats fossin unes privilegiades en quant a equips i mitjans, i que la resta d'unitats de l'Exèrcit Republicà els tingués una certa enveja degut aquests privilegis als que els coneixerien com els "Señoritos" o la "Pesta Verda" degut al color del seu uniforme. A banda del seu servei normal com a Cos Fiscal i de Repressió del contraban, es crearien batallons de xoc per combatre al front, agrupant-se en Brigades Mixtes com seria la 3ª i la 5ª al front de Madrid, de la que després s'afegiria la 8ª, la 65ª i la 87ª entre d'altres[80].
Referent a la seva organització, el Servei de Carrabiners es reorganitzaria en cinc zones amb capçaleres a Barcelona, València, Alacant i Almeria al Mediterrani i a Santander al nord. Aquestes

[78] AGMAV, C.1156, Cp.16, D.3/5. Segons una informació republicana del 26 de juliol de 1938.
[79] Veure apartat 4.3. Els elements antiaeris republicans per la defensa de la costa.
[80] ENGEL, Carlos, *Historia de las Brigadas Mixtas del ejército popular de la República, 1936-1939*. Madrid. Editorial Almena. 1999.

cinc zones comptaven amb 46 companyies de 205 homes, a més a més de que cada zona comptava amb una Comandància Mòbil amb dos batallons d'idèntica composició als agregats a l'Exèrcit. Al desembre de 1936 es crearien a Requena (València), Oriola (Alacant) i Camp de Criptana (Múrcia) els propis centres de reclutament i instrucció de Carrabiners mentre que referent a l'armament reglamentari dels Carrabiners, aquest era el fusell o carabina Mauser, la pistola Campogiro i el sable Puerto-Seguro[81]. Sobre l'estructuració militar del Cos de Carrabiners destinat a Catalunya una vegada iniciat el conflicte, aquest es dividiria en cinc Comandàncies, sent aquestes la Comandància de Tarragona, la Comandància de Barcelona, la Comandància de Figueres, la Comandància de Ripoll i la Comandància de Lleida i territori lleial d'Osca, destinant les tres primeres fonamentalment per la defensa de la costa. Aquestes per la seva banda, on al capdavant de cadascuna hi havia un tinent coronel, es dividien cadascuna en Companyies i on cadascuna d'aquestes comptava també amb vàries seccions.

Referent a la costa catalana, la Comandància de Barcelona tenia companyies a Barcelona, Arenys de Munt, Badalona i Sitges i els seus efectius repartits en 61 posts; la Comandància de Tarragona tenia les companyies centrades a Cambrils, Tarragona i Tortosa, on existien 38 posts més i per últim la Comandància de Girona mantenia companyies dirigides des de Figueres, Roses i Sant Feliu de Guíxols i un total de 52 posts[82].

Ja entrada la guerra, el Cos de Carrabiners continuaria depenent del Ministre d'Hisenda i el 6 de gener de 1937 seria signat a València un projecte de reorganització del Cos de Carrabiners en el que s'assignava entre moltes altres coses que el Director General de Duanes i Carrabiners, el General Mantecón seria el Cap superior dels serveis encomanats a l'Institut de Carrabiners, despatxant amb el Ministre d'Hisenda tots els assumptes referents al mateix i podent prèvia autorització, delegar en el Cap de la Secció de Carrabiners tant la firma com el despatx dels assumptes que estimés convenient[83]. La figura de l'Inspector Fiscal per la seva part, que recauria en el Coronel Vives Lorca, exerciria la inspecció de les forces que integraven l'anomenat Resguard Militar, sent els seus serveis els de vigilància en duanes i a l'interior del territori de la República, de les diferents Rentes, Contribucions, Impostos, Circulació de mercaderies, etc... i totes aquelles de la mateixa naturalesa que se li pogués encomanar en endavant. El càrrec l'havia de desenvolupar un Cap de l'Institut qui donaria compte al Director General del resultat de les visites d'inspecció que verificaria, fent les propostes que considerés necessàries per la millor organització i eficàcia dels serveis mentre que en matèria disciplinària acordaria resoldre en el seu cas el precedent previ a l'informe del segon

[81] Veure el treballat apartat sobre el Cos de Carrabiners a www.elgrancapitan.org
[82] *Anuario Militar de España*. Año 1936. Madrid. p.115.
[83] AGMAV. C.324. Cp.6. D.1 / 1-5.

Negociat (Subnegociat de Justícia), sobre els extrems d'expedients judicials i governatius, informacions privatives de l'Institut i propostes de càstigs i invalidacions de notes de les forces del seu comandament.

Per altre banda, existiria també la figura de l'Inspector de Campanya que tindria al seu càrrec la inspecció de les forces combatents de l'Institut, amb la missió en temps de guerra d'actuar com unitats de xoc i en temps de pau, de vigilància i defensa de les costes i fronteres. El càrrec havia de ser desenvolupat per un Cap de l'Institut que podria assumir el comandament militar de les anomenades unitats quan es reunien dos o més d'elles. Així mateix també faria les propostes que estimés convenient com resultat de les seves visites d'inspecció al Director General de l'Institut pel millorament de les forces, organització de les mateixes i eficàcia dels serveis que tenien encomanats mentre que en matèria disciplinària acordaria resoldre el precedent previ informe del Segon Negociat.

La Comandància de la Secció de Carrabiners estaria a càrrec d'un Cap de l'Institut que despatxaria directament amb el Director General de Duanes i Carrabiners o per delegació amb el Ministeri d'Hisenda tots els assumptes de l'Institut, previ l'estudi dels mateixos informant pels diferents negociats que l'integraven, on els seus caps despatxarien amb ell mentre que la Secció havia d'estar constituïda per una Secretaria i tres Negociats, denominats: Resguard Fiscal, Assumptes Generals i Campanya.

La Secretaria per la seva part havia d'entendre de l'organització dels treballs dels Negociats, classificació de la correspondència que es rebés i la distribució als mateixos; despatx dels assumptes extraordinaris, reservats o urgents que li fossin confiats; registres generals d'entrada i sortida; examen dels índex i solucions de les reclamacions d'assumptes pendents que remetessin les diferents unitats de l'Institut així com administració de la consignació del material de la Secció, Arxiu i Biblioteca. Comptaria sota el seu càrrec amb el servei d'informació i control del personal.

El Primer Negociat per la seva part constaria d'una Secretaria i tres subnegociats: el primer per la gestió i intervenció, el segons serveis fiscals i el tercer aquarterament.

El Segon Negociat l'integrarien cinc subnegociats més: el primer pagadoria general i caixa central; el segon justícia; el tercer assessoria, el quart sanitat i el cinquè material mòbil.

Per finalitzar, el Tercer Negociat comptaria amb una Secretaria i quatre subnegociats, dividits: primer en reclutament i col·legis; segon en serveis i organització; tercer personal i quart material i bestiar. Independentment a tots aquests negociats, també s'havia d'establir una secció d'escrivents i ordenances de l'administració central i així mateix, el Cos comptaria amb els seus propis serveis de Transport i Sanitat, independents de l'Exèrcit Republicà.

Sobre les tres comandàncies catalanes amb costa, la Comandància de Carrabiners de Figueres, Barcelona i Tarragona, estarien distribuïdes i organitzades de diferent manera i tot i que la costa catalana quedaria ben distribuïda i vigilada per les forces de carrabiners, aquest cos sempre comptaria amb un número d'efectius molt més baix del que en realitat havia de comptar.

Un exemple de la manera de com es podia ingressar al Cos de Carrabiners seria la nota emesa el 9 d'agost de 1937 a Barcelona pel Comitè de la U.G.T. I destinada a tots els Comitès Comarcals del mateix sindicat donat les oportunes instruccions per l'ingrés al anomenat cos[84]. En ell es deia que tot aquell que volés ingressar havia de ser afiliat a la U.G.T., i tindre entre 18 a 20 anys o de 28 a 35 anys, que no estiguessin enquadrats en cap unitat militar i que sabessin llegir i escriure. També era necessari que hom que sol·licités al Cos, havia també d'omplir una instància degudament acompanyada d'una pòlissa de 1,50 pessetes de l'Estat i del certificat de naixement amb pòlissa de 1,50 pessetes, tot i que si era el cas d'haver ésser nat en territori franquista, havia expedir-se un certificat assenyalant nom del pares, dia de naixement i lloc, amb pòlissa de 3 pessetes expedit per l'alcalde del lloc de residència actual i signat per dos testimonis). A més a més, totes aquestes sol·licituds havien també d'acompanyar un aval expedit pel Sindicat corresponent a que pertanyia. Per últim, tothom que reunia aquests requisits havien de presentar-se amb tota la documentació abans esmentada a la Caserna de Carrabiners del carrer Sant Pau de Barcelona, on els havien de fer la respectiva revisió mèdica i altres requisits, assenyalant-hi finalment la unitat en que quedarien enquadrats.

2.2.4.1. La Comandància de Carrabiners de Figueres.

Sobre l'organització de la Comandància de Figueres, a primers de novembre de 1937 es proposava que el total de carrabiners havia de ser d'uns 1.009 carrabiners[85], comptant en aquestes xifres amb un tinent coronel i un major així com un metge i un mestre armer (aquest últim es comptava apart) així com també amb sis capitans, vint-i-un tinents, quaranta sergents, vuitanta caporals, vint cornetes i 860 carrabiners, sent el número total de companyies de 5.

Però per aquelles dates existia d'un total de 1.009 carrabiners només 354, dividits en un tinent coronel, dos majors, dos capitans, cinc tinents, divuit sergents, noranta set caporals, tres cornetes i dos-cents vint-i nou carrabiners i no es comptabilitzava en aquests números els dos sergents, els tres caporals i els tretze carrabiners de marineria. Així per tant hi sobrava un major i disset caporals però hi mancava un metge, un mestre armer, tres capitans, setze tinents, dinou sergents, disset cornetes i sis cents trenta-quatre carrabiners.

[84] AGGCE. PS BARCELONA. Caixa 617.
[85] AGGCE. SM. Caixa 2425.

El primer dia de gener de 1938, els carrabiners d'aquesta Comandància estaven distribuïts de la següent manera: A Figueres, seu de la Comandància hi havia tres majors, quatre capitans, cinc tinents, quatre sergents, dinou caporals i quaranta-quatre carrabiners de 2ª classe. Girona per la seva part comptava amb un sergent, tres caporals, un corneta i deu carrabiners de 2ª.

A Pont de Molins un caporals i tres carrabiners de 2ª; Terrades un caporal, un carrabiner de 1ª i dos carrabiners de 2ª; Albanyà un caporal i tres carrabiners de 2ª; Agullana un tinent, un sergent, dos caporals i sis carrabiners de 2ª; La Jonquera un sergent, tres caporals, deu carrabiners de 2ª i dos matrones; Maçanet un caporal i tres carrabiners de 2ª; Cantallops un sergent, dos caporals i vuit carrabiners de 2ª; La Vajol un sergent, dos caporals, un carrabiner de 1ª i cinc carrabiners de 2ª; Tapis un caporal; l'Espolla un caporal i tres carrabiners de 2ª; Rabós un caporal i tres carrabiners de 2ª; Vilamaniscle un caporal i tres carrabiners de 2ª; Llançà un caporal i quatre carrabiners de 2ª; Port de la Selva un caporal i quatre carrabiners de 2ª; Cadaqués, un caporal, un carrabiners de 1ª i dos carrabiners de 2ª; Roses un sergent, dos caporals i sis carrabiners de 2ª; Armentera un sergent, un carrabiner de 1ª i cinc carrabiners de 2ª; l'Escala un caporal i tres carrabiners de 2ª; Torroella de Montgrí un caporal, un corneta i tres carrabiners de 2ª; l'Estartit un caporal i quatre carrabiners de 2ª; Begur un caporal i tres carrabiners de 2ª; Calella de Palafrugell un caporal i tres carrabiners de 2ª; Platja d'Aro un caporal, un carrabiner de 1ª i altre de 2ª; Palamós un sergent, dos caporals i vuit carrabiners de 2ª; Tossa de Mar un caporal i tres carrabiners de 2ª; Lloret de Mar un sergent, un caporal i tres carrabiners de 2ª; Sant Feliu de Guíxols un tinent, un sergent, tres caporals i deu carrabiners de 2º; Blanes un caporal, un corneta i tres carrabiners de 2ª; Llagostera un caporal i quatre carrabiners de 2ª; Portbou un sergent, tres caporals, un carrabiner de 1ª, vuit carrabiners de 2ª i dos matrones; Pals un caporal i un carrabiner; la Bisbal del Empordà un caporal i un carrabiner; Castelló d'Empúries un caporal; Garriguella un caporal; Colera un caporal; Vilajuïga un caporal; Sant Llorenç un carrabiner de 2ª; Arenys de Munt dos sergents, quatre caporals i sis carrabiners de 2ª. Restaven a més a més a Barcelona un capità, sis tinents, tres sergents, vint-i-quatre caporals, un carrabiner de 1ª i noranta-set carrabiners de 2ª; a València un caporal; a Col·legis un carrabiner; a Puigcerdà una matrona; a Port de la Selva dos sergents, dos caporals i vuit carrabiners de mar així com un caporal i tres carrabiners de 2ª de mar i encara restaven dos carrabiners de 2ª per incorporar. En total eren tres majors, cinc capitans, tretze tinents, vint-i-dos sergents, cent caporals, tres cornetes, set carrabiners de 1ª, dos cents seixanta carrabiners de 2ª classe i cinc matrones.

Deu dies més tard, era signada a Olot una relació sobre la plantilla existent a la Comandància de Girona per la vigilància de la zona fronterera i costes i que segons aquesta, la plantilla estava formada per un major, sis capitans, setze tinents, trenta-vuit sergents, vuitanta-cinc caporals, sis cornetes, quatre tambors i quatre-cents vuitanta-set carrabiners de 2ª sumant un total de 640

carrabiners; però mancant-li per finalitzar la plantilla de tres tinents, catorze sergents, trenta-nou caporals i cent set carrabiners de 2ª. Així mateix, la Comandància també disposava de cinc cents fusells, vuitanta-nou pistoles i vint-i-quatre fusells metralladors així com quatre cotxes lleugers, quatre camions, una ambulància, tres furgonetes, una motocicleta, tres bicicletes i dos cavalls[86].

Sobre el funcionament d'alguns d'aquests llocs de Carrabiners de la Comandància de Figueres, el dia 1 de desembre de 1937 el Major Cap de Servei Manuel Corchado signava a Figueres una carta en la que informava d'un assumpte referent alguns dels llocs costaners de carrabiners[87]. Segons la mateixa carta, el mateix Major Cap de Servei es personaria als llocs de Palamós, Sant Feliu de Guíxols, Roses, Llançà i La Selva per donar compliment al seu superior segons un escrit rebut per aquest el dia 28 de novembre de 1937 sobre la falta de vigilància en aquells llocs. El Major Cap de Servei afirmaria que havia comprovat la vigilància de tots aquells llocs i que no existia cap falta de vigilància argumentant que si en un en determinat moment no es trobava una parella o vigilant on es voldria trobar-se-la era sobretot perquè s'havia de tenir en compte el gran districte que havia de respondre ja que en alguns dels llocs com Roses, la zona a vigilar per un carrabiner durant el dia i una parella a la nit era aproximadament de dos km a la badia i únicament podia notar-se la carència de personal, doncs aquest donava el seu màxim rendiment ja que com a mínim practicava 12 hores de servei extrem.

Un altre exemple del funcionament d'aquests llocs de Carrabiners seria el relatat en una carta que enviaria el 12 de desembre de 1937 el Cap de Transports Manuel Muiño pertanyent al Ministeri de Defensa Nacional, Subsecretaria d'Armament a Víctor Salazar, Director General de Carrabiners, (que tenia la seva seu al número 90 del Passeig de Gràcia de Barcelona)[88]. L'anomenada carta era la resposta a una carta anterior del Director General de Carrabiners enviada el 25 de novembre relacionada amb les repetides denúncies que s'havia vingut fent sobre senyals per heliògraf i Morse i que es feien d'un lloc de Carrabiners a un altre. Primerament, el Cap de Transports informaria que a dalt de la muntanya de Sant Salvador, a uns 700 metres d'altura existia un equip de transmissions que estava en continua comunicació amb els llocs de Colera, Puig-Gros, Port de la Selva i Castelló d'Empúries, i que es comunicaven durant la nit usant el telègraf Morse sense cap clau i durant el dia amb heliògraf donant les seves novetats, tal i com el pas de vaixells, avions, etc... al lloc de Carrabiners local. Aquests lloc de transmissions havien treballat des del principi de la guerra fins precisament el primer dia de desembre en que havien deixat de transmetre i les persones dedicades a aquesta tasca s'ignorava on havien estat destinades.

[86] AGGCE. SM. Caixa 2425.
[87] AGGCE. SM. Caixa 2425.
[88] AGGCE. SM. Caixa 2425.

Però en el mateix dia que s'enviava aquesta carta, el que la sotaescrivia havia rebut aquell mateix dia una comunicació urgent del Delegat d'aquesta Secció en Port de la Selva[89], informant que el dia anterior s'havia assabentat que els llocs de Carrabiners de la costa comunicaven a les seves respectives casernes totes les novetats com eren el pas de vaixells, pas d'avions, etc... el qual el confirmava el personal de guàrdia de la muntanya de Portbou, que quan veien passar un vaixell, tant de dia com de nit, ràpidament era comunicat al personal de la Companyia i aquest a la seva vegada, al Centre d'Informació de Figueres. Si el pas dels vaixells era de nit, es tocaven les sirenes d'alarma podent-se assabentar tothom de que en aquell moment passava un vaixell; de la mateixa manera que passava al Cap de Creus i a la resta de llocs de la costa mentre que els guàrdies establerts en aquests llocs, al passar un vaixell donaven la novetat de que per exemple, en aquell moment passava rumb sud un vaixell; els de Cap de Creus ho comunicaven a Cadaqués i d'allà a Roses i Figueres. El cas revestia de tota la urgència necessària ja que segons aquesta forma d'actuar, les claus utilitzades llavors pels llocs de carrabiners no servien per res.

2.2.4.2. La Comandància de Carrabiners de Barcelona

La Comandància de Barcelona era la que comptava amb més efectius, tot i que també era la que englobava un major nombre de ciutats costaneres així com l'important port de Barcelona. D'aquesta manera i segons una relació del 28 d'octubre de 1937[90], a la província de Barcelona existien un total de 685 carrabiners dividits en cinc companyies que a la seva vegada també es dividien cadascuna d'elles en quatre seccions. El total de la plantilla present a la província de Barcelona era d'un tinent coronel, tres majors, sis capitans, trenta-un tinents, vint-i-tres sergents, cent setanta-sis caporals, quatre-cents trenta-set carrabiners i vuit matrones. Desglossada la relació de la Comandància de Barcelona, els seus efectius eren els següents: al lloc de Comandament de Barcelona hi havia un tinent coronel, tres majors, dos capitans, tres tinents i un caporal.

-) La 1ª Companyia tenia la seva base a Arenys de Mar i comptava amb un capità un sergent i un carrabiner,. Dintre d'aquesta Primera Companyia s'englobaven els llocs de Carrabiners de Malgrat de Mar, amb dos tinents, cinc caporals i dotze carrabiners; Pineda de Mar amb un tinent, quatre caporals i i un carrabiner i Calella amb un sergent, un caporal i nou carrabiners formant la 1ª Secció. La 2ª Secció estava formada pels llocs de Sant Pol de Mar amb dos tinents, un sergent, cinc caporals i quatre carrabiners i Canet de Mar amb cinc caporals i vuit carrabiners. Arenys de Mar amb dos tinents, un sergent, sis caporals i vuit carrabiners; Caldetes amb sis caporals i quatre carrabiners i el lloc de Mataró Llevant amb dos caporals i nou carrabiners formaven la 3ª Secció mentre que la 4ª

[89] AGGCE. SM. Caixa 2425.
[90] AGMAV, C.324, Cp.4, D.1 / 7.

Secció estava formada pel lloc de Mataró Ponent amb dos tinents, cinc caporals i quatre carrabiners.
-) La 2ª Companyia per la seva part estava instal·lada a Badalona i comptava amb un capità i dos carrabiners. Formaven la 1ª Secció els llocs de Vilassar de Mar, amb quatre caporals i sis carrabiners; el de Premià de Mar amb un tinent, un sergent, tres caporals i tres carrabiners i el de Masnou amb tres caporals i cinc carrabiners. La 2º Secció estava formada pels llocs de Montgat amb quatre caporals i tres carrabiners, el de Badalona, dividit en Badalona Llevant amb un sergent, un caporal i vuit carrabiners i Badalona Ponent amb un tinent, dos caporals i set carrabiners mentre que la 3ª Secció estava formada pel lloc de Poble Nou amb set caporals i set carrabiners i el de Mar Vella amb un tinent, un sergent, tretze caporals i quatre carrabiners.
-) La 3ª Companyia estava instal·lada a Barcelona i composta per un capità, un sergent i un carrabiner. Formaven la 1ª secció el lloc de Can Tunis, amb dos tinents, un sergent, sis caporals i tres carrabiners i el lloc anomenat de la Pedrera amb un sergent, sis caporals i quatre carrabiners. La 2ª Secció estava formada pel lloc del Prat de Llobregat amb un tinent, vuit caporals i cinc carrabiners i el lloc del Remolar amb un sergent, tres caporals i set carrabiners mentre que la 3ª Secció estava formada pel lloc de Gavà amb un tinent, un sergent, dotze caporals i vuit carrabiners i La Murtra amb un caporal i quatre carrabiners.
-) La 4ª Companyia estava instal·lada a Sitges amb un caporal i un carrabiner. Formaven la 1ª secció el lloc de Garraf amb un tinent, un sergent, un caporal i set carrabiners i el lloc de Castelldefels amb set caporals i tres carrabiners. La posició de Sitges amb un tinent, un sergent, cinc caporals i conc carrabines més la de Vallcarca amb dos caporals i sis carrabiners formaven la 2ª Secció mentre que la 3ª Secció estava formada per la posició de Vilanova i la Geltrú Llevant amb un tinent, un sergent, cinc caporals i cinc carrabiners i la posició de les Coves amb quatre caporals i tres carrabiners. Per últim la 4ª secció estava formada per les posicions de Vilanova Ponent, amb un tinent, un sergent, dos caporals i quatre carrabiners i la posició de Cubelles formada per quatre caporals i altres quatre carrabiners.
-) Per últim es trobava la 6ª Companyia, situada a Barcelona i composta per dos tinents, un caporal i un carrabiner. Aquesta Companyia englobava tots els carrabiners situats al port de Barcelona, distribuïts en quatre seccions. La primera secció estava formada pels carrabiners situats al Moll de Balears i integrat per dos tinents, un sergent, cinc caporals, quaranta-set carrabiners i dos matrones; la 2ª Secció estava formada pel Lloc de Comandament del Moll de la Barceloneta integrat per un tinent, dos sergents, tres caporals i vint-i-tres carrabiners. La 3ª Secció la formaven els carrabiners que es trobaven al Moll d'Espanya i el formaven un tinent, un sergent, set caporals, cinquanta carrabiners i dos matrones mentre que la 6ª Secció estava formada pel lloc del Moll de Barcelona amb un tinent, un sergent, deu caporals, noranta-dos carrabiners i tres matrones, i el carrabiners

situats a Estacions i Fàbriques sent aquestos un tinent, dos sergents, cinc caporals, quaranta-vuit carrabiners i una matrona.

Aquests números contrastaven força amb els reals que havien de ser per formar una plantilla, un total de 1.407 carrabiners sent aquesta la seva distribució: un tinent coronel, un major, set capitans, vint-i-cinc tinents, cinquanta sergents, noranta- vuit caporals, mil dos-cents vint-i-u carrabiners i quatre matrones. O sigui que, amb la relació present als diferents llocs de la província de Barcelona acabats de descriure faltava un capità, vint-i-set sergents i set-cents vuitanta quatre carrabiners mentre que en sobraven dos majors, sis tinents, setanta-vuit caporals i quatre matrones.

A primers de novembre de 1937[91] es proposava que el total de carrabiners a la província havia de ser de 1.187 carrabiners existint entre ells un tinent coronel i un major així com un metge i un mestre armer (aquest últim es comptava apart) sent la distribució de la tropa la següent: set capitans, vint-i-cinc tinents així com quaranta-vuit sergents, noranta-sis caporals, vint-i-quatre cornetes i mil trenta-dos carrabiners, dividint la província en sis companyies. A més a més havien d'existir dos caporals i dinou carrabiners de mar i quatre matrones. Però per aquelles mateixes dates i segons la relació de personal existent hi havia 727 carrabiners dels 1.208 que hauria d'haver, sent la relació: un tinent coronel, tres majors, setze capitans, quaranta-un tinents, trenta sergents, dos-cents divuit caporals, deu cornetes, quatre-cents divuit carrabiners. No es comptabilitzava en aquests números els tretze caporals i vint-i-vuit carrabiners de mar i vuit matrones. Per tant, amb aquests números sobraven dinou tinents, cent vint-i-dos caporals, onze caporals de marineria, nou carrabiners de marineria i quatre matrones mentre que faltaven divuit sergents, sis-cents catorze carrabiners, i mestre armer, un metge i catorze cornetes.

Per altre banda i per les mateixes dates, també existirien unes relacions de personal on s'especificava amb detall les plantilles de les diferents companyies de la Comandància de Barcelona, podent-se afirmar que cap d'elles tenia les plantilles ben cobertes, sobrant en alguns casos unitats i en altres faltant-li, sent aquesta composició la següent[92]:

La 1ª Companyia tenia una plantilla d'un capità, quatre tinents, vuit sergents, tres caporals, cinc carrabiners de 1ª, quatre cornetes i seixanta-dos carrabiners de 2ª classe així com cinc cavalls, tot i que en realitat li sobraven cinc tinents, trenta vuit caporals i cinc cavalls mentre que li faltaven tres sergents, un carrabiner de 1, un corneta i vuit carrabiners de 2 classe. En quant als seus caps, al gener de 1938, manava la 1ª Secció a Malgrat de Mar el tinent Francisco Gallego García; la 2ª Secció a Sant Pol de Mar el tinent Ramón Martínez Mora; la 3ª Secció a Arenys de Mar el tinent, Esteban Barrachín Esquiu i la 4ª Secció a Mataró el tinent Heliodoro García Pascual.

[91] AGGCE. SM. Caixa 2425.
[92] AGGCE. SM. Caixa 2425.

La 2ª Companyia havia de tenir un capità, tres tinents, sis sergents, tres caporals, quatre carrabiners de 1ª, tres cornetes i seixanta-dos carrabiners de 2ª a més a més de quatre cavalls, però en realitat aquesta 2ª Companyia tenia més efectius ja que només li faltava un corneta però en canvi li sobraven nou tinents, tres sergents, setanta tres caporals i vint-i nou carrabiners de 2ª.

Al gener de 1938 els seus caps eren de la 1ª Secció a Premià de Mar el tinent Sabino García Cantera; de la 2ª Secció a Badalona el tinent Vicente Bornaiz Montava; de la 3ª Secció a Mar Vella el tinent Cesáreo Morell Mouné i de la 4ª Secció fent Ronda el tinent Antonio Gómez Casal.

La 3ª Companyia per la seva banda també li sobraven efectius ja que havia de tenir en plantilla un capità, tres tinents, sis sergents, tres caporals, quatre carrabiners de 1ª, tres cornetes i cinquanta-vuit carrabiners de 2ª a més a més de quatre cavalls però li sobraven dos tinents, un sergent, quaranta-quatre caporals vint-i-sis carrabiners de 2ª i dos cavalls mentre que només li faltava un carrabiner de 1ª i dos cornetes. Al gener de 1938 manaven les seves seccions els següents oficials:

La 1ª Secció a Can Tunis el tinent Guillermo Crespí Amengual; la 2ª Secció a Gavà el tinent Bartolomé Pérez García mentre que la 3ª Secció a El Prat de Llobregat era manada pel també tinent Andrés Tregón Aguilar.

La 4ª Companyia en canvi comptava amb set tinents, cinc sergents, quaranta-dos caporals, un carrabiner de 1ª, dos cornetes i quaranta-tres carrabiners de 2ª, a més a més de comptar amb set cavalls. Amb aquesta relació d'efectius, a la 4ª Secció li sobraven tres tinents, trenta-nou caporals i tres cavalls mentre que li faltava un capità, un sergent, quatre carrabiners de 1ª, un corneta i vuit carrabiners de 2ª. Sobre aquesta 4ª companyia, el gener de 1938 manava la 1ª Secció a Garraf el tinent Manuel Gómez Gómez; la 2ª Secció a Sitges el tinent Antonio Ramos González Borrego; la 3ª Secció a Vilanova Llevant el tinent José Caballero Ramos i la 4ª Secció a Vilanova el tinent Ponent Andrés Fabián Navarro.

Per la seva part, la 6ª Companyia havia de comptar amb un capità, quatre tinents, cinc sergents, tretze caporals, onze carrabiners de 1ª, quatre cornetes, cent vuitanta sis carrabiners de 2ª classe, així com també havia de comptar amb un brigada, un sergent, dos caporals, dos carrabiners de 1ª i quinze carrabiners de 2ª com a carrabiners marins i tres matrones de 2ª classe, sent el total de de cinc oficials i dos cent quaranta-un homes. Però en realitat hi havia un capità, sis tinents, sis sergents, setze caporals, quatre carrabiners de 1ª, tres cornetes, cent noranta-quatre de carrabiners de 2ª; a més a més de comptar amb dos tinents, deu caporals, un carrabiner de 1ª classe i divuit carrabiners de 2ª classe de marineria i set matrones; o sigui que faltaven només set carrabiners de 1ª, un corneta, un brigada, un sergent i un carrabiner de 1ª de marineria; mentre que sobraven dos tinents, un sergent, tres caporals, vuit carrabiners de 2ª classe, i dos tinents, vuit caporals i tres carrabiners de 2ª de marineria a més a més de quatre matrones.

Al gener de 1938 manaven les diferents seccions situades en les duanes del port de Barcelona els següents tinents: la 1ª Secció Andrés Vázques Chavente; la 2ª Secció Anastasio Romero Maartínez; la 3ª Secció Martín Catarecha de Pablo mentre que la 4ª Secció era manada per Gonzalo Caballero Gordoni.

Aquesta 6ª Companyia per tal de realitzar les tasques de vigilància del port de Barcelona, comptaria també amb diferents embarcacions, sent aquestes les següents[93]:

Llanxa motora *Luisa Michel*, propietat del cos assignada pel servei de vigilància de la badia del Port compresa entre l'Escala de la Pau i el Contradic de l'Oest, utilitzada per visites d'entrada i fondeig i vigilància per mar dels vaixells que en tal districte fondejaven o atracaven.

Llanxa motora *Libertad*, requisada i assignada per iguals serveis que l'anterior a la badia del Port, compresa entre el dipòsit comercial i l'Escala de la Pau. Actualment es trobava atracada, pendent de reparació.

Llanxa motora *Tory* requisada, pels mateixos serveis que les anteriors a la badia del Port compresa entre l'escullera de l'Est i el Dipòsit Comercial. També es trobava pendent de reparació.

Yate *Bravo* requisat, pels serveis dintre i fora del Port, que les circumstàncies demandessin.

A més a més existien quatre botes a rem distribuïts de la manera següent: Dos a la 4ª Secció, auxiliars de la motora *Luisa Michel*; un a la 3ª Secció i l'altre a la 1ª Secció, els quals també practiquen serveis amb la força de mar al Port.

Finalment i segons una relació del 27 de gener de 1938[94], la Comandància de Barcelona comptava amb una força d'un tinent coronel, quatre majors, set capitans, trenta-set tinents, vint-i-vuit sergents, dos-cents deu caporals, cinc-cents set carrabiners de 2ª, vuit matrones i dos tinents, vuit caporals i vint-i-vuit carrabiners de mar, fent un total de 794 carrabiners (sense comptar els carrabiners de Mar) quedant així encara molt per sota del nombre total de carrabiners, aproximadament 1.200, que hi havia d'haver a la Comandància de Barcelona.

2.2.4.3. La Comandància de Tarragona

La Comandància de Carrabiners de Tarragona era la que amb menys efectius comptava de les tres comandàncies catalanes emplaçades a la costa.

La seva distribució de forces segons una llista amb data 5 d'agost de 1937 la formava un total de 252 carrabiners, desglossats en un tinent coronel, un major, quatre capitans, dinou tinents, setze sergents, cent setze caporals, un carrabiner de 1ª i noranta-quatre de 2ª, dividits en quatre

[93] El 23 de novembre de 1937 el Tinent Coronel Primer Cap redactaria una relació de les embarcacions de les llanxes que tenien al seu càrrec la 6ª Comandància i el servei que prestaven. AGGCE. SM. Caixa 2425.
[94] AGGCE. SM. Caixa 2425.

companyies de la següent manera[95]:

El lloc de comandament estava situat a Tarragona i estava compost per un tinent coronel, un major, dos capitans, un tinent, un sergent, dos caporals i dotze carrabiners de 2ª classe.

La 1ª Companyia estava composta per 3 seccions. La 1ª Secció estava composta pels llocs de Cases d'Alcanar, amb tres caporals i dos carrabiners de 2ª classe; Ràpita dels Alfacs amb tres caporals i tres carrabiners de 2ª classe pertanyents a la Duana i un tinent, un sergent, vuit caporals i un carrabiner de 2ª classe, així com el lloc de Tortosa. La 2ª Secció estava formada pels carrabiners situats a La Cava, un tinent, un sergent, cinc caporals i dos carrabiners de 2ª; els situats a Sant Jaume (Enveja) sis caporals i dos carrabiners de 2ª classe i els situats a Amposta (ronda). Per la seva part, la 3ª Secció estava composta pels carrabiners situats als llocs d'Ampolla, cinc caporals i quatre carrabiners de 2ª; l'Ametlla de Mar amb un tinent, dos sergents, quatre caporals i quatre carrabiners de 2ª així com els carrabiners situats a Sant Jordi, Venta Nova (Ronda) i El Perelló (Ronda).

Així mateix també formava part d'aquesta companyia els carrabiners de mar situats a Ràpita dels Alfacs: un sergent, dos caporals i un carrabiner de 2ª pertanyents a la duana i els de Sant Jaume d'Enveja; un sergent, dos caporals i un carrabiner de 2ª.

La 2ª Companyia tenia el seu lloc de comandament a Cambrils i estava formada per dos tinents, un caporal i un carrabiner de 1ª classe. La 1ª Secció d'aquesta 2ª Companyia la formaven els carrabiners situats a Hospitalet de l'Infant amb un tinent, un sergent, cinc caporals i dos carrabiners de 2ª i al Coll de Balaguer, Maria Cristina i Mont-roig del Camp (Ronda). La 2ª Secció estava formada pels carrabiners situats a Rifà, cinc tinents i un carrabiner de 2ª; a Cambrils, un tinent, un sergent, sis caporals i dos carrabiners de 2ª; a Salou, un sergent, cinc caporals i un carrabiner de 2ª i de Reus.

Per la seva banda, la 3ª Companyia estava formada per quatre companyies i tenia el lloc de comandament a Tarragona format per un capità, un tinent, un caporal i un carrabiner de 2ª.

La 1ª Secció estava formada pels carrabiners del Racó de Salou i la Canonja format per un sergent, dos caporals i dos carrabiners de 2ª i Punt Nou i Torrelamora amb un tinent, un sergent, dos caporals i dos carrabiners. La 2ª Secció estava formada pels carrabiners d'Altafulla, quatre caporals i un carrabiner de 2ª; els carrabiners de Torredembarra i el Creixell: un tinent, un sergent i onze caporals. Per la seva part, la 3ª Secció estava composta pels carrabiners del Francàs i Sant Salvador. Un sergent, cinc caporals i dos carrabiners, els mateixos carrabiners que formaven els llocs de Calafell i Cunit. També formaven part els carrabiners situats al Vendrell (Ronda). En quant a la 4ª Secció, pertanyien a la Duana i estaven establerts al Moll i a les Estacions de Tarragona un tinent, vint caporals i disset carrabiners de 2ª i pertanyien també a la duana un sergent, un caporal i un

[95] AGMAV. C.324, Cp. 4, D.1 / 12.

carrabiner de 2ª també establerts a Tarragona, així com vint-i-sis carrabiners de 2ª que realitzaven diferents serveis a la capital, un parador desconegut, tres al servei de portes de la Comandància, així com un caporal i un carrabiner de 2ª en tractament hospitalari i altre caporal i carrabiner de 2ª prestant servei a la Delegació d'Hisenda. Si tenim en compte que la plantilla que havia d'existir a la Comandància de Tarragona era d'un tinent coronel, un major, cinc capitans, disset tinents, trenta-quatre sergents, seixanta-cinc caporals, setze cornetes i set cents quaranta-cinc carrabiners de 2ª, així com dos sergents, un caporal i onze carrabiners de mar; faltaven un capità, divuit sergents, setze cornetes i sis-cents disset carrabiners de 2ª, mentre que sobraven dos tinents, cinquanta un caporals i un carrabiner de 1ª. Aquesta situació de mancança de personal continuaria agreujada i el 25 de setembre del mateix any quan encara faltarien per completar la dotació de la Comandància de Carrabiners de Tarragona dos capitans, vint-i-un sergents, setze cornetes i sis-cents nou carrabiners per no haver estar assignats fins la data mentre que sobrarien quatre tinents i quaranta-sis caporals i un sergent i cinc caporals de mar[96].

A primers de novembre de 1937 es proposava que el total de carrabiners a la província havia de ser de 793 carrabiners distribuïts en cinc capitans, disset tinents, trenta-dos sergents, seixanta-quatre caporals, setze cornetes i set-cents carrabiners[97], a més a més de dos sergents, un caporal i onze carrabiners de marina dividint la província en quatre companyies; a més a més de comptar amb un tinent coronel, un major, un metge i un mestre armer (aquest últim comptat apart). En realitat existia un major, tres capitans, dinou tinents, divuit sergents, cent catorze caporals, cinquanta sis carrabiners, a més a més de tres sergents, sis caporals i dotze carrabiners de marineria que no es comptaven en aquests números totals. Amb aquests números, sobraven dos tinents i cinquanta caporals a més a més dels propis de marineria: un sergent, cinc caporals i un carrabiner, mentre que faltava en aquesta província un tinent coronel, dos capitans, catorze sergents, setze cornetes, sis-cents quaranta-quatre carrabiners, un metge i un mestre armer. Així, dels 820 carrabiners de la província de Tarragona (a banda de sumar els de Marina) només hi havia 211[98].

Una de les companyies que més efectius tindria dintre d'aquesta Comandància de Tarragona seria la 3ª Companyia, que el dia 1 de novembre de 1937 disposava dels següents elements[99]: un capità, deu tinents, quatre sergents, cinquanta set caporals i cinquanta-quatre carrabiners de 2ª classe. A més a més comptaria també amb un sergent, tres caporals i altres tres carrabiners de segona. Així que segons la plantilla que havia de tenir, el sobraven sis tinents, quaranta nou caporals i altres tres caporals de Marina mentre que li mancaven ni més ni menys que dos sergents, sis carrabiners de 1ª,

[96] AGGCE. SM. Caixa 2425.
[97] En altre relació aquest número era de 688 carrabiners. AGGCE. SM. Caixa 2425.
[98] AGGCE. SM. Caixa 2425.
[99] AGGCE. SM. Caixa 2425.

tres cornetes, seixanta-un carrabiners de 2ª classe i un caporal de Marina. En total disposava de 133 homes, enlloc dels 148 homes necessaris.

La Comandància de Carrabiners de Tarragona disposaria a més a més per la vigilància amb dos petites embarcacions, la motora *Tarragona*, que prestava servei a la Badia Ràpita els Alfacs realitzant visites als fondeigs de vaixells i la motora *14 Abril*, que prestava servei al riu Ebre i transportava forces al Far de Buda[100].

2.3. Les Forces de Defensa de Costa

Les forces que s'establirien a la costa catalana estarien formades en un primer moment per milicians i les pròpies forces de carrabiners, tot i que posteriorment amb la creació de l'Exèrcit Popular de la República i la unió de les forces destacades a la defensa de la costa serien creats destacaments propis per la defensa del litoral, comptant també amb unitats de transmissions, de sanitat, companyies de metralladores de carrabiners o fins i tot amb Brigades Mixtes senceres que serien retirades del front i pel seu descans serien enviades a realitzar tasques de vigilància de la costa catalana. A nivell intern, realitzant tasques de seguretat també s'establiria una brigada de costes, destacant un parell d'agents per cada població costanera més important.

2.3.1. Els milicians

Ja hem vist com a la reunió del 18 de setembre del Comitè Central de Milícies Antifeixistes es prendria l'acord de preparar amb milícies dels Comitès locals la defensa dels punts de la costa on fos més factible un desembarcament així com la designació d'un cap d'Estat Major perquè damunt el terreny pogués concretar un pla d'acció[101], però l'acció del trencament del bloqueig de l'Estret de Gibraltar el 30 de setembre de 1936 per part dels creuers nacionals *Canarias* i *Almirante Cervera* i la possibilitat que aquests vaixells poguessin navegar pel Mediterrani[102], farien augmentar de tal manera la indefensió davant de qualsevol atac marítim protagonitzat per aquests dos vaixells i sobretot sobre algun possible desembarcament nacional a qualsevol punt del litoral català fent augmentant de manera considerable que cada cop més milicians s'incorporessin a protegir la costa.

D'entre les primeres unitats que anirien a cobrir la costa, per aquestes dates destacaria una companyia anomenada Secció de Mar del 1er Regiment Pirinenc que seria destinada a cobrir el sector marítim de Figueres i que sortiria de Barcelona el 22 d'octubre de 1936 juntament amb les

[100] El 19 de novembre el major cap accidental de la Comandància de Tarragona, signava amb les seves inicials P. A. O. Juntament amb el Capità Cap accidental del Detall sobre les dos embarcacions que prestaven servei en aquesta Comandància. AGGCE. Caixa 2425.

[101] Veure apartat 2.1. La organització de la defensa de la costa.

[102] Veure apartat 3.3.1. Els atacs de vaixells de superfície a la costa catalana.

altres tres companyies del Regiment, tot i que aquestes ho farien amb destinació el Pirineu català[103]. Però pocs dies després es portaria a terme el verdader punt d'inflexió que faria augmentar en gran nombre els milicians destinats a la defensa de la costa quan el 30 d'octubre el creuer *Canarias* atacaria la ciutat de Roses[104]. Poc temps després de l'anomenat atac i davant del rumor de que tropes nacionals havien desembarcat a la ciutat, la mateixa Roses s'ompliria de milicians arribats de moltes ciutats i pobles catalans disposats a defensar-la de qualsevol possible acció de desembarcament nacional. Aquest seria l'exemple de milicians que formaven la força permanent de la Caserna Miguel Bakunin (Pedralbes) que al mes de novembre i a petició de la Conselleria de Defensa de la Generalitat de Catalunya, es nomenaria un destacament de les forces permanents de l'esmentada caserna per donar guàrdia a la CAMPSA, un servei que els milicians realitzarien fins al 15 de juny de 1937 quan causarien baixa per passar a Transports de Guerra[105].

Igualment i per aquest motiu d'amenaça es desplaçarien milicians que enlloc d'anar al front d'Aragó per lluitar davant les tropes nacionals es quedarien vigilant les platges i ciutats costaneres en previsió d'un possible desembarcament nacional, utilitzant en aquesta tasca uns efectius i material molt més necessaris al front d'Aragó. Així per exemple, de Manresa sortirien molts voluntaris milicians que acabarien a la defensa de la costa quan en realitat s'allistaven per anar a lluitar al front d'Aragó[106]. La sortida d'aquests milicians la documentaria la premsa local de Manresa el dia 19 de setembre quan informava que un grup de milicians d'Estat Català s'incorporaria a la 2ª Columna d'aquesta organització quan aquesta es disposaria a sortir de Barcelona cap al Front d'Aragó, però una altre colla de milicians manresans s'afegirien a la Primera Centúria Roja tot i que la seva destinació en aquest cas no seria el front d'Aragó si no la població tarragonina de l'Ampolla amb l'objectiu de protegir la costa davant d'un possible desembarcament nacional una vegada que els creuers nacionals havien trencat el bloqueig de l'Estret de Gibraltar i podien navegar pel Mediterrani, podent atacar d'aquesta manera qualsevol punt del litoral de la costa catalana. D'aquesta manera i durant el mes d'octubre també marxaria mig centenar d'homes del Partit Sindicalista cap a Salou, on es trobava la columna del comandant Medrano per defensar la costa, però la ja anomenada agressió del creuer *Canarias* a Roses de finals d'octubre, acceleraria el procés de l'enviament de milicians a la costa. Així, el dia 31 d'octubre es personarien a les onze del matí a la Casa del Poble molts homes de tots els partits i sindicats d'esquerra per marxar cap a la costa a

[103] Per més informació sobre el Regiment Pirinenc veure l'obra DE RAMON I VIDAL, Jaume, *El Regiment Pirinenc nº1 de Catalunya,* Barcelona, Editorial Rafael Dalmau, 2004.
[104] Veure apartat 3.3.1. Els atacs de vaixells de superfície a la costa catalana.
[105] AGGCE. PS Barcelona. Caixa 10. A finals del mes d'octubre, milicians d'aquesta mateixa caserna prestarien dos serveis de guàrdia i vigilància, un a bord del vapor *Magallanes* i l'altre a un vaixell rus, els dos ancorats al Port de Barcelona (el vaixell rus estava ancorat al Moll de la Barceloneta).
[106] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 3. Document 10. Sobre les milícies i l'Exèrcit Popular de Manresa.

defensar-la tot i que s'emportarien una gran decepció ja que només s'autoritzaria a marxar aquells que portessin exclusivament material de guerra[107]. Segons el diari *Pla de Bages*, s'organitzarien dos caravanes: una de camions exclusivament de la comarca del Bages, i l'altre un tren pels milicians manresans que en total feien uns dos mil combatents i que marxarien capitanejades per Rafael Corvinos, de la UGT; Pere Brunet, d'Estat Català; Ramir Torran del POUM; Enric Grau de la CNT a més a més d'afegir-se un equip de la Creu Roja local assistit pels doctors Armand Redondo, Joaquim Dalmau i Xavier Francàs. En quant a la seva distribució, un grup de forces composta pels membres d'Estat Català i del POUM es situaria a l'Ampolla; a l'Ametlla hi predominarien els milicians de tendència socialista i dels Sindicats d'Oposició (on establirien la caserna a la casa senyorial Torre de la Vila) mentre que a Sant Carles de la Ràpita estarien els Cenetistes i a Salou la Guàrdia Nacional Republicana.

Mentre aquestes forces restaren a la costa, portarien una vida tranquil-la ja que no haurien de suportar cap acció ofensiva dels nacionals, (fins i tot rebrien les visites de familiars) però la gran majoria d'aquestes forces serien traslladades des del començament de l'any 1937 a altres zones de front molt més actius com era l'Aragó com seria l'exemple d'alguns voluntaris manresans d'ERC que havien reforçat els voluntaris d'Estat Català a l'Ampolla i que s'afegirien a la columna Macià-Companys– molt reduïda primerament per manca d'armament.

Un exemple de milicians en una ciutat costanera seria el cas de la població de Sitges. A mitjans de novembre de 1936 el Consell Municipal i davant de fer front al problema de la defensa de les costes de Garraf, acordaria la creació i ensinistrament d'una centúria de milicians que havia d'estar integrada per vint representants de cada grup dels cincs que formaven el Consell Municipal i l'armament i dotació d'havers dels quals, si esqueia, havien de ser gestionats per la Conselleria de Defensa de la Generalitat de Catalunya, juntament amb la conveniència de fortificar les esmentades costes segons un pla que havia de confeccionar el capità Medrano[108]. Pràcticament un mes després, el mateix Consell Municipal resolia demanar que per la Generalitat havia de ser atesa l'enrolament dels milicians que ho acceptessin a la columna de defensa de les costes catalanes i el consegüent pagament dels havers havia d'anar per compte de l'esmentat organisme regional, estalviant així una important quantitat al consorci sitgetà, que podia ser destinada a disminuir l'atur forçós en el ram de la construcció, ja de per si força elevat. El regidor sitgetà González, que era l'encarregat de Defensa, havia parlat durant aquells dies amb els enginyers que havien confeccionat el projecte de fortificació de les costes i que segons l'havien informat, s'executaria de seguida[109].

[107] *El Pla de Bages*, 31 d'octubre de 1936.
[108] Arxiu Municipal de Sitges. Acta del dia 13/11/1936.
[109] Arxiu Municipal de Sitges. Acta del dia 11/12/1936.

L'emplaçament de milicians a les costes sitgetanes aniria amb bon ritme, tant que el Consell Municipal es veuria obligat a demanar el dia de Nadal que fos reduït el nombre d'aquests a mesura que poguessin obtenir col·locació en algun treball o fàbrica de la localitat, ja que no havien aconseguit que els seus havers fossin pagats per la Generalitat, una acció que per altre banda, continuaria intentant l'equip de govern sitgetà[110].

Però l'establiment de milicians a la costa també comptaria amb diverses veus crítiques, tal i com reflectiria a finals de novembre de 1936 un article anònim publicat a *Solidaridad Obrera*, on informava que a la costa catalana estava establerta una zona de guerra i que amb les forces establertes a ella es faria front a qualsevol contingència existien centenars de milicians. Segons aquest article existien centenars de milicians a la costa tot i que probablement es disposaria de l'augment en gran escala en aquest front en breu temps, però existien diferents problemes en quant a l'organització de aprovisionaments ja que se'ls havia de dotar de diferents articles de primera necessitat i sense els quals la vida en campanya resultava dificultosa com aliments i peces de roba. Els milicians que vigilaven constantment el mar estaven molt previstos i tenien una carència en abrics i roba interior, accentuada sobretot amb els rigors de l'hivern. Per finalitzar es volia destacar que el front de mar s'havia de tractar com la resta de fronts de combats i no tractar-lo com lloc on el milicià anava a hivernar entre platja i camp, fent una clara advertència tal i com indicava l'article en referència "*als milicians que vivien la vida als campaments al llarg dels penya-segats de la zona tarragonina"*[111].

Una altre veu crítica la trobaríem a l'article publicat entre gener i febrer de 1937 al diari *Front Obrer*, òrgan del POUM a Sitges de Manuel Grossi, un sindicalista asturià del POUM que més endavant dirigiria al front de Terol a la columna *Vencer o Morir* també del POUM[112]. L'article, titulat la seguretat de les nostres costes era una crítica sobre la seguretat de les costes catalanes i venia a referir-se sobre el fet de l'enviament de 4.000 carrabiners procedents de València per protegir les costes a la zona nord de Catalunya i substituir als milicians i als carrabiners que ja hi eren a les diferents zones, a banda de també criticar als guàrdies civils que es trobaven en varis punts entre Portbou i Port de la Selva i que havien marxat cap a França i que a la zona de Portbou, els guàrdies civils passaven la frontera sovint i protegien a enemics de la República. Al seu article, Grossi donava tota una sèrie d'instruccions sobre la vigilància de la costa, com era que la vigilància d'aquesta havia de ser realitzada per treballadors habitants dels respectius pobles ja que coneixien

[110] Arxiu Municipal de Sitges. Acta del dia 25/12/1936.

[111] *Solidaridad Obrera*. 22 Novembre 1936. Article: *Milicians a la costa catalana*. L'article estava signat amb el nom d'un milicià però sense donar els cognoms i cap més informació.

[112] *Front Obrer.* Gener-Febrer de 1937. Article: *La seguridad de nuestras costas.*

millor el terreny i podien exercir una seguretat més efectiva, a banda de poder controlar millor els possibles espies. També indicava que havia d'ampliar-se la plantilla de milicians i dotar-los de més mitjans perquè poguessin realitzar el seu treball de manera satisfactòria i no s'havien d'establir diferències de salari, ja que a L'Escala, Portbou, Colera, Port de la Selva, Llançà, etc... els milicians cobraven 13,50 pessetes, mentre que en altres llocs solament 10 pessetes, i l'alimentació i la vestimenta anava pel seu compte. L'article finalitzava dient que les diferències entre partits polítics i sindicats havien d'acabar-se ja que el treball de defensa de costes era molt important.

Sobre el nombre de milicians que s'establirien al litoral català, a mitjans d'octubre de 1936, abans de l'atac del creuer *Canarias* a Roses el capità Eduardo Medrano, encarregat de les forces de la costa tarragonina realitzaria un estudi per la defensa de l'anomenada costa[113]. Segons aquest estudi, es necessitaven un total de 3.525 homes, distribuïts en 875 homes per defensar la primera línia de defensa i 2.650 homes per la defensa de la segona línia com a reserva. La primera línia de defensa havia de consistir en l'establiment de concentracions als pobles més importants de la costa a càrrec de la vigilància dels llocs estratègics de la seva demarcació, en la relació següent:A Cunit, s'havia de destinar uns 25 homes als llocs de vigilància de la desembocadura del Riu Foix i Cunit mentre que el veí poble Calafell havia de comptar també amb altres 25 homes i els seus llocs de vigilància serien el km 283 del ferrocarril i Calafell. Coma-ruga també amb 25 homes, havien de vigilar Sant Salvador, Coma-ruga i Barà mentre que Torredembarra comptaria amb el doble d'efectius, uns 50 homes, destinats a vigilar el Creixell, La Marina i el Cap Gros i Altafulla també amb uns altres 50 homes, serien els encarregats de vigilar Tamarit, Punta de la Móra, Punta de la Creueta a banda de protegir la bateria de costa instal·lada a Altafulla. La capital de la província seria la que comptaria amb més efectius, un total de 100 homes destinats a vigilar la Punta Grossa, Far del moll i Mas Patau mentre que Salou comptaria amb 50 efectius que vigilarien el Quarter General, la Punta de Sant Pere, el Cap de Salou, la Punta del Racó, la Punta del Purroc a banda de donar protecció a la bateria instal·lada al Cap de Salou. Cambrils comptaria també els mateixos efectius que Tarragona, uns 100 homes destinats a vigilar a diferents punts com serien la Punta de la Riera de Riudoms, la Punta de la Riera de Riudecanyes, i Punta de la Pixerota. Hospitalet de l'Infant per la seva part comptaria amb uns 50 homes destinats als llocs de vigilància de Punta de Panyals, Punta de Riu de Llastres, Punta de Cala de Bea i Punta de Justell mentre que l'Ametlla de Mar comptaria novament també amb 100 efectius destinats al Cap del Terme, Punta de Sant Jordi, Punta de l'Àliga i Port de l'Estany. L'Ampolla amb 50 efectius, serien destinats a vigilar Cap Roig i Far del Fangal mentre que La Cava amb uns altres 50 soldats, tindrien la missió de vigilar El Muntell Gros i Barraques de la Gola. A Sant Jaume s'establirien altres 50 efectius destinats en aquest cas a vigilar el Far de Buda i

[113] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 701.

la Platxola. Ja per finalitzar, a Sant Carles de la Ràpita s'establirien uns 100 soldats amb la missió de vigilar Salines, Punta del Galantxo, Casa del Carrenyo a més de donar protecció a la bateria de costa allà establerta; i Alcanar comptaria amb uns 50 homes destinats a les Cases del Mar i a la desembocadura del riu Sènia. Era indubtable que la quantitat d'homes concentrats als respectius pobles era una mica arbitrària si es tenia en compte el nombre de llocs que havien de cobrir en algunes demarcacions, però s'havia procurat reduir al mínim la quantitat de milicians en algunes poblacions degut a la seva poca importància i a les dificultats d'allotjament i manutenció que això suposava. Aquests nuclis no tenien per única missió convertir en atalaia d'observació els llocs que se'ls tenia assignats, sense moure's d'allà, ja que paral·lelament a la costa de la província de Tarragona i en alguns llocs a desenes de metres del mar, s'estenia la línia fèrria i la carretera que de Tarragona a València, les dues amb nombrosos ponts i llocs estratègics, així que la missió dels caps de lloc era procurar que la vigilància dels mateixos fos absoluta a l'objecte de posar-los a l'abric de qualsevol sorpresa i no tan solament de allà el mar si no també de l'interior de la península. Per altre banda la segona línia de defensa la constituïen reserves d'homes concentrats als pobles més importants i estratègics de la província en relació amb la seva proximitat a la costa, amb l'objectiu de poder acudir amb la major rapidesa possible als llocs de perill, degudament facilitats en quant a transport. La seva distribució, sense incloure en la quantitat que feia referència a Tarragona, els 100 homes a la mateixa assignats a la primera línia de defensa era la següent: El Vendrell havia de comptar amb 200 homes, Tarragona 400, Valls 300, Reus 500, Vila-seca 50, El Perelló 100, Falset 200, Tortosa 500, Roquetes 200 i Amposta altres 200, fent un total de 2.650 homes. Aquest nombre agregat als 875 de la primera línia de defensa, feien un total de 3.525 homes armats,un número que es considerava el mínim indispensable, unit als medis de lluita de que se'ls havia de dotar per un principi de defensa eficaç de les costes de la província de Tarragona en el cas de que fos atacada.

Respecte als milicians existents a les altres dos províncies, la província de Barcelona comptaria amb un bon número de milicians destinats a la vigilància de la costa, sent molt d'ells milicians voluntaris dels propis pobles i ciutats mentre que a la província de Girona i segons una nota del 12 de gener de 1937 realitzada per l'agent franquista nº5, existien 1.090 milicians entre les poblacions de Portbou i Sant Feliu de Guíxols distribuïts de la següent manera: Portbou 200 milicians, Colera 125, Platja de Garbet 15, Llançà 60, Selva de Mar 20, Port de la Selva 20, Cadaqués 15, Roses 200, Castelló d'Empúries 20, Sant Pere Pescador 20, L'Escala 100, l'Estartit 50, Pals 20, Begur 20, Palafrugell 40, Palamós 70, Calonge 25 i Sant Feliu de Guíxols 40. Aquest agent també informava que a Lloret de Mar hi havien 45 carrabiners i milicians, el mateix número que a Tossa de Mar i cinc menys a Blanes, fent augmentar la xifra de milicians a la costa gironina pels voltants dels 1.200 homes[114].

[114] Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA). A 1926.

2.3.2. Les unitats de la Defensa de Costa.

Ja hem vist com les forces que s'establirien a la costa catalana estarien formades en un primer moment per milicians, però progressivament aquests anirien desapareixent amb la creació de l'Exèrcit Popular de la República, i es crearien a l'abril de 1937 els Destacaments de Defensa de Costes. Precisament el 30 d'abril de 1937, el Coronel Cap d'Estat Major redactaria unes instruccions dirigides als Caps de Destacament de Defensa de Costes on segons aquestes instruccions, els Destacaments de costa, en nombre de 6 (un per cada sector, tot i que es crearien més) constituïen el segon esglaó de la Defensa de Costes (el primer era el de Vigilància a càrrec d'altres forces) i tenien per missió el contenir un possible intent de desembarcament fins que arribessin les forces de la Reserva Mòbil per tal de l'establiment del combat[115]. Aquests dispositius de contenció s'havien organitzat a base de molta potència de foc i una gran mobilitat amb solament el nombre de fusells precisos per la deguda protecció de les màquines i cada Destacament tenia al seu càrrec varis llocs de possible desembarcament que s'estaven fortificant sobretot a base de nius dobles de metralladores elegits convenientment per servir a un pla de focs estudiat, on el seu detall secret residia en aquella Comandància i on cada Cap de Destacament havia de personar-se a la referida Comandància per conèixer els plans de foc del sector que l'estava confiat abans d'incorporar-se al mateix. I es que la idea d'un pla de focs preparat abans per sorprendre amb ell a les tropes que intentessin un desembarcament debilitades tàcticament per l'operació del desembarcament mateix, col·locava a la defensa en una situació de privilegi ja que l'assegurava l'efecte sorpresa que segons el comandament republicà, normalment sempre triomfava a la guerra contra un adversari que cometia una empresa d'audàcia. A aquest factor com era la sorpresa havia d'afegir-se que els republicans comptaven amb un pla de focs amb solucions de continuïtat com els nius de metralladora, difícils de localitzar des del mar i l'aire i per consegüent de batre, feien pels comandaments republicans invulnerable la defensa si la serenitat no es perdia, conscients els homes de que era més perillós abandonar els refugis de tir que romandre en ells. A aquesta moral de guerra havien de dedicar els Caps preferentment la seva atenció amb xerrades freqüents alhora d'instruït a les seves tropes. Aquest tipus de xerrades dels Caps dels destacaments havien de ser pràctica constant juntament amb el coneixement dels camins d'accés als llocs fortificats pels conductors dels vehicles automòbils, la familiarització dels homes amb els nius; l'entrada i sortida del material i homes als mateixos; el coneixement dels dipòsits de municions i camp de tir de cada assentament i emplaçament, així com l'enllaç amb els projectors que s'havia d'establir, sent conscients sempre que la seva actuació si aquesta fos necessària es desenvoluparia de nit, eliminant per tant tota possibilitat de confusió o dubte amb aquesta pràctica. Seguint aquesta finalitat, es rellevava als Caps de tota

[115] AGMAV. C.1156, Cp.14, D,2 / 5-6.

atenció administrativa que es centralitzava en un organisme dependent d'aquesta Comandància (Inspecció dels Destacaments de Defensa de Costes) per deixar al compte del Cap del Destacament solament les activitats tàctiques i logístiques del mateix. Per últim, l'especial constitució orgànica d'aquests Destacaments (a base de màquines) els feia molt aptes per servir de nuclis d'instrucció d'altres unitats similars que es poguessin organitzar més endavant, obligant així a establir una rígida disciplina a les tropes i caps. Per tant, s'havia de cuidar constantment de la prestància i presència dels homes, atenent amb tot interès a la uniformitat al vestir, exigint també rigidesa a les salutacions atenent-se als reglaments en tota classe de serveis i freqüentar la lectura de lleis Penals, Ordenances i Codi durant la instrucció teòrica, etc... és a dir, fer d'aquests Destacaments un model de tropes alhora que no tingués res a envejar a les més selectes amb que comptava el Govern de la República.

En el cas de Catalunya existirien fins a sis Destacaments de Defensa de Costes sent aquestos el Destacament nº7 emplaçat a Castelló d'Empúries, el nº8 a Mataró, el nº9 a Gavà, el nº10 a Vilanova i la Geltrú, el nº11 a Salou i el nº12 a Amposta[116]. Sobre la seva composició, un Destacament de Defensa de Costes estava format per un total de dos-cents disset homes, amb noranta-sis fusells i vint-i-dos armes automàtiques distribuïts en Plana Major, Companyia de fusellers i Companyia d'Armes Automàtiques, de la següent manera[117]:

La Plana Major, comptava amb cinc homes i cinc fusells; la Companyia de fusellers, amb cent deu homes amb vuitanta cinc fusells i sis armes automàtiques i la Companyia d'Armes Automàtiques, de cent dos homes amb setze armes automàtiques i sis fusells.

Paral·lelament es crearien dos Brigades Mòbils de Defensa de Costes[118], la nº1 a València i la nº2 a Barcelona, composta cadascuna d'aquestes per un Grup de Reconeixement que englobava entre altres unitats una companyia d'autos blindats, dividida en tres seccions de cinc cotxes i una de Comandament amb un total de setze cotxes i una companyia mixta de motoristes amb una secció de motoristes i dos seccions de metralladores; dos Batallons d'Infanteria que englobava a quatre companyies de fusellers i una companyia de metralladores amb vuit màquines; un Batalló de Metralladores, compost per quatre companyies de metralladores amb un total de trenta dos metralladores; una Bateria Antiaèria o Anti-tanc amb tres peces; una Secció de Sapadors; una Secció de Transmissions, amb tres centres amb radi i una Companyia de Tren Automòbil, amb una secció sanitària, dos seccions de transport i una secció de serveis generals.

[116] AGMAV, C.1150, Cp, 11, D.1 /2.
[117] AGMAV, C.1150, Cp. 5. D3/1.
[118] AGMAV, C.1150, Cp. 5. D3/1.

Dintre de les tropes que pertanyien a la Defensa de Costes es trobaven les unitats de Sanitat que formaven tres brigades, una per cada província catalana amb costa, compostes cadascuna d'elles per diferents batallons[119]. La Inspecció General de Sanitat del personal metge i Auxiliar afecte a la Defensa de Costes estava format per una Plana Major composta per un comandant metge, un capità metge o tinent metge, un practicant i quatre soldats com personal d'oficina.

El personal que prestava servei a les bateries de Costa havia de tenir a cadascú dels anomenats llocs un resguard i havia de procurar que aquest estigués desenfilat dels possibles focs adversaris en llocs de socors al davant del qual hi havia d'haver un practicant o en el seu defecte un caporal de botiquí amb una gran bossa de socors i el material que considerés indispensable per poder practicar en tot moment una cura d'urgència. Així mateix com a Cap dels Serveis Sanitaris de cada vuit bateries hi havia d'haver un tinent metge que atendria els anomenats serveis i dependria directament del Capità Metge de la respectiva Brigada, sent la seva missió tot allò relatiu al personal que d'ell depengués o sigui la mateixa que l'encomanada als metges de batalló. El personal auxiliar, material de curació i transport que se l'assignés als anomenats tinents metges havia de ser el mateix que pels batallons que s'assignava. Cada Brigada per la seva part tenia una Plana Major, composta per un capità metge, un practicant i quatre sanitaris, tenint com a material: un carro sanitari, una bossa de cirurgià, una motxilla de curació, una bossa de socors, deu lliteres i cinc cents cinquanta paquets de cura individual; mentre que cada Batalló estava compost per un tinent metge, un practicant i cinc sanitaris comptant com a material una bossa de cirurgià, una motxilla de curació, tres bosses de socors, deu lliteres, una càrrega de farmacioles, una càrrega de gabions i cinc-cents cinquanta paquets de cura individual.

Per la 1ª Brigada, que corresponia a la província de Girona, s'assignaria pel Batalló de Metralladores amb residència a Figueres un tinent metge, un practicant i cinc sanitaris tenint com a material una bossa de cirurgià, una bossa de curació, tres bosses de socors, deu lliteres, una càrrega de farmaciola, una càrrega de gabions i cinc-cents cinquanta paquets de cura individual.

La Plana Major residiria també a Figueres mentre que el Primer Batalló a Roses, el Segon Batalló a Torroella de Montgrí i el Tercer Batalló a Sant Feliu de Guíxols.

La 2ª Brigada, corresponent a la província de Barcelona disposaria pel Parc Mòbil i amb residència a Sitges amb un practicant i quatre sanitaris, que disposaria del material següent: una motxilla de curació, una bossa de socors, dos lliteres i cent cinquanta paquets de cura individual.

La Plana Major tindria residència a Barcelona, mentre que el Primer Batalló ho faria a Mataró, el Segon Batalló a Badalona, el Tercer Batalló al Prat de Llobregat i el Quart Batalló a Sitges.

[119] ANC.

La 3ª i última Brigada corresponent a la província de Tarragona, tindria establert al Parc d'Artilleria i amb residència a Tortosa un practicant i quatre sanitaris amb un material compost per una motxilla de curació, una bossa de socors, dos lliteres i cent-cinquanta paquets de cura individual; mentre que pel Batalló de metralladores, tindria establert un tinent metge, un practicant i cinc sanitaris també amb residència a Tortosa que comptarien amb un material d'una bossa de cirurgià, una motxilla de curació, tres bosses de socors, deu lliteres, una càrrega de farmacioles, una càrrega de gabions i cinc-cents cinquanta paquets de cura individual.
La Plana Major residiria a Tarragona, el Primer Batalló al Vendrell, el Segon Batalló a Vila-seca, el Tercer Batalló a l'Hospitalet de l'Infant i el Quart Batalló a Amposta.

També formarien part de les unitats destacades a la defensa de costes les unitats de transmissions, sent la seva tasca molt important ja que eren els encarregats de transmetre totes les novetats existents als diferents llocs d'observació i les comunicacions entre aquests. Una Plantilla de les Unitats de Transmissions de Defensa de Costes havia d'estar formada per un total de 383 soldats distribuïts en un tinent coronel o major, un capità, set tinents, un tècnic de radiotelegrafia del C.A.S.E., cinquanta-un sergents, setanta set caporals i dos-cents quaranta-cinc soldats, a més a més de comptar amb sis cavalls, dotze mules, tres automòbils, dos camions, un remolc, nou motocicletes i cinc bicicletes[120]. La Comandància de Transmissions de Defensa de Costes estava formada per un cap, un capità, un tinent, (d'aquests un seria ajudant del cap i l'altre el Cap de l'Oficina Tècnica) tres sergents, quatre caporals i vuit soldats, comptant a la seva disposició amb un automòbil i una motocicleta.

Per la seva part, la Plantilla d'una Companyia de Transmissions afecta a una Agrupació havia d'estar formada per una Plana Major, una secció telefònica d'explotació, dos seccions telefòniques de construcció de línies, dos seccions òptiques, una secció columbòfila i una secció de radiotelegrafia de campanya. La Plana Major estava composta per un capità, tres sergents, cinc caporals i tretze soldats, comptant com a mitjans de transport amb un cavall, un automòbil, dos camions, tres motocicletes i dos bicicletes i tenint com equip tres jocs de banderes, deu llanternes de senyals, cent panels de jalonament, cinc jocs de panels senyals i quatre caixes de coets.
La secció telefònica d'explotació, amb dotze equips, havia d'estar formada per un tinent, dotze sergents, vint-i-quatre caporals i vuitanta-quatre soldats comptant amb un equip de vuitanta cables de filar, dotze cables d'empalmar, setanta-dos telèfons de campanya, dotze centrals de cinc línies, vuit centrals de deu línies i quatre centrals de trenta línies; mentre que per les dos seccions

[120] AGMAV, C.1150, Cp.5, D.5/1. Document signat a Barcelona amb data 1 de juny de 1938.

telefòniques de construcció de línies cadascuna amb sis equips havia d'estar composta per un tinent, sis sergents, vuit caporals i trenta-quatre soldats. A més a més havia de comptar amb un cavall, un automòbil, una motocicleta i una bicicleta i el seu equip havia de ser de cent metres de cable d'enfilar, cinquanta de cable d'enfilar, sis cortines d'empalmar, trenta-sis telèfons de campanya, vuit centrals de cinc línies i dos centrals de deu línies.

Per la seva part, les dos seccions òptiques, havien d'estar compostes per dos tinents, setze sergents, altres setze caporals i trenta-dos soldats, amb dos cavalls i sis mules i dos motocicletes a més a més de comptar amb setze estacions òptiques pesades; mentre que la secció columbòfila havia d'estar composta per un tinent, tres sergents, sis caporals i setze soldats; amb un cavall, sis mules, un remolc, una motocicleta i una bicicleta, a més a més de comptar amb una colomera i carro d'efectes; mentre que la secció de radiotelegrafia de campanya, havia d'estar composta per un tinent, un tècnic de radiotelegrafia del C.A.S.E., cinc sergents, deu caporals i trenta soldats comptant amb una motocicleta, deu transceptors i cinc estacions tipus divisionari.

A la premsa governamental trobaríem una notícia a finals de juliol de 1938 referent a les unitats de transmissions de defensa de la costa. Segons aquesta notícia publicada a *La Vanguardia* el dia 24 de juliol, es feia menció que havia estat inaugurat un diari mural en la Comandància de Transmissions de Defensa de Costes amb objecte de commemorar el segon aniversari de la lluita. Segons es deia a l'acte assistiria l'ambaixador de Mèxic acompanyat del secretari general, agregat militar i cap de propaganda; el cap de l'Estat Major de Marina Pedro Prado Mendizábal; el segon cap Julián Sánchez; el contraalmirall de l'Armada Valentín Fuentes; el major José Guarner que era així mateix Cap del Estat Major Mixte de Defensa de Costes; el Tinent Coronel Soro del Cos de Carrabiners; el comandant general de Barcelona el general Riquelme acompanyat del coronel Azugaray i el seu ajudant el comissari Lera en representació del Comissariat General; el tinent coronel Alonso d'Infanteria de Marina; la Casa d'Amics de Mèxic; el coronel Montaud, cap de transmissions de la xarxa d'exèrcits; autoritats civils i representacions de diversos organismes oficials i particulars. Afegia la notícia que una Companyia de Transmissions rendiria honors a les autoritats i que l'esmentat diari mosaic "*era d'un gran valor artístic i cultural i estava emplaçat al centre d'un saló de la Comandància, adornat amb profusió de plantes i flores perfectament il·luminat*". El major Orgaz que era el Cap de Transmissions de Defensa de Costes dedicaria unes paraules al esforç realitzat a la tasca cultural, comparant la que tenien els soldats abans de la guerra i en aquells moments, a banda d'agrair l'esforç mexicà a la causa governamental. Després de paraules d'agraïment de l'ambaixador mexicà i del comissari Lera, desfilarien les forces de Transmissions davant les autoritat i la Secció Columbòfila soltaria 300 coloms missatgers[121].

[121] *La Vanguardia*, 24 de juliol de 1938.

Altres unitats que formarien part d'aquestes unitats que havien de protegir la costa eren les Companyies de metralladores dels Batallons de l'Institut de Carrabiners que prestaven servei a la frontera terrestre i que venien estant dedicades a una missió genuïnament de guerra, com era la de cobrir amb metralladores emplaçades al llarg de la costa. Depenien de la Comandància de Defensa de Costes i per tant es trobaven separades dels seus respectius Batallons, acció que no els impedia prestar el servei encomanat a la costa. Al desembre de 1937, estaven afectes a la Comandància de Carrabiners de Catalunya les següents unitats de metralladores: Companyia del Batalló 26 a la costa de Girona, Companyia del Batalló 21 i 31 a la costa de Barcelona, Companyia del Batalló 1 a Barcelona, Companyia del Batalló 39 en organització i la Secció de la Companyia especial nº1 a Puigcerdà[122]. Separades aquestes Companyies dels seus Comandaments de Batalló respectius, aquestes depenien dels Caps de les Comandàncies però la relació que existia entre aquestos i el Cap de Defensa de Costes era molt escassa, ja que els primers tenien una funció genuïnament fiscal, sense perjudici de que els seus elements poguessin ser utilitzats per qualsevol servei de guerra, com era la vigilància.

La costa de la província de Barcelona es trobava dotada de setze metralladores pertanyents a la Defensa de Costes i servides per personal del Cos de Carrabiners depenent de la Comandància de Barcelona. Per la seva part, el Tinent Coronel Cap de les Forces de Carrabiners de Catalunya ordenaria el 7 de desembre de 1937 que per què aquestes companyies de metralladores fossin efectives era necessari que estiguessin dotades amb forces degudament enquadrades i a més a més, entrenades en la utilització de metralladores, disposant d'aquesta manera que les Companyies de Metralladores dels Batallons nº21 i 31 amb el complet del seu personal i que per aquelles dates es trobaven a la frontera terrestre, passessin a fer-se càrrec del servei a la costa. Per que aquest servei tingués l'eficàcia deguda era necessari que fos inspeccionat pel Capità i Oficials respectius, havent de tenir els anomenats Oficials la mobilitat necessària per que aquestes Companyies tinguessin el rendiment esperat, destinant a cada Companyia de tres motocicletes amb sidecar o cotxes lleugers. Una vegada que l'anomenat servei quedava ben cobert es destinaven vuit homes per Companyia per servei d'enllaç, els quals se'ls podia dotar de bicicletes, sent llavors un total de sis motos o cotxes lleugers i setze bicicletes les que es necessitarien per que el servei de la costa de la província de Barcelona quedés perfectament atès. El Tinent Coronel a més a més havia de disposar que el personal pertanyent a la Comandància de Barcelona que prestava aquell servei, passés a incrementar les plantilles dels llocs de primera línia de l'anomenada Unitat, en les mateixes residències ja que així l'exigien les necessitats del servei especial de l'Institut i en evitació de trasllat.

[122] Sobre la documentació que aquí s'exposa referent als Batallons de Metralladores, veure AGGCE. SM. Caixa 2166.

Així per tant, el total de cada Companyia havia de ser de 71 carrabiners, dividits de la següents manera: un capità, dos tinents, cinc sergents, nou caporals, quaranta-sis carrabiners, un caporal ciclista, tres carrabiners ciclistes de 1ª classe, quatre carrabiners ciclistes de 2ª classe i havien de comptar a més a més a cada companyia amb tres cotxes o motos i vuit bicicletes.

La distribució de la 21ª Companyia per població havia de ser la següent: Malgrat de Mar havia de comptar amb un sergent, un caporal, cinc carrabiners, un carrabiner ciclista de 2ª i una bicicleta; Canet de Mar amb un caporal, cinc carrabiners, un carrabiner ciclista de 2ª i una bicicleta; Arenys de Mar amb un tinent, un sergent, dos caporals, onze carrabiners, un carrabiner ciclista de 1ª, un altre de 2ª, un cotxe o moto i dos bicicletes. Per la seva part Mataró havia de comptar amb un capità, dos sergents, tres caporals, catorze carrabiners, un caporal ciclista, un cotxe o moto i una bicicleta a més a més de comptar amb el corneta de la Companyia mentre que Badalona amb un tinent, un sergent, un caporal, sis carrabiners, un carrabiner ciclista de 1ª, un cotxe o moto i una bicicleta. Per últim Sant Adrià de Besòs havia de comptar amb un caporal, cinc carrabiners, un carrabiner ciclista de 1ª, un carrabiner ciclista de 2ª i dos bicicletes.

L'altre companyia havia de comptar amb el mateix total que l'anterior companyia, però distribuït de la següent manera: a la Duana del Port de Barcelona havia d'existir un sergent, un caporal, cinc carrabiners i un carrabiner ciclista de 2ª a més a més d'una bicicleta mentre que a Can Tunis un caporal, cinc carrabiners, un carrabiner ciclista de 2ª i una bicicleta.

Per la seva part el Prat de Llobregat havia de tenir un tinent, un sergent, un caporal, sis carrabiners, un carrabiners ciclista de 1ª, un cotxe o moto i una bicicleta i Castelldefels un caporal, cinc carrabiners, un carrabiner de 2ª classe i una bicicleta.

Per últim Sitges havia de comptar amb un capità, dos sergents, tres caporals, catorze carrabiners, un caporal ciclista, un carrabiner ciclista de 1ª, un cotxe o moto i dos bicicletes. A més a més havia de comptar amb el corneta de la Companyia; mentre que Vilanova i la Geltrú comptaria amb un tinent, un sergent, dos caporals, onze carrabiners, un carrabiner ciclista de 1ª, un carrabiner ciclista de 2ª, un cotxe o moto i dos bicicletes.

El Tinent Coronel Cap de les Forces de Carrabiners de Catalunya en un altre escrit, aquest amb data 14 de desembre de 1937, formularia per l'organització d'aquestes companyies de metralladores una sèrie de propostes en les que havia d'intervenir el Ministeri de Defensa. Aquest considerava que era molt convenient pel servei agrupar les anomenades Companyies de metralladores en una sola Unitat Batalló, aconseguint així d'una part, dotar-les d'un comandament únic que pogués exercir la deguda vigilància i inspecció sobre els diferents destacaments i d'altre banda que fos un sol Cap del Cos el que per assumir el Comandament de les anomenades Companyies al servei de Defensa de Costes,

s'entenguessin amb la Comandància de l'anomenat servei. D'aquesta manera també considerava el Tinent Coronel que es podia aconseguir un millor rendiment de les diferents Companyies i es preocuparia de que les anomenades unitats estiguessin al complet de les seves plantilles i fossin degudament instruïdes.

També per aquelles dates, Defensa de Costes rebria l'ordre de crear un Batalló de metralladores motoritzat compost de quatre Companyies cadascuna amb una dotació de 12 metralladores, resultant un total de 48 metralladores. Al conèixer això, el Tinent Coronel Cap de les Forces de Carrabiners de Catalunya consideraria convenient el proposar que aquest Batalló de metralladores fos constituït mitjançant l'Agrupació de les Companyies d'igual especialitat que per tenir els seus Batallons a la frontera terrestre, venien prestant el servei que havia d'encomanar-se a l'anomenat Batalló. Les Companyies de metralladores de Carrabiners, constituïdes d'acord a la plantilla del Ministeri de Defensa, solament disposaven del personal necessari per servir vuit màquines cadascuna, sent necessàries per aquest motiu sis Companyies per sense trencar l'organització, servir les 48 màquines corresponents al Batalló. En base això, pel Tinent Coronel només bastaria finalitzar l'organització i instrucció de la Companyia del 39 Batalló i transformar en Companyia la Secció de quatre màquines afecta a la Companyia especial nº1 de Puigcerdà per disposar de les sis Companyies de metralladores que mitjançant la seva agrupació, podien constituir el Batalló de l'anomenada especialitat i dotar-les d'un comandament amb la seva Plana Major i els elements de motorització necessaris per deixar organitzada una Unitat equivalent a la que el Ministeri de Defensa desitjava crear.

El mateix Tinent Coronel proposaria a més a més que si el Ministeri de Defensa acceptava tal proposta de Batalló únic, aquest havia de passar a dependre en un tot de la Comandància de Defensa de Costes sent convenient que el Batalló es constituís amb sis companyies de vuit màquines enlloc de quatre de dotze, com semblava ser la idea. Això suposava la utilització d'un major nombre d'Oficials i classes per enquadrament de la tropa però a canvi es mantenien dintre de cada Companyia les plantilles actualment ordenades pel Ministeri de Defensa per les forces de l'Institut de Carrabiners, permetent en cas necessari la substitució d'unes Companyies del Batalló per altres estranyes a ell i així a l'hora de ser rellevat per forces del front algun dels Batallons que estaven al servei de fronteres, podria aquest marxar amb la seva Companyia de metralladores i la corresponent al Batalló que hagués efectuat el relleu reemplaçaria a la que hagués donat baixa al Batalló de metralladores.

D'arribar-se a constituir aquesta Unitat, cabia l'elecció de que la mateixa fos o no Unitat administrativa, d'aquesta manera si la Companyia causava baixa en els seus respectius Batallons, alta al Batalló de nova constitució o que senzillament la reunió de les sis Companyies depenent per

efectes administratius cadascuna del seu propi Batalló s'havia de considerar una agrupació a la que s'havia de dotar de comandament. Per finalitzar, l'opinió del Tinent Coronel era que el Batalló de metralladores havia de ser responsable en tots els aspectes de la Unitat que havia de comandar.

2.3.3. Les Brigades Mixtes a la costa catalana.

Amb la necessitat cada vegada més accentuada que tindria l'Exèrcit Republicà en quant a homes, forces establertes a la defensa de la costa com els milicians anirien desapareixent formant noves unitats com Brigades Mixtes per anar a lluitar als diversos fronts; de la mateixa manera que Brigades Mixtes senceres passarien a desenvolupar tasques de Defensa de Costes una vegada que aquestes havien estat retirades del front, passant a la costa per descansar i reorganitzar-se[123].

El primer dels casos seria per exemple el de la 224ª Brigada Mixta que es formaria a l'estiu de 1937 amb batallons dispersos de la Defensa de Costes de Catalunya, sent el cap el comandant d'Infanteria Marín Calvo Calvo i el seu Comissari Polític Ignacio Fernández del Partit Comunista Espanyol. La Brigada iniciaria el seu camí a la Defensa de Costes de la regió catalana, on més tard passaria a la reserva de l'Exèrcit de l'Est i finalment a la 72 Divisió del XVIII Cos d'Exèrcit. Posteriorment seria enviada al sector de Terol tot i que la seva organització encara resultaria anar molt, però tot i així el 7 de març de 1938 seria enviada encara a mig armar al front d'Aragó on seria vençuda i dissolta. Un poc de temps després, el 19 d'abril s'adjudicaria la seva numeració a una nova brigada formada per batallons procedents de la 124ª BM i enquadrada a la 60ª Divisió del XVIII Cos d'Exèrcit a Vallfogona. No tornaria més a participar a la costa catalana tot i participar a la Batalla de l'Ebre i a la campanya de Catalunya, on es retiraria per Cervera, Calaf, Manresa i Vic, on deixaria de ser una unitat coherent.

En el segon dels casos, vàries serien les unitats que després de lluitar a varis fronts passarien a realitzar tasques de Defensa de costes, com seria la 3ª i la 151ª Brigada Mixta. La primera d'aquestes havia estat creada a Alcázar de San Juan (Ciudad Real) a l'octubre de 1936 amb efectius del Cos de Carrabiners i sota el comandament del comandant de Carrabiners José Mª Galán. Amb un historial de lluita ampli, lluitaria a Madrid en la seva defensa al novembre, seria enviada a Andalusia al desembre i novament al front de Madrid al gener de 1937. Participaria a la Batalla de La Granja al juny de 1937 i a la Batalla de Brunete on patiria grans penalitats i on seria enviada de nou al front andalús a principis d'agost de 1937. Amb l'ofensiva nacional a l'Aragó, la 3ª Brigada Mixta seria traslladada a mitjans de març de 1938 com reserva de l'Exèrcit de l'Ebre, però davant l'ofensiva nacional, la Brigada s'hauria de retirar patint un gran desgast, així que va haver de ser

[123] La història de totes les Brigades Mixtes estan molt ben recollides i tractades a l'obra ja comentada anteriorment de ENGEL, Carlos, *Historia de las Brigadas Mixtas del Ejército Popular de la República, 1936-1939 i* de la que ens ha servit de referència degut a la poca documentació existent d'algunes d'elles.

enviada per la seva reorganització a la Defensa de Costes i posteriorment a Lleida on seria assignada a la Divisió Bellvís sota el comandament del comandant d'infanteria Hernando Liñán Castaños. Durant la Batalla de l'Ebre la Brigada intentaria passar el riu per Amposta el 25 de juliol però seria refusada i seria destinada a diverses operacions secundàries per descongestionar el front de l'Ebre. A la campanya de Catalunya la 3ª Brigada es trobava enquadrada a la 56ª Divisió del XII Cos d'Exèrcit al sector del cap de pont de Serós, no tornant més a la costa catalana.

La 151ª Brigada Mixta per la seva part tindria un paper més destacat a la defensa de la costa catalana. Havia estat organitzada a finals de juny de 1937 al front de Madrid amb batallons d'Infanteria de Marina, agafant el comandament el tinent coronel d'Infanteria de Marina Basilio Fuentes Serna. Participaria a Brunete al juliol de 1937, a Terol entre el 4 i el 21 d'agost i quedaria en reserva durant la batalla de Belchite així com a la Batalla d'Alfambra que tindria un paper molt criticat, ja que al retirar-se el seu 4rt Batalló quedaria copada tota la Brigada. Durant la batalla de l'Aragó, tres dels seus batallons participarien a la defensa de Lleida passant a la Defensa de Costes de Catalunya, senyal evident de la poca confiança que despertava. Tot i així, la 151ª Brigada Mixta rebria del Coronel Cap Velasco el 18 d'abril de 1938 l'Ordre d'Operacions nº3[124] referent a la missió de defensa de la costa sud catalana. Aquesta Ordre d'Operacions consistia en que la 151ª Brigada Mixa amb els seus tres batallons (menys una Companyia que havia quedat a l'Agrupació Sud de Defensa de Costes) havia de cobrir el flanc esquerra de l'Exèrcit de Maniobra en l'espai comprès entre la carretera del litoral i la costa i oposar-se a qualsevol desembarcament que s'intentés portar a terme al sector del seu comandament. Per realitzar l'anomenada missió havia d'estar en contacte immediat amb el Cap del Cos d'Exèrcit que operava a la seva immediació (Líster) al que havia de mantenir constantment assabentat de la situació de les seves forces, posant-se a les seves ordres en tot moment per actuar d'acord a les instruccions que d'ell hauria de rebre.

En principi i per poder atendre a la defensa d'un punt qualsevol d'un Sector havia de mantenir la força del Batalló que es trobava a Amposta en la missió de vigilància, confiada pel Cap de l'Exèrcit de Maniobra abans anomenat. Altre Batalló havia de situar-se a l'altura del Perelló en disposició d'acudir a la costa a reforçar el primer i el darrer Batalló s'havia de situar a les proximitats de Tarragona, disposat per reforçar aquestos o acudir a la defensa del punt del seu sector de costa que es veiés amenaçat. Aquest dispositiu previ podia ser sempre variat d'ordre del Cap del Cos de l'Exèrcit o previ acord amb ell a proposta seva segons les circumstàncies donat compte a aquesta Comandància de l'adoptat. En quant al lloc de comandament s'havia d'establir pròxim al del Cap del Cos de l'Exèrcit abans indicat, d'acord amb ell on més convingués pel mutu enllaç entre ambdós.

[124] AGMAB. SHEMA. Caixa 9726. Document signat a Barcelona el 17 d'abril de 1938 pel Coronel Cap Velasco i enviat al Cap de la 151ª Brigada Mixta, per coneixement al Cap de l'Estat Major de Marina, al Cap del V Cos d'Exèrcit i al Cap de la Divisió Líster.

La part nord de la costa de Catalunya seria coberta pel Batallons 16 i 23 d'Infanteria de Marina (aquest últim encara es trobava per armar) que s'havien afectat a la Brigada 151.
Posteriorment durant la batalla de l'Ebre, dos dels seus batallons serien estacionats com protecció de les zones de concentració des d'Amposta i l'Illa de Gracia fins la desembocadura de l'Ebre, mentre que els altres dos actuarien a la zona del cap de pont de Serós. A la Campanya de Catalunya, la 151ª Brigada Mixta s'incorporaria al XV Cos d'Exèrcit per defensar La Granadella, però es retiraria sense combatre i finalment seria enviada a Barcelona per la seva reorganització, però es dissoldria.

La 151ª Brigada Mixta estava formada per unitats d'Infanteria de Marina, igual que la 94ª i la 56ª Brigada Mixta, tres Brigades que després de l'ofensiva nacional de l'Aragó es trobaven a Catalunya. Tot i que solament la 151ª Brigada Mixta seria la que participaria activament a la costa catalana, ja que tant la 94ª com la 56ª Brigada Mixta actuarien a la zona del Baix Segre, si que es interessant la seva organització i com aquesta afectaria a la 151ª Brigada Mixta, destinada a la costa catalana. Al maig de 1937 aquestes Brigades necessitaven un total de 1.600 homes per completar el nombre d'efectius de cada unitat, sent la seva necessitat la següent: la 151 Brigada Mixta també denominada Primera Brigada d'Infanteria de Marina necessitava 350 homes; la 94 Brigada Mixta, també denominada Tercera Brigada necessitava 250 homes mentre que la 56 Brigada Mixta o també coneguda com Agrupació de Batallons necessitava 1.000 homes. Aquesta darrera estava formada segons una Ordre Ministerial del 20 de maig de 1938 pels Batallons d'Infanteria de Marina 15, 16, 22 i 23 substituint així a la 95ª Brigada Mixta (Segona Brigada d'Infanteria de Marina) però a més a més, aquesta Ordre Ministerial disposava que la 56 Brigada fos la Segona Brigada d'Infanteria de Marina i els seus Batallons 15, 16, 22 i 23 havien d'adoptar respectivament els números 5, 6, 7 i 8 passant també la numeració dels Batallons del Regiment Naval número 1 correlativa a partir del 13 inclusiu[125]. El 24 de novembre de 1938, el Cap de l'Estat Major de Marina informava sobre aquestes unitats d'Infanteria de Marina i la possibilitat de creació d'altre Brigada d'Infanteria de Marina[126]. Aquesta nova creació d'una altre Brigada resultaria una quimera ja que les tres Brigades no tenien ni els efectius suficients, sent de les més perjudicada la 151ª Brigada Mixta. La darrera mobilització de les lleves de 1922 i 1923 aplicat a la Infanteria de Marina havien produït 758 homes totalment útils i 128 aptes solament per serveis auxiliars, fent un total de 886 homes utilitzables. Aquests, iguals que els de les lleves de 1924 i 1925 assignades a les Brigades d'Infanteria de Marina resultarien ser altes globals a la 151ª però no per augmentar el nombre d'aquestes, si no amb la finalitat no aconseguida del tot de cobrir les vacants que en major número al d'incorporacions existien a les altres dos

[125] AGMAB. SHEMA. Caixa 9726. Document signat pel subsecretari Alfonso Játiva en Barcelona el 20 de maig de 1938.
[126] AGMAB. SHEMA. Caixa 9726.

Brigades, les 56 i 94 (o 2ª i 3ª Brigades d'Infanteria de Marina). Es donarien d'alta aquests 886 homes a la 151ª Brigada per ser indispensable un previ acoblament per l'administratiu i econòmic, subministres, allotjament, etc... però serien assignats d'aquests 886 homes a la 56ª Brigada 700 homes amb que cobrir els seus efectius. A la 94ª Brigada també era indispensable enviar efectius no solament perquè el mateix que a la 56ª li perduraven vacants anteriors si no que a una i altre hi havia que cobrir les baixes ocasionades amb motiu de les operacions realitzades per aquestes a la zona del Baix Segre, on actuaven, sent aquestes Brigades les terceres de les seves respectives Divisions i per tant, necessitaven més personal ja que tenien adscrites altres serveis com corresponia a Unitats motoritzades, etc... A les xifres d'efectius de la 151ª Brigada aquesta incloïa el Batalló de remers que s'havia format i s'havia assignat per les operacions de l'Ebre, d'igual manera com també figuraven incloses numèricament en tals efectius, amb alta administrativa en la 151ª Brigada, tots el mobilitzats que havien pertànyer a les llistes 1ª i 2ª de selecció (especialitats) i que constituïen les reserves de la Flota a disposició permanent dels Comandaments de Marina. Per previsió de contingències també s'havia de precisar la dotació que podia necessitar la Base Naval Secundària de Roses. Així d'aquesta manera i per insuficiència d'efectius (que no havien bastat per cobrir les demandes de les Brigades) i de quadres de comandament, no existia medi hàbil per la formació d'altre Brigada de Marina i les Brigades d'Infanteria de Marina estaven per sota dels efectius necessaris[127].

Trobem més endavant una notícia apareguda a *La Vanguardia* a les acaballes del 1938 i relacionada concretament amb aquesta Brigada Mixta, tractant-se sobre l'entrega d'una bandera realitzada pels obrers de la Casa Bofarull a l'esmentada Brigada[128]. Es deia que aquests obrers havien acudit el dia 6 de novembre a la Caserna Lenin de Barcelona amb l'objectiu d'entregar a les forces de la 151 Brigada Mixta d'Infanteria de Marina una bandera, un acte que també serviria d'homenatge al marí antitanquista Antonio Coll que formava part d'aquesta brigada i que segons la notícia havia destruït quatre tancs enemics. A l'anomenat acte assistirien diverses autoritats com eren el subsecretari de Marina Alfonso Játiva en representació del Ministre de Marina; el coronel cap de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes Jesús Velasco; el Comissari Felipe Ubach en representació del Comissari General; caps i oficial dels diferents destacaments de la Brigada i de Defensa de Costes així mateix com caps i oficials d'Artilleria, Carrabiners, etc... i representants de tots els sectors del Front Popular. La notícia finalitzava dient que l'acte va ser amenitzat per les bandes de música de la Guàrdia d'Assalt i Sanitat, la bandera seria entregada en nom dels donants per Esperanza Clotet Solé i s'emetrien telegrames al president del Consell de Ministres i al General Miaja.

[127] AGMAB. SHEMA. Caixa 9726.
[128] *La Vanguardia*, 8 de novembre de 1938.

A la campanya de Catalunya, altres Brigades Mixtes actuarien també a la costa catalana, tot i que no podrien oferir una resistència molt forta davant l'ofensiva nacional. Abans de l'ofensiva, la 101ª Brigada Mixta estava destacada per cobrir parcialment el front des de Tivenys a Tortosa però l'ofensiva nacional faria que retrocedís, com la resta de les Brigades Mixtes de l'Exèrcit Popular de la República. Així per exemple algunes d'elles intentarien establir una posició de resistència al riu Gaià a mitjans de gener de 1939, com la 33ª, la 59ª, la 60ª, la 226ª o la 227ª Brigada Mixta, pero al no aconseguir-ho es retirarien pel Penedès, al mateix temps que també ho faria la 31ª Brigada Mixta La 102ª Brigada Mixta per la seva part es trobaria al dia 15 de gener al pont sobre el riu Francolí de la carretera de Tarragona a Valls, reagrupant les forces disperses per la retirada i una vegada perduda Tarragona mantindria un breu combat a l'Ermita de Sant Antoni d'Altafulla amb les forces nacionals situades al castell, retirant-se novament. Algunes d'aquestes unitats es reestructurarien al Baix Llobregat i ocuparien posicions defensives en torn a Barcelona, com per exemple la 33ª i la 60ª Brigada Mixtes que es trobarien el dia 24 en reserva a Esplugues de Llobregat i al dia següent en posicions defensives a Barcelona; la 59ª que el dia 21 es concentraria a Molins de Rei i Sant Feliu de Llobregat per intentar la defensa de Barcelona; la 226ª que es reorganitzaria al Tibidabo o la mateixa 31ª Brigada Mixta que el dia 22 ocuparia ja posicions defensives a la capital,

Mentrestant, la 102ª Brigada en canvi perdria el dia 23 de gener les ciutats costaneres de Castelldefels i El Prat de Llobregat i es retiraria en desbandada a Montjuïc, on amenaçaria vàries vegades amb fugir però seria obligada a reocupar les seves posicions.

El dia 26 de gener la ciutat de Barcelona queia en mans nacionals, i la 33ª, la 60ª i la 102ª Brigada Mixtes perdrien al dia següent Badalona i s'anirien replegant per la costa. Al dia següent, la 242ª i la 245ª Brigades Mixtes, dos unitats que havien estat creades a finals de 1938 tot i que no comptarien amb els efectius suficients, intentarien establir una línia defensiva al llarg del riu Tordera, establint-se la 242ª Brigada al curs inferior i la 245ª Brigada al curs mitjà del riu, però el dia 1 de febrer la 242ª perdria Hostalric i Blanes, passant-se fins i tot al complet un dels seus batallons als nacionals, mentre que la 245ª Brigada perdria el mateix dia Vic. Al dia següent, efectius de diverses unitats com la 33ª, la 59ª, la 60ª i la 102ª Brigada Mixta es trobarien al sud de la carretera de Vidreres a Lloret alhora de crear una línia de resistència. Però l'avançament de les tropes franquistes continuaria imparable i encara les poques Brigades Mixtes que quedaven efectives com la 59ª o la 226ª intentarien el dia 7 formar una línia de defensa al riu Fluvià que no duraria ni un dia, retirant-se a la riba del riu Muga. Tres dies més tard, i després que les darreres tropes creuessin la frontera per Portbou, la campanya de Catalunya arribava al seu final.

2.3.4. La Brigada de Costes

A les principals poblacions costaneres, tot i que no a totes, també existirien altres unitats destacades sobretot en la vigilància com seria la Brigada de Costes, englobades dintre de la Comandància Superior de Policia (el seu nom real seria el de Brigada d'Investigació i Vigilància de les Costes de Catalunya) compostes aquestes per un parell d'agents que en col·laboració amb els carrabiners i els guàrdies d'assalt, realitzarien tasques de vigilància i seguretat interior a les poblacions litorals.

Pel bon funcionament d'aquest tipus de Brigades es dividiria la costa en tres zones diferents corresponents cadascuna d'elles a les tres províncies catalanes amb costa i cadascuna d'aquestes seria dividida en diferents inspeccions. Així per tant la 1ª Zona, corresponent a la costa gironina seria dividida en 10 inspeccions sent aquestes les següents[129]:

La 1ª Inspecció corresponia a les poblacions de Colera, Llançà (on es trobava situada la seu de la Inspecció), Vilamaniscle, Garriguella, Rabós i Vilajuïga,; la 2ª Inspecció comptava amb les poblacions de Port de la Selva (seu de la Inspecció) i Selva de Mar; la 3ª Inspecció a Cadaqués; la 4ª Inspecció englobava a les poblacions de Pau, Palau-Savardera, Roses (seu de la inspecció), Castelló d'Empúries, Fortià, Riumors, Siurana, Sant Pere Pescador, Vilacolum i Armentera; la 5ª Inspecció corresponia a les poblacions de Valverella, Montiró, Ventalló, Empúries, L'Escala (seu de la Inspecció) Vilademat, Garrigoles, Albons i Tor; la 6ª Inspecció a les poblacions de l'Estartit, Torroella de Montgrí (seu de l'Inspecció), Gualta, Ulla, Bellcaire, La Tallada, Verges, Ultramort, Parlavà, Serra de Darró, Casavells, Fontanilles, Ullastret, Palau-Sator, Pals i Castell d'Empordà; la 7ª Inspecció corresponia a les localitats de Begur, Regencós, Torrent, Palafrugell (seu de la Inspecció) Mont-Ras i Calella de Palafrugell; la 8ª Inspecció englobava a les poblacions de Llagostera i Tossa de Mar (seu de la Inspecció); la 9ª Inspecció corresponia a les poblacions de Vidreres, Lloret de Mar (seu de la Inspecció) i Santa Cristina d'Aro; mentre que la 10ª i última inspecció de la província de Girona corresponia a la població de Blanes.

Per la seva part, la 2ª Zona comptava amb 7 Inspeccions, sent la 1ª d'aquestes la que englobava les poblacions de Tordera, Sant Genís de Palafolls, Palafolls, Malgrat de Mar, Pineda de Mar, el llogaret de Hortsavinyà, Santa Susanna i Calella, estant en aquesta darrera població la seu de la Inspecció. La 2ª Inspecció per la seva part comptava amb les poblacions de Sant Ciprià de Vallalta, Sant Iscle de Vallalta, Vallgorguina, Sant Pol de Mar, Canet de Mar, Arenys de Munt, Torrentbó i Arenys de Mar, seu aquesta darrera de la Inspecció; la 3ª Inspecció comptava amb les poblacions de Sant Vicenç de Llavaneres, Sant Andreu de Llavaneres, Dosrius, Mataró (seu de la Inspecció), Argentona, Cabrera i Òrrius; la 4ª Inspecció englobava les poblacions de Cabrils, Vilassar de Mar,

[129] ANC.

Vilassar de Dalt, Premià de Dalt, Premià de Mar, Teià, Masnou (seu de la Inspecció), Alella, Montcarnés, Tiana i Montgat. La 5ª Inspecció per la seva banda es completava amb les poblacions de Badalona (seu de la Inspecció), Santa Coloma de Gramanet i Sant Adrià del Besòs; la 6ª Inspecció corresponia a les poblacions de Viladecans, Gavà (seu de la Inspecció), Castelldefels, Begues, Olivella, Garraf i Vallcarca mentre que la darrera de les inspeccions de Barcelona, la 7ª estava formada per les poblacions de Sitges, Sant Pere de Ribes, Canyelles, Castellet, Vilanova i la Geltrú (seu de la Inspecció) i Cubelles.

Ja per últim, la 3ª Zona corresponent a les poblacions de la província de Tarragona estava dividida en 8 inspeccions, sent aquestes les següents: La 1ª Inspecció amb seu Calafell, englobava també Cunit, Bellvei, Santa Oliva, Vendrell, Albinyana, Sant Vicenç de Calders i Sant Salvador; la 2ª Inspecció amb seu a Torredembarra estava composta per les poblacions de Creixell, Roda de Barà, Bonastre, Clarà, Pobla de Montornès, Salomó, Vespella, Altafulla, Tamarit i El Catllar; la 3ª Inspecció corresponia a les poblacions de La Secuita, Perafort, Garidells, Pallaresos, Morell, Pobla de Mafumet, Constantí, La Canonja, Vila-seca i Tarragona, estant la seu de la Inspecció en aquesta última. Per la seva part, la 4ª Inspecció amb seu a Hospitalet de l'Infant, també englobava les poblacions de Vinyols, Montbrió del Camp, Mont-roig del Camp, Cambrils i Pratdip; la 5ª Inspecció comptava amb les poblacions de Vandellòs, El Perelló i l'Ametlla de Mar, sent aquesta darrera la seu de la Inspecció; la 6ª Inspecció corresponia a la població de L'Ampolla; la 7ª Inspecció a Amposta (on estava la seu) i a les localitats de Camp-redó, Masdenverge, Santa Bàrbara, La Galera i Freginals i per últim la 8ª Inspecció corresponia a les poblacions de Godall, Ulldecona, Alcanar i Sant Carles de la Ràpita, estant en aquesta darrera la seu de la Inspecció.

Tot i que la majoria de poblacions costaneres entrarien dintre de la seva jurisprudència no ho farien les poblacions de Portbou, Palamós, Sant Feliu de Guíxols, Barcelona i Prat de Llobregat, sent sobretot els carrabiners els encarregats de fer-ho. En canvi, les Brigades de Costes si que tindrien nombrosos problemes alhora de realitzar la seva feina, sobretot en tot allò referent a la seva organització i mitjans per portar-ho a la pràctica ja que en molts casos no comptarien fins i tot amb els agents essencials. Un d'aquests casos seria el del destacament de Llançà, tal i com explicaria en un informe datat el 28 de març de 1938 del mateix cap de l'esmentat destacament[130].
En aquest informe feia constar que era necessari urgentment més agents ja que només és disposava d'un de sol per cobrir totes les necessitats del mateix. Es suposava que era imprescindible comptar amb el major número d'agents per dedicar-se al servei de vigilància del gran número de persones

[130] Sobre tota la informació relativa als diversos Destacaments de Brigades de costes, veure AGGCE. SM. Caixa 4303.

que diàriament travessaven la vila, ja fos per carretera o per via fèrria així com altres missions importants referides sobretot al control. Entre aquestes missions destacaven la vigilància de la població, la vigilància de ferrocarrils, control de persones que pernoctaven a la població però treballaven a Portbou i control de barques.

Sobre el primer d'aquest punt, la vigilància de la població l'informe assenyalava que diàriament creuaven per la carretera que unia a França un gran nombre de cotxes i camions que es dirigien i tornaven de la veïna República. A la sortida de la vila però, existia un control de forces de Carrabiners (desaparegut al ser traslladat el Batalló de l'anomenada força al front) i que tenia la missió de controlar principalment els cotxes, no aturant-se en particular a la identificació dels que anaven al seu interior, ja que per raó natural no estaven al corrent de les ordres que de la Superioritat es rebien diàriament sobre la busca i detenció d'individus i cotxes.

Referent a la vigilància de ferrocarrils, tres trens ascendents i altes tres descendents tenien parada diàriament a Llançà i pel mateix i degut a ordres de la superioritat a Portbou havia de fer-se una revisió dels mateixos amb la finalitat de no permetre el pas fins Portbou a aquelles persones que no tenien un treball fix en aquell poble ja que com zona fronterera i de guerra que era, no era convenient l'aglomeració de personal. Degut a l'alt número de bombardeigs que havia sofert la població de Portbou, un bon nombre de persones, especialment funcionaris de l'Estat, Duanes, Correus, Telègrafs, Investigació i Vigilància, etc... residien a Llançà i diàriament sortien amb el primer tren a desenvolupar subfuncions a Portbou. Aquest fet feia que mensualment s'haguessin d'estendre un crescut nombre de pases pels mateixos amb la finalitat de tenir sempre un verdader control, tot i que fins la data de l'esmentat informe i per falta de materials i de temps era un assumpte que no s'havia pogut portar a terme sota una vigilància perfecta.

També era un factor importantíssim controlar la gent de mar, màxim quan s'havien donat molts casos i no precisament pel mateix port de Llançà, de que havien anat a França desertors en barques robades en complicitat amb els patrons de les mateixes. Així i per poder arribar a obtenir un verdader i escrupolós control de les anomenades barques, era necessari dotar del seu carnet d'identitat de mariner de costa a tot aquell individu que per ser-li necessari per la seva vida havia de sortir a la mar, però per la mancança de personal tampoc s'havia fet res sobre aquest tema en particular. El passos de circulació per la zona fronterera de persones era molt crescut, i a qualsevol hora del dia es presentaven veïns d'altres pobles per segellar els corresponents pases obligatoris per moure's d'una banda a una altre, sent necessari per tant un funcionari que pogués segellar aquests pases i un altre agent que realitzés el servei de guàrdia, registre de comunicacions i sobretot atenció al telèfon, ja que era molt freqüent el rebre avisos urgents sobre pases de naus marítimes i aèries que havien de retransmetre a la superioritat immediatament.

Per altre banda el servei d'informació i patrulla també era de molta importància ja que des de diferents punts es rebien oficis o comunicats pels que es sol·licitaven informacions sobre determinades persones no solament de la localitat, si no també de pobles adjacents que per la seva proximitat al Destacament havien de ser visitats pels funcionaris afectes al mateix. També era necessari el recórrer les platges de la demarcació on solia trobar-se gent emboscada, presumptes fugitius a França que s'havien desorientat o bé elements afectes a l'espionatge, tan freqüent a les zones frontereres. De la força auxiliar de Carrabiners, solament quatre parelles prestaven el servei i estaven destacades a Llançà, sent la seva labor la vigilància del port, realitzada per una parella; altre el control de la carretera; la tercera de retén a la caserna i la darrera la parella franca de servei, el que donava lloc que els agents en cap moment podien prestar servei d'auxili, ni per la conducció de detinguts ni tampoc ni molt menys en desplaçaments fora del casc urbà de la vila. A banda d'aquest problema tampoc existien calabossos on retenir als detinguts, veient-se en la necessitat de portar-los a la Caserna, on tot i l'estreta col·laboració que existia entre el Comandant Cap de Carrabiners i l'Agent que sotaescriu, no per això deixava de ser una molèstia en tenir detinguts a individus que en vista de noves investigacions havien de romandre un o dos dies incomunicades. Tot aquests problemes portava al resultat segons l'informe de poder mostrar clarament la necessitat de dotar a aquest Destacament de tres funcionaris més com a mínim ja que en dates de l'informe, solament l'agent que sotaescrivia aquest havia de cobrir tots aquests serveis, tasca molt dificultosa per una sola persona i inacabada ja fos per la manca de temps o l'esgotament de la jornada. L'informe acabava dient que els carrabiners que realitzaven aquestes tasques havien estat enviats al front i per tant el destacament de la brigada de costes es trobava sense auxilis[131].

A mitjans d'abril de 1938 existirien a la província de Barcelona set d'aquest tipus de destacaments situats a Calella[132], Arenys de Mar, Caldetes, Masnou, Gavà, Sitges i Vilanova i la Geltrú. Un informe amb data 11 d'abril de 1938 descrivia cadascú d'aquests destacaments així com les seves necessitats. Aquest anomenat informe assenyalaria informant que per exemple a Calella hi havien dos agents que col·laboraven en cas necessari amb els altres dos agents destinats a Arenys de Mar; El Masnou també comptava amb dos agents però segons l'informe es feia necessari que s'enviessin altres dos més mentre que en canvi a Gavà solament existia un agent i era necessari que com a mínim hi hagueren dos agents més ja que Gavà distava de Sitges, que era el següent sector, d'uns 25 km i tenia assignada la vigilància de totes les costes de Garraf i del port de Vallcarca.

[131] AGGCE. SM Caixa 4303. Informe signat el 28 març de 1938 per l'Agent Responsable Juan Sanz Benito i signat i rubricat pel subcomissari Cap del Tercer Sector Zona 1ª Torroella de Montgrí. A cadascuna de les tres fulles que ocupa l'informe hi ha un segell que deia: Brigada d'Investigació i Vigilància de les Costes de Catalunya. 1ª Zona.
[132] Pel destacament de Calella veure l'obra de AMAT TEIXIDÓ, Jordi, *República i Guerra Civil a Calella 1931-1939*, Mataró, Caixa d'Estalvis Laietana. 1994. Pàgs.365-366.

Per la seva part Sitges i Caldetes no disposaven de cap agent destacat, sent necessari que fossin destinats dos agents a cada població ja que en el cas de Caldetes, diàriament atracaven vaixells de guerra estrangers per recollir la valisa diplomàtica així com embarcar súbdits estrangers i refugiats espanyols acollits a l'Ambaixada de França, mentre que el servei de Sitges ho feia fins ara els dos agents destacats a Vilanova i la Geltrú, però donada la importància d'aquesta darrera població que es calculava a prop de 30.000 habitants, i la importància que tenia referent al control de les barques de pesca, evasió de capitals i el pas constant de pròfugs a més de tenir per tal motiu una vigilància especial de que no s'escapessin a les barques de pesca, era convenient també que s'enviessin tres o quatre agents més.

Per petites despeses i neteja de la Inspecció a l'informe es demanava que a tots els destacaments li fossin atribuïts cent pessetes mensuals i que era convenient que a cada Inspecció dels destacaments fossi enviat un rètol de la Comissaria General de Fronteres i Ports. Per altre banda, els destacaments de Calella, Masnou, Gavà i Vilanova i la Geltrú tenien cotxe, no tenint d'ell els destacaments d'Arenys de Mar, Caldetes i Sitges. Aquest informe també assenyalava la quantitat de Guàrdies d'Assalt existents en aquestes ciutats i les necessitats existents sobre aquestes forces. D'aquesta manera es deia que a Calella i Arenys de Mar existien quatre guàrdies i un caporal i era convenient l'enviament de com a mínim 6 guàrdies més respectivament. El nombre de guàrdies d'assalt a Caldetes era un número crescut per la vigilància de les Ambaixades i dels llocs on es trobaven refugiats els espanyols acollits a les anomenades Ambaixades però de totes maneres era convenient que hi haguessin com a mínim 4 guàrdies a les ordres dels Agents. Al Masnou per la seva part igual que a Gavà no hi havia cap guàrdia d'assalt prestant servei i es demanava l'enviament de deu a cada ciutat, mentre que a Sitges era necessari l'enviament de quatre a sis guàrdies més. Ja per últim a Vilanova i la Geltrú hi havia un sergent, un caporal i set guàrdies, que tenien per missió fer el control de la carretera per ser l'últim poble de la província de Barcelona de la costa i a l'informe és demanaven deu guàrdies més degut a la importància d'aquesta població.

El dia d'abans de presentar aquest informe dels diferents destacaments de la província de Barcelona, el Cap del Destacament de Masnou realitzaria un complet informe sobre totes les necessitats del seu destacament tractant per exemple diferents temes com eren el cotxe, el personal, guàrdies d'assalt, agents, consignacions de despeses, etc... Sobre l'assumpte del cotxe descrivia que era un tema fonamental dotar al destacament d'un vehicle degut sobretot a l'especial configuració geogràfica dels pobles que abastava aquest Destacament, la diversitat dels mateixos i les necessitats de realitzar uns serveis tan seguits. El Destacament de Masnou disposava d'un cotxe marca *Mathis*, però donat el seu estat defectuós impedia la realització de qualsevol servei sobretot quan aquest era de realitzar desplaçaments llargs o ràpids i per tant era doncs totalment necessari la cessió d'un cotxe que reunís

les condicions suficients per poder desplaçar-se allà on les necessitats del servei ho exigien.

Referent al personal solament formaven la plantilla d'aquest destacament dos agents, un número insignificant per cobrir les necessitats del servei ja que en cas de tenir que realitzar un servei i per evitar que sortís un funcionari solament, al acompanyar-li l'altre, quedava abandonada la dependència sense que ningú pogués atenir-la. Per tant, era també necessari l'augment de personal com a mínim en un par d'Agents, a més a més es feia imprescindible també dos parelles de Guàrdies d'Assalt amb un caporal, ja que la sèrie interrompuda de detencions que es realitzaven obligaven a tenir aquesta força per que cooperés amb els agents de la brigada de costes a la realització dels serveis. Finalment i segons l'informe, era necessària una consignació de diners per les diferents despeses que portava amb si el funcionament del Destacament, destacant que resultava precís pagar a una persona per que realitzés la neteja diària de les oficines, una quantitat que podia estipular-se en seixanta pessetes mensuals amb la que quedava atès aquest extrem i fixar una quantitat per les despeses que d'ordinari s'originaven, com menjar pels detinguts i les petites despeses que existien, com escombres, bombetes, tinta, ploma, entre altres coses[133].

Les necessitats del destacament de Gavà anaven més o menys pel mateix camí, segons un altre informe realitzat pocs dies abans. Aquest destacament abastava els pobles de Viladecans, Cirerer del Llobregat, Gavà, Begues, Castelldefels, el barri de Garraf i la Colònia Fradera de Vallcarca, i segons es deia a l'informe, podia atenir-se amb força regularitat el servei amb quatre agents o bé amb dos agents i quatre guàrdies. No tenien problemes respecte a local per oficines, telèfon i llum, ja que el facilitava el mateix Ajuntament de Gavà i respecte al vehicle, el destacament disposava d'un cotxe marca Opel de quatre places pel servei però que estava sense frens i en dates d'aquest informe en reparació, tot i que presumiblement estaria enllestit en una setmana. Tot i així es demanava si era possible canviar-lo per un altre ja que tenia l'inconvenient de tenir una sola porta per costat, cosa que feia rellentir els agents per baixar ràpidament quan anaven més de dos persones. Ja per últim, en quant a la consignació, l'informe recollia que podrien destinar-se cinquanta pessetes mensuals per despeses de neteja, canvis de llampara i altres petits casos que es podien presentar[134].

L'aeròdrom del Prat també comptaria amb un destacament i sobre aquestes mateixes dates, el cap del destacament del Prat enviaria una nota als seus superiors demanant tot el que feia falta per portar a terme el bon funcionament de l'esmentat Destacament. El més important i que feia més falta era disposar d'un local ja que segons la nota, el que ocupaven tenia unes reduïdes dimensions de tan sols dos mestres quadrats, on només hi havia lloc per una taula, dos cadires. Seguidament, la nota detallava tots els elements necessaris com eren un cotxe gran pel servei, un telèfon, una

[133] AGGCE. SM. Caixa 4303. Document signat al Masnou, 10 d'abril 1938.
[134] AGGCE. SM. Caixa 4303. Document signat a Gavà, 7 d'abril 1938.

màquina d'escriure, una tauleta i una cadira per màquina d'escriure, un fitxer per poder anar col·locant les targetes com correspon a un lloc important com era l'aeròdrom, tres funcionaris més per poder portar el servei com corresponia, consignació per despeses que serien més o menys unes 40 o 50 pessetes al mes per despeses de neteja i utensilis d'oficina[135]. Sembla ser que aquestes demandes no serien escoltades d'immediat ja que el 20 d'abril el cap del destacament enviaria una altre nota amb totes les necessitats, demanant ara però cinc agents enlloc dels tres demanats anteriorment a principis de mes i una parella de seguretat motivat sobretot per què a la setmana següent de la data de la nota, s'havia d'establir una nova línia d'avions de Barcelona a París i viceversa[136].

Un exemple de la tasca que haurien de realitzar aquests agents de la Brigada de Costes seria un cas una mica més curiós protagonitzat el 8 de desembre de 1937 quan hagueren de fer front a una deserció que realitzarien quatre cents soldats que es trobaven al Centre d'Instrucció Pre-Militar nº3 a l'Autòdrom de Sitges. Els agents afectes a la inspecció de Vilanova i la Geltrú comunicarien a les 22:00 hores d'aquella mateixa nit sobre el fet i que uns vint-i-tres reclutes dels anteriors havien desertat a la força i es trobaven a la població immediata de Sant Pere de Ribes disposats a tornar a la caserna de l'Autòdrom. Un cop rebuda aquesta informació, el Comissari General d'Ordre Públic ordenaria que sortissin quatre camionetes amb Guàrdies d'Assalt i ordenant així mateix a la Brigada de Ferrocarrils i Comissaries que muntessin un servei a les estacions de ferrocarril per procedir a la detenció dels soldats de l'anomenada caserna de Sitges que arribessin amb els trens. Per la seva banda, el Cap de la 1ª Zona de la Brigada de Costes acompanyat de quatre agents més es traslladarien a Sitges i per la carretera entre aquesta població i Gavà pogueren distingir un grup de soldats que al ser-li donats el alto, dos d'ells fugirien i es dispararia sobre ells, ignorant-se però el resultat degut a la foscor de la nit. Després d'aquest fet els agents i el Cap es traslladarien a Sitges on es presentarien a la caserna de l'Autòdrom on s'entrevistarien amb al Cap del mateix i la resta d'oficials, que informarien que la sublevació obeïa a que al·legaven que se'ls sonava poc menjar i que entre els soldats de lleva, hi havien elements feixistes. També manifestarien que juntament amb els soldats havien desertat varis sergents i caporals ignorant-se el número exacte de soldats que havien marxat ja que molts es reintegrarien a la Caserna i fins que no es passés llista a l'alba no sabrien el número exacte. A les 03:00 hores el Comissari General d'Ordre Públic disposaria que es quedessin a la caserna dos camionetes de Guàrdies d'Assalt sota el comandament d'un oficial i els dos Agents de Vilanova i la Geltrú i que els soldats que fossin detinguts juntament amb els vint-i-tres de Sant Pere de Ribes fossin entregat al Cap de la Caserna de l'Autòdrom. Aixi mateix, Agents i

[135] AGGCE. SM. Caixa 4303. 9 abril. Prat de Llobregat.
[136] AGGCE. SM. Caixa 4303. 20 abril. Prat de Llobregat.

Guàrdies de la comissaria de l'oest detindrien quatre sergents, cinc caporals i trenta-sis soldats dels sollevats que serien detinguts a l'estació de Sants quan anaven en un tren procedent de Sitges; mentre que finalment i per ajudar als Agents de la Brigada de Costes de Vilanova i la Geltrú es traslladaria a partir de les 08:00 hores del dia 9 l'agent de Gavà així com el cotxe d'incidències. Dos dies després era enviada la llista dels detinguts a l'estació de Sants i poc a poc acabarien incorporant-se els soldats al Centre d'Instrucció Pre-Militar nº3 de l'Autòdrom de Sitges, tot i que desconeixem el tipus de càstig si es que hi va haver pels sollevats d'aquest fet[137].

Per altre banda, un altre problema molt greu al que haurien de fer front el personal de vigilància, com serien els Carrabiners, els Guàrdies d'Assalt i les anomenades Brigades de Costes seria la vigilància de zones fronteres com serien els ports. Respecte per exemple al port de Barcelona, aquest esdevindria el principal port de la República i la quantitat de vaixells que entrarien en ell al llarg del conflicte seria molt abundant. Els Agents de la Brigada de Costes tindrien la tasca de reconèixer tots aquests vaixells que ancoraven al port barceloní, controlant així els passatgers i les tripulacions que arribaven en aquests. Un exemple d'aquesta tasca seria la desenvolupada el dia 13 de desembre quan dos Agents es presentarien al vaixell *Ciudad de Madrid*, ancorat al port de Barcelona. Els Agents demanarien al capità del mateix, Miguel Such, el rol de la tripulació i la llista de tots els allotjats al mateix, accions que realitzaria el capità a més a més de donar als agents vuit màusers, dos carabines, un mosquetó, un revòlver, set cartutxeres i mil vuitanta-dos cartutxos. Aquestes armes estaven a bord del vaixell des del dia 14 d'octubre de 1936 amb autorització de la Delegació Marítima i el capità estimaria entregar-les degut a l'interès que diverses persones havien manifestat de fer-se amb elles en alguna ocasió. Per finalitzar, el capità faria constar als agents també l'existència al vaixell d'un equip de radiotelegrafia a càrrec de la Generalitat de Catalunya en servei permanent on prestaven servei dos persones més[138].

Un altre exemple sobre la importància de la tasca realitzada per la Brigada de Costes seria l'informe que es realitzaria a mitjans de setembre de 1938 sobre la poca vigilància del Port de Barcelona[139]. Segons aquest informe, es deia que el dia 12 de setembre de 1938 a les 11:00 hores una persona de garantia entraria al Port per la porta de la Duana que estava situada al final del Paral·lel, sense cap dificultat, caminant fins al Moll del Carbó, tornant per la Dàrsena de Sant Beltrán per sortir per una petita porta que dona al Passeig Nacional de la Barceloneta. Durant aquest recorregut aquesta persona podria apreciar com transitaven o estaven estacionades persones alienes per complet al personal del port a més a més de captaires que habitualment s'aproximaven als vaixells per recollir menjar de la sobrant dels mariners.

[137] AGGCE. SM. Caixa 2584.
[138] AGGCE. SM. Caixa 2584. Document amb data 13 de desembre de 1937.
[139] AGGCE. SM. Caixa 2623.

A l'informe s'indicava la facilitat amb que podien introduir-se qualsevol agent informador nacional, entre tots aquests ciutadans als que en cap moment se'ls cridava l'atenció pel seu trànsit o estacionament i menys encara se'ls demanava la documentació i interrogava a la deguda forma. També es cridava l'atenció el servei sobre la llibertat que tenien els marins estrangers per desembarcar, sortir del Port i entrar a la ciutat. Sobre aquest tema era important el fet que als vaixells estrangers i especialment als anglesos, solien venir marins d'origen rus, els quals al desembarcar a la zona republicana es presentaven com russos de la U.R.S.S., cosa que era completament inexacta segons l'informe ja que la U.R.S.S. tenia perfectament controlats els seus marins i els seus vaixells i no autoritzaven sota cap concepte l'enrolament de cap mariner en vaixells estrangers. Amb aquest motiu es posava de manifest que els embarcats russos que venien a ports lleials en vaixells no pertanyents a la U.R.S.S., solament podien ser espies o persones que tinguessin comptes pendents amb les vàries vegades referida U.R.S.S. Per tot això era molt imprescindible el prendre mesures radicals i enèrgiques sobre la vigilància del port de Barcelona, exigint a les Autoritats responsables de tal vigilància el pes d'aquesta responsabilitat i si no es procedia d'aquesta forma era inútil totes aquelles mesures que es prenguessin en altre terreny i els bombardeigs nacionals tindrien quasi sempre l'eficàcia que resultaria d'una informació ràpida que possiblement s'enviava a les bases franquistes de Mallorca per radio clandestina instal·lada en algun vaixell o lloc del Port[140].

El dia 24 del mateix mes aquest informe tindria la seva contestació pel cap de la Comissaria de Policia del Port de Barcelona al que no l'estranyava gens de tot allò referit a l'anterior informe sobre l'entrada i permanència als molls d'aquesta persona de garantia sense que els encarregats de vigilància del mateix es molestessin per res. Afirmava que estaven encarregats de la vigilància dels accessos del port únicament les forces de Carrabiners des dels primers dies del mes de maig de 1938, moment en que s'acordaria amb els Caps immediats dels mateixos, però era estrany el dia que no es posava de manifest l'incompliment de les ordres que es tenien dades a aquest aspecte pels seus comandaments. Tots ells sabien que per entrar al recinte del Port era indispensable la presentació d'un pase expedit o controlat per aquesta Comissaria doncs tant els obrers com els empleats i funcionaris que al mateix treballaven tenien una missió fixa a complir, així que anaven previstos del mateix de manera que resultés fàcil controlar les entrades impedint l'accés a qui no el presentés. Si algú pretenia entrar, ja fos civil o militar, al·legant que tenia una missió a complir, ja sabien les forces de Carrabiners que era la Comissaria de Policia la que els tenia que autoritzar i denegar l'entrada després d'escoltar-los, casos que anaven passant diàriament. Existien pases permanents pels treballs i serveis fixos de Personal Civil i Militar que treballaven al Port i altres eventuals que

[140] AGGCE. SM. Caixa 2623.

eren facilitats a totes aquelles persones que prèvia justificació documental, solament els necessitaven per uns dies i per unes hores.

Afegia el cap de la Comissaria que perquè el control d'entrada fos més eficaç i sempre d'acord amb els comandaments al Port d'aquestes forces, serien reduïdes les entrades i assignades les que eren pel trànsit rodat, les mercaderies i els vianants, sent però molt difícil el controlar-los ja que existien infinitat de forats a les almadraves impossibles de vigilar i que eren les que aprofitaven els captaires, dones i nens per entrar en busca de menjar, cosa que encara quan s'havia posat de manifest o a coneixement de la Junta d'Obres del Port per la seva reparació encara no s'havia reparat.

Per major control de les instruccions que tenien donades i que demostraven que s'havien tingut en compte, no solament les entrades si no també les sortides i objectes que havien estat portat, el cap de la Comissaria de Policia tenia tant per paraula com per escrit que al passar l'almadrava del port es podia considerar que anava o venia de l'estranger i per tant havia de mirar-se amb escrupolositat la seva persona i l'equipatge de que fos portador ja que al Port s'havia de donar per segur que entrava la cinquena columna, hi havia evasió de capitals i comerç il·lícit de divises.

Referent a la facilitat amb que podia introduir-se qualsevol agent informador nacional entre tots aquests ciutadans als que en cap moment se'ls cridava l'atenció, entrava de nou la responsabilitat que podia caure a la Policia encarregada de la vigilància al port. Al cap de la Comissaria li sobtava que no fos interrogat pels agents del servei la persona que passejaria pels molls del port ja que amb molta freqüència es presentava a la Comissaria diferents agents amb persones que no havien justificat la seva permanència al Port, tot i que també podia haver estat en aquests moments en que els agents estaven en alguna intervenció d'aquestes a la Comissaria, ja que es disposava de molt poc personal. La Comissaria tenia assignats nominalment 30 funcionaris que rebaixant malalts que sempre hi havia, agregats matrones i ordenança, així com també els serveis fixos (Guàrdia Secretaria i pases) solament quedaven pel servei de molls 8 agents, un nombre molt baix per què el servei rendís de manera correcte, tenint en compte també que el servei l'havien de prestar des de les 8 del matí fins les 10 de la nit i la Zona Portuària era molt gran, motiu pel qual estava sol·licitat a la Superioritat fossin nomenats 30 agents més ja que pels molls es podia garantir que estarien ben atesos els serveis amb 8 agents per cadascuna de les quatre zones en que es dividiria el Port i així crear una ronda especial que perseguiria els delictes que abans s'enumeraven i fora d'ell i dintre del Port ja que tots tenien ramificació de la ciutat.

Referent a la llibertat que tenien també els marins estrangers per desembarcar, sortir del port i entrar a la ciutat i molt especialment el que es manifestava sobre els pertanyents a la U.R.S.S., el cap de la Comissaria faria constar al denunciant que dirigís aquesta informació a la superioritat ja que fins la

data no existien ordres de cap classe que prohibien el desembarcament dels tripulants estrangers i que no obstant a la nacionalitat alemanya, austríaca, italiana, russa i àrab, no se'ls expedia el pas d'entrada a la ciutat sense haver recollit informes sobre ells, haver justificat amb document pertànyer a Societats Obreres, entitats polítiques antifeixistes o bé se'ls demanava una certificació dels seus capitans que justifiquessin la seva conducta política i social. De totes maners, el cap de la Comissaria opinava personalment que era més convenient no permetre el desembarcament a cap tripulant estranger a excepció dels capitans, ja que encara que quan es podien al·legar raons que justifiquessin els consentiments el desembarcament i entrar a la ciutat, hi havia moltes mes en contra i més poderoses que demostraven el que perjudicaven i el molt que s'evitaria tenint en compte que la majoria d'aquests embarcats eren gent indesitjable capaç de tot si en ell tenien lucro.
En quant els agents, a més a més de les missions que tenien encomanades, una de les principals era conèixer les activitats de totes les persones que amb autorització circulaven pel port, de manera que no per què estigués ben controlada l'entrada a l'agent de servei no li quedava res per fer, si no que tenien una missió molt útil ja que cada dia s'estaven descobrint enemics fins, i tot interiorment, de manera que les persones que eren trobades sense autorització corresponent d'entrada havien de ser traslladades a la Comissaria pel seu interrogatori i conèixer l'objectiu que el portava al moll.
Sobre la descoberta d'algun aparell emissor, aquest seria desconegut com explicava el fet que quan arribaven vaixells i per ordre d'agent del S.I.M. (Servicio de Inteligencia Militar), ordenaven desmuntar l'antena de Radio, se'ls precintava la cabina receptora de radio i més receptores però s'assegurava que fins al moment no havien estat descobert cap aparell emissor clandestí. Finalment, la contestació acabava assenyalant que per la vertadera eficàcia en els serveis de vigilància era d'absoluta necessitat l'augment de personal que ja s' havia indicat així com també és portés a efecte l'acord de la tanca actual ja que encara no havia estat instal·lat el doble tanca que segons manifestacions de la Junta d'Obres del Port tenia ja en preparació[141].

2.3.5. La utilització de les tropes de Defensa de Costes.

Tot i que des d'un primer moment s'organitzaria tota una defensa armada a la costa, aquesta no va haver de fer front mai a cap desembarcament per part de l'exèrcit nacional, però això no vol dir que no es realitzaren exercicis d'entrenament per veure com actuarien les diferents unitats en cas d'una acció amfíbia franquista. Per veure la utilització d'aquestes forces en la defensa del litoral un exemple molt clar seria l'Ordre d'Operacions nº1 del 18 de març de 1938[142], dirigida al Cap de la 151ª Brigada Mixta, al Coronel Comandant Principal d'Artilleria de l'Agrupació Nord, al Cap de la

[141] AGGCE. SM. Caixa 2623. Informe signat a Barcelona el 30 de setembre de 1938.
[142] AGMAB. SHEMA. Caixa 9726.

Companyia de Transmissions, al Cap de la Companyia d'Il·luminació i al Cap de Sanitat de l'Agrupació Nord consistent en realitzar un exercici conforme si els nacionals amb forces procedents de Mallorca intentessin realitzar un desembarcament a la zona de Castelló-Tarragona, sent el propòsit del comandament de refusar aquesta amenaça amb tots els mitjans disponibles i obligar a l'adversari a reembarcar. El comandament l'havia d'exercir el Cap de cada Agrupació, o sigui Nord i Sud, dintre de les seves respectives zones, així que qualsevol força de l'Agrupació Nord que passés a l'Agrupació Sud o a l'inrevés havia de quedar a les ordres del seu respectiu cap. Les forces utilitzades serien les corresponents a cada Agrupació, així com dos Batallons més, la reserva de blindats afectes a l'Agrupació Sud situada a Castelló i les forces de Carrabiners de la costa no pertanyents a l'Agrupació però que ja havien estat demanades la seva autorització a la Direcció General de Carrabiners. Pel reconeixement de la zona compresa es verificarien periòdicament per l'aviació amb l'objectiu de delatar els propòsits de l'adversari, tant cap a Palma de Mallorca així com al litoral entre Xàbia i l'Ebre i a més a més s'havia de disposar d'avions de bombardeig nocturn amb la finalitat de poder complir les missions necessàries, comptant també amb aviació de caça per realitzar altre tipus de missions. Tots els destacaments i el Batalló de reserva de la 151ª Brigada Mixta havien d'estar disposats a marxa al primer avís, sent una operació en la que no es trigaria més que uns pocs minuts, requisant els vehicles necessaris per poder traslladar tot el personal i material de destacament al punt que s'ordenés, comptant amb ell amb els medis propis inclús els de subministrament, mantenint sempre els vehicles ben subministrats de combustible i greix. El Batalló de Barcelona a més a més rebria instruccions precises per la requisa.

Referent a les transmissions, el Cap de la Companyia havia de disposar de tot allò convenient amb l'objectiu de tindre un oficial amb el personal i material necessari al sector de Tarragona per la reparació de línies al mateix moment que aquestes poguessin ser destruïdes i prendria les disposicions convenients del Comandament amb les forces; sol·licitant el Cap del Grup inclús l'enllaç òptic per substituir durant el temps que s'utilitzi en la reparació de la línia a l'enllaç telefònic. Així mateix, hauria de prendre les mesures necessàries perquè les transmissions de Barcelona poguessin ser restaurades en cas d'interrupció, així com la resta de la Costa i despondria sol·licitant del Grup de Transmissions del material necessari per establir enllaç entre el lloc de comandament de l'Agrupació amb el de la 151ª Brigada Mixta. A més a més es comptaria amb una Brigada completa sobre camions a Sant Mateo com a Reserva General del Front Marítim. Donada la situació de les forces de Defensa de Costes, exerciria el comandament el Cap del Sector atacat, amb entera responsabilitat i llibertat d'acció dintre dels límits que se'l marcaria fins que no arribessin a ell els cap de la 151ª Brigada, el Coronel, Comandant Principal d'Artilleria o el Cap de l'Agrupació

Nord, que prendria el comandament directe de les seves respectives forces així com el del conjunt per aquest mateix ordre si els dels seus respectius Caps Superiors no haguessin arribat a la zona atacada. El lloc de comandament per exemple no es podria fixar fins que es sabés el punt amenaçat, tan aviat seria rebuda l'ordre d'atacar, tot i que la 151ª Brigada destacaria al mateix un Oficial d'enllaç. Aquesta mateixa Brigada tindria la missió de resistir i refusar l'atac al punt que s'intentés, ocupant les defenses que existien al lloc amenaçat i tenint present que el moment decisiu per refusar-los era aquell en que el personal adversari abandonava les barcasses per assentar, peu a terra, en el que havia de maniobrar-se amb tota energia ja que l'avantatja residia en el que defensava, i fins aquell moment només havien d'actuar solament les armes automàtiques, convenientment establertes amb anterioritat als punts fortificats i tan sols sobre el personal que a distància eficaç del tir es presentés sobre les barcasses, no llençant així si aquest es trobés ocult fins al moment de llençar-se a l'aigua o conservant en llocs convenientment escollits les masses de xoc per desenvolupar un violent contraatac al mateix temps que les màquines automàtiques havien d'escombrar les forces que intentessin continuar desembarcant o prendre de nou les barcasses. Donada la situació dels destacaments que permetia la reunió immediata de tres dels seus batallons, havia de facilitar-se el construir la reserva amb el batalló més separat del sector amenaçat. També participaria l'Artilleria de Costa on el Cap del sector de Tarragona havia d'establir el seu comandament a Amposta i des d'allà exercir el Comandament de l'artilleria del Sector, posant-se en contacte amb el CPA de l'Agrupació Sud que establiria el seu en una posició central de la zona amenaçada. El Cap d'Artilleria del sector de Tarragona exerciria les funcions de Cap Superior ordenant que el del Grup d'Amposta es situat al costat del Comandament d'Infanteria del Sector amb el que mantindria un constant enllaç, sempre que desenvolupés missions de suport directe. El Coronel Comandant Principal d'Artilleria de l'Agrupació marcaria les directives oportunes per les que hagi de regir-se el Cap del sector Tarragona en vista dels diferents elements posats a les seves ordres. Les missions a desenvolupar es donarien més endavant segons les informacions que es rebrien i les possibilitats de desembarcament; mentre que paral·lel a l'Artilleria de Costa també participaria el servei d'Il·luminació i el servei Sanitari. Referent al primer, el cap de la Companyia d'Il·luminació de l'Agrupació havia de donar compte de manera immediata del número de projectors sobre camió de que podia disposar sense deixar de prestar servei a les Bateries fixes, amb l'objectiu de poder traslladar-los en un moment determinat a qualsevol punt de la Costa. Pel respecte al servei sanitari, el Cap de Sanitat de Costes de l'Agrupació Nord havia de disposar el necessari perquè els llocs de socors i personal sanitari de les Bateries de tota la província de Tarragona estiguessin al complet de personal i amb el material necessari per cobrir les necessitats que poguessin presentar-se. Per finalitzar i en el cas del subministres, totes les forces havien de tenir en reserva una ració de

previsió per un dia complet. Aquesta Ordre Preparatòria nº1 anava signada pel Coronel Cap a Barcelona el 18 de març de 1938 per coneixement del Cap de l'Estat Major de Marina, el Cap de la Base Naval Secundària de Roses i el Cap de l'Agrupació Sud de Defensa de Costes.

Davant l'ofensiva nacional realitzada al sud de l'Aragó i que acabaria amb la separació del territori republicà, el 17 d'abril era emesa l'ordre preparatòria nº3 dirigida a la 151ª Brigada Mixta[143]. La missió d'aquesta seria cobrir el flanc esquerra de l'Exèrcit de Maniobra a l'espai existent entre la carretera del litoral i la costa i oposar-se a qualsevol desembarcament que s'intentés portar a terme al sector del seu comandament amb els seus tres Batallons (excepte una Companyia que havia quedat a l'Agrupació Sud). Per complir la missió havia d'estar en contacte permanent i immediat amb el cap del Cos d'Exèrcit que operés a la seva immediació (Líster), al que havia de mantenir constantment assabentat de la situació de les seves forces i complir totes les seves ordres.

Respecte a la distribució de les forces, en principi i per atendre a la defensa de qualsevol punt del seu sector havia de mantenir la força del Batalló que és trobava a Amposta en la missió de vigilància, confiada per l'Exèrcit de Maniobra. Altre Batalló hauria de situar-se a l'altura del Perelló en disposició d'acudir a la costa o reforçar el primer; l'altre Batalló a les proximitats de Tarragona i disposat a reforçar aquests dos o acudir a la defensa del punt del seu sector que es veiés amenaçat. Aquest dispositiu en canvi podia ser variat segons ordre del Cap del Cos d'Exèrcit. Per altre banda, el lloc de comandament havia d'anar situat pròxim al del mateix Cap del Cos d'Exèrcit abans anomenat mentre que els Batallons 16 i 23 de Infanteria de Marina (aquest darrer encara restava armar-lo) i que estaven afectes a la 151 Brigada Mixta, havien de cobrir la part nord de la costa de Catalunya. La realitat es que les forces destinades a la defensa de la costa romandrien amb relativa calma durant la guerra, a excepció dels perills dels bombardeigs, però no estarien exposades a línies de combat com la resta d'unitats. Així fins i tot participarien en un torneig militar de futbol cap a mitjans de novembre, obtenint un voluminós resultat en la primera jornada de la segona eliminatòria tal i com informaria *La Vanguardia*, ja que Defensa de Costes guanyaria 15-0 al Quart Batalló Local[144]. Les unitats de Defensa de Costes també participarien a la desfilada militar per la marxa dels Internacionals realitzat a Barcelona a finals d'octubre. Obriria la desfilada una secció motoritzada del servei de carreteres seguida per una companyia de desembarcament de l'Armada i a continuació vindria una companyia d'Infanteria de Marina i una companyia de metralladores del servei de Defensa de costes amb el material a pes; mentre que darrera d'aquesta desfilarien més unitats de l'Exèrcit Popular de la República[145].

[143] AGMAB. SHEMA. Caixa 9726.
[144] *La Vanguardia*, 15 de novembre de 1938.
[145] *La Vanguardia*, 29 d'octubre de 1938.

Per altre banda, ja cap a finals de conflicte i amb l'imminent campanya de Catalunya que hauria de protagonitzar l'Exèrcit Nacional, la possibilitat d'un possible desembarcament a terres catalanes augmentaria i per aquest motiu, el 14 de desembre de 1938 el Cap de Grup d'Exèrcits de la Regió Oriental (G.E.R.O.) enviaria una nota al Cap d'Estat Major de Marina demanant que es realitzés amb urgència una comprovació de tots els medis de Defensa de Costes per si aquests reunien les condicions apropiades i si les unitats de reserva properes a la costa es trobaven situades en forma adequada per poder acudir amb oportunitat als llocs que podien ser amenaçats[146]. Per aquest propòsit s'ordenava que fos realitzat amb urgència un exercici de conjunt el qual havia de realitzar-se amb el major secret i utilitzant en les transmissions (radio i telèfon) codis convencionals per evitar que per l'escolta es pogués produir una alarma a la població civil. Per reforçar la defensa de costes també es disposava amb el personal sobrant d'infanteria de Marina, el qual organitzaria un Batalló que havia de situar-lo a la regió de Roses, però mentre que aquest Batalló no estigués equipat i armat, havia de situar-se en l'anomenada regió un Batalló de les Reserves Generals a disposició de la Defensa de Costes. Finalment, amb la ràpida acció ofensiva dels nacionals i l'encara més ràpida desfeta de l'Exèrcit Republicà davant d'aquesta acció, faria que les tropes acantonades al litoral s'anessin replegant cap a la frontera francesa, sense poder intervenir d'una manera eficient tal i com aquestes estaven entrenades per poder fer front a un possible desembarcament, desapareixent amb la resta de l'Exèrcit Republicà de Catalunya.

2.4. L'Artilleria de Costa

L'element principal i permanent de la defensa del litoral era l'artilleria de costa, aquella artilleria instal·lada i preparada per fer foc sobre blancs en moviment, que tant podia ser fixa com mòbil, classificant-se generalment pel seu calibre i del que existien diferents tipus (primari, intermedi, secundari i de petit calibre). A ella radicava la potencialitat defensiva dels punts més importants, recaient sobre ella mateixa tota la responsabilitat de l'eficàcia i èxit.

Actualment, l'artilleria de costa degut a l'avenç de la tecnologia i els sistemes d'armes no té pràcticament cap interès militar per la defensa, trobant-se ja quasi obsoleta, però durant l'època de la Guerra Civil, aquesta si que va tenir un especial interès per defensar la costa.

La seva missió era, en cooperació amb altres elements de Terra, Mar i Aire, contribuir a la defensa del litoral i si es tractava de defensar punts vitals, constituir per si sola la base de tota l'organització defensiva, formant l'esquelet de la defensa i el seu element principal, en especial amb artilleria fixa, que es completava i reomplia en circumstàncies amb altres elements mòbils i de campanya, sent el

[146] AGMAB. SHEMA. Caixa 9726.

caràcter essencial d'aquesta artilleria la seva fixació i la seva acció purament defensiva, amb les inherents avantatges i inconvenients[147].

Entre les seves principals avantatges destacava que l'artilleria de costa tenia una especial disposició a obrir foc en qualsevol moment així, podia ser dotada de gran protecció i assentar-se en gran nombre de posicions, així com tindre a les seves immediacions gran quantitat de municions. La seva potència solament estava limitada per les possibilitats de fabricació i per la fixació i permanència de les seves comunicacions, llocs d'observació, llocs de comandament i estabilitat del muntatge i podia obtenir la màxima precisió del seu tir, podent utilitzar muntatges de gran sector de tir.

En canvi, entre les principals desavantatges destacava la immobilitat a la que estava sotmesa aquest tipus d'artilleria i que no la deixava tenir iniciativa, quedant la seva acció limitada a l'abast de les seves peces des de la posició que hagués estat elegida, a sobre que les seves posicions serien conegudes sense dubtes pel possible enemic des de temps de pau. Altre desavantatge seria que degut a la seva enorme despesa, no podia ser utilitzada a tot el litoral tot i que com ja veurem, a la costa catalana aquesta desavantatge si que es portaria a terme, realitzant uns costosos emplaçaments artillers a tota la costa catalana.

La classe d'armament necessari per la defensa d'un punt del litoral depenia de la importància del punt que es volia defensar, de la hidrografia de les zones de mar properes ja que aquest factor permetia descuidar algunes zones en benefici d'altres més perilloses i de la topografia que podia afavorir o perjudicar a les instal·lacions defensives.

Amb relació a l'artilleria dels vaixells, l'artilleria de costa presentava diferents avantatges com era el poder situar-la a major cota, que a igualtat de calibres li donava major abast i més invulnerabilitat aixi com poder disposar a la majoria dels casos, d'ondulacions del terreny que dificultaven l'observació i correcció del tir des del mar. També l'afavoria el blanc que presentava, ja que era molt inferior el d'una bateria de costa que no pas el que oferia un vaixell, aixi com el dany produït per un impacte, que només afectava a una part limitada dels seus elements mentre que al vaixell l'afectava a tota la unitat. També es comptava com avantatja el fet de que el propi tir de la bateria no es perjudicava per moviment propi degut a la fixació de les seves peces a les respectives explanades així com que les bateries de costa comptaven amb més elements per la correcció del tir i la seva observació no es dificultava per la caiguda dels dispars pròxims a les peces degut a que podia efectuar-se des de diversos punts, allunyats entre si. Referent a desavantatges amb l'artilleria dels vaixells, l'artilleria de costa tenia la seva fixació com el màxim inconvenient, ja que l'impedia refusar de combat contra un enemic superior.

[147] Sobre les característiques de l'Artilleria de Costa i de les que aquí exposem breument, veure MARTÍNEZ LORENZO, Comandant, *Artilleria de Costa*. Madrid. Ediciones Ejército. 1941.

Degut a la mobilitats dels vaixells i les seves grans cuirasses amb que estaven dotats aquests, l'artilleria de costa havia de reunir uns condicions específiques com era tenir una gran velocitat inicial de tir per disminuir l'interval de predicció aixi com que el seu calibre havia d'estar en consonància amb la cuirassa de l'objectiu amb que havia de combatre; cosa que feia variar als calibres de costa des dels 381 mm per batre a unitats de línia fins el 57 mm utilitzat contra unitats subtils i submarins en superfície. A la costa catalana però, els calibres utilitzats oscil·larien entre els 305 mm els i els més grans i els 75 mm els més petits tot i que amb un material no del tot apte.

Normalment, les bateries de costa solament utilitzaven el canó, tot i que en molts casos i com aprofitament de material en servei, s'utilitzaria l'obús, sobretot a les bateries instal·lades a la costa catalana, però aquest no el feien apte pel tir contra blancs amb gran velocitat degut a les grans duracions de trajectòria, resultant poc eficaços. Atenent al calibre, les peces de costa es classificaven en armament primari, calibres superiors a 305 mm, caracteritzats pel seu gran abast i poder perforador i apte per la lluita amb les majors unitats navals; armament secundari amb calibres compresos entre 150 mm i 210 mm i caracteritzats per la seva gran rapidesa de tir, amb abast fins de 25 km, apte pel combat amb unitats navals tipus creuer o destructor; armament intermedi, amb calibres compresos entre 210 o 305 mm, amb característiques entre els tipus anteriors i que servien per ampliar l'acció de l'armament secundari més allà de l'abast abans citat o per completar la de l'armament primari entre distàncies de 20 a 30 km i armament de petit calibre, inferior als 150 mm, de gran rapidesa de tir i útil per la defensa de la zona de mar més propera al litoral, batent unitats lleugeres o vaixells especials. L'armament primari havia d'ocupar a les posicions artilleres les majors cotes; l'intermedi i el secundari cotes inferiors, i les de petit calibre cotes baixes; totes elles amb el major camp de tir directe sobre el mar possible.
També segons la missió que desenvolupaven les bateries de costa, aquestes havien de classificar-se en bateries principals, que serien aquelles més modernes o més eficaces del front marítim i bateries complementàries que eren les menys modernes o menys eficaces que les principals del front. Sobre les principals requeia el pes de la defensa, i eren complementades en acció més propera per les segones, tot i que a més a més existien les bateries auxiliars, que no estaven dotades de canons, com les d'il·luminació amb projectors, que s'utilitzaven per diferents serveis i les de la defensa mòbil.
La denominació del material de costa utilitzava una indicació abreviada que expressava el seu tipus (canó, obús, etc.); matèria de que estava fabricat (acer, ferro encercolat o entubat, etc...) el seu calibre en mil·límetres i la data del model, si bé també s'agregaven ordinàriament algunes altres indicacions que afectaven al nom de la casa que el fabricava o del projectista; així com si eren de tir ràpid; la seva longitud en calibres, etc.; tot això a fi de distingir-les d'altres similars.

Però per exemple els tubs de les peces de costa tenien el mateix traçat que la resta de peces d'artilleria i la seva organització interior responia a les mateixes normes i principis balístics que tota l'artilleria en general. Per norma general les bateries formaven amb quatre canons tot i que també ho farien posteriorment amb dos i disparaven d'una forma intermitent, ja que després d'un llançament era necessari un temps de pausa per refredar-los i tornar a carregar la munició. Així, quan l'últim de la bateria havia llençat, el primer ja estava preparat un altre cop.

Però una de les coses que més diferenciava l'artilleria de costa de la resta d'artilleria eren les regles de tir, que tenien com objectiu situar la trajectòria mitjana respecte al centre del blanc horitzontal ja calculat del mode més convenient per batre'l amb tota l'eficàcia que podia esperar-se de la peça i projectil amb que es feia foc. A més a més, cada peça tenia les seves pròpies taules de tir, que donaven els elements necessaris per obtenir d'ella la trajectòria mitjana a cada distància. Així, la pràctica del tir, consistia en apreciar la distància a que es trobava el punt de referència del blanc, apuntar la peça amb les dades que la taula de tir indicava i efectuar el tir. Seguint aquest procediment i suposant que la distància apreciada era la verdadera, quan s'efectuaven un número indefinit de dispars i es determinava el seu centre d'impactes, s'observava que aquest centre no coincidia en general amb el blanc i que els impactes s'agrupaven al voltant del centre d'acord a les lleis de la dispersió. D'aquesta primera observació es deduïa que existia un error sistemàtic, que era precisament el que tractava de corregir. La correcció teòrica consistia en determinar els dos centres d'impactes i de blanc i la distància que els separava i donar a la peça en la nova sèrie de dispars un alça apropiada per corregir aquesta diferència; executat amb tota exactitud. Però la correcció no s'obtenia d'una sola vegada si no que era precís efectuar correccions successives fins comprendre el blanc entre dos posicions molt properes.
Al tir contra blanc mòbil, que era l'usual en costa, l'objectiu canviava de posició contínuament amb el que la separació entre ell i el centre d'impactes de la descàrrega anava variant en la mateixa forma. Així per tant, el tir de l'artilleria de costa, diferent al tir de l'artilleria de campanya, es classificava segons l'objectiu que es volia aconseguir en diferents tipus: Tir de destrucció, amb el que s'obtenia el màxim efecte però que havien d'emplaçar-se per ell el major número de bateries; Tir de neutralització, utilitzat quan el de destrucció no era possible per tractar de limitar l'eficàcia del foc enemic utilitzant per ell el mínim de bateries indispensable; Tir de prohibició, utilitzat quan l'observació resultava difícil però es coneixia la zona de moviment dels vaixells. Per aquest últim tipus de tir variaven el número de bateries a utilitzar depenent de l'exactitud de les informacions que es tinguessin, de la classe i quantitat de vaixells enemics i de l'extensió de la zona a batre.

En quant a l'assignació d'objectius comprenia la identificació de l'objectiu per mitjà de l'observació i la determinació i l'assenyalament a la bateria o bateries que havien de batre'l, d'acord amb el seu armament, elegint el recurs que menys dubtes podia oferir i que les condicions de l'estat atmosfèric i el temps disponible permetien.

El material de costa solament utilitzava dos sistemes de punteria, denominats punteria directa i punteria dirigida, i els dos serien utilitzats per les bateries de costa instal·lades al litoral català. La primera d'aquesta, la punteria directa requeria que les peces ocupessin una posició totalment descoberta que permetis l'observació del seu camp de tir pels apuntadors en direcció, obtenint-se d'aquesta manera el màxim d'utilitat del material i la seguretat de que les peces farien foc, mentre el blanc enemic estigués dintre de la seva zona d'acció, ja que era aquella que s'obtenia quan l'apuntador en direcció veia directament al blanc. Per la seva banda, la punteria en elevació s'obtenia posant en l'aparell corresponent l'angle que correspongués a la distància de tir obtinguda des del lloc de comandament, per mitjà d'un telèmetre o per plànol i modificada en el desplaçament longitudinal el blanc durant les correccions. En canvi, en la punteria dirigida els apuntadors de les peces no visaven directament al blanc, si no que solament ho feia el que utilitzava el telèmetre de l'estació directora, el qual enviava les dades obtingudes i corregides a una estació central (que en molts casos es superposava al mateix lloc telemètric) i d'aquí s'enviaven a les peces modificant-les per cadascuna d'elles en les correccions necessàries. Aquest procediment de punteria, permetria situar les peces desenfilades de les vistes del mar, però solament podrien utilitzar-se aquesta classe de punteria, confiant l'eficàcia i l'acció de la bateria al perfecte funcionament dels medis de transmissió, acció que podia tenir un alt risc d'inutilització de la bateria al poder fallar justament aquesta transmissió.

Per tal d'efectuar la punteria de les peces era necessari realitzar un càlcul encertat de la distància a l'objectiu que es considerava, amb el que es guanyava temps en la correcció del tir i una despesa inútil de municions. Per aquesta funció existia el telèmetre tot i que també es podia determinar la distància a l'objectiu sense cap tipus d'aparell sent a la costa els únics mitjans, no exactes, de poder determinar la distància a un vaixell sense utilització d'aparells fer-ho a ull o bé per la velocitat del so. El telèmetre era l'aparell que s'utilitzava per mesurar distàncies de manera remota. Constava de dos objectius separats a una distància fixa coneguda (base) i amb ells s'apuntava a un objecte fins que l'imatge procedent dels dos objectius es superposava en una sola. Així mateix, el telèmetre calculava la distància a l'objecte a partir de la longitud de la base i dels angles entre l'eix dels objectius i la línia de la base i quant major era la línia de la base, més precís era el telèmetre.

A ull es requeria una gran pràctica, i s'havien d'efectuar moltes proves referides a distàncies obtingudes amb aparells precisos, de forma que a força de costum, s'obtinguessin distàncies força

aproximades, però mai precises. Aquest procediment estava subjecte a molts errors, deguts en la seva major part a deficiències visuals, condicions de llum, etc... La falta de referències sobre el mar feien encara més difícil la seva aplicació en costa i més encara si es tenia en compte les condicions d'il·luminació dels vaixells, el seu color i la seva projecció sobre el cel o sobre el mateix mar, que feien que la seva distància semblés menor de la real; pel contrari que els dies foscos, que l'atmosfera amb boira o plujosa donaven una apreciació major que la verdadera.

La velocitat del so podia utilitzar-se quan es podien percebre amb claredat les fogonades dels dispars d'un vaixell enemic, contant el número de segons que transcorrien des de que es veia fins que es percebia el soroll del dispar, fent ús de la fórmula que diu que la distància es igual al producte del número de segons que mesuraven entre la vista del fogonada i el soroll del dispar per 340, o sigui, la velocitat del so a la temperatura mitjana, augmentada o disminuïda per l'acció del vent, que obrarà segons la seva intensitat i direcció. Aquesta correcció era de 10 metres pel vent ordinari i 30 metres per l'huracanat. Tot i així també existien altres mètodes com el coneixement de l'altura dels topes dels vaixells i apreciant en mil·lèsimes amb els dits de la mà o amb monedes el seu front aparent i fent aplicació del conegut principi de "front real, dividit per front aparat, igual a la distància en km". Això mateix pot aplicar-se al coneixement de l'eslora dels vaixells, el que donaria una distància aproximada.

En quant a l'organització de les Bateries[148], el personal de tropa de les bateries de costa havia d'estar molt ben instruït resultant indispensable que cadascú dels seus membres tingués un perfecte coneixement del material i gran pràctica en la seva utilització per poder aconseguir en qualsevol cas i circumstància la funcionalitat del conjunt amb rigorosa exactitud i produir el seu total rendiment.

El coneixement de les característiques i siluetes dels diferents tipus de vaixells era de gran necessitat per l'artiller de costa, per tal de facilitar la indicació de blancs i la seva ràpida identificació, sense errors que poguessin produir conseqüències desagradables. El Capità per la seva part havia de saber els diferents mètodes de tir i conèixer a fons els detalls del sector batut per les seves peces, no havia de preocupar-se per res del seu personal durant el foc, sent la seva missió dirigir la bateria, considerada com unitat de tir, corregint per les dades del telèmetre i de l'observació, no permetent-li distraure la seva situació en vigilar funcions que havien estat encomanades als seus oficials. Per tant, era el responsable del rendiment en foc de la seva bateria i no podia obrir foc fins rebre l'ordre, sent l'encarregat de la preparació i l'execució del tir, aixi com la seva rectificació, i tenia com auxiliar un Tinent per la correcció de derives a la punteria directa. A més a més en la bateria i pel servei de les peces i municionament existien els oficials que fossin necessaris d'acord a l'organització especial de cada bateria.

[148] Veure Regles de Tir, AGMAV. C.1156, Cp. 7, D. 6 / 2.

La correcció i direcció del tir era la missió més important confiada al Capità, basades en la confiança que havia de tenir en tot el personal i elements de la seva bateria, d'aquí el que se li suposés sempre col·locat al lloc de comandament, ja que des d'ell podia realitzar les seves funcions amb majors elements. Ara bé, això no volia dir que hagués d'estar en ell reclòs per precisió si la moral de la tropa o la disciplina en el foc, que estaven confiats de fet als oficials de servei en les peces; o la desorganització manifesta de l'estació telemètrica, fessin precisa la seva presència en tals llocs, on es podia traslladar, sempre que entregués en tal cas la correcció del tir en abast al Tinent que estava a les seves immediates ordres, encarregat de la correcció del tir en direcció, recomanant que no es fes ús de la facultat més que en casos d'extrema necessitat.

També existia el Cap de Grup, que des del seu lloc de comandament dirigia la menor unitat tàctica de combat, el Grup, sent les seves funcions l'assignació d'objectius a les seves bateries; indicació de canvis de blanc, concentració de focs del grup; utilització dels projectors del grup i control constant de les seves bateries en tot el que afectava a la seva actuació tàctica.

El Cap d'Agrupació o de Sector era el que elegia els blancs que havien de batre els seus grups o bateries; ordenava concentracions de foc de diversos grups; suspenia el foc sobre blancs determinats i els iniciava sobre altres; portant en tot moment la direcció del combat dels seus grups i bateries.

Per últim el Comandant d'Artilleria de la plaça era el Cap superior i inspector de tots els serveis, sense lloc fixe en el combat i assessor del Comandament Superior de la Defensa en el que a artilleria es referia; podia prendre el comandament allà establert i com coordinador havia d'estar perfectament enllaçat en tot moment amb els elements d'ell dependents i coneixedor en qualsevol instant de totes les dades que poguessin interessar-li al Comandament Superior.

Les bateries de costa no actuaven de manera autònoma, ja que estaven lligades als comandaments superiors, formant totes elles un conjunt que funcionava en col·laboració amb la resta d'elements del sistema defensiu. En un front marítim organitzat existien tres xarxes d'enllaç: la xarxa de comandament, la xarxa de tir i la xarxa de la Gran Unitat. La xarxa de comandament era la que lligava als comandaments superiors de les diferents forces que constituïen la defensa i als dels laterals; la xarxa de tir era la pròpiament artillera i servia única i exclusivament a les unitats de l'artilleria i per últim la xarxa de la Gran Unitat era la que servia a les forces de campanya que estaven afectes al servei defensiu del front marítim.

Respecte a la xarxa de tir, pròpia de l'artilleria de costa comprenia els enllaços pròpiament artillers i anava des de el cap superior d'Artilleria del Front a tots els esglaons i organitzacions artilleres, considerats en dos grups, superiors o inferiors. Els primers eren els que afectaven als esglaons jeràrquics, els caps inclosos i els segons eren els que lligaven els grups i agrupacions dintre de si, abastant des dels caps de Grup fins als llocs d'observació més allunyats.

En quant als enllaços superiors, el cap superior d'Artilleria mantenia enllaç directe i constant amb el cap de la Defensa i amb tots els caps de combat o servei que d'ell depenien, dirigint les seves comunicacions al cap de l'Agrupació o Agrupacions de Combat, al cap del Servei d'Il·luminació, als caps dels Serveis de Municionament, Material, Informació, etc... i als llocs d'observació destacats.
Per la seva part, els caps d'Agrupació s'enllaçaven amb els caps dels Grups que les constituïen i amb els caps de les Agrupacions laterals o superposades i amb els serveis de l'Agrupació mentre que els caps de Grup s'enllaçaven amb les seves bateries respectives (enllaços inferiors) i amb els Grups laterals, necessaris per l'auxili telemètric o d'observació que havien de prestar-se tots els llocs de comandament quan les circumstàncies d'un combat ho exigien i permetien i que estarien també lligats amb els serveis del Grup. Respecte als enllaços inferiors, dintre de cada Grup, els enllaços constituïen unes xarxes independents afectes únicament pel servei en foc de les bateries que constituïen el Grup. Cada capità de bateria s'enllaçava amb el cap de Grup, amb el telèmetre, amb les peces, amb els recanvis, i amb la il·luminació afecta i amb els llocs d'observació fixos o eventuals que s'havien instal-lat pel seu servei. Totes les bateries d'un Grup havien d'estar enllaçades entre si a fi de que des del lloc de comandament de qualsevol d'elles pogués el cap exercir el comandament del Grup, si necessitats del combat obligaven el seu desplaçament del seu lloc de comandament normal.Les necessitats de tenir una bona xarxa d'enllaç d'artilleria feia que aquestes havien d'estar molt cuidades, sense poder fallar en qualsevol moment, així que havien de seguir unes normes generals com tenir línies suficientment protegides, sobretot a les zones properes a les bateries, tindre els mateix serveis de dia que de nit, equips de personal suficientment dotats pel manteniment constant del servei; equips de vigilància, reparació i conservació de xarxes i personal especialitzat en les ordres d'artilleria de costa, diferents a la d'artilleria de campanya.
Per finalitzar, l'actuació de l'Artilleria de costa envers un atac havia de tenir prevista normes a seguir amb la finalitat d'evitar improvisacions, tenint així diferents plans d'actuació segons la forma d'atac. Així, si es tractava de reconeixements, no havia de delatar cap dada o el menor número possible d'ells, especialment de l'armament principal i dels projectors, considerant-se molt recomanables la construcció de falsos assentaments i llocs d'observació i comandament, així com també falses pistes d'accés que obligués a l'adversari a distraure unitats, supeditant-se l'actuació de les bateries a la intensitat de l'acció enemiga en el reconeixement. Si en canvi es tractava d'un atac simulat o una demostració, el qual l'adversari pretenia distraure l'atenció d'altre operació més important, havien de ser refusats per les bateries sense perdre de vista les possibilitats d'actuació de l'adversari, per atendre sempre a contrarestar l'acció principal. Si els vaixells contraris en presentaven inesperadament, aquests havien de ser refusats per les bateries que es considerés necessàries segons la classe de vaixell; però si l'operació enemiga era un bombardeig, llavors,

segons la seva importància, s'utilitzaria el màxim d'elements defensius on s'entaularia un duel d'artilleria en que haurien d'intervenir totes les bateries que fossin necessàries en proporció a les unitats adversàries.

2.4.1. Les peces d'Artilleria utilitzades a la costa catalana.

Al 1936, l'artilleria reglamentària a Espanya aproximadament era un total de 1.220 peces, repartides de la següent manera: 150 peces d'acompanyament d'infanteria (canons Schneider de 70 mm i Arellano de 40 mm); 850 peces de campanya (canons Schneider de 75 mm i de 150 mm Krupp, obusos de 105 mm Vickers i de 155 mm Schneider, obusos de muntanya de 105 mm Schneider); 16 peces antiaèries (Skoda de 76'5 mm) i 204 peces de costa (canons Vickers de 381 mm, 152'4 mm i 105 mm A.A.; Munáiz-Argüelles de 150 mm i obusos Ordoñez de 240 mm)[149]. D'aquestes 204 peces pròpies de costa poques s'utilitzarien en la defensa del litoral català, sent més les de campanya utilitzades sobretot en un primer moment per defensar la costa i sobretot les peces que es trobaven fora de servei.

Molt significatiu seria un informe d'un oficial anglès que al maig de 1937 visitaria tota la costa catalana on podria veure tots els emplaçaments d'artilleria així com les peces que allà es trobaven i que resumiria molt bé la situació de l'artilleria de costa a Catalunya així com les diferents construccions defensives que es realitzarien a cadascuna de les poblacions i que ens referirem moltes vegades.[150]. Segons el mateix oficial, ja havia vist repetides vegades a la costa catalana que no es posseïa ni un sol canó verdaderament apte al servei de costa. La realitat es que pel servei de la defensa de costa a través de l'artilleria, que havia de ser un factor decisiu, les peces artilleres que s'instal·larien a tot el litoral català deixaria molt a desitjar, sent posades en servei moltes vegades autèntiques peces de museu, ja retirades des de feia anys de l'exèrcit espanyol, però que per les circumstàncies de la guerra, es posarien de nou en servei, sent en molts casos la seva efectivitat quasi bé nul·la pel servei assignat.

El mateix oficial anglès afirmava sobre els canons que s'instal·larien per exemple a les posicions d'Altafulla-Tamarit i Salou (uns canons Krupp de 150 mm de l'any 1875, tot i que la seva afirmació podia servir per quasi la resta de material emplaçat al litoral) que "*aquestes peces eren uns canons d'enormes rodes, tosc mecanisme de brides, argolles i tensores per contrarestar el retrocés. Son canons dignes solament de figurar en un museu com record i estudi de l'evolució de l'artilleria. Aquests canons estaven dipositats al castell de Montjuïc i deuen la seva existència i l'haver pogut*

[149] MANRIQUE GARCÍA, José María i Lucas MOLINA FRANCO, *Las armas de la Guerra Civil Española*, Madrid. La Esfera de los Libros, 2006.Pàg. 173.
[150] AGMAV. C.2451, Cp.1 / 1-57 per veure l'informe complet de l'oficial anglès.

sortir de nou a la llum el fet de que a Espanya els directors de l'exèrcit sempre s'han preocupat molt poc del armament i del seu progrés. Per això al començar la guerra civil els homes del govern de Barcelona sabien que a Montjuïc hi havia canons i el fet de que aquests canons avui dia no serveixin sembla que per ells no tenen gran importància"[151]. El mateix oficial és sorprenia de que aquest material fos posat en servei: *"sincerament he de confessar tota la meva sorpresa al veure tals canons en bateria. Jo els coneixia per haver-los vist als llibres i en una visita a "Greenwich Arsenal" però no creia que en els temps actuals hagués ningú que s'atrevís a col·locar-los en disposició de combat. I resulta un contrast molt curiós al veure en una bateria de ciment armat, cosa molt moderna, emplaçats aquests canons que tenen les seves argolles i tensors encastats dintre de la massa de ciment"*[152].

I es que a l'artilleria de costa emplaçada al litoral català s'utilitzarien peces de tot tipus, des de peces obsoletes de l'última guerra carlina datades del 1875 així com obusos de la guerra del 1898, fins peces de muntanya, sent utilitzats pràcticament tots els calibres existents entre els 305 mm i els 75 mm., utilitzant-se d'aquesta manera peces de 75, 80, 90 150, 210 i 305 mm[153].

Entre les peces més petites de 75 mm existien diferents tipus, des de peces de tir ràpid fins a peces de muntanya, totes peces no aptes per la tasca de defensar la costa, com a mínim no per enfrontar-se als vaixells nacionals. Entre aquestes actuarien a les costes catalanes el canó Schneider de Tir Ràpid de Campanya model 1906; el canó de muntanya Krupp Acer Tir Ràpid Model 1896; el canó Krupp de Tir Ràpid model 1904 i el canó Saint Chamond de Tir Ràpid[154]. Les característiques d'aquests tipus de canons serien similars, sent el més avançat el canó Schneider de Tir Ràpid de Campanya model 1906, l'únic de tots reglamentari a l'exèrcit espanyol al 1936. Aquestes serien les característiques dels quatre canons[155]:

-) *Canó de 75 mm Schneider de Tir Ràpid de campanya, model 1906.*

Es comprarien 200 peces d'aquest canó a iniciativa del Ministre de la Guerra Valeriano Weyler al novembre de 1905 i seria declarat reglamentari el 16 de març de 1906 per dotar de canons ràpids als regiments d'artilleria de campanya. Més tard seria fabricat sota llicència Schneider a les fàbriques de Trubia i Sevilla. Amb les reformes de la República, tots els Regiments d'Artilleria Lleugera amb

[151] AGMAV. C.2451, Cp.1 / 46-47.
[152] AGMAV. C.2451, Cp.1 / 46-47.
[153] Sobre les característiques d'aquestes peces artilleres i que aquí recollim breument, veure INFIESTA PÉREZ, José Luis, MORTERA PÉREZ, Artemio, *La Artilleria en la Guerra Civil: Material Fuera de Servicio Incorporado a la Campaña*.Valladolid. Ediciones Quirón. 2000.
[154] Segons algunes investigacions, 14 d'aquestes peces corresponien al canó de Muntanya Arisaka de 75 mm model 1898 que havien arribat al novembre del 1936 a bord del vaixell *Yorkbook* però a les llistes republicanes no s'ha trobat especificació d'aquestes.
[155] INFIESTA PÉREZ, José Luis, MORTERA PÉREZ, Artemio, *La Artilleria en la Guerra Civil: Material Fuera de Servicio Incorporado a la Campaña*. Pàgs 23-32.

números imparells estarien dotats amb aquest material (mentre que els números pars ho estarien amb obusos Vickers de 105/22). El canó, que era d'acer-níquel forjat i temperat tenia un abast de 8.500 metres (tot i que amb el projectil trencador model 32 i amb espoleta IR podia arribar a tenir un abast de 10.700 metres), un sector de tir de 6º en horitzontal i d'entre -5º i +16º en vertical. La seva velocitat inicial era de 520 m/s, i podia realitzar uns 20 dispars apuntant o 25 dispars sense apuntar. La peça mesurava 3,986 metres de longitud i pesava en bateria 1037 kg.

-) *Canó de 75 mm Muntanya Krupp Acer Tir Ràpid Model 1896.*

S'adquiririen quaranta-vuit canons d'aquest tipus a la casa Krupp davant la urgència que suscitaria la Guerra de Cuba, que equipararien a les tropes que combatien a les Antilles. Una vegada finalitzada la guerra, aquest canó equiparia als regiments de muntanya peninsular i el primer dia de març de 1897, aquesta peça seria declarada reglamentaria. Més tard, fins i tot serien fabricades algunes unitats a la Fàbrica d'Artilleria de Sevilla, comptabilitzant al 1908 un total de dotze.

Aquest canó, que era d'acer, tenia una excessiva potència davant la lleugeresa del seu muntatge, cosa que el feia molt inestable durant el fic i reduïa considerablement la seva cadència pràctica de tir respecte a la teòrica. Durant la Guerra Civil, les úniques peces d'aquest tipus que es trobaven a la zona republicana estaven al Parc d'Artilleria de Barcelona i serien destinades a la Defensa de Costes. En quant a les seves característiques, tenia un abast de 3.850 metres, amb un sector vertical de tir entre -10º i +20º. Disparava un projectil de sis kg i la cadència de dispars per minut era de sis a deu amb una velocitat inicial de 275 m/s. El pes en bateria de la peça era de 388 kg.

-) *Canó de 75 mm Krupp de Tir Ràpid model 1904*

Fins a vint-i-quatre peces d'aquest tipus es comprarien a l'empresa alemanys Krupp segons el Reial Decret de 6 d'agost de 1900. De característiques similars al canó de muntanya Krupp de 75 mm, disparava un projectil de 6'5 kg de pes i tenia una velocitat inicial de dispar de 500 m/s amb un abast aproximat de 5.700 metres. Podien ser d'aquest model les peces d'una bateria que es trobava emplaçada a la badia de Roses a mitjans de 1937, figurant en una relació d'artilleria d'acompanyament republicà amb la denominació de canons Krupp 75 model 1904.

-) *Canó de 75 mm Saint Chamond de Tir Ràpid.*

Aquest canó molt probablement va estar destinat a la defensa de costes de Catalunya, ja que al 1936 existien peces d'aquest tipus al Parc d'Artilleria de Barcelona i que serien destinades a tal efecte, tot i que als diferents informes de les peces d'artilleria a vegades no apareixien cap distinció a banda solament del seu calibre. El seu origen venia marcat per la necessitat que tenia l'exèrcit espanyol a

finals del segle XIX d'adoptar algun material modern per reemplaçar les peces reglamentàries que havien quedat desfasades i desgastades. Al 1897, la Comissió d'Experiències d'Artilleria fixaria les característiques de la peça desitjada, oferint-se immediatament la casa Saint Chamond a introduir al seu model les modificacions precises per adequar-los als requeriments de la Comissió. D'aquesta manera, s'adquiririen noranta-sis canons d'aquest tipus, part dels quals s'havien de fabricar a la factoria de la societat Vickers Son and Maxim a Plasència de les Armes. Les seves característiques eren molt semblants a la resta de peces de 75 mm, amb un sector vertical de la peça entre els -6º i +17º, disparava també un projectil de 6'5 kgs a una velocitat inicial de 520 m/s, sent el seu pes en bateria de 988 kg.

Per altre banda, tres serien les peces que s'utilitzarien a la Defensa de Costes de Catalunya de 80 mm i que havien estat reglamentaries a l'artilleria de campanya espanyola: el canó Krupp d'Acer model 1868 reformat 1878, el canó de Bronze Plasencia Model 1883 i el canó d'Acer Sotomayor model 1880[156]. Emplaçades en alguns llocs de la costa catalana, serien posteriorment les que integrarien els Grups Mòbils de Defensa de Costes, participant fins i tot al front d'Aragó i a la Batalla de l'Ebre. El primer d'aquest tipus, el canó Krupp d'Acer model 1868 reformat 1878 seria adquirit a la casa alemanya al 1867 i declarat reglamentari l'any següent, sent la primera peça de retrocàrrega que figuraria a l'Exèrcit espanyol, on entraria en combat a la batalla de Alcolea dintre de les guerres carlines. Al 1878 ja es trobava antiquada però gràcies a vàries reformes que es farien a ella, com una modificació a la seva recambra per acceptar una càrrega major, aconseguiria millorar les condicions balístiques de la peça. Aquestes millores serien aprofitades per la creació del segon model, el canó de Bronze Plasencia Model 1883, tot i que en aquest cas la peça era de bronze comprimit a partir de l'estudi realitzat pel coronel Plasencia. Finalment, la peça seria declarada reglamentaria al 1883 i serien fabricades fins a 128 a la fundició de Sevilla. En quant el tercer model, el canó d'Acer Sotomayor model 1880, era una peça d'acer encercolat, projectada al 1880 pel capità Fernando Álvarez de Sotomayor i fabricat a la fàbrica asturiana de Trubia. Entre les característiques d'aquestes peces destacava el seu abast, que oscil-lava entre els 4.780 me tres pel canó Krupp d'Acer model 1878, 5.780 pel canó de Bronze Plasencia model 1883 i 5.110 pel canó d'Acer Sotomayor model 1880. Els dos primers utilitzaven un projectil de 4'6 kg i tenien un sector vertical de tir de -5º a +20º amb un pes aproximat total que sobrepassava els 750 kg, mentre que el tercer model utilitzava un projectil de 6'3 kg, el seu sector vertical era menor ja que oscil-lava entre els -5º i els +15º tot i que era molt mes lleuger, arribant a pesar en total 608 kgs.

[156] INFIESTA PÉREZ, José Luis, MORTERA PÉREZ, Artemio, *La Artilleria en la Guerra Civil: Material Fuera de Servicio Incorporado a la Campaña*. Pàgs 36-42.

Les peces de 90 mm també s'utilitzarien a la Defensa de Costes de Catalunya, sobretot per la creació de Grups Mòbils dels que es farien varis grups. Aquestes peces comptaven amb dos models diferents: el canó Krupp d'Acer Model 1875 i el canó de Bronze Plasencia Model 1878[157].

La primera d'aquestes peces es compraria a la casa alemanya a finals de l'última guerra carlista, cap al 1875, tractant-se d'un dels models de la marca alemanya Krupp més populars durant l'època a l'haver estat adoptat per diferents països. El canó era d'acer i estava compost per un tub ànima i un cèrcol i disposava del característic tancament de cunya horitzontal Krupp cilindre prismàtic.

Per la seva part, el canó de bronze Plasencia model 1878 es començaria a fabricar a Sevilla segons un projecte del Coronel Plasencia i seria molt similar al canó d'Acer Krupp. És diferènciava amb aquest últim, a banda del metall amb que estaven fabricats, pel seu tancament, que era de cunya prismàtica en lloc de l'esmentat abans de cilindre-prismàtica. Les seves característiques eren pràcticament iguals ja que els dos utilitzaven projectils de 6'3 kg disparats a una velocitat inicial de 451 m/s i tenien un abast de 6.340 metres mentre que entre les poques coses que els diferenciava era el seu pes, ja que el canó de bronze Plasencia model 1878 era només una mica mes pesat que el canó Krupp d'Acer Model 1875.

En quant al calibre 150 mm, s'emprarien tant canons com obusos a la defensa del litoral català[158]. Un d'aquests seria el canó d'Acer Krupp Model 1875, adquirits a la firma alemanya Krupp precisament el 1875, arribant a Espanya un total de 20 peces de 150 mm del seu model 1873, sent el preu del canó al seu dia de 19.863 pessetes i el de la curenya completa de 5.182 pessetes. Els canons arribarien a Espanya a temps per intervenir als darrers combats de la guerra carlista, i posteriorment serien utilitzats a la guerra del Marroc. Entre les seves característiques destacava el seu abast, que amb granada model 1875 arribava a 7.559 metres i utilitzava projectils de 30 i de 35 kg amb una velocitat inicial de tir de 477 m/s. El seu sector vertical oscil-lava entre els -10º i els +35º.

En quant als obusos d'aquest mateix calibre seria utilitzat l'Obús de Bronze de 150 mm Mata Model 1891, una peça projectada pel Tinent Coronel D. Onofre Mata i declarada reglamentària el 3 de juny de 1891, sent el seu canó compost per un tub de bronze comprimit del que es fabricarien un total de 74 peces a la factoria de Sevilla. La història dels Obusos de 150 mm republicans es molt similar a la dels canons també de 150 mm Krupp o del 1875 i com aquestos, procedien en la seva quasi totalitat del Parc d'Artilleria de Barcelona. Entre les seves característiques principals destacava el seu abast que arribava a 6.500 metres, amb un sector vertical de tir entre els -6º i els +45º i una velocitat inicial de 318 m/s, utilitzant projectils de 35 kg.

[157] INFIESTA PÉREZ, José Luis, MORTERA PÉREZ, Artemio, *La Artilleria en la Guerra Civil: Material Fuera de Servicio Incorporado a la Campaña*. Pàgs 43-47.
[158] Íbidem, Pàgs 53-60.

Un calibre una mica superior, el de 155 mm també estaria representat a la costa catalana, en aquest cas pel canó de campanya de 155 mm Schneider, tot i que en un nombre força reduït i sobretot durant el primer artillat de la costa catalana. Aquesta peça havia estat declarada reglamentària a l'Exèrcit espanyol al novembre de 1922, tot i que un any abans ja havia estat utilitzada al nord d'Àfrica i posteriorment i sota llicència seria fabricada a Trubia i utilitzada als Regiments d'Artilleria Pesats. La peça tenia un abast de 11.300 metres, una elevació de 0º a + 42º, amb una velocitat de sortida del projectil de 450 m/s i una cadència de tir de tres dispars per peça al minut i seria re-calibrada a 149,1 mm.

Per altre banda, una altre peça que també s'utilitzaria, aquesta de major calibre seria l'obús de Bronze de 210 mm Plasencia Model 1885/1891. D'aquesta peça es fabricarien 66 en total a Sevilla després de ser projectat al 1882 pel comandant Plasencia i declarat reglamentari a finals de 1885.
El seu canó era de bronze comprimit amb tancament de cargol i la majoria es trobaven al 1936 al Parc d'Artilleria de Barcelona. Tenia un abast de 6.850 metres, amb un sector vertical de tir entre els -6º i els +45º, una velocitat inicial de 310 m/s i utilitzava projectils de 78,7 kg[159].

Entre les peces de més calibratge utilitzades a la defensa de la costa de Catalunya, entre els 150 mm i els 305 mm, s'utilitzarien també unes peces conegudes més com artilleria de costa sistema Ordoñez[160]. Aquest sistema de costa seria projectat pel Capità Ordoñez a la dècada dels vuitanta del segle XIX davant la ineficàcia i la vellesa que presentaven les peces de gran calibre destinades a la defensa de la costa espanyola. Salvador Ordoñez iniciaria el seu treball amb un canó de calibre lleuger de 150 mm., de ferro fos amb tub d'acer interior que ocupava únicament la recambra i començament del ratllat (parts de màxim desgast), aconseguint que aquest tipus de peça fos declarada reglamentària el 31 de juliol de 1885. L'èxit obtingut amb aquesta peça faria que el ja Tinent Coronel Ordoñez projectés un sistema complet d'artilleria de costa que incloïen canons i obusos de mes calibratge: 210 mm, 240 mm i 305 mm; però aquests calibres requeririen major esforç que el de 150 mm. Així projectaria que els canons serien de ferro fos, amb un tub curt d'acer i encercolat (C.H.S.E., o el que es el mateix *Cañón de Hierro Sunchado*) en tant que els obusos serien encercolats solament (O.H.S. *Obús de Hierro Sunchado*) Tant els canons com els obusos de 210 i 240 serien models 1891 i les peces de 305 models de 1892. Totes aquestes peces, podien disparar granades ordinàries, granades perforant d'acer, granades perforant de fundició endurida, granada de metralla i excepte el de 150 mm, granada de mina o d'alt explosiu.

[159] INFIESTA PÉREZ, José Luis, MORTERA PÉREZ, Artemio, *La Artilleria en la Guerra Civil: Material Fuera de Servicio Incorporado a la Campaña*. Pàgs 61-65.
[160] Íbidem, Pàgs 53-60.

Els canons de 150 mm per la seva part s'utilitzaven en muntatges de marc de gir davanter alt, per barbeta, i baix per casamata mentre que la resta de peces disposaven de muntatges de gir central.
A la costa catalana existirien peces de canó de 150 mm H.E. model 1885, i Obús de 305 mm. H.S. Model 1892, sent les característiques del canó un abast de 9.020 metres, amb una velocitat inicial de tir de 497 m/s.; utilitzava projectils de 50 kg i el seu sector vertical de tir oscil-lava entre els -6º i els +23º en muntatge alt; mentre que l'obús per la seva part tenia un abast de 9.780 metres, amb una velocitat inicial de dispar de 370 m/s.; utilitzava projectils de 275 kg i el sector vertical de tir oscil-lava entre els -5º i els +68º.

També serien utilitzats el canó de 210 mm H.S.E. model 1891 i l'obús 240 mm d'Acer model 1916, tots dos projectats per Ordoñez tot i que aquestes serien peces emprades sobre trens, més conegudes com Artilleria sobre Via Fèrria (A.V. F.)[161]. I es que durant la Guerra Civil, els republicans projectarien crear dos regiments A.V. F. a base de tres bateries de dos peces cadascuna, equipades amb obusos o canons. El total de peces transformades serien de quatre canons de 210 mm i cinc obusos de 240 mm, emplaçant-se a més a més altres obusos del mateix model sobre muntatges fixos a l'Exèrcit del Centre però no s'arribarien a formar orgànicament totes i s'utilitzarien més les peces soltes o per parelles a mesura que anaven estant disponibles.
Referent als projectils utilitzats per totes aquestes peces d'artilleria, aquests serien de diferents tipus com els projectils de tipus ordinari, de metralla i trencadors. Per norma general, els projectils de les peces de 150 mm pesaven uns 35 kg, l'ordinari portava uns 1.900 grams de pólvora, mentre que el de metralla i el trencador 500 grams de pólvora i feien una longitud que no arribava als 45 cm.

2.4.2. L'evolució de les Bateries de Costa a Catalunya.

Abans de que la costa catalana patís cap atac per part de vaixells de superfície nacional però amb l'atemoriment que aquest pogués succeir o que es desenvolupés un possible desembarcament nacional a la costa catalana, la Conselleria de Defensa de la Generalitat de Catalunya començaria a artillar el litoral del Principat, assignant diferents bateries a diverses poblacions de la costa. Així per exemple, per la protecció de les costes tarragonines s'assignarien tres bateries de costa i segons un estudi presentat a mitjans d'octubre de 1936, aquestes bateries s'havien de col·locar a diferents llocs estratègics[162]. La primera d'aquestes es considerava imprescindible col·locar-la als petits turons existents darrera del Cap de Salou, llengua de terra que més s'endinsava al mar, després del Delta de

[161] INFIESTA PÉREZ, José Luis, MORTERA PÉREZ, Artemio, *La Artilleria en la Guerra Civil: Material Fuera de Servicio Incorporado a la Campaña*. Pàgs 93-97.
[162] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 701.

l'Ebre en tota la costa; l'altre s'havia de col·locar als petits turons darrera de Tamarit, amb l'objectiu de defensar el costat esquerra de la plaça de Tarragona, protegida a la seva dreta per l'esmentada bateria de Salou, i la tercera havia de situar-se sobre Sant Carles de la Ràpita, als contraforts del Montsià, quedant així protegit el Delta de l'Ebre, principalment a la seva part dreta i el límit de Tarragona amb Castelló de la Plana.

Però l'atac del creuer *Canarias* a Roses i l'alarma que aquest provocaria a tot el litoral català davant d'un possible desembarcament de tropes nacionals a qualsevol punt del litoral català, acceleraria els treballs d'artillat de la costa i iniciaria en molts casos els de fortificació del litoral creant un precedent en tot ell. Aquest procés d'artillat del litoral aniria poc a poc prenent forma, sobretot amb la creació el 29 de gener de 1937 de la Inspecció General de Defensa de Costes de Catalunya sota les ordres del Tinent Coronel d'Artilleria Lluis Morales Serrano[163] tot i que poc temps després, el 20 de març del 1937 i per una major eficàcia de la defensa de costes, l'antiga Inspecció quedaria dividida en sectors, els Caps dels quals rebrien instruccions directament de la Conselleria de Defensa, suprimint per tant aquesta efímera Inspecció General de Defensa de Costes de Catalunya, i cessant en la dita comesa el Tinent Coronel d'Artilleria Lluis Morales i Serrano[164]. Així per tant, els sectors serien dividits de la següent manera: el primer sector correspondria a la zona compresa entre Portbou i Tossa de Mar; el segon sector Tossa de Mar-Vilanova i la Geltrú i el tercer Vilanova i la Geltrú-Alcanar. Cada sector tenia assignada una Comandància Militar que havia de disposar de la constant vigilància de la costa i organitzar algunes reserves als pobles més importants, dirigits per personal militar llicenciat o reservat i disposats a acudir immediatament allà on se l'indiqués a la primera senyal d'alarma. Per la seva defensa començarien a construir-se a les platges de més fàcil accés o considerades més amenaçades o estratègiques nius de metralladores així com s'instal·larien bateries de costa amb l'objectiu de protegir tot el litoral[165].

Segons Vicente Guarner, aquestes bateries de costa van estar constituïdes per peces antigues, com els canons Krupp i Saint Chaumond, que es trobarien a la Maestranza de Artillera de Barcelona, a més a més de tres bateries d'antigues peces de 150 mm que ell mateix trobaria a un soterrani del castell de Montjuïc i que serien posades en servei. Segons Guarner, aquests materials que es posarien en servei tenien una lentíssima velocitat, i a més a més no comptaven amb recuperadors hidràulics, però el general Jiménez de la Beraza inventaria una nova càrrega de projecció que proporcionava, a costa del ratllat, un abast de fins 9 km pels vells canons Krupp i amb totes aquestes peces, es crearien 20 Bateries que s'instal·larien per diferents llocs de la costa catalana com eren el Golf de Roses, L'Escala, Begur, Palamós, Sant Pol de Mar, Mataró, El Masnou, Barcelona,

[163] DOGC. 30 de gener de 1937, p.466.
[164] DOGC. 21 de març de 1937, p.1.199.
[165] GUARNER, Vicenç, *Cataluña* en *la Guerra de España*. Barcelona. Editorial G. del Toro. 1975. Pàgina 166.

així com les ja comentades abans de la costa tarragonina[166].

A principis de 1937, el màxim responsable de la defensa de la costa a Catalunya, el capità d'artilleria José María Cañete[167], redactaria un informe sobre la situació en que és trobava a mitjans de febrer de 1937 l'Agrupació de bateries de costa del sector Barcelona[168]. En aquest anomenat informe es revela l'emplaçament de les bateries, les transmissions i els sistemes telemètrics i projectors, donant com a exemple que a la ciutat de Barcelona existien les bateries 1ª Álvarez de Castro, 2ª Bonavista i 3ª Astilleros, totes però ja existents a finals del segle XIX però reformades i millorades durant aquesta època. A l'informe es recollia també els principals inconvenients i problemes que es tenien fins aquella data com eren fonamentalment l'abast dels canons, que només podien assolir un màxim de 10 km en el millor dels casos, sent un d'aquests casos la 4ª Bateria de Badalona que no tenia un abast suficient, i sobretot la manca de peces amb projectils que poguessin llençar granades trencadores de gran potència i de tir ràpid que segons l'informe havien de ser emplaçades a Montjuïc i al Besòs. Resumint per tant aquests dos problemes, l'artilleria emplaçada a la costa catalana a principis del 1937 comptava amb el problema del poc abast de les peces, sent necessàries peces amb un abast de 15 a 20 km i amb una cadència de tir ràpida per tal de ser efectives davant de les possibles amenaces de vaixells rebels. Cañete també deixaria reflectit al seu informe que les bateries de la 4ª a la 10ª, estaven emplaçades exclusivament per evitar un possible desembarcament i exposava que feia falta grups mòbils artiller per reforçar el tir i que en aquestes dates encara faltava per cobrir alguna que altre zona com seria Caldetes-Arenys de Mar-Sant Pol de Mar. Existiria a més a més una falta molt gran de material com era l'exemple que només és comptava amb tres telèmetres, (imprescindibles pel tir artiller ja que servien per mesurar les distàncies) i només la 1ª Bateria de Álvarez de Castro, la 3ª Bateria de Astilleros i la 4ª de Badalona disposaven d'ell i pel que respectava als projectors, la situació no era diferent i fins i tot es demanava a l'informe que la brigada de projectors, que comptava amb una dotació poc experimentada, actués de manera coordinada amb les bateries de costa, tant els projectors d'exploració, els de tir o els d'il·luminació d'un pas obligat, com era l'emplaçat a l'accés del port.

Tot i les dificultats, mica en mica s'aniria artillant el litoral català que al març de 1937, comptaria amb unes 124 peces d'artilleria amb l'objectiu de defensar la costa, segons un informe de l'Inspector General de Defensa de Costes de Catalunya. Aquestes peces, majoritàriament obsoletes, estaven distribuïdes de la següent manera al llarg de tota la costa catalana[169]: al Puig Clapé a Portbou, hi

[166] GUARNER, Vicenç, *Cataluña* en *la Guerra de España*. Barcelona. Editorial G. del Toro. 1975. Pàgina 167.
[167] Veure pàg. 24.
[168] GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939)*, Barcelona, Rafael Dalmau editor, 2012. Pàg. 124.
[169] BPR-UB.FP Infiesta. Caixa 9.

havien dos peces de 155 mm Schneider, tres peces de les mateixes característiques a Roses i altres tres també iguals a l'Escala. A l'Estartit existien més peces d'artilleria ja que comptava amb sis peces de 80 mm Krupp i quatre peces de 75 mm Schneider mentre que Palamós i Sant Feliu de Guíxols comptaven cadascuna amb quatre peces de 75 mm Schneider i Begur i Blanes amb quatre peces de 80 mm Krupp cadascuna, sent un total de 34 peces les que estaven destinades a la defensa de la costa gironina.

En quant a la costa de la província de Barcelona, Malgrat de Mar comptava amb quatre peces de 150 mm Obús de Bronze Mata; Calella amb quatre peces de 75 mm Schneider, del mateix tipus amb que comptava també la bateria de Caldetes, Mataró per la seva part amb quatre peces de 90 mm Krupp i Montgat amb quatre canons de 150 mm Krupp. Barcelona era la que comptava amb més bateries ja que disposava de quatre peces de 210 mm d'Obús de Bronze, quatre peces de 305 mm Obus i vuit canons 150 mm Ordoñez. Per la seva part, Castelldefels comptava amb quatre canons de 150 mm, Sitges amb dos peces de 75 mm de Muntanya i Vilanova i la Geltrú amb quatre canons de 150 mm, el que feien un total de 46 peces destinades a la defensa de la costa de la província de Barcelona.

Per últim, la província de Tarragona seria la que comptaria amb més peces per la protecció del seu litoral, amb un total de 52, distribuïdes de la següent manera: a Calafell existien quatre peces 150 mm Obús de Bronze; a Roda de Barà quatre peces de 90 mm Krupp; a Tamarit quatre peces Obús de 210 mm; a Mont-nàs quatre peces de 80 mm; a Salou quatre peces de 150 mm Krupp; al Coll de Balaguer quatre peces de 150 mm Obús de Bronze i quatre canons de 150 mm H.E. (*Hierro Entubado*); a l'Hospitalet de l'Infant quatre canons de 90 mm, a l'Ametlla de Mar quatre canons de 80 mm.; a l'Ampolla quatre peces de 150 mm Obús de Bronze, i a Cases d'Alcanar, Ulldecona i Amposta quatre canons de 75 mm de Muntanya a cadascuna de les poblacions esmentades.

Informe del Inspector General de Defensa de Costas de Catalunya del 15-III-1937

PUNTA CLAPÉ (Portbou)	2 Peces 155 mm. Schneider
ROSES	3 Peces 155 mm. Schneider
L'ESCALA	3 Peces 155 mm. Schneider
L'ESTARTIT	6 Peces 80 mm. Krupp / 4 Peces 75 mm. Schneider
PALAMÓS	4 Peces 75 mm. Schneider
SANT FELIU DE GUÍXOLS	4 Peces 75 mm. Schneider
BEGUR	4 Peces 80 mm. Krupp
BLANES	4 Peces 80 mm. Krupp
MALGRAT DE MAR	4 Obús de Bronze 150 mm. Mata
CALELLA	4 Peces 75 mm.
CALDETES	4 Peces 75 mm. Schneider

MATARÓ	4 Peces 90 mm. Krupp
MONTGAT	4 Canons de 150 mm.
BARCELONA	4 Peces de 210 mm./ 4 Obús de 305 mm. / 4 Canons 150 mm. Ordoñez / Altres 4 Canons 150 mm. Ordoñez
CASTELLDEFELS	4 Canons de 150 mm.
SITGES	2 Canons de 75 mm de Muntanya
VILANOVA I LA GELTRÚ	4 Canons de 150 mm
CALAFELL	4 Obús de Bronze de 150 mm.
RODA DE BARÀ	4 Peces de 90 mm. Krupp
TAMARIT	4 Obús de 210 mm.
MONT-NÀS	4 Canons de 80 mm.
SALOU	4 Peces 150 mm. Krupp
COLL DE BALAGUER	4 Obús de Bronze de 150 mm. / 4 Canons Ferro Entubat de 150 mm.
HOSPITALET DE L'INFANT	4 Canons de 90 mm.
AMETLLA DE MAR	4 Canons de 80 mm.
L'AMPOLLA	4 Obús de Bronze de 150 mm.
CASES D'ALCANAR	4 Canons de 75 mm. Muntanya
ULLDECONA	4 Canons de 75 mm. Muntanya
AMPOSTA	4 Canons de 75 mm. Muntanya

TOTAL:----------120 PECES

El mes de maig s'elaboraria un projecte per desplegar les defenses artilleres de la costa arreu de Catalunya tenint en compte els seus punts més febles i aquells que podien ser més propensos a rebre un desembarcament. Dintre d'aquests es situava sobretot la Badia de Roses, un espai que per la seva naturalesa podia ser molt susceptible a rebre un desembarcament rebel, sent la porta d'entrada pels accessos a Figueres o a la frontera francesa o les desembocadures dels rius Ter i Tordera, per on es podia penetrar cap a Figueres i Girona respectivament; mentre que entre els punts febles destacaven les desembocadures dels rius Besòs i Llobregat així com Tarragona o el delta de l'Ebre. A partir d'aquest anàlisi s'establia la necessitat de desplegar un dispositiu defensiu amb fins a 37 bateries de diferents tipus (pesant, fix i mòbil) cadascuna d'elles compostes amb 3 o 4 peces i s'afegia que un dels llocs on amb més bateries s'havia de comptar era la zona costanera de Girona[170].

Seria precisament durant aquestes dates quan el litoral català comptaria amb més peces artilleres tot i que el moviment de peces a la costa catalana aviat es succeiria i algunes d'elles serien enviades a altres fronts. D'aquesta manera al maig de 1937 s'enviarien a Extremadura via València 3 canons Krupp de 150 mm per la necessitat d'aquestes peces en aquest front, tot i que serien sol-licitades novament la seva devolució a Catalunya el 29 de juliol de 1937 pel Comandant General d'Artilleria

[170] GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939).* Pàg. 124-125.

de l'Exèrcit de l'Est, però encara restarien al Exèrcit d'Extremadura fins a finals d'octubre, concretament fins que el 27 d'aquell mes serien ordenades que fossin retornades les peces en aquest cas a València i cedint els seus medis automòbils a la bateria que donava el relleu. Tot i així, l'Exèrcit d'Extremadura no tornaria les peces ja que aquesta es trobava mig inútil i no tenint transport propi[171].

Altres bateries situades a la costa catalana també s'integrarien al front d'Aragó. Així, cap al 25 de juny, es trobaven setze peces a l'anomenat front que s'utilitzaven com a peces de campanya al sector d'Osca, sent aquestes la 13ª Bateria composta per quatre peces de 75 mm Krupp model 1896 destinada a Igriés; la 14ª Bateria amb quatre peces idèntiques a l'anterior situada a Yéqueda; la 7ª Bateria amb quatre peces de 150 mm Krupp, model 1875 a Sabayés i la 8ª Bateria composta també pel mateix nombre de peces i mateix model a Loporzano[172].

Durant el mes de juny el capità Cañete realitzaria un nou informe reclamant que calia reforçar la defensa del litoral de Barcelona, Tarragona i la Badia de Roses i dotar-la a més a més de defensa antiaèria, així com que era necessària tenir una defensa mòbil, que per altre banda i lligada amb aquest assumpte, ja s'estava treballant en aquest concepte de la mobilitat amb ferrocarril i unitats motoritzades. Així mateix el capità Cañete afegia al seu informe que de les 30 bateries aproximadament que es trobaven emplaçades a la costa catalana només un terç d'aquestes com eren tres bateries Schneider de 155 mm i altres sis de 75 mm eren de tipus modern mentre que la resta era material antic. L'informe també afegiria els diferents punts febles existents a la costa catalana, sent aquestos un total de sis: la badia de Roses fins a Montgó, la desembocadura del riu Tordera, Barcelona des del riu Besòs fins a Castelldefels, la platja de Cubelles, Tarragona, i la desembocadura de l'Ebre fins a Vinaròs; i es preveia situar bateries mòbils en altres indrets degut a la mancança de bateries de llarg abast i gran potència a Roses, Barcelona i Tarragona, acció que podia ser aconseguida bé recuperant el material antiquat de l'Arsenal de Cartagena o bé adquirint-lo fóra, tot i que al final no es realitzaria cap de les dos[173].

En aquest mateix mes de juny es portaria a terme una reestructuració de la defensa de costes que canviaria radicalment aquesta, modificant els tres sectors en que es dividia el litoral català segons la divisió territorial provincial, i continuaria modificant també la posició d'algunes peces artilleres tot i que aquesta nova organització seria de nou modificada a partir de finals d'octubre. Així, per aquestes darreres dates, novament s'estructuraria la defensa de costa a Catalunya, quedant les

[171] INFIESTA PÉREZ, José Luis, MORTERA PÉREZ*, Artemio, La Artilleria en la Guerra Civil: Material Fuera de Servicio Incorporado a la Campaña.* Pàg. 54.
[172] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 9.
[173] GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939).* Pàg. 125.

bateries dels tres sectors catalans organitzades de la següent manera[174]: el Sector Girona estaria compost per 5 bateries i dos grups motoritzats, tot i que encara totes s'estaven organitzant durant aquestes dates. La 1ª Bateria, estaria emplaçada a Punta Clapé, prop de Portbou i seria armada amb dos canons de 155 mm de 12 km d'abast, però tot i que durant aquesta època la posició artillera estava construïda, encara faltava artillar-se. La 2ª Bateria al Cap Creus, estaria situada pròxima al Far i havia d'armar-se amb dos Obusos de Bronze 150 mm. Model 1891, tot i que aquesta es trobava encara sense construir i sense artillar mentre que a la Base Naval Secundària de Roses es trobava el Primer Grup Motoritzat, destacat a Torroella de Montgrí i compost de tres Bateries de 3 peces de 80 mm Krupp de Bronze, trobant-se encara en organització. Per altre banda la 3ª Bateria es trobava situada a Palamós, i s'havia d'armar amb dos canons de 150 mm. Acer Krupp; la 4ª Bateria situada a Sant Feliu de Guíxols, havia d'estar armada amb dos obusos Bronze 150 mm model 1891 igual que la 5ª Bateria de Blanes, que tenia l'objectiu sobretot de la defensa del Port de Blanes mentre que a Tordera també es trobava organitzant el Segon Grup Motoritzat, i compost de tres Bateries de 3 peces de 90 mm Krupp Bronze.

El Sector de Barcelona estaria compost per 6 bateries i un grup motoritzat tot i que amb certes diferències, sent la seva distribució la següent: la 6ª Bateria estava emplaçada a Malgrat, en una altura pròxima al poble, i es trobava ja organitzada i armada amb 2 obusos Bronze 150 mm model 1891; la 7ª Bateria corresponia a l'emplaçada a les proximitats de Montgat, organitzada i armada amb 4 canons de H.E. (*Hierro Entubado*) de 150 mm Ordoñez tot i que aquest material havia de ser substituït per dos canons de H.E. 150 mm model 1891; la 8ª Bateria, emplaçada entre la Barceloneta i els Banys de Sant Sebastià a Barcelona i armada amb 4 canons 150 mm H.E. Ordoñez havia de ser suprimida tan aviat com es muntessin a Montgat les 2 peces de 152,4 mm Vickers que es tenien en projecte. La 9ª Bateria, anomenada de Bonavista, es trobava emplaçada a la falda de Montjuïc a Barcelona i armada amb 4 canons H.E. 150 mm Ordoñez tot i que aquesta Bateria també havia de ser suprimida tan aviat es construís i s'artillés la de Montjuïc de 305 mm Vickers al lloc anomenat Llengua de Serp mentre que la 10ª Bateria corresponia a la bateria Álvarez de Castro, emplaçada a les faldes de Montjuïc en una obra de fortificació permanent i armada amb 4 obusos H.S. de 305 mm Ordoñez. Per últim a Gavà es trobava en reorganització el Tercer Grup Motoritzat, compost de tres Bateries de 3 peces de 90 mm Krupp Bronze i la 11ª Bateria de Vilanova i la Geltrú i emplaçada al sud de la població a Punta de Sant Gervasi, estava armada amb dos Obusos Bronze de 150 mm, model 1891 tot i que aquesta Bateria havia de ser suprimida quan fossin motoritzades les Bateries de Campanya.

[174] AGMAV. C.1150, Cp. 4, D.1 / 8-9.

El Sector de Tarragona estaria compost per 6 bateries i dos grups Motoritzats. Així per exemple, el Quart Grup Motoritzat seria destacat al Vendrell i format per 3 Bateries de 3 peces d'Acer de 80 mm, tot i que es trobava encara en reorganització. La 12ª Bateria situada en altures sobre Tamarit, dominant el port de Tarragona, es trobava també en reorganització i havia d'estar armada amb 2 Obusos de Bronze de 150 mm Model 1891 mentre que la 13ª Bateria situada a Monna, prop de Tarragona, havia d'estar armada amb 2 canons d'Acer de 150 mm Krupp quan acabés la seva reorganització. També es trobava en reorganització la 14ª Bateria de Punta Salou, al Cap de l'anomenat nom i formada per 2 Obusos de Bronze de 150 mm model 1891 mentre que la 15ª Bateria es trobava a l'Ametlla de Mar, prop del mateix poble, a la Badia de Sant Jordi, i estava armada amb 2 Obusos de Bronze de 150 mm, model 1891. Però aquesta Bateria havia de ser suprimida tan aviat com tinguessin camions la Bateria Motoritzada d'Amposta. Precisament la capital del Montsià era on estava destacat el Cinquè Grup Motoritzat, i format per 2 bateries de 3 peces d'Acer de 90 mm Krupp. Model 1891 i per finalitzar, encara existien la 16 ª Bateria situada a La Martinenca, a l'entrada del port dels Alfacs, armada amb dos obusos de Bronze de 150 mm i la 17ª Bateria sobre les Cases d'Alcanar, i armada amb dos canons Acer de 150 mm Krupp.

En quant a la Plana Major de la Comandància d'Artilleria, amb emplaçament mòbil i punt central de residència a Barcelona estava organitzada amb els següents elements[175]:
1 Major Cap, 2 oficials, 5 brigades o 6 sergents, 1 armer (C.A.S.E.), 20 artillers, 3 conductors i 7 motoristes. Comptava també amb els Tallers, integrats per 1 sergent, 1 caporal, 6 artillers i l'Observatori Central i Meteorològic organitzat amb 3 oficials, 7 caporals, 17 artillers.
Cada sector també tenia organitzada la seva Plana Major, els tres amb emplaçament Mòbil, sent el punt central de residència del sector Girona a Sant Feliu de Guíxols, la ciutat de Barcelona pel propi sector de Barcelona i Altafulla pel sector de Tarragona.
La Plana Major del Sector Girona estava composta per 1 Cap de Sector, 3 oficials, 1 armer, 1 sergent, 1 caporal i 23 artillers; la del Sector Barcelona per 1 capità Cap de Sector, 3 oficials, 1 ajustador, 1 caporal, 10 artillers, 2 conductors i 7 motoristes i la del Sector Tarragona per 1 capità Cap de Sector, 2 oficials, 1 sergent i 28 artillers.
Per altre banda, a finals de l'any 1937 i segons el pla d'organització del 30 de novembre de 1937, els Grups de Campanya Motoritzats de Defensa de Costes es trobaven ja pràcticament organitzats, comptants aquests amb canons de 80 mm i 90 mm de Bronze i Acer, formant diferents bateries, sent la seva distribució la següent[176]:

[175] AGMAV, C.1150. Cp.4, D.1 / 10.
[176] INFIESTA PÉREZ, José Luis, MORTERA PÉREZ, Artemio, *La Artilleria en la Guerra Civil: Material Fuera de Servicio Incorporado a la Campaña.* Pàgs.41 i 46.

1er Grup Mòbil, constituït per la 1ª Bateria a Torroella de Montgrí compost per tres canons de bronze de 80 mm; la 2ª Bateria a Begur amb quatre canons de Bronze de 80 mm i la 3ª Bateria a l'Estartit composta per dos canons d'acer de 80 mm i altres dos canons de bronze del mateix calibre.
El 2on Grup Mòbil estava format per la 1ª Bateria a Port de la Selva, la 2ª Bateria a Calella i la 3ª Bateria a Calella, compostes les tres per tres canons de bronze de 90 mm cadascuna.
El 3er Grup Mòbil estava format per la 1ª Bateria a Castelldefels, la 2ª Bateria a Palamós i la 3ª Bateria a Sitges, compostes les tres per tres canons de bronze de 90 mm cadascuna.
El 4rt Grup Mòbil estava composta per la 1ª Bateria a Blanes formada per tres canons d'acer de 80 mm; la 2ª Bateria a Roda de Barà formada per quatre canons d'acer de 80 mm i la 3ª Bateria a organitzar encara al Vendrell i formada per tres canons d'acer també del mateix calibre.
Per últim es trobava el 5è Grup Mòbil amb la 1ª Bateria a Amposta i la 2ª Bateria a l'Ampolla, cadascuna d'elles composta per tres canons d'acer de 90 mm.

1er GRUP	
1ª Bateria a Torroella de Montgrí	3 Canons bronze de 80 mm.
2ª Bateria a Begur	4 Canons de bronze de 80 mm.
3ª Bateria a l'Estartit	2 Canons d'acer de 80 mm. 2 Canons de bronze de 80 mm.

2º GRUP	
1ª Bateria a Port de la Selva	3 Canons de bronze de 90 mm.
2ª Bateria a Calella	3 Canons de bronze de 90 mm.
3ª Bateria a Caldetes	3 Canons de bronze de 90 mm.

3er GRUP	
1ª Bateria a Castelldefels	3 Canons de bronze de 90 mm
2ª Bateria a Palamós	3 Canons de bronze de 90 mm
3ª Bateria a Sitges	3 Canons de bronze de 90 mm

4º GRUP	
1ª Bateria a Blanes	3 Canons d'acer de 80 mm
2ª Bateria a Roda de Barà	4 Canons d'acer de 80 mm
3ª Bateria a organitzar al Vendrell	3 Canons d'acer de 80 mm

5º GRUP	
1ª Bateria a Amposta	3 Canons d'acer de 90 mm.
2ª Bateria a Ampolla	3 Canons d'acer de 90 mm.

Durant aquest mes de novembre i amb la creació dels Grups Mòbils de Defensa de Costes el moviment de peces artilleres al litoral català continuaria. D'aquesta manera estava previst que els dos canons d'Acer de 80 mm amb que comptava la 3ª Bateria del 1er Grup (l'Estartit) passessin a la 3ª Bateria del 4rt Grup (El Vendrell) mentre que aquella es completaria amb altre peça de bronze de 80 mm. Per altre banda, tres dels canons de muntanya Krupp d'Acer de Tir Ràpid de 75 mm Model 1896 de la bateria d'Alcanar serien entregats a la 224ª Brigada Mòbil de Defensa de Costes, constituint així la seva artilleria d'acompanyament i precisament per aquestes mateixes dates, s'ordenaria enviar a València altra bateria d'aquest material amb destinació a la 225 Brigada Mòbil de Defensa de Costes. A finals de 1937 quedaven al Parc de Barcelona 9 canons d'aquest model més una peça que quedava al quarter de Mataró, sumant un total de 10,

El 7 de desembre, l'Inspector General d'Artilleria també informava que al Parc d'Artilleria de Barcelona hi havia peces de 90, 80 i 75 mm sent aquesta última de Muntanya Model 1899 que serien destinades als Grups Mòbils de Defensa de Costes, així com peces de bronze de 150 i 210 mm pendents d'un muntatge especial que s'estava estudiant per donar-lis una gran mobilitat i antigues peces de 80 mm Plasencia de muntanya que estaven utilitzables i pendents de completar dos bateries segons de les que hi havia al Parc i altres dos peces més que adornaven el despatx del Comissari del Castell de Montjuïc[177]. Amb algunes d'aquestes peces s'ordenaria formar un grup ternari destinat a l'Agrupació Nord de Defensa de Costes, en la que faria tota la guerra fins finalitzar-la al sector de Palafrugell amb solament dos peces útils[178].

Però dintre d'aquesta reestructuració també s'havien estudiat incorporar més peces artilleres a la defensa del litoral català. Així, a mitjans de 1937 s'estudiaria muntar de manera fixa els canons Vickers de 305 mm del cuirassat *Jaime I*, vaixell que es trobava a Cartagena fóra de servei, fent-lo de la següent manera: 2 canons a Roses al Cap Norfeu, 2 canons a Barcelona a Montjuïc, 2 canons a Sagunt i altres 2 canons a València. De tots aquests projectes, només es desplaçarien els canons de Sagunt tot i que no es muntarien, però tot i així, el Coronel Cap d'Estat Major informaria al General President de la Comissió de Regions Fortificades el 12 d'agost de 1937 que a Roses s'enviarien peces de 305 mm procedents del *Jaime I* una vegada es finalitzés l'artillatge de Sagunt, amb la intenció d'instal·lar-los al Cap Norfeu. A la muntanya de Montjuïc, a un extrem del castell anomenat Llengua de Sierp fins i tot es realitzarien els assentaments, tot i que no es finalitzarien. El 30 de desembre de 1937, l'estudi estava previst i al setembre de 1938, es realitzaria el projecte per instal-lar els tres barracons per la dotació dels canons[179]. Fins i tot una nota nacional del 26 de novembre

[177] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 10.
[178] Aquesta seria l'anomenada Bateria de Palafrugell. Veure apartat 2.4.3.8. La Bateria de Palafrugell.
[179] AGMAV, C.1157, Cp.1, D.1 /1-18.

de 1937 plantejava que els canons del *Jaime I* s'estaven desmuntant per aquelles dates a Cartagena per col·locar-los prop del Delta de l'Ebre.

Altre tipus de peça que també seria estudiada per la seva instal·lació a la costa catalana seria el canó Vickers de 152,4 mm, una peça que estava present a nombrosos vaixells republicans. Ja a finals de setembre de 1937, el Tinent Coronel Salinas, cap de la Base Naval de Roses havia realitzat un estudi de la nova defensa de la base, comptant amb aquest tipus de peces instal·lades per defensar la badia de Roses, tot i que mai arribarien les anomenades a la suposada instal·lació[180]. Fins i tot el mateix Salinas també realitzaria un altre estudi del artillat de Portbou a finals de juny de 1938 en el qual pretenia canviar la bateria existent a Puig Clapé per una altre d'aquest tipus, però el resultat seria el mateix que l'estudi realitzat per la badia de Roses i mai es comptaria amb aquestes peces. Finalment, el 16 d'abril de 1938, el Governador del Castell de Montjuïc rebria l'ordre perquè donés totes les facilitats possibles per iniciar l'obra d'instal·lació d'una bateria de 152,4 mm i només quatre dies després, aquest responia que els assentaments ja estaven llestos i disposats per instal·lar els ancoratges. Tot i així, les peces no arribarien mai, i aquest emplaçament seria aprofitat després de la Guerra Civil pels nacionals, que emplaçarien quatre canons 152,4 mm Vickers al tenir pràcticament finalitzats els emplaçaments[181].
Els que si que intervindrien dintre de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes serien les peces de l'Artilleria sobre Via Fèrria (A.V.F.), ja que al mes de setembre de 1937 començarien a entrar en servei els primers canons A.V. F. de 210 mm., enviant-se els dos primers a Mataró i Coll de Balaguer al temps que s'anunciava l'enviament d'altre peça a cadascuna d'aquestes destinacions amb la finalitat de completar les bateries de dos peces, tot i que al produir-se el tall en dos del territori republicà, quedarien a la zona Centre-Sud tres obusos de 240 mm i dos canons de 210 mm, organitzant-se de forma un tant desusada, ja que es formaria una bateria amb un dels obusos de 240 mm i canó de 210 mm, mentre l'obús restant de 240 mm constituiria una altre bateria en solitari. Al setembre de 1938, la bateria mixta formaria part del sector marítim del Vè Cos d'Exèrcit[182].

Tornant a les defenses existents al litoral català, el Sector de Barcelona seria un dels mes artillats, sobretot per la importància que tenia la capital catalana. Així, entre desembre de 1937 i febrer de 1938, existirien al Sector Barcelona un total de 10 Bateries de Costa, 3 Observatoris i 2 peces artilleres muntades aquestes últimes en trens, i que serien conegudes com Artilleria sobre Via Fèrria

[180] AGMAV, C.304, Cp. 8 BIS, D.2 / 4-7.
[181] BPR-UB.FP Infiesta. Caixa 9.
[182] INFIESTA PÉREZ, José Luis, MORTERA PÉREZ, Artemio, *La Artilleria en la Guerra Civil: Material Fuera de Servicio Incorporado a la Campaña.* Pàgs.94-95.

(A.V.F.). El Sector Barcelona corresponia totes aquelles peces existents entre Vilanova i la Geltrú, pel costat sud i Malgrat de Mar, pel sector nord, i la disposició de les bateries permetia cobrir tot el front marítim de la província de Barcelona[183].

Des del costat nord fins al sud es trobava la 8ª Bateria de Malgrat de Mar, que distava uns 8.920'16 metres de la 7ª Bateria de Calella; aquesta estava a uns 10.528,24 metres de la 6ª de Caldes d'Estrac, que a la seva vegada es trobava situada a 11.199,48 metres de l'Observatori nº3 de Cabrera de Mataró (lloc on també es trobava l'emplaçament de la 5ª Bateria), situat a 13.257'21 metres de la 4ª Bateria de Montgat. Aquesta darrera bateria estava situada a una distància de 13.904,37 metres de la 1ª Bateria de Álvarez de Castro, situada a Montjuïc; a 13.650,95 metres de l'Obús Vickers de 105 mm., instal·lat a Miramar; a 13.885,19 metres de la 2ª Bateria de Buenavista i a 14.507,96 metres de l'Observatori Principal de Montjuïc o nº1, emplaçat al mateix castell.

En quant a la resta de bateries, la 14ª Bateria de Castelldefels es trobava situada a 20.644,42 metres de l'anomenada 1ª Bateria Álvarez de Castro i a 11.942,76 metres de la 10ª Bateria de Sitges, que distava uns 10.122,48 metres de l'11ª Bateria de Vilanova i la Geltrú. A les Costes de Garraf, es trobava l'Observatori nº2 situat a l'Ermita de la Trinitat a Vallcarca a 29.552,27 metres de l'Observatori nº1 de Montjuïc i a 12.618,85 metres de la 11ª Bateria de Vilanova i la Geltrú.

Per altre banda, existien també els dos trens artillats. El Tren Artillat nº1, estava emplaçat a El Prat de Llobregat i es trobava situat a 24.904,95 metres de l'Observatori nº2 de Vallcarca i a 4.650,15 metres de l'Observatori nº1 de Montjuïc mentre que el Tren Artillat nº 2 situat a Sant Adrià del Besós es trobava situat a una distància de 9.034,83 metres de l'Observatori nº1 de Montjuïc i a 5805,60 metres de la 4ª Bateria de Montgat respectivament.

Poc més tard, el 5 de març de 1938, s'establiria un projecte de Decret que formularia el Cap d'Estat Major de la Marina per tal d'estructurar la Zona de Llevant de Defensa de Costes, amb la intenció de coordinar i unificar a tots aquells elements que intervinguessin a la defensa de l'anomenada zona i només tres dies després, el 8 de març de 1938 s'emetrien noves bases en concepte de la reorganització de la defensa de costes de l'Agrupació Nord[184]. La primera mesura seria de caràcter territorial, i tot i que seguirien subsistint els tres sectors en que es dividia el litoral català corresponents a les costes de Girona, Barcelona i Tarragona, el primer sector de Girona es subdividiria en dos sub-sectors, anomenats de Roses i Costa Brava. En quant a les bateries de costa i els grups mòbils s'establiria una separació marcada entre les pròpiament anomenades bateries de costa, i els Grups Mòbils, ocupant-se només els Caps de Sector de les bateries de costa, sobretot en l'organització i utilització tàctic de les mateixes, organitzant amb aquestes els grups tàctics adequats.

[183] AGMAV, C.1150, Cp. 12. D5 /1-15.
[184] AGMAV, C.1150, Cp. 4. D.1 /43,44.

Les bateries motoritzades, de muntanya i el Pesat Mòbil de Mataró constituirien una espècie de reserva general d'Artilleria, sota les ordres directes de la Comandància Principal.
També es constituiria una Secció Tècnica a base de la que existia i de les que radicarien a les Comandàncies del Sector, amb l'objectiu d'homogeneïtzar a tota la costa serveis de tanta importància, dotant a les bateries de tots els elements i dades necessàries pel desenvolupament de la seva actuació, deixant a les Comandàncies de Sector una petita oficina tècnica i altre de les novetats seria organitzar una Acadèmia de Costes a Begur, a la Finca de Coll Llach, on es desenvoluparien cursets de capacitació per l'Oficialitat i Classes en l'especialització de tir de costa, on per torns acudirien els Oficials de les bateries, uns per adquirir l'aptitud que els faltava i altres per ampliar sense limitació els seus coneixements de tal especialitat, amb l'objectiu de formar els futurs quadres de comandament escollint el personal que reunís millors condicions tècniques.

Referent als transports, aquests es centralitzarien de manera momentània a cadascuna de les capçaleres de Sector i Sub-sector, fins que funcionés la Companyia d'aquest Cos, que havia de subvenir a les necessitats de la costa. En aquests centres de transports, radicarien tots els cotxes lleugers i camions corresponents a distints serveis, deixant d'aquesta manera de ser personals o independents com ho eren fins llavors i en ells es facilitarien cotxes i documents exclusivament en actes del servei. En canvi sobre el municionament de les peces i bateries, aquest s'hauria d'organitzar de tres maneres: dos mòduls amb les bateries, altres dos en local a propòsit a les capçaleres de lloc de comandament a les bateries dels Grups Mòbils o a les mateixes bateries en les de costa, com dipòsits avançats o estacions reguladores i quatre mòduls en Parcs que existien o s'organitzarien als Sectors (Barcelona-Girona-Tarragona) com estació d'acumulació.
Així per tant, després d'aquesta nova reestructuració, l'Agrupació Nord de Defensa de Costa quedaria organitzada de la següent manera[185]:
Depenia de la la Comandància Principal el Municionament, l'Administració, la Secció Tècnica, l'Acadèmia i els Transports, així com els diferents Sectors de Costa: Girona, Barcelona i Tarragona, els Grups Mòbils, el Grup Pesat i l'Artilleria sobre Via Fèrria mentre que referent a les bateries de costa, els Grups Mòbils estarien formats de la següent manera: 1er Grup Mòbil amb seu a Torroella de Montgrí i compost per les Bateries, 16ª Torroella de Montgrí, 17ª Begur i 18ª l'Estartit; el 2on Grup Mòbil amb seu a Tordera i compost per les Bateries 7ª Calella, 15ª Port de la Selva i 18ª Caldetes; el Tercer Grup Mòbil amb seu a Gavà i compost per les Bateries 6ª Caldes d'Estrac, 10ª Sitges i 14ª Castelldefels; el Quart Grup Mòbil amb seu al Vendrell i compost per les Bateries 24ª Roda de Barà i 35ª Vendrell i per últim el Cinquè Grup Mòbil amb seu a Amposta amb les bateries

[185] AGMAV. C.1150, Cp. 4. D.1 / 44.

28ª Amposta i 32ª Ampolla. També existirien altres dos grups mòbils; el Grup Mòbil de Muntanya amb seu a Palafrugell i format per les Bateries 36ª, 37ª i 38ª i el Grup Mòbil Pesat amb les bateries 11ª de Vilanova i la Geltrú i la 31ª de l'Ametlla de Mar i amb seu a Mataró mentre que l'Artilleria sobre Via Fèrria (A.V.F.) quedaria composta per la 1ª i la 2ª Bateria. En quant als Sectors, quedarien els tres existents fins aleshores amb una petita secció de transports dependents de cadascuna d'elles quedant el de Girona dividit en el Sub-sector Roses i integrat per les Bateries 12ª de Puig Clapé, 30ª de Cap Gros, 23ª de Montgó, 22ª de Falconera, 21ª de Puig Rom i 20ª de Roses i el Sub-sector Costa Brava compost per les Bateries 5ª de Palamós, 9ª de Guíxols, 13ª de Blanes i 8ª de Malgrat de Mar. El Sector de Barcelona comptaria amb les Bateries 4ª de Montgat, 1ª de Álvarez de Castro, 2ª de Buenavista i 40ª de Montjuïc i el Sector de Tarragona comptaria amb les bateries 25ª de Tamarit, 26ª de Punta del Miracle, 27ª de Salou, 33ª de la Martinenca i 34ª d'Alcanar.

Però poc temps després, moltes d'aquestes bateries i peces artilleres anirien desapareixent del front litoral català i moltes peces, sobretot les dels grups mòbils s'incorporarien als diversos fronts per tindre un caràcter molt més útil. D'aquesta manera, entre els dies 11 i 12 de març, els Grups Mòbils serien enviats als diferents fronts de combat. El dia 11 de març de 1938 seria el torn del 1er grup de Torroella de Montgrí amb les bateries 16ª, 17ª i 18ª de 80 mm., que sortiria en direcció al front d'Aragó i al dia següent ho faria el 4rt grup de El Vendrell amb les bateries 24ª i 35ª també de 80 mm., que entre els dos grups, i juntament amb altres materials, com el 3er Grup amb les bateries de 90 mm. 6ª, 10ª i 14ª que sortiria de Gavà també aquell mateix dia, formarien part de l'Agrupació del Major José Fernández Cañete. A l'abril, una nova reorganització concentraria les peces de 90 mm, un total de 27, a l'Agrupació Garcia, variant la numeració dels grups, alguns dels quals participarien posteriorment a la batalla de l'Ebre enquadrats entre l'artilleria de Fronts Passius, assignant al Vè Cos d'Exèrcit els Grups 1er, 2on i 5è de 90 mm de Defensa de Costes[186].

Amb l'ofensiva realitzada pels nacionals cap al Mediterrani, les bateries que es trobaven a les posicions d'Alcanar i la Martinenca, les bateries 34ª i 33ª respectivament, serien traslladades de les seves posicions. Així, segons un informe sobre artilleria republicana signat a Saragossa el 21 d'abril de 1938 i destinat a la 2ª Secció d'Estat Major del Cos d'Exèrcit d'Aragó nacional, s'afirmava que la Bateria 33ª i formada per 2 peces Krupp de 150 mm[187] es trobava a El Perelló mentre que la 34ª Bateria, formada també per dos peces de les mateixes característiques es trobava a l'Aldea tot i que una de les peces havia estat abandonada a la carretera al perdre una roda. Aquesta nota també informava sobre altres peces artilleres que es trobaven a la costa catalana, tot i que aquesta no seria

[186] INFIESTA PÉREZ, José Luis, MORTERA PÉREZ, Artemio, *La Artilleria en la Guerra Civil: Material Fuera de Servicio Incorporado a la Campaña.* Pàg. 46.
[187] En realitat la 33ª Bateria estava formada per dos Obusos de 150 mm MATA model 1891.

una informació exacte, donant sobretot calibres diferents de les bateries. Així per exemple es deia que a Tamarit hi havien dos peces Krupp de 75 mm o 90 mm quan en realitat eren dos Obusos de Bronze de 150 mm; a Montnàs altres dos peces de 75 mm; a Vila-seca dos peces Krupp de 150 mm davant del camp d'aviació de La Pineda; al Coll de Balaguer una Bateria d'Obús de 210 mm sense especificar quantes peces; a l'Ametlla de Mar es desconeixia les característiques de les peces que formaven la Bateria i a l'Hospitalet de l'Infant s'afirmava que per la carretera de Tivissa es trobava un Grup mòbil de dos Bateries a dos peces ignorant-se el calibre.

Aquesta nota també donava compte de les bateries existents al sector de Roses, tot i que també amb certs errors. Així, s'informava que la 12ª Bateria de Port-Bou, instal·lada a Puig Clapé podia comptar amb peces o bé de 150 mm. Krupp o bé de 145 mm franceses, però sense especificar el nombre de peces; dos peces Krupp de 90 mm a Port de la Selva; dos peces Krupp de 150 mm a Punta Falconera; altres dos peces Krupp de 150 mm a Puig Rom, dos peces Krupp de 75 mm al Far de Roses i una Bateria de material modern però sense especificar a Montgó.

Amb l'inici de la batalla de l'Ebre, algunes de les peces de la Defensa de Costes participarien a ella activament, com seria el cas de la 33ª Bateria de la Martinenca i que havia abandonat la seva posició a la costa a l'abril de 1938 després de l'ofensiva nacional. Aquesta bateria composta per dos obusos de bronze 150 mm MATA formaria part del Vè Cos entre la seva artilleria i seria utilitzada pel trencament del front a la zona El Perelló-Tortosa.

Per altre banda es interessant veure les informacions que tenien els nacionals per aquestes dates sobre les bateries de costa emplaçades al litoral català. Sobretot els interessaria la situació de les bateries de costa existents al sector de Tarragona, ja que precisament per aquelles dates s'estava portant a terme l'ofensiva nacional que dividiria el territori republicà en dos[188]. Així doncs i segons les informacions obtingudes, el 21 d'abril la 33ª Bateria composta per 2 peces Krupp de 150 mm es trobava al Perelló mentre que la 34ª Bateria, composta també per altres 2 peces Krupp de 150 mm es trobava a l'Aldea tot i que s'informava que una de les peces havia estat abandonada a la carretera al perdre's una roda. A més a més també deia el mateix informant que existia una Bateria d'Obús de 210 peces al Coll de Balaguer; 2 peces Krupp de 75 mm o de 90 mm a Tamarit (Altafulla); 2 peces Krupp de 75 mm a Montras; 2 peces Krupp de 150 mm a Vila-seca i situada davant del camp d'aviació de La Pineda; una bateria tot i que es desconeixia les seves peces a l'Ametlla de Mar i a l'Hospitalet de l'Infant (per carretera de Tivissa) es deia que existia un grup mòbil de 2 bateries a dos peces tot i que s'ignorava el calibre. També s'informava de les bateries existents al sector de Girona, sent aquestes les següents: Bateria 12 a Portbou formada però sense saber especificar les

[188] AGMAV, C.1305, Cp.20, D.1 / 7.

peces ja que es deia que podien ser tant Krupp de 150 mm o peces franceses de 145 mm; 2 peces Krupp a Port de la Selva; 2 peces Krupp de 150 mm a Falconera; altres dos peces del mateix calibre a Puig-Rom, 2 peces Krupp de 75 mm al Far de Roses i una bateria de material modern a Montgó (Badia de Roses). Per últim, la informació finalitzava esmentant els diferents caps, així es deia que el Sector de Defensa de Costes de Tarragona era manat pel tinent coronel Gamboa d'Infanteria de Marina i Cap de la 151ª Brigada Mixta; el Sector de Defensa de Costes de Girona era manat pel tinent coronel Salinas, sent el seu ajudant el capità Seijo i el Cap de Sector de Guíxols el comandant Barea mentre que el comandant major de Tarragona era el comandant d'artilleria Pérez Farràs; el Cap de Defensa de Costes el coronel Claudín sent el seu 2ºn el tinent coronel Valgañiz i el Cap de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes el coronel Velasco.

Tornant a les bateries de costa, el 9 de setembre de 1938, els Grups Mòbils 1er i 2on formats amb peces de 90 mm i que comptaven amb 10 i 12 peces respectivament, dependents de l'Agrupació Garcia, continuarien donant suport al Vè Cos d'Exèrcit emplaçats a l'Alenta i San Miguel. També al mateix mes de setembre, al front de l'Ebre figurava la 34ª Bateria, que antigament havia estat destinada a Alcanar amb peces de 150 mm Acer Krupp rígid, entre les que donaven suport al Vè Cos de l'Exèrcit i el 23 de setembre de 1938 estava emplaçada al km 133 de la carretera de Tarragona, enquadrada a l'Agrupació Garcia; mentre que els dos obusos de bronze de 150 mm que formaven la 33ª Bateria es trobaven emplaçats al km 132 de la mateixa carretera de Tarragona i enquadrats a la mateixa Agrupació[189]. Al finalitzar la batalla de l'Ebre, quedarien solament vuit de les peces de 90 mm que sempre en dependència de Defensa de Costes, serien assignades al XXIV Cos d'Exèrcit.

A mitjans de setembre, en plena Batalla de l'Ebre, les peces artilleres existents al litoral català serien encara força abundants[190]. Es tornaria a realitzar una divisió del territori, formant un grup només per Tarragona, que englobaria les peces adscrites a la seva província mentre que la resta de peces serien dividides en tres sectors, quedant el sector número 1 compost per les peces existents des de la frontera francesa fins a la Badia de Roses, el sector número 2 de Montgó a Malgrat de Mar i el sector número 3 de Montgat a Vilanova i la Geltrú. Així per tant, formava el sector nº1 dos peces de 150 mm m.L.r. (muy Largo rígido) formant la 12ª Bateria a Puig Clapé, dos peces de 150 mm Obús de Bronze formant la 30ª Bateria a Port de la Selva; dos peces de canó de 150 mm Acer Krupp formant la 21ª Bateria a Punta Falconera i dos peces de 75 mm Krupp Model 1904 formant la 20ª Bateria a Puig Rom. El sector número 2 estava format per les dos peces de 155 mm rígid que formava la 23ª Bateria a Montgó; dos peces de 150 mm Acer Krupp a Palamós formant la 5ª

[189] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 9.
[190] AGMAV. C.1150. Cp. 2, D.3 / 5bis.

Bateria; dos peces de 150 mm Obús de Bronze formant la 9ª Bateria a Guíxols; altres dos peces també de 150 mm Obús de Bronze a Malgrat formant la 8ª Bateria i la 39ª Bateria de Blanes formada amb dos peces de 150 mm. H.E. que no estaria en condicions de fer foc fins a finals d'aquest mateix mes de setembre i el Grup Mòbil de Palafrugell format amb nou peces de 75 mm Krupp de Muntanya mentre que el sector número 3 estava format per dos peces de 150 mm H.E. a Montgat formant la 4ª Bateria; quatre peces de 150 mm H.E. formant la 2ª Bateria a Buenavista; quatre peces de 305 mm Obús a Montjuïc formant la 1ª Bateria Álvarez de Castro; la 40ª Bateria de Montjuïc, que integraria dos peces de 150 mm. m.l.r., tres peces de 80 mm Krupp rígid i una peça d'Artilleria sobre Via Fèrria i per últim les dos peces de 150 mm Obús de Bronze a Vilanova i la Geltrú formant la 11ª Bateria.

Per finalitzar, el sector Tarragona quedava format per dos peces de 150 mm Obús de Bronze a Tamarit formant la 25ª Bateria; dos peces de 150 mm d'Acer Krupp a Punta del Miracle formant la 26ª Bateria; dos peces de 150 mm Obús de Bronze formant la 27ª Bateria a Salou i desapareixia d'aquest sector la 31ª Bateria de l'Ametlla de Mar composta per dos peces de 150 mm Obús de Bronze, que serien traslladats al sector número 1, a Punta Prima[191].

A finals de desembre de 1938, l'artilleria de costa existent seria la mateixa que la de finals de setembre, una vegada establerta ja les dos peces de 150 mm d'Obús de Bronze a Punta Prima procedent de la Bateria de l'Ametlla de Mar sent la 40ª Bateria de Montjuïc la que més es modificaria, quedant composta només per les tres peces de 150 mm m.l.r. degut a l'enviament de les tres peces de 80 mm a Gavà i una bateria de A.V. F. amb una peça de 210 mm i una altre de 240 mm situada a Vimbodí tot i que també apareixeria un grup mòbil de 90 mm situat a Tordera. L'Agrupació Nord de Defensa de Costes continuaria manada pel Coronel Claudín sent el seu segon i el cap d'Instrucció el Major Santaliestra, manant el sector de Roses, el Tinent Coronel Salinas, el sector Guíxols el capità Torras, el sector Barcelona el capità Garrido i el sector Tarragona el capità Vilaret. A més a més, al Coll de Balaguer també es trobava l'Organització Defensiva Artillera nº1 composta per una bateria de 150 mm Obús Bronze i una bateria de 150 mm m.l.r., una bateria de 210 mm Obús Bronze sota el comandament del Tinent Godino i una bateria amb una peça de 240 mm que juntament amb l'altre bateria situada a Vimbodí, composaven les bateries existents a Catalunya sobre A.V.F., manades pel Tinent Coronel Berconces[192].

[191] AGMAV, C.1150, Cp.2, D.2 / 39
[192] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 9.

Davant l'ofensiva que els nacionals realitzarien sobre Catalunya a finals de 1938, algunes peces de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes serien enviades a les diverses Agrupacions i Cossos d'Exèrcit per tal d'impedir l'avanç de les tropes nacionals, deixant d'aquesta manera els seus emplaçaments al litoral català[193]. Així per exemple, el dia 28 de desembre el General Cap del Grup d'Exèrcits de la Regió Oriental ordenava al Cap de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes que ordenés que la Bateria Mòbil de 80 mm rígid de Tordera es situés al Vendrell com a punt més cèntric amb relació al Sector amenaçat, degut a que les bateries de Tamarit, Punta del Miracle i Salou havien de passar a Coll de Balaguer, degut a les darreres informacions obtingudes sobre una possible acció combinada per terra i mar sobre el sector del Baix Ebre, traslladant les bateries als emplaçaments ja estudiats i preparats del Coll de Balaguer. Tot i que aquesta darrera informació no seria verdadera, ja que en dies posteriors en la relació que es realitzava sobre l'artilleria a Catalunya, aquestes peces es trobaven als seus emplaçaments de costa.

El dia 30 de desembre seria el torn de la bateria de dos peces de 150 mm m.l.r. del Sector Barcelona integrada dintre de la 40ª Bateria de Montjuïc, que s'ordenava que passés a integrar-se a la Reserva General d'Artilleria, on seria emplaçada en alguna de les Agrupacions de Posició de la mateixa i l'ultim dia de l'any serien tres bateries les que abandonarien el seu lloc a la costa. En aquest cas i amb l'objectiu de poder disposar dels dos Grups de Campanya de 80 mm encercolat i 90 mm rígid, que es trobaven emplaçats al sector passiu del XXIV Cos d'Exèrcit, l'Agrupació Nord de Defensa de Costes havia de procedir a organitzar un Grup mòbil compost per les tres Bateries d'Obús de 150 mm de Bronze de Malgrat, Sant Feliu de Guíxols i Vilanova i la Geltrú, les tres bateries compostes amb dos peces.

D'aquesta manera, no es tocaria pel moment el Grup mòbil de Tarragona, que en un moment donat podia ocupar els emplaçaments de Coll de Balaguer contra una acció pel Baix Ebre, incorporant-se d'aquesta manera les tres bateries del sector de Barcelona que havien de formar aquest nou grup mòbil a Falset, a disposició de l'Exèrcit de l'Ebre, ocupant els emplaçaments allà construïts. El 5 de gener, aquestes sis peces d'Obús de 150 mm de Bronze constituïen l'Organització Defensiva Artillera nº3 (O.D.A.), afecta tàcticament a l'Exèrcit de l'Ebre amb el Lloc de Comandament a Mont-roig, ocupant les peces un lloc denominat Les Quimeres. Aquell mateix dia, a l'informe de l'artilleria existent a Catalunya també es trobaria pertanyent al O.D.A. nº1 afecta també a l'Exèrcit de l'Ebre i amb el mateix lloc de comandament estava situada al Coll de Balaguer una bateria amb tan sols una peça de 150 mm m.l.r. i una altre bateria, aquesta composta per dos peces de 210 mm

[193] Sobre l'evolució de les bateries de costa catalana existeix una important documentació a la Biblioteca del Pavelló de la República. Fons Personal Infiesta. Caixa 9. Molta d'aquesta documentació només son ordres del dia que especifiquen on es trobava cada peça segons el dia però que serveix per reconstruir la situació de la majoria d'aquestes i que és la que hem utilitzat en aquest apartat per veure seguir l'evolució d'aquestes.

d'Obús de Bronze al mateix lloc. Aquestes dos Agrupacions de Posició establertes a Falset i Coll de Balaguer tenien ordres de no apropar-les al riu per tractar-se de materials de posició no aptes per la maniobra amb greus dificultats en cas d'una ràpida retirada.
Dintre d'aquest informe també existiria un grup de 90 mm rígid format per vuit peces dels antics Grups Mòbils de Defensa de Costes a La Figuera dintre de l'Agrupació Serveto, mentre que la bateria de 150 mm m.l.r. Que s'havia integrat a finals de desembre es trobava dintre del O.D.A. nº2 amb el lloc de comandament a Calaf, integrant el Sector Torà trobant-se a Biosca.
Per altre banda, l'Artilleria de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes estaria formada per les següents peces: el sector Guíxols l'integrava un grup mòbil amb nou peces de 75 mm de Muntanya a Palafrugell; la 5ª bateria amb 2 peces de 150 mm H.E., a Palamós i la 39ª Bateria també de 2 peces de 150 mm. H.E. a Blanes.

El sector Barcelona format per la 4ª Bateria de Montgat amb dos peces de 150 mm H.E.; la 1ª Bateria Álvarez de Castro de quatre peces d'Obús de 305 mm i la 2ª Bateria de Buenavista amb quatre peces de 150 mm H.E.; mentre que el sector Tarragona estava format per la 25ª Bateria de dos peces d'Obús de 150 mm de Bronze; la 26ª Bateria del Punta del Miracle amb dos peces de 150 mm Krupp; la 27ª Bateria de Salou amb dos peces d'Obús de 150 mm de Bronze; 1 bateria de 80 mm rígid de quatre peces a La Canonja; 1 bateria de A.V.F. formada per una peça de 210 mm i una altre de 240 mm a Roda de Barà, i una altre bateria de A.V.F., formada per una peça de 240 mm a l'Estació de Cambrils. Aquesta mateixa situació encara es repetiria el dia 9 de gener, canviant únicament de posició les peces de 90 mm de l'Agrupació Serveto que es trobarien a Molà, mentre que per altre banda, les bateries que guarnien el sector de Roses i la seva Base Naval Secundaria no tindrien cap modificació.

Com a mesura del possible avançament de les tropes nacionals pel sector de Tarragona, el 6 de gener de 1939 el Cap del Grup d'Exercits de la Regió Oriental (G.E.R.O.) redactava unes noves disposicions en les que deia que l'Exercit de l'Ebre havia d'estudiar i tindria previstos els replegaments de les peces O.D.A. nº1 i O.D.A. nº3 (Coll de Balaguer i Falset) a altres posicions a elegir a la línia Valls-Reus-Cambrils, havent de traslladar les diferents bateries existents en aquestes dos Organitzacions Defensives Artilleres amb urgència si els nacionals continuaven amb el seu avançament. També preveia per altre banda que si l'Exèrcit de l'Ebre havia d'ocupar el replegament previst al triangle Valls-Reus-Tarragona, les bateries del sector Tarragona de Defensa de Costes tornarien a dependre tàcticament de l'Exercit de l'Ebre, ja que al tornar-se front la ciutat de Tarragona, venia a substituir el flanc tàctic del mateix.

Gairebé una setmana després, el dia 12 s'ordenaria al Cap de Costes que s'incorporés a la O.D.A. nº1 a Coll de Balaguer la Bateria A.V.F. 240 mm que es trobava a Cambrils, quedant afecta a l'Exèrcit de l'Ebre mentre que la resta de peces emplaçades a Salou i Tamarit abandonarien les seves posicions a la costa.

Però amb l'avançament de les tropes franquistes que culminarien amb la caiguda de la ciutat de Tarragona el dia 15 de gener i davant els replegaments efectuats de les diferents posicions artilleres que constituïen les O.D.A. nº1 i nº3 i el Sector de Costes de Tarragona, afectes una i altre a l'Exèrcit de l'Ebre, a les 18:40 hores d'aquell mateix dia era donada la Directiva nº23[194], en les que s'adoptava que les bateries situades a Punta Salou, Punta del Miracle i Tamarit que no disposaven de camions havien de ser previstos de material de Transports Automòbil per l'Exèrcit de l'Ebre (tres camions per bateria) aixi com que la O.D.A. nº2 (Grups Torà i Cervera) quedaven afectes tàcticament a l'Exèrcit de l'Est amb l'excepció de que no devia modificar els seus emplaçaments avantguarda dels actuals.

Al dia següent, el cap de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes rebia l'ordre de replegament a la riba esquerra del Gaià[195] i se l'ordenava que replegués a tots els elements d'aquella Plaça pertanyents a aquesta Agrupació i Forces a les seves ordres començant pels més pesats i continuant pels més mòbils amb els medis a la seva disposició i els que hagués posades així mateix el replegament a la seva, mentre que l'Exèrcit de l'Ebre donaria les ordres oportunes a les forces de la D.E.C.A., Il·luminació i Marina per que efectuessin així mateix el replegament a les bateries de Salou, Punta del Miracle i Tamarit, que se'ls dotaria de tres camions a cadascuna, cas de que ens l'hagi posat en disposició. Amb les forces a les seves ordres havia de cobrir el Sector Vendrell-Castelldefels situant l'Agrupació de Carrabiners al Vendrell i el Batalló de rereguarda a Vilanova i la Geltrú i les Companyies del Batalló de Metralladores al Vendrell. L'Artilleria situaria les seves bateries de costa als antics emplaçaments de Calafell, Vilanova i Castelldefels i les A.V.F. als punts que indiqués el Coronel Comandant Principal d'Artilleria per la defensa de la zona del litoral abans indicada mentre que les unitats de la D.E.C.A es situarien en posició de defensa del litoral de la zona abans indicada. Per la seva part, Marina situaria tots els seus elements al port de Barcelona posant-los a disposició del Cap de la Flotilla i Enginyers procediria a la retirada dels seus així com a les destruccions que tingués estudiades i a la Comandància de Carrabiners se li donaria l'ordre de replegar tots els seus elements a la línia que als seus Caps disposessin al nord del riu Gaià, mentre que el Comandant Militar de Tarragona rebria instruccions sobre les forces que es posessin a la seva disposició i els Observatoris del Grup Escola d'Informació es replegarien així mateix incorporant-se a la seva base a Mataró.

[194] AGMAV, C.1156, Cp. 8, D.2/2.
[195] AGMAV, C.1156, Cp.8, D.2/4.

Aquell mateix dia també es procediria a una nova distribució dels materials. Així per tant, el Grup de 150 mm Obús Bronze de Costa que constituïa la O.D.A. nº3 amb el Grup Mòbil 80 mm rígid del Sector Tarragona, quedaria a disposició de l'Exèrcit de l'Ebre, en reforç del Front Marítim al flanc esquerra del XXIV Cos d'Exèrcit, o sigui entre el riu Gaià i l'estació de Sant Vicenç de Calders, quedant aquesta última exclosa. El Grup de 150 mm de Costa que constituïa el Sector Fixe de Tarragona, menys mòbil que l'anterior, formaria part de manera provisional del Cos d'Exèrcit a Martorell, quedant a El Vendrell en posició d'espera a l'objecte d'organitzar una posició artillera a la zona d'Igualada, en protecció dels Sectors Torà i Cervera de la O.D.A. nº2. També passaria a aquesta O.D.A. nº2 la bateria de la O.D.A. nº1 de 150 m.l.r. Mentre que la Bateria de 210 mm Obús Bronze així com la bateria 240 mm A.V.F. de la Reserva General d'Artilleria també les dos de la O.D.A. nº1 passarien a l'Agrupació Nord de Defensa de Costes. Al Front Marítim de l'Exèrcit de l'Ebre i afecte a l'anomenat Exèrcit quedaria la peça de 240 A.V.F. que es trobava emplaçada a El Vendrell, continuant l'altre peça de la mateixa bateria de 210 mm afecta com fins ara a l'Agrupació Nord de Defensa de Costa, on també passaria la bateria de 210 mm Obús Bronze de la O.D.A. nº2 (pertanyent fins al moment a l'Exèrcit de l'Est) a la que substituïa a la ja anomenada de 150 m.l.r. procedent de la O.D.A. Nº1. Aquesta ordre de replegament seria coneguda com directiva número 24 i s'ordenava el replegament a l'ala esquerra de l'Exèrcit Ebre a la vessant esquerra del Riu Gaià i que les tropes de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes defensessin el litoral des de Castelldefels fins a la regió del Vendrell.

El 16 de gener era enviada una nota als Comandaments sobre la utilització de l'artilleria a durant la retirada. En ella es deia que l'artilleria era l'única que podia manejar els moments difícils quan fallava la moral de la infanteria i que el seu foc, en aquests casos, havia de buscar, més que la precisió i l'efecte material, l'efecte moral de suport que causava a la infanteria al escoltar-la a la seva esquena. Així per tant, s'havia de substituir la freqüent idea de retirar-la amb l'objectiu d'assegurar la seva conservació, per la idea molt més eficaç de reforçar la seva protecció alhora d'assegurar els seus focs. Aquest estirament al límit de les possibilitats de l'Artilleria venia condicionada per la seva protecció immediata a la que, a més a més de les Companyies o Seccions reglamentàries, havien de figurar sempre que fos possible alguns blindats, permetent en casos límits remolcar les peces quan havien quedat inutilitzats la resta de medis de transport. A les retirades s'havia de mantenir l'enllaç en tot moment i avisar amb temps a l'Artilleria per que aquesta ho fes escalonadament i no precipitar a la posada en obra de les destruccions que al fer-se prematurament, havien ocasionat amb freqüència la pèrdua del material.

Quatre dies més tard, el 20 de gener, la situació per les tropes republicanes no milloraria i les unitats artilleres de la costa es trobarien en les posicions següents: les peces de 90 mm de l'Agrupació Serveto juntament amb una bateria de 80 mm també de les antigues del Grup Mòbil de Defensa de Costes es trobaven propers al km 55 de la carretera general, igual que el Grup de 15 cm de Costes, estant el centre de comandament artiller del XXIV Cos d'Exèrcit al que pertanyien a Sant Pere de Ribes, mentre que una bateria amb una peça de 240 mm de A.V. F. es trobava situada al km 284 del ferrocarril. A Vilanova i la Geltrú es trobaven les peces que formaven part de la O.D.A. nº1: 1 peça de 150 m.l.r. i 1 peça de 210 mm de A.V. F., les dos afectes a l'Exèrcit de l'Ebre.

Per altre banda, l'Artilleria de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes estaria formada per les següents peces: el sector Guíxols l'integrava un Grup Mòbil amb nou peces de 75 mm Muntanya a Palafrugell; la 5ª bateria amb 2 peces de 150 mm H.E., a Palamós i la 39ª Bateria també de 2 peces de 150 mm. H.E. a Blanes. El sector Barcelona format per la 4ª Bateria de Montgat amb dos peces de 150 mm H.E.; la 1ª Bateria Álvarez de Castro de quatre peces d'Obús de 305 mm i la 2ª Bateria de Buenavista amb quatre peces de 150 mm H.E. Però el mateix 20 de gener era ordenat diferents moviments de tots els materials que integraven la O.D.A. nº2. Així per tant, les peces de 150 mm m.l.r. que havien pertangut a la 40ª Bateria de Montjuïc s'ordenava que fossin traslladades a Vilanova i la Geltrú des de Solsona on es trobaven via Manresa – Martorell i Castelldefels, tot i que aquesta no acabaria fent el recorregut sencer ja que els nacionals entrarien a la ciutat de Vilanova i la Geltrú el dia 21 de gener.

Aquell mateix dia i tal com i segons comunicava l'Inspector General d'Artilleria, l'Organització Artillera de la línia L-4 estudiada per la Inspecció havia comptat amb tots els materials disponibles de les Agrupacions de Posició de la Reserva General d'Artilleria i de Costes que constituïen les 4 O.D.A. que defensaven la línia L-3 i que successivament havien estat replegades com conseqüència de la situació general. Així, la situació de les peces de costes era la següent: la O.D.A. nº3 que es trobava al Sector Manresa, disposava de la bateria de 3 peces de 150 mm d'Obús Bronze de costes mentre que la O.D.A. nº1, sota dependència directa del G.E.R.O. Situada al sector Gelida, Begues i Garraf, es trobava una bateria amb dos peces de 150 mm Krupp, 1 bateria de quatre peces de 150 mm d'Obús de Bronze, 1 bateria amb 3 peces de 150 mm m.l.r., 1 bateria A.V.F. amb una peça de 210 mm i una altre de 240 mm del C.R.E.A. També es trobaven sota dependència de l'Exèrcit de l'Ebre les bateries de 150 mm Obús de Bronze, 150 mm m.l.r. i A.V.F. d'aquesta darrera O.D.A. ja que per la situació en que es trobaven encara entre El Vendrell i Vilanova i la Geltrú, podien ser útils a l'actual situació del XXIV Cos d'Exèrcit i en quant fos possible, havien de ser replegades a la seva posició definitiva als Sectors de Begues i Garraf. També s'ordenaria que aquella mateixa nit marxessin a Gavà a disposició del G.E.R.O. el Grup de 150 mm Obús Bronze de Costes format per

sis peces; la bateria de 150 m.l.r. formada per tres peces, i la bateria A.V.F. amb una peça 210 mm i altre peça de 240 mm pertanyents a la O.D.A. nº1 i que estaven afectes tàcticament a l'Exèrcit de l'Ebre.

El dia 22, la situació sobre les peces artilleres seria aquesta: la O.D.A. nº1 (Sectors Gelida i Garraf) tenia emplaçats les peces al primer sector a excepció de la peça A.V.F. que no s'havia incorporat encara, mentre que al sector de Garraf s'estava emplaçant el Grup 150 mm Obús Bronze trobant-se en camí la bateria de 150 mm m.l.r. i la de 210 mm A.V.F. que s'havien mantingut fins el dia d'abans a disposició de l'Exèrcit de l'Ebre, ordenant la seva incorporació a la O.D.A. Amb l'ordre del dia anterior es donava a conèixer que les posicions dels anomenats sectors Gelida i Garraf formaven part de la variant endarrerida de la Línia L-4. Però al dia següent es perdria la Línia L-4 just on estaven estudiats els emplaçaments de les anomenades O.D.A. havent per tant de procedir a estudiar noves línies artilleres i utilitzar els materials que les constituïen en la defensa a tota costa del riu Llobregat, quedant a disposició dels Exèrcits, distribuint la O.D.A. nº3 (sota l'Exèrcit de l'Est) amb les Bateries 150 mm Obús Bronze i 155 mm rígid formant una Agrupació a Manresa i una Bateria A.V.F. a disposició de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes a Barcelona. Per la seva part, la O.D.A. nº2 comptaria, entre d'altres unitats, amb una bateria de 210 mm Obús de Bronze que quedaria a disposició també de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes, mentre que la O.D.A. nº1 havia entre altres unitats, una bateria de 150 m.l.r. i A.V.F. a sota disposició de l'Agrupació Nord Defensa de Costes.

En previsió de l'atac nacional sobre Barcelona, s'organitzaria el dia 24 l'Artilleria del Sector Autònom de Barcelona a base del Sector Nord de l'Agrupació de Defensa de Costes i d'una massa artillera de campanya que seria situada a la regió al Sud del Tibidabo, concretament al sud-oest per aproximar-la al Llobregat i allunyar amb ella els focs de l'artilleria franquista. La massa de campanya estava formada, entre d'altres peces per l'Agrupació lleugera del Capità Serveto que entre altres unitats comptava amb un Grup de 90 r. de Defensa de Costes i una bateria de 80 mm també de Defensa de Costes, així com l'Agrupació de Posició del Capità Aznares amb una bateria de 150 mm Obús Bronze i una Bateria de 150 mm Acer Krupp. Per altre banda, el front marítim de Barcelona el constituïa una Agrupació a les ordres del Major Santaliestra, segon cap de la C.P.A. de Defensa de Costes, composta de les següents unitats: un Grup fixe amb les bateries de 150 mm H.E. de Montgat amb dos peces i Buenavista amb quatre peces i la bateria de quatre peces de 305 mm Obús H.S. Álvarez de Castro; un Grup mòbil d'unitats procedents de la O.D.A. nº1 pertanyent a Costes segons la Directiva nº29 formada per una bateria 150 mm m.l.r. i una bateria 210 mm Obús Bronze; una Bateria A.V.F. del C.R.E.A., també afecta a Defensa de Costes per la mateixa ordre amb una peça de 210 mm i una peça de 240 mm (trobant-se altre peça de 240 mm en reparació al Parc d'Artilleria).

També s'unificaria sota el Comandament del Major d'Artilleria Àngel Paz, que es trobava en pràctiques d'Estat Major al Quarter General del G.E.R.O., l'artilleria antiaèria de Barcelona per raó de la necessitat de la cooperació d'aquesta en els tirs terrestres i marítims degut a l'escassetat d'abast dels materials normals. A més a més també s'ordenava a l'Exèrcit de l'Ebre que totes les unitats artilleres anomenades quedessin a disposició del C.P.A. del Sector Autònom aquella mateixa data i que els Caps d'Agrupació i C.I.A. es presentessin al seu lloc de comandament provisional (a la C.P.A. de Defensa de Costes, situada Travessera nº107) durant la tarda d'aquell mateix dia per efectuar les entrades en posició per la nit i estar en condicions de trencar el foc a l'alba. Pel que respecta a la unitat de funcions a resoldre pel Sector Guíxols a que quedava reduïda l'Agrupació Nord de Defensa de Costes i la Base Naval Secundària de Roses es creia convenient prendre en consideració l'oportunitat de fusionar els seus caps artillers sota la direcció del C.P.A. d'aquella Agrupació.

Tot i la nova organització establerta del Sector Autònom artiller de Barcelona, la capital catalana queia en mans nacionals el dia 26 de gener i per tant, s'establiria una nova organització artillera amb les peces que havien quedat del Sector Autònom Barcelona continuarien totes les unitats afectes a costes com serien el Grup de 90 mm rígid i la bateria de 80 mm de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes que continuaria a l'Agrupació lleugera del Capità Serveto, replegades al Besòs i afectes a l'Exèrcit de l'Ebre, igual que les peces de l'Agrupació de Posició del Capità Aznares, mentre que els grups que formaven el front marítim i havien de passar a la Agrupació Nord de Defensa de Costes per cobrir el front marítim de la mateixa continuaria sent el Grup mòbil compost per una bateria de 150 mm m.l.r. i una bateria de 210 mm Obús Bronze a més a més d'una bateria A.V.F. del C.R.E.A.

Però respecte a les bateries establertes a Barcelona de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes només havia pogut ser traslladada la bateria de 150 mm H.E. fixa de Montgat i ja quedant així com l'única a que quedava reduït el Grup de Barcelona degut a la inutilització de les bateries de Buenavista i Álvarez de Castro, que no havien pogut ser traslladades dels seus emplaçaments a la muntanya de Montjuïc. Les peces de la bateria de Montgat quedaria afecta a l'Exèrcit de l'Ebre per poder-se utilitzar els seus focs a la zona del Besòs en combinació amb els de l'anomenat Exèrcit, mentre que el major d'artilleria Àngel Paz que actuava com C.P.A. del Sector Autònom, tornava a incorporar-se de nou al Centre General d'Artilleria del G.E.R.O. Encara restaven però a les seves posicions les peces del Sector Guíxols, tot i que la bateria de Palafrugell formada per nou peces de 75 mm de muntanya es trobava sense municions, així com totes les peces artilleres de la Base Naval Secundària de Roses.

Per altre banda, el problema de les municions seria una constant ja fins a finals de la campanya de Catalunya per totes les peces artilleres republicanes ja que com a conseqüència de l'evacuació del Parc d'Artilleria Base de Barcelona que no va poder realitzar-se degudament per falta de mitjans de transport, quedarien a Barcelona tots els projectils carregats i preparats de 105 mm i 80 mm, la quasi totalitat de les baines de tots els calibres i tots els molls i recanvis del material de totes classes. Havien estat salvats solament alguns cosos de 77 mm i 80 mm, les càrregues de projecció de 105 mm i 15 tones de trilita. Per aquest motiu es muntaria a Banyoles els tallers corresponents de carregues i trilites tot i que el 29 de gener encara li faltarien de 8 a 10 dies per entrar en servei i només podia fabricar-se al que quedava de territori republicà projectils de 155 mm, ja que la resta de fàbriques es trobaven ja a la zona nacional. D'aquesta manera, els materials de 70 mm, 75 mm, 75 mm Muntanya, 77 mm canó., 77 mm lleuger, 80 mm encercolat, 80 mm Krupp, 152 mm, 152 mm rígid, 210 mm i 150 mm en totes les seves versions havien de remetre als Parcs respectius les peces inútils o avariades, perquè fossin reparades i les que es trobaven en servei havien de continuar actuant fins esgotar les existències als Dipòsits d'Exercits, sabent que no s'enviarien noves remeses, acció que limitava a economitzar el consum per perllongar en el possible la difícil etapa de transició fins la posada en marxa de la nova fabricació. Així, una vegada finalitzades, els materials serien remesos als Parcs que a la seva vegada ho farien al Parc Base i el personal, amb els seus quadres, constituint Grups organitzats, quedarien disponibles per armar noves unitats cas d'arribar mes material de l'estranger, tot i que aquest no arribaria mai així com tampoc hi hauria temps per la fabricació esmentada. Segons aquesta situació, un bon nombre de peces s'enviarien fins a Roses, algunes sense municions o simplement avariades. D'aquesta manera serien enviades aquesta població el primer dia de febrer per ordre de l'inspector General d'Artilleria: una bateria amb quatre peces de 150 mm Obús Bronze, una bateria amb dos peces útils de 150 mm d'Acer Krupp, una bateria amb dos peces útils 80 mm rígid així com una bateria (amb tan sols una peça útil) de 150 mm m.l.r., una bateria 210 mm Obús Bronze amb tres peces útils, un Grup 90 mm rígids compost per 5 peces sense municions i una bateria A.V.F., amb una peça 210 mm i una altre de 240 mm.

D'altre banda, encara es trobaven sota el control de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes, que havia establert el seu lloc de comandament a Calonge, a Palamós dos peces fixes de 150 mm H.E. Formant la 5ª bateria i un Grup de Muntanya a Palafrugell amb les nou peces sense municions, així com totes les bateries que defensaven la badia de Roses.

La situació artillera el dia 3 de febrer, l'últim dia que es té constància de les bateries artilleres de costa de Catalunya era la següent: passaven a la Base Naval Secundària de Roses tots els materials de les agrupacions de posició de la Reserva General d'Artilleria com serien la Bateria Puig Clapé amb dos peces 150 mm m.l.r.; la Bateria de Port de la Selva amb dos peces de 150 mm Obús de

Bronze; la Bateria de Punta Prima també amb dos peces de 150 mm Obús de Bronze; la Bateria de Punta Falconera amb dos peces de 150 mm Acer Krupp; la Bateria de Puig Rom amb dos peces 75 mm Krupp rígid i la Bateria de Montgó amb dos peces de 155 mm rígid. A més a més, encara existien el Grup de 75 mm Muntanya amb dos peces a Palafrugell i la bateria fixa de Palamós amb les seves dos peces de 150 mm H.E. A Roses per la seva part es trobaven les unitats rígides de la Reserva General d'Artilleria formada per una bateria de tres peces de 210 mm Obús Bronze, una bateria de dos peces de 150 mm d'Acer Krupp, una bateria amb tres peces de 150 mm m.l.r., una bateria amb quatre peces de 150 mm d'Obús de Bronze, una bateria A.V.F. del C.R.E.A. amb una peça 210 mm i dos peces de 240 mm així com una Agrupació de 77 mm de la Reserva General d'Artilleria, un Grup 90 mm rígid de Costes i una bateria 80 mm rígid de Costes, aquestes tres últimes inútils per falta de municions. Algunes d'aquestes peces, les que comptarien amb medis per realitzar-ho marxarien cap a França mentre que la resta, acabarien la guerra a la ciutat de Roses o als seus respectius emplaçaments, com seria el cas de les peces de Palamós.

2.4.3. Les posicions artilleres a la costa catalana.

Per tal d'albergar les bateries de costa que s'anirien establint al llarg del litoral català a finals del 1936 i principis del 1937 es començarien a realitzar diferents construccions defensives al llarg de tota la costa catalana.

Aquestes posicions artilleres que es construirien havien de reunir tota una sèrie de mesures i característiques específiques, fent que totes aquestes posicions tinguessin unes particulars similituds[196]. Com el seu objectiu era pràcticament el mateix, defensar la zona de la costa assignada a cada bateria, si que era norma general en les posicions artilleres avançar tot el possible la seva situació amb relació al punt que havien de defensar, escalonant l'artilleria per les seves trajectòries, no per assentaments, tot i que no sempre es donaria aquest cas a la costa catalana, ja que es situarien emplaçaments una mica allunyats de la costa, amb la consegüent pèrdua d'efectivitat per part de les seves peces i més encara amb els materials obsolets que es farien servir. Les condicions generals que havien de tenir en compte per l'emplaçament d'una posició artillera era poder batre el major sector possible, arribant als 360º, permetent així la concentració de foc sobre els sectors més vitals; flanquejar-se mútuament per evitar els espais morts; no poder ser batudes de revés o d'enfilada des de qualsevol punt del sector marítim; ocupar cotes elevades amb ondulacions de terreny davant i darrera de la posició alhora de dificultar l'observació al tir adversari; no estar dominades per altures properes i que les obres a efectuar per l'establiment de la posició artillera es poguessin dissimular al

[196] Veure l'obra de MARTÍNEZ LORENZO, Comandant, *Artilleria de Costa*. Madrid. Ediciones Ejército. 1941.

terreny. També s'havia d'intentar que les peces tinguessin un camp de tir clar, tenir una igualtat de cota de les distintes peces amb una separació entre peça i peça no inferior a 20 metres, sent necessari dissimular el material a l'observació des d'aeronaus. Aquestes posicions també havien de comptar amb una organització de defensa pròxima per evitar un cop de mà contra les mateixes, intentant col·locant metralladores als seus flancs, sent el seu terra consistent i pla, no sent convenient el terreny de pedra i de roca, evitant també el terreny massa sec perquè no es produís pols pel rebuf i sense tenir a les proximitats munts de pedres o materials solts. A més a més, havia de comptar amb facilitat d'accés i tenir una perpendicularitat aproximada entre la línia que unia les peces i la línia de tir. D'aquesta manera i seguint aquestes indicacions, els assentaments d'artilleria de costa solien constar sempre amb els mateixos elements: unes explanacions o plataformes on anaven col·locades les peces, instal·lacions pel personal, polvorins, dipòsits de municions, nínxols de càrregues i projectils, lloc de comandament i observatoris entres d'altres, realitzant-se la comunicació entre els diferents llocs gràcies a camins coberts, trinxeres o galeries de mina.

La primera condició perquè una peça pogués exercir la seva acció en bones condicions era dotar-la d'un assentament pla i horitzontal on es pogués instal·lar, obtenint-se així l'anomenat assentament de diferents maneres sent els més freqüents les explanades o les plataformes. Les explanades consistien en una porció de terreny que es realitzava plana i horitzontal per poder suportar el canó i facilitar la seva maniobra i que moltes vegades tenien forma de trapezi amb l'objectiu d'augmentar el camp de tir de les peces. Sempre que es tenia temps disponible i les condicions del terra i del tir ho permetien, l'esplanada s'havia de realitzar per sota del terreny natural, amb l'objectiu de poder afavorir l'emmascarament i la protecció del material i personal. En aquesta situació era precís procurar tan aviat fos possible una coberta, utilitzant sacs terrers o terra piconada així com altres elements de circumstàncies, sent una condició també molt especial que els treballs d'instal·lació d'una bateria havien de ser dissimulats abans del seu traçat durant la seva execució i una vegada finalitzats. I es que la precaució dels assentaments de les peces era molt necessari ja que aquests es presentaven simètricament col·locats i eren molt visibles a l'observació contrària, no resultant ser possible en moltes ocasions, disseminar els diferents elements, per la necessitat d'organitzar la situació de les peces de manera que poguessin llençar en diferents direccions sense que se molestessin mútuament i que el comandament fos mes fàcil.

El camp de tir d'una peça no havia si no excepcionalment, baixar de 90 graus i les dimensions dels trapezis per complir aquestes condicions, havien de ser aproximadament les següents: per peces de calibres de 70 mm o 75 mm, havia de tenir una base major de 4 metres, una base menor de 2 metres i una altura de 3 metres; per les bateries de 105 mm la base major havia de ser de 6 metres, la base menor de 2,5 metres i la seva altura de 5,50 metres mentre que per peces de calibre de 155 mm la

base major havia de ser de 5 metres, la menor de 3 metres i la seva altura de 6 metres.
La utilització de plataformes per la seva banda augmentava la precisió de les mateixes, disminuint la fatiga del personal i eren convenients per tots els calibres i indispensables pels gruixos degut a que absorbien un gran volum, però sota cap concepte s'havia de limitar el retrocés de les peces de curenya rígida perquè ocasionaria la destrucció ràpida del mateix.
Normalment per un obús de 155 mm, semblant als que s'emplaçarien a la costa catalana, el suport de rodes estava construït per taulons que reposaven sobre altres encastats al sol; així sobre el tauler format es clavava una guia circular de fusta dura per les rodes; mentre que el suport de virolla s'organitzava excavant un fossar circular poc profund, i consolidant-lo per mitjà de taulons o rulls, de dimensions convenients, fixats al terra sòlidament per piquetes i entre les reixes i el suport així constituït s'interposava un coixí de sacs terrers o feixines per fer menys brusques les reaccions a la peça. Els assentaments de las rodes i de la reixa podien fer-se de pedra partida quan es disposava d'aquest material i quan es volia obtenir diversos angles de tir, el seient per la reixa s'organitzava en varis escalons construïts amb taulons, piquetes i sacs terrers. Depenent de les dimensions, s'improvisaven plataformes per la resta de calibres. Així per exemple, la plataforma per una peça de 75 mm, (que també s'utilitzaria a la costa catalana) el seu suport de rodes seria igual al descrit per l'obús de 155 mm, mentre que el el suport de virolla estava format per un carril de fusta circular subjecte a un platillo, també fusta que estava ancorat al terra per fortes escarpies a la part davantera i per piqueta a la part de darrera.

Pel personal s'havia de construir unes instal·lacions que convenia que estiguessin a les proximitats de les peces; així s'aconseguiria reduir el treball, mentre que la vigilància del material s'efectuaria en millors condicions. Les característiques dels abrics per personal a les bateries tenien les mateixes regles que els abrics en general, construïts preferiblement en galeria de mina, els quals consumien menys material i eren mes fàcilment dissimulables durant la seva construcció i responien a les mateixes necessitats de protecció. Si en canvi existia la necessitat de construir els abrics a cel obert i tenint en compte la poca protecció que aquests oferien així, la seva capacitat era limitada a vuit homes. Com norma general, era convenient que els aprovisionaments de municions instal-lats a les proximitats d'una bateria estiguessin fraccionats en petits dipòsits per evitar que un mateix tir de l'adversari el pogués destruir en la seva totalitat. Així, cada peça havia de disposar d'un recanvi de seguretat instal·lat a les seves proximitats situant-se en llocs a prova el complement de municions.
Els projectils, càrregues i espoletes s'emmagatzemaven separadament mentre que dintre dels projectils es reunien els de la mateixa classe.

Aquests dipòsits de municions havien de reunir unes condicions generals ja que les municiones havien d'estar preservades de la humitat i de la pluja, resultant que els recanvis fossin impermeables. Per evitar la humitat i la brutícia del terra, s'havien d'aïllar del mateix per mitjà de taulers, rulls, etc... mentre que les parets dels abrics s'havien de revestir de cartró embreat, palastre, etc., per evitar filtracions; i s'havien de cobrir les municions amb lones impermeables.

A més a més, els recanvis havien d'estar convenientment airejats i ser espaiosos per permetre un fàcil accés i manipulació i a dintre d'aquests recanvis s'havien de construir estanteries que servirien per la col·locació de projectils, ja fos individualment o a les seves caixes; tot i que preferiblement era millor el segon sistema per permetre així en cas de desplaçament, una evacuació fàcil. Per norma general, no s'havien d'apilar més de cinc caixes de projectils de 75 mm, ni més de tres quan els calibres eren superiores.

Sobre l'aprovisionament de les bateries, aquesta es realitzava generalment de nit, però quan no era possible la col-locació dels projectils als recanvis, aquests s'havien d'apilar en suports convenientment abrigats de la intempèrie i ben dissimulats, fins que era possible traslladar-los als recanvis. També existia la possibilitat de que si els projectils es conservaven dintre dels armons, es construïen per aquestos un altre tipus d'abrics, preferentment en llocs desenfilats mentre que sempre que era possible, existia l'organització d'un nínxol per les càrregues i altre pels projectils, per cada peça i es podien organitzar fins i tot altres a les rases de comunicació. Aquest tipus de nínxols es donarien força sovint a les posicions artilleres que es construïren a la costa catalana. Els intervals entre dos nínxols havien de ser com a mínim un metre pels dels projectils, i quatre metres pels de càrregues, però si l'emplaçament no estava finalitzat i la construcció de nínxols encara no s'havia realitzat, es col·locaven els projectils en excavacions que tinguessin un metre d'ample al fons, recobrint-los amb una capa de rulls o palastres lleugers, i es revestien les parets amb cartó embreat o taules. Per la seva banda, la tasca de la transformació de càrregues es feia en un abric allunyat dels assentaments de les peces (uns 10 metres com a mínim), ben ventilats, per evitar els accidents deguts a la inflamació dels vapors despresos per les càrregues i se'l donava una posició central si no hi havia més que un abric per bateria. L'abric podia organitzar-se soterrat a 3,50 metres amb les parets revestides amb taules i amb dos accessos que comunicaven amb una rasa, sent les seves dimensions interiors de 4 metres per 1,50 metres. El recanvi de municions per la seva part podien construir-se com els tipus d'abrics, o sigui a cel obert o en galeria de mina i segons la classe de peça, tenien una cabuda de 500 cartutxos pels de 75 mm o de 300 pel calibre 155 mm. Un recanvi de municions construït a cel obert amb rulls i terra tenia la part resistent reforçada per una fila de peus drets col·locats al centre i un passadís central rodejava les municions i facilitava la ventilació de les mateixes.

Per altre banda, els recanvis construïts en galeria de mina, tenien les mateixes disposicions i es feien d'acord a les prescripcions del Manual de Mines.

Pels projectils que el seu pes arribava o passava de 100 kg, aquests eren poc manejables per ser emmagatzemats en recanvis profunds però en canvi resultava indispensable posar-los a cobert dels cascos de las explosions que podien deteriorar les seves bandes de forçament. Així que la manera de protegir-los era dipositar-los horitzontalment a rases de 70 a 80 centímetres de profunditat, per grups de 10 a 20, reposant els projectils al fons de les rases sobre rulls que es recobrien d'un palastre ondulat i s'alineaven, amb quatre o cinc metres d'interval, al llarg de la via estreta que servia la bateria.

Així mateix tota bateria necessitava un lloc de comandament, que era determinat pel cap de la bateria, grup o unitat artillera i la seva construcció sempre que era possible s'havia d'efectuar en galeria de mina. Un lloc de comandament per una bateria s'havia de composar d'un local per l'oficial i altre pel lloc telefònic i si aquest lloc de comandament estava destinat a un grup, un regiment o una agrupació superior havia de constar d'un local pel cap, altre pels auxiliars, altre pel telèfon, un quart per l'estació de radiotelegrafia i per últim, altre pels agents d'enllaç, estant tots aquests locals comunicats per una galeria de mina o una rasa coberta i deixant entre dos locals un espai suficient per minorar l'efecte dels projectils. Per últim, cada assentament havia de disposar també d'un assentament dedicat a observatoris, que es determinava d'acord a les instruccions donades pel Comandament d'Artilleria. Els observatoris es dividien en observatoris de comandament, quan eren utilitzats per dirigir el foc i observar la marxa del combat, o bé observatoris auxiliars que en unió dels primers, s'utilitzaven per observar els punts de caiguda dels projectils. Aquests observatoris podien col·locar-se als flancs, en una comunicació traçada des de la peça extrema, que rebia el nom de rasa d'observació i s'escollien a llocs que podien distingir el major camp possible. Era desitjable que l'assentament estigués pròxim a les peces, però si el terreny no es prestava, aquest podia allunyar-se d'elles, sempre que les comunicacions quedessin assegurades. En llocs dominants, era molt difícil sostrau-los a les vistes de l'adversari i necessari que durant la seva construcció i després de finalitzats, s'emmascaressin acuradament. En quant a les seves dimensions, aquestes havien de ser les suficients per que l'observació pogués efectuar-se per vàries persones a la vegada, però quan el terreny no es prestava a la construcció, es destinava una trinxera o rasa exclusivament per l'observació, on s'habilitaven els abrics necessaris, per, en el cas d'un bombardeig, poder-se desplaçar.

Totes les poblacions catalanes que serien artillades comptarien amb unes fortificacions on serien assentades les diferents peces, descrites totes individualment[197]. Sobre aquestes posicions artilleres no existeix gaire informació, però seria de gran ajuda l'informe ja esmentat anteriorment que realitzaria un oficial anglès entre el maig i juny de 1937 quan visitaria totes les poblacions més importants de la costa catalana on podria observar les diferents defenses que per aquelles dates es construïen en totes elles, de la mateixa manera que per les posicions de la província de Girona es redactaria una memòria de l'estat de les obres de les posicions defensives durant l'abril de 1937 i sobretot les informacions dels agents franquistes destacats a les poblacions costaneres o un inventari realitzat per l'exèrcit una vegada acabada la guerra, aquest últim sobretot pel que fa referència a la província de Tarragona.

Precisament segons l'informe de les obres realitzades l'abril de 1937 a la província de Girona, la construcció dels emplaçaments artillers eren els següents[198]:

BATERIES

Emplaçaments	Finalitzats	En construcció	En projecte	Total
Roses	-	1	1	2
Portbou	-	1	-	1
Molines	-	-	1	1
Sant Pere de Roda	-	-	-	-
L'Escala	-	1	1	2
Estartit	-	1	-	1
Begur	-	1	-	1
Palamós	-	1	-	1
Guíxols	-	1	-	1
Blanes	-	1	-	1
TOTAL	-	8	3	11

[197] A excepció normalment de les bateries mòbils, que en molts casos no hem trobat cap informació, segurament per la seva pròpia mobilitat que faria que no comptessien amb cap assentament en alguns casos.
[198] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Informe sobre las mismas. Sector Gerona*.

2.4.3.1. La Bateria de Portbou

A últims del mes de Gener de 1937, el Conseller de Defensa de la Generalitat, acompanyat per una escorta molt nombrosa en la que figurava els caps d'artilleria i d'enginyers i molts polítics però cap mariner, es traslladaria a Portbou per elegir l'emplaçament adequat per instal·lar una bateria de costa amb l'objectiu d'allunyar als vaixells que intentessin bombardejar Portbou, després de les aparicions que havien realitzat els creuers nacionals *Canarias* i *Almirante Cervera* per la zona a finals de desembre de 1936 i començaments de gener de 1937. El Conseller i la seva escorta anirien primerament al turó nord per veure la viabilitat de la instal·lació de la bateria, però aviat s'abandonaria la idea degut a que la vessant nord de la muntanya pertanyia a França i la línia de frontera anava d'est a oest per l'altra altura del turó. En vista d'això, s'elegiria el turó sud a la seva part més propera al mar i més pròxim a la carretera. El Cap d'Artilleria informaria que durant aquelles dates no es disposava de cap canó per poder portar a la bateria de Portbou, però com Isgleas era de Sant Feliu de Guíxols i havia promès als seus paisans posar-los una bateria, donaria l'ordre de que quan estigués construïda es portessin dos canons d'una de les dos bateries de la Badia de Roses[199].

L'assentament per la bateria s'havia començat a construir el dia 23 de gener de 1937 per una bona pista d'un km de longitud per uns quatre metres d'amplada, excavada tota en roca, compensant el desmuntatge amb el terraplenat i havia estat finalitzada a l'abril de 1937[200], constituint així l'accés a la bateria des de la carretera de Figueres a Portbou. Els enginyers militars havien construït també un camí que partint de Portbou, darrera de l'estació de ferrocarril, anava bordejant la frontera unes dos milles i prenia després la direcció sud, passant per barrancs i vessants amb forta pendent fins arribar a Vilajuïga on s'ajuntava amb la carretera construïda el 1929, que bordejava la costa i que anava per Vilajuïga a Figueres. La construcció d'aquesta carretera permetia entrar a França per carretera per Cerbère (abans només podia arribar-se per la carretera de Le Perthus, situada més a l'oest), però davant del perill que existia de que els nacionals poguessin tallar-la, s'havia decidit construir el camí descrit. La bateria es trobava emplaçada al Puig Clapé, amb una elevació de 237 metres sobre el nivell de mar, on es trobava emplaçada una secció amb dos peces d'artilleria de calibre 155 mm. Aquestes peces es trobaven emplaçades a barbeta, i corresponien a sendes excavacions trapezoïdals de 1,50 metres de profunditat, amb bases de 8 i 11 metres i alçada de 12 metres; separats per un través de 4 metres d'espessor en roca calcària, amb vetes silícies. Els serveis de la bateria estaven constituïts per un refugi en túnel amb tres sortides i departament central en comunicació amb l'observatori, amb una petita cúpula blindada; polvorí i dipòsit de municions, cuina i serveis

[199] AGMAV. C.2451, Cp.1/7-8.
[200] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Informe sobre las mismas. Sector Gerona*.

complementaris, tot ells en construcció a l'abril de 1937 per obrers minadors especialitzats i auxiliats per peons. El problema del fort vent de tramuntana faria que els albergs del personal no es poguessin realitzar amb els barracons de fusta que es disposaven als parcs d'enginyers i es van haver de construir excavant el terreny en canal, cobrint-lo amb rials de ferrocarril i corretges de coberta, als que es fixarien planxes d'uralita ondulada, camuflant tot ell amb terres i roques, oferint així l'aspecte exterior d'una continuació de la muntanya. Per altre banda, l'oficial anglès al seu informe parlava que encara no s'havien portat els canons durant la seva visita, però que la bateria, (que ell descrivia per quatre peces de 155 mm) s'havia construït amb tota solidesa i utilitzant ciment armat[201].

Un any mes tard, un informe signat pel Tinent Coronel Salinas el 12 de juny de 1938 afirmava que la posició on estava assentada la Bateria era una posició inadequada per la instal·lació d'una bateria de costa de tipus intermedi[202]. Segons Salinas, en primer lloc afirmava que la posició era molt reduïda en quant a espais i en quant a configuració geomorfològica estava constituïda per terreny d'al·luvió terraplenat fent que la separació entre les peces haguessin de ser mínimes, ja que altre cosa suposava un ingent treball de consolidació de tot el terreny circumdant. Un altre problema que per Salinas presentava la bateria era el seu camp de tir on segons ell es presentaven dos solucions. La primera d'aquestes determinada per la màxima separació entre ambdues peces, aconseguiria una avantatja de tres metres tenint en compte que la magistral resultava normal a la línia de costa, suposant així el gran inconvenient teòric que el ventall de seguretat derivat de la superposició de trajectòries s'estenia a la zona més perillosa i en llocs on la posició geogràfica dels punts que constituïen els constants objectius de l'esquadra nacional, precisaven ser bombardejats des d'aquest espai mort. Aquest ventall no batut venia a creuar-se amb el resultant de la bateria a instal·lar a Punta Prima.
L'altre posició s'havia elegit atenent-se a la missió tàctica a realitzar per aquesta bateria i buscant que tot el front marí de la mateixa quedés batut pels focs de les dos peces.
Per això, el límit del ventall d'espais morts que portava amb si la magistral, era tangent als sortints de les cales de la costa espanyola i per l'altre, queia en plens dintre de les aigües jurisdiccionals franceses, que no constituïen missió tàctica actual. L'únic inconvenient que posseïa la referida posició era la poca separació entre peces ja que era de 29 metres. Dalt d'aquesta posició, es a dir, a la cresta topogràfica de la mateixa i en un emplaçament de la D.E.C.A. es suposava que existien millors assentaments; però Salinas al no tindre les facultats per recórrer-les, no s'havia aproximat.

[201] AGMAV. C.2451, Cp.1 / 1-57.
[202] AGMAV, C.1156, Cp.3, D.1/ 3-4.

Finalitzava l'informe resumint que prescindint de les condicions geomorfològiques del terreny, la posició era magnífica des del punt de vista tàctic ja que la seva gran altitud i la seva situació estratègica la feien un punt vital a la defensa de les amplies cales que s'estenien des de cap de Cerbère fins Punta Prima, esdevenint una prima de defensa per la navegació de cabotatge que durant aquesta època es desenvolupava amb els ports francesos.

Pocs dies mes tard, 24 de juny de 1938 el mateix Tinent Coronel Salinas realitzava un altre informe referent a aquesta posició artillera[203]; tot i que ja s'havia enviat anteriorment un estudi del futur emplaçament a Puig Clapé d'una bateria de dos peces de 152,4 mm Vickers Mod. Regl. de costa 1923 i en el qual s'havia pretès buscar la major eficàcia tàctica i de focs de la mateixa. Segons Salinas en l'aspecte topològic aquesta posició resultava molt deficient degut sobretot per la poca separació de les interpeces i per ser el terreny terraplenat, augmentant les dificultats d'ordre constructiu. Per això, Salinas havia buscat dintre de l'actual posició una altre que, tenint una separació entre peces de 49 metres, presentava majors avantatges en ordre a la construcció. En aquesta nova posició, el tir era perpendicular a la línia de la costa i per tant el front de la bateria el constituïa l'amplia cala de Port de la Selva i Llançà. Com existia un desnivell de cinc metres entre el pou a construir de la primera peça i el de la segona, aquell es podia aprofitar perquè ambdues peces poguessin llençar en la mateixa direcció desapareixent per consegüent els espais morts a la zona marítima. Des del punt de vista artiller tal posició no deixava de ser anormal, ja que suposava que el tir havia de fer-se amb dos tables de tir corregides i això no hi havia dubte era un inconvenient de tipus reglamentari ja que el foc de les bateries de costa havia de ser sempre per salves. A aquest inconvenient s'unia el que el factor de correcció havia de patir variacions degudes a les diferents zones de dispersió que presentaven cadascuna de les peces; però tenint present que la missió tàctica de la bateria era solament de protecció a la navegació costera no era aquell un inconvenient de gran transcendència.

Sobre l'existència de la bateria, els nacionals aviat tindrien també constància d'ella, tot i que abans de la construcció de l'anomenada bateria ja tenien informació relativa a diferents temes artillers a Portbou. Així, el 30 de desembre de 1936 els nacionals rebrien una informació referent a aquest aspecte en el que s'afirmava que es tenien notícies de la construcció d'una explanada a l'estació de Portbou amb l'objectiu d'instal·lar una peça de marina[204]. Com veiem aquesta informació no era del tot correcte en quant al artillat de la posició, ja que encara no havia visitat Portbou el Conseller de Defensa de la Generalitat, qui seria en definitiva com hem vist l'encarregat de donar el vist-i-plau

[203] AGMAV, C.1156, Cp.3, D.1/6.
[204] AHEA. A 83.

alhora d'instal·lar una bateria artillera a la ciutat. Les notícies de l'espionatge franquista sobre les peces de Portbou continuarien i així, el 19 d'agost de 1937 s'informaria en una altre nota que al Puig Clapé havia una bateria de 75 mm que havia estat substituïda per una altre de 155 mm., però que per ser necessària al front d'Aragó, havia estat retirada de Portbou, de manera que en aquella data, no es trobava cap canó[205].

El 15 de setembre aquesta informació s'ampliava destacant que de Portbou a la serralada del Cap de Creus hi havien emplaçades tres bateries de dos canons cadascuna, tots antics i de curt abast i algunes metralladores, sent les dotacions de les anomenades peces molt limitada[206].

Pocs dies després, el 24 de setembre de 1937 una altre nota informava que a Portbou existia una bateria per 4 canons però que a la data de la informació, solament es trobava l'emplaçament, no existint cap canó al lloc de l'emplaçament[207]. Finalment, el 8 de novembre, una darrera nota informava amb molt més detall de l'emplaçament artiller de Portbou, afirmant que a una cota denominada Puig Clapé, assenyalada als plans del Institut Geogràfic, es disposaria un emplaçament per 2 peces a banda d'un refugi i 2 locals per dormitori i menjador de personal servent, tot subterrani i emmascarat acuradament, donant així la verdadera informació sobre la bateria[208].

2.4.3.2. La Bateria de Port de la Selva.

Tot i que no hem trobat documentació sobre l'emplaçament de la bateria de costa de Port de la Selva, podem afirmar que aquesta es trobava propera a la Cala Fornells, existint dos obusos de bronze de 150 mm formant la 30ª Bateria de costa i que per exemple, participaria en els exercicis d'artilleria de mitjans de 1938.

2.4.3.3. Les Bateries de la Badia de Roses

La Badia de Roses seria un dels punts més importants de la costa catalana, sense anar més lluny allà s'havia desenvolupat el primer atac des del mar i per això la seva defensa era també molt important i era el lloc més adequat per on poder realitzar un desembarcament. Per aquest motiu s'instal·larien varies posicions artilleres, entre les que destacaria la de Puig Rom, la d'Empúries o la de l'Escala entre d'altres.

L'emplaçament de la bateria de Puig Rom es trobava situada a prop del Cap de Norfeu a l'entrada nord de la Badia de Roses, situada sobre el penya-segat i amb una cota de 340 peus. La magistral era recta, cadascuna de les quals es trobava en un departament pentagonal amb un costat en corba

[205] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/62.
[206] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/75.
[207] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/84.
[208] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/112.

que corresponia a la tronera; un espai excavat a la roca i afinat amb obres de formigó i maçoneria. Entre dos pentàgons consecutius es trobava el refugi immediat pels servidors de la peça, cobert amb volta de formigó amb malla superior de 0,18 metres de costat i ferros del 6 per salvar-los dels efectes d'aviació. Els anomenats espais encara no estaven acabats a l'abril de 1937 però no els hi faltava gaire per convertir-los en casamates el dia que fos ordenat pel comandament. Aquesta bateria dominava tota la badia, amb un sector de tir d'uns 140 graus, des de Punta Falconera fins la desembocadura del riu Fluvià, ja al terme d'Empúries. La bateria també portava annexes les construccions de refugi pel personal en túnel sota roca amb ramificació i cinc sortides, polvorí, recanvi de municions, observatori i lloc de comandament amb sostre de formigó armat i camuflatge adequat; cabina pels radiotelegrafistes, dos barracons pel personal, cuines, serveis i dutxes, casa-departament per oficials, tot totalment finalitzat i abastament d'aigües que encara s'estava estudiant a l'abril del 1937. L'accés a la bateria des de Roses s'efectuava mitjançant una carretera de 4.700 metres de longitud per quatre d'amplada, traçada aprofitant inicialment un camí carreter i obrint a la roca a continuació la resta. Entre el km 3 i 4 de l'anomenada carretera sortia un camí que es separava per arribar a la Torre del Sastre, punt de concentració de milícies, i des d'allà a Punta Falconera on s'havia projectat un reflector, a petició del Servei de Transmissions i Senyals[209].

Sobre la bateria, l'oficial anglès havia estat testimoni de la seva existència, ja que l'havia pogut veure, tant la seva construcció a barbeta i els quatre canons, així com les barraques on s'allotjava el personal, situades a uns 200 peus de la bateria en un replegament del terreny, estant per ell la bateria ben situada i les obres sòlidament executades. Segons l'oficial anglès autor de l'informe sobre les defenses de la costa catalana, l'altre bateria situada a Empúries i que havia de defensar l'entrada sud de la Badia de Roses no estava situada com era d'esperar, si no que estava prop de les ruïnes de l'antic poble grec d'Empúries, molt endinsada terra endins i molt fàcilment separada des del mar, doncs estava situada exactament darrere de la torre del Museu Arqueològic. Les obres executades eren moltíssimes més costoses que la bateria de Puig Rom i molt menys eficaç, sent les seves peces de 155 mm i allotjant-se el seu personal a l'Hotel Empúries, que també es veia perfectament des d'unes sis milles mar endins. A l'abril de 1937 l'oficial anglès havia visitat la bateria i confirmava al seu informe que estava manada per un oficial civil del cos de telègrafs, descrivint-lo com un home entusiasta però molt poc coneixedor de l'artilleria segons va poder apreciar ell mateix doncs li veuria manar uns exercicis de tir per instruir a la seva gent que no van tindre gaire èxit. El blanc es tractava d'una vella barca col·locada solament a tres milles de distància de la costa, però dels dotze dispars efectuats, cada vegada el tir resultaria pitjor[210].

[209] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Informe sobre las mismas. Sector Gerona*.
[210] AGMAV. C.2451, Cp.1/ 15.

L'Escala per la seva part també comptaria amb una bateria de costa on fins l'abril de 1937 s'havien realitzat alguns treballs per construir l'emplaçament tot i que aquests havien estat abandonats definitivament per no considerar-se l'emplaçament com el més apropiat per l'objectiu que es perseguia[211]. S'assenyalaria com a primer emplaçament el situat a la dreta de L'Escala, entre les platges de Riells i Montgó, començant-se les obres el dia 5 de novembre de 1936, on treballarien uns 30 homes durant trenta dies. Aquí es realitzarien les excavacions de les plataformes per llençar a barbeta, on s'obriria una rasa per camí cobert d'uns 120 metres de longitud que conduiria de la bateria als nius de metralladora de flanqueig, un refugi cobert amb fusta per uns 70 homes, un refugi de formigó que comunicava amb els nius amb capacitat per 30 homes, el polvorí al que únicament faltava cobrir de formigó i els emplaçaments pels nius de metralladora. Però poc després, el Comandament d'Artilleria escolliria un nou emplaçament a Empúries, començant aquí els treballs a primers de gener, on també treballarien uns 30 homes, en aquest cas durant tres setmanes d'acord amb el projecte executat per Artilleria. D'aquest project es realitzaria una part del moviment de terres, una rasa de dos metres d'amplada per dos de profunditat i per 90 de longitud per fundició del mur de parapet. Però una vegada realitzat aquest, es rectificaria la primitiva idea i s'ordenaria la tercera, d'una nova rasa pel mur de parapet de 80 metres de longitud per 0,80 d'amplada i 0,60 de profunditat. Una nova rectificació de l'Artilleria donaria origen a una nova ordre, pel qual es faria una excavació de nova rasa per fundacions de murs laterals per cobrir amb volta de formigó armat, on les rases en conjunt tenien una longitud aproximada de 110 metres per una amplada d'un metre i una profunditat de 4 metres, realitzant-se també part de l'excavació del polvorí i del refugi, una excavació realitzada a roca viva amb un volum total de 360 m3. Davant una nova rectificació, es suspendrien les obres d'aquesta bateria fins que seria precisat un pla definitiu i convenientment aprovat i no es treballaria en aquesta obra des dels últims dies de gener fins a mitjans de febrer, on un nou pla faria prosseguir els treballs, realitzant-se l'excavació d'una rasa per camí cobert dels polvorins de la bateria d'uns 130 metres de longitud per uns 50 d'amplada i amb una profunditat mitja de 2 metres, o sigui un volum de 400 m3 aproximadament. Les excavacions dels polvorins es continuarien realitzant fins la seva completa finalització, reomplint les rases que es construïren anteriorment per la bateria i que ara resultava excessiva i havien estat obertes noves rases de dimensions molt reduïdes pels murets de les plataformes. Amb data 26 de març de 1937, una ordre del Cap d'Artilleria i ratificada per la Direcció, declarava que havien quedat suspeses les obres d'aquesta bateria per un probable canvi de material. Com obres auxiliars que havien estat realitzades pel primer emplaçament de la bateria faltava únicament considerar un camí carretera de 1,5 km de longitud per 3,50 m d'amplada, engravada i completament finalitzada i per aquest segon

[211] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Informe sobre las mismas. Sector Gerona*.

emplaçament, s'arreglarien els camins amb una longitud total d'un km aproximadament. A més a més, també s'havien instal-lat dos barracons amb els pilars corresponents i les seves obres auxiliars de atrinxerament. A l'abril de 1937 encara s'estava treballant en la prolongació de la carretera que conduïa al primer emplaçament de la bateria amb una longitud de 1.300 metres i una amplada de 3 metres engravada quasi en la seva totalitat i que conduiria a l'emplaçament d'una nova bateria que s'havia fixat a Montgó, tot i que el seu projecte encara no havia estat precisat.

A l'Estartit també es comptaria amb una altre bateria, finalitzada la seva explanació a la primavera del 1937 i amb uns 1.300 m2 que per la seva execució es va haver de treure uns 6.300 m3 de sorra. A aquella data s'havien construït també els ciments del mur central, utilitzant per la seva construcció uns 180 m3 de formigó. La carretera d'accés a la Bateria, on la seva explanació es trobava completament finalitzada, sent les seves dimensions 300 metres de longitud per una amplada mínima de 3 metres i una pendent que oscil-lava entre el 8 i el 10%, s'havien construït també una sèrie de murs de contenció amb una superfície de 160 m2, construint-se també un clavegueram per desaigüe d'un barranc. En un altre lloc s'havien utilitzat tubs de ciment de 60 cm de diàmetre i a l'abril de 1937 estava en construcció la cuneta de l'anomenada carretera i una sèrie de desaigües, en evitació de que les pluges ho posessin inservible[212].

Referent a la defensa de la badia de Roses, un tinent de la C.N.T. que comandava una bateria artillera enviava el dia 1 de desembre de 1937 un informe al Comitè Nacional de la C.N.T. Secció Defensa, pel seu coneixement i efectes en el que es relatava la situació de les forces destacades a la Badia de Roses[213]. Segons aquest informe, la defensa artillera d'aquesta badia abans del mes de juny de 1937 estava a càrrec de dos bateries de 155 mm Schneider i una de 80 mm de bronze, emplaçades les de 155 mm una a la muntanya de Puig-Rom a Roses i l'altre a l'Escala, al nord-est de les ruïnes d'Empúries i a uns 200 metres d'elles. Per la seva part, la bateria de 80 mm de bronze es trobava situada a la muntanya de Montgó, al sud de l'Escala i a uns 3 km d'aquest poble. Totes aquestes forces estaven sota el comandament del Cap del Sector d'Artilleria de Girona, no observant-se durant aquesta època, cap anomalia en el que feia referència a l'estat interior de les bateries, a les que les eren donades tota classe de facilitats, en tots les ordres per part del cap del sector. Posteriorment i per ordre de la Inspecció General d'Artilleria, les dos bateries de 155 mm marxarien al front d'Aragó, sent substituïdes per dos seccions: una de 150 mm Krupp procedent de la 5ª Bateria de Cabrera de Mataró servida amb personal voluntari, tot de la CNT i sota el comandament del que sotaescrivia aquest informe que va rellevar a la 21ª Bateria de Puig-Rom (Roses) i altre de 75 cm Krupp, procedent de la 10ª Bateria de Sitges, servida també en la seva

[212] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Informe sobre las mismas. Sector Gerona*.
[213] AGGCE. PS Barcelona. Caixa 847.

majoria per personal voluntari de l'organització confederal i sota el comandament del Tinent Lafuente, home de tota confiança tot i procedir de la zona nacional i que al moment de realitzar aquest informe es trobava detingut a causa d'haver intervingut amb la seva bateria als successos de maig a Barcelona, quedant emplaçada momentàniament a Empúries, prop del emplaçaments de 155 mm expedicionari.

El dia 1 d'agost, per ordre del cap del sector, el que remetia el present informe, passaria a manar la bateria de 75 mm d'Empúries, degut a que el cap d'aquesta unitat estava detingut pels successos anteriorment anomenats. Com la Bateria estava desorganitzada, sense possibilitat de fer foc ja que les peces estaven emplaçades sobre la sorra a causa d'haver pres el comandament de la mateixa un tinent de l'escala de sergents de l'Exèrcit de la Bateria de 80 mm de Montgó, es començaria la construcció d'uns emplaçaments adequats a aquest material que poguessin respondre a totes les necessitats i que quedarien finalitzats a finals de mes.

A últims de setembre, la Comandància del Sector ordenaria la marxa de la Bateria de 80 mm de Montgó al poble de rereguarda de Torroella de Montgrí, situat a uns 12 km al sud de l'Escala, per fer allà una concentració de bateries lleugeres. Llavors, per ordre de la Inspecció General d'Artilleria, s'emplaçarien dos seccions més a la Badia, les dos de 155 mm però d'un tir molt lent i de difícil maniobra, amb un material antiquíssim en extrem, a més a més de disposar d'una col·locació inadequada que no podia respondre a cap necessitat i podent ser localitzada per qualsevol vaixell nacional en tot moment. Aquestes seccions s'emplaçarien una a Montgó (L'Escala) i l'altre a Punta Falconera (Roses).

Als primers dies d'octubre, es presentaria a la Bateria sota el comandament del que sotaescrivia l'informe, el Tinent Coronel Salinas, acompanyat del seu ajudant Capità Seijo, informant-li que era el Cap de la Base Naval que s'anava a formar a la Badia i que com tal no podia consentir que el material d'aquesta unitat estigués en aquelles condicions, referint-se a que les peces no podien maniobrar-se. L'informador deia que l'anomenat Tinent Coronel al arribar a la Bateria, aniria als emplaçaments sense donar coneixement a ningú i intentaria maniobrar el material, però com tenien l'esperó de marxa posat, no ho podria fer. Acompanyat per l'oficial que manava la bateria, pujarien als emplaçaments i traient l'esperó de marxa d'una de les peces, demostraria que el material podia maniobrar-se en totes direccions sense cap tipus de problema.

El Tinent Coronel Salinas no quedaria conforme amb la demostració i afirmaria que el material es trobava massa brut, sense ser això cert i preguntaria si per allà hi havia més bateries, contestant-li que a més a més de la de Montgó i la que estava visitant, havia una altre a Puig-Rom i una altre a Punta Falconera, demostrant amb aquesta pregunta que no podia ser el cap de la Base que s'anava a formar, ja que ni tan sols sabia les forces que hi havia allà destacades. Uns dies després l'oficial que

sotaescrivia l'informe rebria un ofici de l'anomenat Tinent Coronel Salinas dient que per ordre de l'Inspector General d'Artilleria s'havia fet càrrec del Comandament de l'Artilleria de la Defensa de la Badia de Roses i que passaven les Bateries d'aquesta a dependre d'ell pels efectes de Comandament, quedant momentàniament dependents de la Comandància del Sector de Girona pels efectes administratius en tant que no s'ordenés altre cosa. A partir d'aquí les bateries rebien oficis del citat Tinent Coronel imposant horaris de quarter que els modificava sovint, nomenant els serveis interiors de les Bateries, ordenant canvis capritxosos de personal, etc... Però a més a més, l'anomenat Tinent Coronel instal·laria la seva residència a l'Hotel Paris de Figueres, lloc on mai arribaven els atacs aeris i al que sempre havien de recórrer els oficials que manaven les bateries per donar tota classe d'explicacions i demanar tota classe de permisos, inclús per realitzar els actes propis del Cap de la Bateria. L'oficial que sotaescrivia l'informe posava d'aquesta manera en dubte el paper d'un Tinent Coronel, un Comandant, un Capità i un Tinent, que segons ell, estaven destinats d'endoll al comandament de quatre velles seccions que hi havia per la defensa de la Badia. Segons ell mateix informant la missió d'aquests oficials era fastiguejar a tot el món, posant pegues a cada instant per entorpir la bona marxa de tots els servei de les unitats destacades a la Badia de Roses.

El dia 13 d'octubre per la tarda, arribaria a la Bateria un motorista portant amb ell una ordre signada pel Tinent Coronel Salinas informant que havien de traslladar la Bateria a les immediacions de Roses, deixant-la en condicions de fer foc a l'alba. Aquesta era una ordre estranya a costes, així que el tinent de la Bateria va voler investigar pel seu compte i es comunicaria amb el Cap del Sector, qui a la seva vegada es comunicaria amb la Comandància de Defensa de Costes de Barcelona, on la primera contestació va ser que Salinas no tenia comandament, però que de totes formes comunicarien amb la Comandància de Defensa de Costes de València per veure que es el que hauria de fer-se, dient-se en aquell centre que es complís l'ordre. Al dia següent el Tinent Coronel enviava dos camions per fer el trasllat de tota la Bateria però com això era cosa insignificant per tal efecte, encara s'hauria de requisar quatre camions més a l'Escala, per tal de poder cometre l'ordre, retardant d'aquesta manera en un dia sencer la marxa, que s'organitzaria al dia següent, quedant la secció de 75 mm emplaçada el mateix dia 15 a la platja de Roses, al sud d'aquest poble i a uns 500 metres d'ell. Durant aquests dies es presentaria el Coronel Velasco, d'Infanteria (actual Cap de Defensa de Costes de Catalunya) en Roses, com verdader Cap de la Base Naval Secundària de Roses, instal·lant-se a Roses mateix, establint allà la seva Comandància, procurant-se immediatament de tindre comunicació telefònica directe amb totes les forces destacades a la Badia, cosa que va obtindre en molts pocs dies i que el Tinent Coronel Salinas i el seu Estat Major després d'un mes d'estar per aquests voltants no s'havia preocupat de tindre-ho. Va ser llavors quan el Tinent Coronel Salinas va establir allà la seva oficina on es presentava una o dues hores al dia, doncs el temps

restant el passava a Figueres, precisament quan l'aviació nacional visitava diàriament Roses. A finals d'aquest mes, el Coronel Velasco passaria destinat a Barcelona i Salinas quedaria amo de la situació, establint allà segons l'informant una persecució als militars que militaven a l'organització confederal, secundat pel seu Estat Major, comissari Ruiz i els propis oficials del PSUC de les Bateries. Aquesta persecució s'emprendria immediatament i de manera descarada ja que no ocultaven dir que havien d'eliminar a tots els que havien actuat al maig i havien de desaparèixer els anarquistes dels càrrecs de responsabilitat, fent-se una organització de veritat, doncs la que hi havia no servia per res.
Segons l'informant, els oficials de Salinas estaven aconseguint una organització de règim de caserna a l'estil feixista, en el que ningú tenia dret a parlar i tot el mon havia de quadrar-se a cada pas -estant a campanya- des de caporal en amunt, establint la diferència pels partidaris dels PSUC, qui podien diàriament sortir de marxa, en companyia dels oficials d'aquest partit i presentar-se a altes hores de la nit en estat alcohòlic a les Bateries sense tindre conseqüències.

El dia 4 de novembre per ordre del Tinent Coronel l'informant va haver de deixar el comandament de la unitat al tinent que l'havia tingut durant uns dies a L'Escala, després de la detenció de Lafuente, pel fet, naturalment, d'haver pertangut a l'organització confederal; mentre que el mateix dia en el que començaria el malestar en aquesta Bateria a causa de canviar en general tots els serveis, un canvi capritxós solament pel fet de fastiguejar a tothom, s'ordenaria el trasllat a altres bateries dels soldats que ells sabien més destacats de la CNT, deixant així desarticulat el "comitè" que ells deien existia; de manera que en aquest aspecte s'havia d'estudiar la situació per posar fre a tanta persecució, si no es volia provocar un conflicte que pogués tindre vives repercussions en molts sentits i que pogués adquirir dimensions considerables.
En quant a l'aspecte de confiança antifeixista que mereixia el Tinent Coronel i el seu Estat Major, s'havia d'estudiar per tota una sèrie de fets que a continuació es detallaven. Les Bateries d'aquesta Badia tenien a càrrec pel seu municionament el material següent: les dos seccions de 155 mm emplaçades a Montgó i Punta Falconera 200 granades model 1914 i 600 model 1915; la secció de 150 mm Krupp de Puig-Rom 100 granades ordinàries i 20 de metralla i la de 75 mm Krupp, instal·lada al Far de Roses, 407 granades trencadores.
Per altre banda, el dia que Salinas es feia càrrec de la Comandància de la Base Naval ordenaria la retirada de municions de les Bateries, deixant per les tres seccions de Puig-Rom, Punta Falconera i Montgó la ridícula quantitat de vint-i-dos projectils per secció i va voler deixar cinquanta per la de 75 mm ja que era de tir accelerat, però davant la resistència del tinent sota escrivent de l'informe ja que amb aquestes municions havia per fer foc solament durant quatre minuts, deixarien cent

granades pel municionament d'aquesta secció. Tot el material restant seria portat al Castell de Figueres, quedant allà dipositat.

Un altre dels fets que produïen certa desconfiança en el sentit de lleialtat a la causa republicana era que en certa ocasió amb motiu de la no existència a la Bateria que estava sota el comandament del tinent signant d'aquest informe de granades de metralla, necessàries per l'observació del tir (més a costa que en qualsevol front, principalment en el tir de nit), aquest faria una comanda d'elles al Comandant Martín Páez d'aquesta Base, que contestaria que no podien servir-les a causa de que no les havia. Davant aquesta resposta li serien demanades que com a mínim envies espoletes a temps, que d'aquesta forma es podrien fer esclatar les granades trencadores a temps, fent possible l'observació i correcció del tir, però obtindria la resposta que aquestes granades trencadores no podien utilitzar-se a temps, una realitat no certa. En una altre ocasió i amb motiu d'haver-se ordenat el trasllat de la Bateria al Far de Roses, lloc que era l'escorxador de tot aquest sector de costes a causa de que quan l'aviació nacional bombardejava el port sempre queien les seves bombes en aquest punt, es demanaria el material i eines necessàries per fer un refugi pel personal, primer treball a efectuar després d'emplaçar una bateria al que es contestaria que no existia cap necessitat d'ell.

A la data de presentat l'informe, a la Comandància de la Base (ocupada per Salinas des de la marxa del Coronel Velasco) es nomenava diàriament un oficial dels de les bateries aquí destacades, pel servei de retén de la mateixa, responsabilitzant-lo de tot moviment possible, cosa molt còmode per un alt cap. L'informant de la situació es queixava de que Salinas tenia el comandament de la Badia, però ell vivia a Figueres i solament es presentava una o dues hores diàries, per posar tota classe de pegues en tot. Segons l'informant, era d'opinió general entre tots els companys de l'organització allà destacats i que estaven al corrent d'aquests fets diaris que el que aquí intentaven amb la seva actuació era una venta descarada a l'enemic en qualsevol moment que aquest pogués atacar per aquest sector pels dos fets principals que s'havien observat: 1er deixar les bateries sense munició i segon crear una desmoralització general entre les forces per canvis capritxosos i persecucions tenaços contra els soldats revolucionaris que des del primer moment havien ofert tot per la guerra contra el feixisme.

L'informe era enviat a la secció de defensa de la C.N.T. en nom de tots els soldats de la CNT allà destacats intentant amb ell que posessin cartes en l'assumpte.

Però aquest informe no tindria molta repercussió ja que el Tinent Coronel Salinas continuaria al seu lloc com a cap de la Base Naval Secundaria de Roses que aviat es crearia. A mitjans de desembre de 1937, el mateix Tinent Coronel Salinas enviaria a un amic seu amb un alt càrrec una memòria descriptiva de la Base Naval Secundària de Roses aixi com un pla gràfic apart realitzat per ell amb

els radis de focs de la zona del Cap de Creus on indicava que tot el sector que anava de Roses a Port-Vendrés queia sota l'acció directe d'aquests focs[214]. També incloïa el gràfic de focs complet amb petit i grans calibres, tal i com havia de ser distribuït per ell i el gràfic de l'actual. Per les diferències entre uns i altres, el sector quedava millor defensat amb el seu projecte, ja que segons ell mateix deia, "*es portava la bateria del 15'5 a Punta Prima enlloc de la del 15, s'aconseguia una major eficaç protecció d'un ampli sector".* Segons aquest gràfic[215], presentava al Puig Clapé, una bateria de 149 mm amb un abast de 8.000 metres; al Port de la Selva, una bateria d'obusos de 150 mm amb un abast de 6.000 metres; a Punta Prima, una altre de 150 mm amb un abast de 13.000 metres al Cap Norfeu, la peça de 305 mm amb un abast 20.000 metres; a Punta Falconera una bateria de 155 mm amb un abast 13.000 metres; al Cap Roig, una altre bateria de 155 mm amb un abast 13.000 metres i a Punta del Milà una bateria calibre 152,4 mm Vickers amb un abast de 21.200 metres. Salinas, a banda de demanar-li ajuda al seu receptor perquè aquest li donés suport davant de l'Estat Major també li demanava que parlés amb el Cap de l'Estat Major Central de l'Armada de qui havia de dependre la Base Naval Secundària de Roses i que insistís per la creació de la mateixa, ja que per Salinas, la transitorietat amb que es trobava tot era perjudicial ja que faltava autoritat. Altre assumpte a tractar seria la seva residència, que tant d'èmfasi s'havia pres el tinent de la C.N.T. a l'informe anterior, on Salinas preguntava on havia de residir, si a Roses o a Figueres. Comentava que ja havia sortit destinada quasi tota l'oficialitat que ocupava la plantilla a les bateries d'aquest sector i demanava que se'l destinés a Roses a l'oficial Rafael Chillido Choza entre d'altres, tot i que també demanava que se l'enviés a Terol juntament amb el seu segon capita Seijo. Per últim finalitzava que volia parlar personalment amb el seu receptor d'un assumpte reservat el qual volia proposar i que podia ser de força transcendència en un futur, però sense especificar res mes[216].

En quant a la memòria descriptiva de la Base Naval Secundària de Roses[217], Salinas descrivia la Badia com un profund entrant marí de 10 km i d'un màxim d'amplitud de 17, amb una separació a les boques del Golf de 16 km i on dintre d'ell a un revolt de la seva ribera nord, constituïa pel seu ocultament de l'entrada, un magnífic port de descàrrega, a l'abric completament del tir llunyà de vaixells apostats fora del Golf, bastant nomes per la seva protecció un dèbil artillat que asseguraria la descàrrega una vegada dintre de la Badia.

[214] AGMAV, C.304,Cp.8BIS, D.2/1
[215] AGMAV, C.304,Cp.8 BIS, D.2/11
[216] AGMAV, C.304,Cp.8 BIS, D.2/1-3.
[217] AGMAV, C.304, Cp. 8 BIS, D.2 / 4-7.

Per Salinas, la principal missió d'aquesta Base Naval a la guerra, donada la seva proximitat geogràfica a França i tenint present la poca i dèbil esquadra que posseïen els nacionals, apta si per obstaculitzar la navegació mercant però impotent per una acció bèl·lica de gran envergadura que portés a fer perillar aquesta Base i que per part republicana la guerra tampoc tenia les característiques d'una lluita marítima, faria que pel moment nomes servis com a suport per descarregar el material. La missió de la Base hauria de ser en canvi de suport i refugi, aprovisionament i municionament per què l'esquadra republicana, enllaçada estretament amb les altres dos bases mediterrànies, Maó i Cartagena, tanqués per complet les rutes del Mediterrani occidental. Amb aquesta missió, la seva defensa devia atendre's més que res i per l'instant a la protecció d'un ampli sector de vaixells mercants que, venint ja en aigües franceses, es poguessin evitar els atacs de pirateria, exercint una interdicció momentània i llunyana, aconseguint-se tot amb un artillat no molt concentrar, però estratègicament disposat.

Sobre aquest artillat Salinas tractava la possibilitat de comptar amb quatre peces de 152,4 mm de Costa Vickers model 1923 i la Torre del *Jaime I* de 305 mm amb el que segons ell es podria defensar el material des de les immediacions de Port-Vendrés fins al port de Roses amb força eficàcia i seguretat. La utilització d'aquestes peces significava la interdicció a aigües jurisdiccionals franceses, però segons Salinas aixo no era un problema ja que solament es verificaria en moments d'agressió d'un vaixell nacional. Es a dir, que la transgressió dels Tractats Internacional correria a càrrec dels franquistes i els republicans solament defensarien un vaixell mercant contra un atac de pirateria, suprimint radicalment tots els atacs que fins la data es verificaven als límits de la zona jurisdiccional republicana i aquells que s'efectuaven enterament a aigües jurisdiccionals franceses (cas palpable d'això últim havia estat el bombardeig del pont de Colera pel *Canarias* efectuat des de l'altura de Cerbère).

Per aquesta protecció i aquesta missió de la Base Naval era per tant imprescindible un artillat que pogués estar assentat al mínim de temps i per la resta, havia de ser establerta al llarg d'una àmplia zona i buscant sempre el creuament de focs entre les tres bateries que abans s'havien fet menció. Per Salinas, la col·locació de les mateixes vendria disposat de la següent manera: dos peces de 152,4 mm a Punta Milà; la torre del *Jaime I* en Cap Norfeu -límit geogràfic del Golf- i les dos restants peces de 152,4 mm a Puig Clapé (podent continuar els petits calibres als seus mateixos emplaçaments projectats o amb lleugeres modificacions de detall).

Salinas també destacava al seu informe el trasllat d'algunes bateries existents a la zona de Roses. Per ell, el mes urgent era la realització dels assentaments en el mínim de temps, com dèiem abans i els projectes de construcció de pistes era una obra d'enginyeria de sis o vuit mesos de duració a sobre que no passava desapercebuda a l'observació aèria i al servei d'informació enemic.

Aixi per tant creia que el millor per tots els aspectes era portar les peces de Milà i Norfeu per vaixell i pujar-les als seus respectius assentaments per medi d'un sistema de cabries successives i respecte a la de Puig Clapé podia aprofitar-se la carretera que conduïa al poble i fer lleugeres modificacions.

Per les bateries de Milà i Norfeu, no era obstacle l'aprovisionament i municionament de les mateixes, doncs aquestos podrien fer-se amb més rapidesa i economia per medi d'una canoa automòbil i pel cas d'una possible contingència imprevista, també podria dotar-se a aquestes bateries un cert nombre de racions en fred i augmentar el percentatge de la dotació de projectils (enlloc d'un mòdul elevar-lo a dos o tres...) Aixi, d'aquesta manera i activant els treballs de fortificació, seria cosa d'un mes o dos el temps que trigaria en estar en disposició de fer foc.

Segons Salinas, per èpoques posteriors la missió d'aquesta Base no podia concretar-se a una simple protecció de vaixells mercants, portadors de material bèl·lic. Les seves esplèndides condicions estratègiques -vèrtex Nord del triangle Cartagena-Maó-Roses- la feien clau absoluta de les rutes occidentals mediterrànies i magnífic port de subministrament i suport d'una esquadra que patrullant per aquestes aigües, tancaria completament les portes del comerç marítim a qualsevol potència mediterrània o de vitals interessos en aquesta mar. Aixi, per esta previngut i considerant la potencialitat marítima de la nació suposada enemiga, la defensa artillera havia de ser nombrosa i concentrada a les boques del Golf per evitar un atac en tromba de la Marina enemiga i la consegüent ocupació de la Base per una superior potencialitat de foc; o també evitar un embotellament de la pròpia esquadra a la sortida de la Base per focs creuats de la marina enemiga; apostades als flancs del Golf, es a dir, evitar un desastre semblant a la guerra del 1898, sent necessari un artillatge dens i de gran calibre als llocs considerats mes calents com Montgó, Milà, Falconera.

Per finalitzar, Salinas delimitava els límits geogràfics de la Base Naval segons les seves dues missions, reduint-se als senyalats al Projecte de la Comissió que presidia el General Masquelet, però per la primera i més imperiosa de les dos missions assenyalats a aquesta Base Naval, era convenient que es limites la Base Naval pel riu Ter al Sud i al Nord fins la frontera francesa, ja que per tenir les bateries la mateixa missió tàctica havia de tenir un mateix comandament, independent per altre part de la Base Naval el Sub-sector Sud “La Costa Brava” que havia de passar a dependre de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes de Catalunya ja que pel seu comès diferia completament de l'adscrit a la mateixa.

En canvi, la proposta de Salinas arribaria tard, ja que el 27 de desembre de 1937 era signat a València un nou pla d'artillat del Cap de Creus[218] tot i que provisional degut a que encara mancava uns sis mesos per la construcció del camí al Cap de Creus, que podia ser major per la falta de compressors, procedint a l'emplaçament definitiu de la Bateria projectada fins que el camí estigués

[218] AGMAV, C.1156,Cp.7, D.1/2

finalitzat. El projecte en qüestió era emplaçar una bateria de 150 mm Obús de Bronze a Cap Gros d'acord amb els raonaments del Comandant Coll realitzant l'emplaçament de manera immediata per disposar de camins, tenint l'avantatja de que la cota d'aquest era quasi 100 metres superior a la de Cap de Creus. Igualment, per poder protegir i vigilar les cales i el Cap de Creus (ja que les Bateries de Punta Prima i Punta Clapé no podien atendre's degudament a tal comés) i evitar que submarins ocults a elles poguessin esperar i atacar impunement als vaixells que dobleguessin el Cap en direcció a Roses, es proposaven emplaçaments de campanya en el ja anomenat Cap de Creus per material de 75 mm Krupp Muntanya de 80 o 90 mm podent realitzar-se el seu transport i desplaçaments a llom, si els itineraris a seguir permetien traslladar a la posició l'ultim material indicat de 90 mm. Una vegada construït el camí projectat i necessari per traslladar a Cap de Creus el material pesat, es transportaria al seu corresponent emplaçament la bateria de 150 mm d'Obús de Bronze que figurava al pla aprovat.

Per altre banda, la resposta a les peticions del Tinent Coronel Salinas seria efectuada el 29 de desembre de 1937[219], mostrant-se el seu interlocutor conforme amb el pla presentat però informant-lo que hi havien poques possibilitats de portar-lo a terme ja que les peces de 152,4 mm quan arribessin ja estaven adjudicades, no podent disposar-se d'aquest tipus de peces. Sobre el nou projecte d'artillat del Cap de Creus no li semblaria gens d'acord però tot i que la bateria s'instal·les al Cap Gros, entenia d'acord amb Coll i amb Salinas en no renunciar a que es realitzessin les obres, per col·locar-la on abans s'havia pensat, o sigui, en el mes sortint del Cap de Creus, perquè no havia de perdre la vista la necessitat o el peu forçat a que obligaven els curts abast de que es disposava, en quant emplaçar les peces en terrenys avançat sobre el mar, que suplementava, en certa manera aquest abast. A més a més existia la pega de batre zones privades de foc que resultaven pel nou emplaçament provisional i aquest ja s'havia comunicat a Valgañón i a Claudín que havia de resoldre, recorrent a una bateria del Grup de Bateries de Muntanya, que podia considerar-se permanentment destacada en aquesta zona del Cap de Creus i a més a més, esperava també que fossin d'utilitat els antitancs, de que creia es disposaria aviat, tot i que en petit numero. Aixi doncs, aquest era un problema de distribució de l'Artilleria que es podia fer sense mes tràmits. I per últim, en quant a la situació relativa de les peces de 155 mm i la de 150 mm, totes les del Golf de Roses, per la seva part quedava autoritzat Salinas a la variació que plantejava amb respecte el primitiu projecte però referent a la situació de l'oficina a Figueres això si estava pendent de resolució de l'Estat Major de Costes ja que per això si que era irremeiable el tràmit, però segurament no hi hauria inconveniència a la teva instal·lació a Figueres la Oficina, tot i que havia de mantenir el lloc de Comandament a Roses.

[219] AGMAV, C.304,Cp.8BIS, D.2/8

Una memòria descriptiva amb data del 2 de març de 1938 signada pel Tinent Coronel Delegat de la Inspecció General d'Artilleria J.Valgañón i dirigida a l'Estat Major Mixte de Marina i al Cap de l'Estat Major de Marina informava que era propòsit del comandament cobrir les zones de fondeig i desplegament d'una esquadra a la badia de Roses, a les rodalies de la població del mateix nom[220]. Per aquest motiu, a més a més de les bateries que existien per aquelles dates, s'havien d'establir altres dos de quatre peces de 152,4 mm que tindrien com missió principal impedir que vaixells nacionals s'apropessin a l'anomenada badia, batent amb els seus focs els vaixells propis. Les zones d'emplaçaments d'aquestes dos noves bateries venien obligades pels camins existents o en vies de finalització, i es devia emplaçar una al nord de la badia a les immediacions de Punta Prima (La Planassa) i l'altre al sud a Montgó o Punta del Milà. La direcció principal de focs de les bateries havia d'estar determinada per la línia que unia els seus emplaçaments respectius amb la intersecció de la circumferència traçada des de cadascun d'ells, tenint com radi l'abast màxim de les peces. Igualment havia d'ordenar-se al Comandant Principal d'Artilleria de la Base Naval de Roses que d'acord amb el Cap i Comandant Principal d'Enginyers de la mateixa, efectués els estudis pertinents per determinar l'emplaçament d'aquestes dos bateries, estudis que havien de ser finalitzats amb la major rapidesa alhora de poder procedir als treballs d'instal·lació, als que se'ls donaria caràcter urgent. Aquesta nota afegia a la Delegació sotaescrita l'acta i l'estudi complet de les posicions elegides amb situació i coordenades i per peces, els espais morts, increments d'abast per altitud i els sectors de tir. Les posicions indicades en l'ordre abans citat per l'emplaçament de les bateries eren les següents: Punta Prima, situada a l'altiplà denominat (La Planassa) al nord-est de Roses, amb una cota mitjana de 115 metres i Punta del Milà situada al sud-est de L'Escala, constituint l'esperó que limitava al Sud de la badia de Roses, amb una cota mitjana de 85 metres.

Una vegada fixats els emplaçaments i la direcció principal de foc de les bateries, la solució teòrica segons es deia "*era una disposició de magistrals normals a les interseccions dels sectors d'abast màxim"*.

La bateria situada a Punta Prima proporcionava al nord uns espais morts pel foc per quatre peces considerables a destacar ja que la bateria no podia complir la missió de protecció llunyana de la badia de Roses que se l'havia assignat. Els anomenats espais morts comprenien una extensa zona al sud i nord-est del Cap de Creus, a la que ja amb distància suficient a Roses per salvar amb forts angles de caiguda la zona muntanyosa que protegia Roses pel nord, podien situar-se vaixells nacionals i batre la badia, sense que la bateria pogués respondre amb les quatre peces. Aquest defecte podia ser remeiat de dos maneres: situant-se a l'interior la distància que existia entre la línia nord-est d'espais morts i la seva paral·lela traçada pel Cap de Creus o bé canviant la direcció de la

[220] AGMAV. C.1156, Cp.9, D.1/2-6.

magistral a la magnitud necessària per evitar el defecte apuntat. La primera solució significava perdre 5 km d'abast, sent incompatible amb la missió principal mentre que la segona suposava una variació de 855 mil·lèsimes al nord-oest a la direcció principal de foc d'aquesta bateria. Aquesta solució, la segona era la més acceptable, tenint solament l'inconvenient de que la zona no batuda per quatre peces al sud es traslladava a l'est, comprenent l'entrada a la badia. Tot i així, s'havia de decidir una o altre segons es considerés més important el foc de les quatre peces sobre la zona indicada al voltant de Cap de Creus o sobre l'entrada a la badia tenint en compte que sobre l'entrada a la badia podia actuar amb les quatre peces la bateria de Punta Milà i sobre la zona indicada de Cap de Creus, si no actuava la bateria de Punta Prima quedava imbatuda, perquè ni la bateria de Puig Gros ni la de Puig Clapé tenien abast.

La bateria de Punta Milà per la seva part comptava amb una satisfactòria magistral que satisfeia per complet la seva missió mentre que la zona d'espais morts pel foc de les quatre peces al nord quedava a l'interior de la badia i al sud una zona que tenia per centre aproximat la desembocadura del Ter i una distància en aquest punt de 3 km fins la costa. La disposició del terreny en aquesta posició que solament permetia el foc al front marítim amb angles mínims superiors a 30', terme mitjà de pendents dels perfils, proporcionava espais morts a l'anomenat front superiors a 4.000 metres, no permetent aprofitar les possibilitats del material en aquest aspecte, ja que permetia un angle mínim de -10º de depressió.

Una posició molt més d'avantatge en aquest aspecte, sense que perjudiqués la missió principal es trobava amb una lleugera modificació de la situació de l'emplaçament , proposant aquesta uns 500 metres al sud a la denominada Punta de la Basseta. Aquest emplaçament permetia el tir en tot el sector del front marítim amb angles de depressió medis pels diferents perfils superiors a -3º amb el que la zona d'espai mort al front marítim quedava reduït a distàncies inferiors a 2.000 metres.

En resum, les modificacions que es proposaven a la solució teòrica primera eren: per la bateria de Punta Prima la variació al nord-oest de la direcció de la magistral de 850 mil·lèsimes i per la de Punta del Milà el petit desplaçament indicat fins Punta Basseta resultant sent una solució de conjunt que afavoria extraordinàriament la concentració de foc com a mínim de cinc peces en totes direccions sense perjudicar la concentració de vuit més que en una zona inferior en profunditat a 2 km. A mes a mes presentava la gran avantatja de realitzar la supressió de qualsevol espai que quedés imbatut a tota la profunditat de la badia que s'obtindria reduint a tres peces cadascuna de les bateries de Punta Prima i La Basseta i situant dos a Punta Falconera, a l'est de Roses. Situades aquestes peces en dita posició d'una cota mitjana de 30 metres, serien d'una gran eficàcia per la defensa llunyana i pròxima al front de la badia, amb un tir molt rasant, servint a més a més el defecte que existia al no compar amb bateries aptes per l'anomenada missió. Aixi per tant, la solució de conjunt

eren tres peces a Punta Prima, tres a La Basseta i dos a Punta Falconera. La solució proposada no demorava en res la urgència i la brevetat de la instal·lació ja que el Camí de Punta Falconera estava completament finalitzat i per La Basseta, com encara no estava finalitzat el de Punta Milà, el lloc on havia de començar la desviació era a on arribaven fins aquella data els treballs i la diferència de continuar-lo fins Milà o La Basseta era molt escassa mentre que el de Punta Prima estava finalitzat ja. Tot i que per la urgència d'aquest informe no s'havia medit exactament la diferència entre finalitzar el camí fins Punta Milà o continuar el que fins ara hi havia fet fins La Basseta, s'insistí en que la diferència era molt petita i era possible que fos més curt.

El dia 19 de març de 1938, el Tinent Coronel Salinas realitzaria un altre informe sobre l'elecció d'un assentament per una bateria de 150 mm de costa a Punta Prima[221]. A l'anomenat informe es detallava que per la seva conducció i transport, seria utilitzada l'antiga carretera de Cadaqués a Roses fins arribar a Mas d'en Baltre per aquesta finalitat mitjançant les correccions portades a terme ja a la seva major part; i des de l'anomenat punt fins l'assentament s'havia construït una pista que es trobava pràcticament quasi finalitzada i que resolia el problema en qüestió.
En quant a la ubicació dels assentaments, s'havien assenyalat la posició dels eixos de les peces en punts des dels quals i segons quin fos l'abast i resta de condicions que reunia el material que hagués d'utilitzar-se, es podien batre amplis sectors de foc més enllà de la Badia de Cadaqués i cales entrants situades al nord de la mateixa, suposat que l'abast fos suficient. Al croquis que s'adjuntava amb aquest informe es donava una idea més complerta de les condicions que reunien els assentaments elegits així com s'assenyalava el sector de tir marítim que abastava un angle de 3.960 mil·lèsimes. Referent a l'elecció d'observatori i lloc de comandament havia estat assenyalat a la Comandància d'Enginyers el lloc en que hauria d'establir-se l'observatori i comandament, situat a rereguarda de les peces en una cota lleugerament superior i a una distància de cent metres aproximadament. Tot i que no s'havia assenyalat específicament, s'havia indicat el lloc en que havia de fer-se l'excavació per polvorí que estava precisament davant de l'observatori i a poca distància de les peces. Més a rereguarda hi havien llocs en contrapendent apropiats per construir barracons i el que fos precís per allotjament de personal, tot i que s'havia de comptar que la situació d'aquestos havien d'estar protegits de la Tramuntana. L'informe acabava donant les dades de l'emplaçament, que no eren altres com: Coordenades no corregides: X=1.174,425; Y= 873,725; Z= 104, sent el front batut per punteria directa de 3960 mil·lèsimes.

[221] AGMAV, C.1156,Cp.4, D.3/1

Al dia següent i davant d'aquestes modificacions, es reunirien a La Planassa[222], al terme municipal de Cadaqués, el tinent d'Artilleria en campanya Manuel Rodríguez Mata com Delegat del Comandant d'Artilleria de Sector de Girona i el Major d'Enginyers Ángel Alfonso Luna, Cap del 4rt Sector (Girona) de la Delegació de Defensa de Costes de la Inspecció General d'Enginyers, marcant el primer d'ells la situació dels centres de les esplanades on havien de col·locar-se les peces amb que havia artillar-se la bateria que amb el nom de Bateria de Punta Prima havia de situar-se a l'anomenat lloc, quedant així mateix marcada la posició de l'observatori i la dels barracons d'allotjament del personal, distingint-se al croquis del projecte dos rectangles, amb unes bases per les peces de 10 metres de llargada per 7 metres d'amplada, sent la distància d'una peça a l'altre de 60,50 metres[223].

En canvi la posició de Punta Falconera tindria més modificacions. La primera d'aquesta seria segons l'ofici del 30 de maig de la Comandància d'Artilleria de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes referent a assenyalar els nous emplaçaments de la bateria. Aixi el 12 de juny es reuniria a Punta Falconera el capità d'Artilleria Joaquín Seijo Alonso, representant al Cap d'Artilleria del Sector Girona i el Capità Pablo Soler Llull en representació del Cap del 4rt Sector de la Delegació d'Obres de Defensa de Costes de la Inspecció General d'Enginyers, sent el capità Seijo el que procediria assenyalar els nous emplaçaments per les peces que s'avançaven 109 i 122 metres amb una separació de 42 metres d'acord amb el plànol que s'acompanyava confeccionat per la secció Tècnica de la Comandància d'Artilleria. Al mateix temps, el capità Pablo Soler feia constar de les dificultats tècniques que oferia l'execució dels treballs als llocs assenyalats[224].

Sembla ser que aquestes consideracions sobre la dificultat de l'obra realitzades pel capità Pablo Soler serien escoltades i després de la visita que realitzarien membres de l'Estat Major Mixte el 24 d'agost, les posicions artilleres serien altre vegada modificades. Aixi, pocs dies després, el 29 d'agost es reunirien altre cop a Punta Falconera el tinent d'Artilleria Domingo Hernández Expósito, el Capità Pablo Soler Llull en representació del Cap d'Artilleria del sector nº1 i el cap del 4rt sector d'Obres de Defensa de Costes respectivament, donant-se per assabentats dels nous emplaçaments que l'Estat Major Mixte en la seva visita del dia 24 d'agost havia elegir per dos peces de 100 mm de Muntanya que havien d'emplaçar-se a l'anomenada posició, i procedirien a aixecar el plànol de situació[225]. Al croquis que acompanya l'informe s'assenyalava un pou finalitzat que es trobava a 114,50 metres de la primera peça i a 122 metres de la 2ª peça sent la distància entre la 1 i la 2a peça de 35,50 metres[226].

[222] AGMAV, C.1156,Cp.4, D.3/2. Acta del 20 de març de 1938
[223] AGMAV, C.1156,Cp.4, D.3/4
[224] AGMAV, C.1156,Cp.4, D.1/1. Acta del 12 de juny de 1938
[225] AGMAV, C.1156,Cp.4, D.1/2
[226] AGMAV, C.1156,Cp.4, D.1/3

Els nacionals, gràcies al seu servei d'espionatge, aconseguirien també abundant informació relativa a les posicions artilleres de la Badia de Roses. Així, el 17 d'agost un agent franquista informava que a l'anomenada Punta Norfeu, s'estava construint l'emplaçament per muntar dos canons de 305 mm del *Jaime I* i una mica més a dalt del far de Roses, ja existien dos canons Krupp model 1890 de calibre 150 mm.[227], mentre que dos dies després, un evadit d'aquella zona facilitaria informació sobre les defenses de la ciutat, ampliant la informació amb un croquis i marcant sobre ell varis punts. El punt nº1 era el Cap de Norfeu, on segons l'informador existia el propòsit de traslladar dos canons de 305 mm procedents del cuirassat *Jaime I*, però prèviament s'havia de constituir una carretera des del far a l'anomenat lloc, ja que donat el pes i el volum de les anomenades peces, no hi havia camí a propòsit per efectuar el transport. Per la construcció de l'anomenada carretera, on els treballs ja havien començat, eren necessaris encara dos mesos. El punt nº2 assenyalava un turó prop del Far de Roses, on segons l'informador havien portat uns canons Krupp antics que allà hi havia i tractaven de substituir-los per una bateria moderna del 150 mm, també del *Jaime I*. El mateix informador deia que sempre que els republicans parlaven d'una bateria, es tractava de dos canons. La resta de punts del croquis senyalava altres punts de les rodalies però que no pertanyien a Roses[228].

Les notícies sobre els canons del *Jaime I* continuarien omplint les notes dels agents franquistes. D'aquesta manera, un d'ells afirmaria el 6 de setembre de 1937 que els mateixos republicans que es trobaven a Perpignan deien que havien desembarcat a Roses unes peces de calibre 300 i que aquestes anaven a remolc, arrastrades per tractors[229]. El 17 de setembre, a banda d'informar que s'havien intensificat els treballs de fortificacions de costa a Roses, l'informador assegurava que tenia ple coneixement de que a Roses s'havien fet descarregar tres canons del 30 i també abundant trilita, on es feia incessant la descàrrega de material de guerra en l'anomenat port[230].

Pocs dies després, el 24 de setembre tornarien les informacions sobre les defenses de Roses, sobretot referent a les bateries de costa existent a la zona. Així s'informaria que al Puig-Rom hi havia una bateria per quatre canons que creuava els seus focs amb l'existent a l'Escala, sent aquests 4 canons Krupp de 150 mm mentre que a la Punta Norfeu s'estaven fent els treballs per instal-lar quatre canons Vickers de 300 mm que es suposaven eren del *Jaime I* i per defensar aquesta bateria hi havia a Punta Falconera i Punta del Milà canons de 100 mm Schneider, dos a cada punta[231].

El 26 d'octubre de 1937 un evadit de la zona catalana declararia que s'estava emplaçant a Punta Norfeu una bateria de 305 mm Vickers Armstrong, procedent del *Jaime* I que defensava tota la

[227] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/62.
[228] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/60.
[229] AGMAV, C.2257, Cp.5, D.1/10.
[230] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/77.
[231] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/84.

badia de Roses i creuava focs amb la bateria de l'Escala. Segons el mateix informant, afirmava que per aquelles dates, ja estava finalitzada la carretera des de Roses a l'anomenada bateria i aviat es procediria al trasllat de la mateixa[232].

Per altre banda, el 5 de novembre, una nota procedent de Perpignan i acompanyada per un croquis dels voltants de la població de Roses on venien indicats els emplaçaments de les bateries, rectificava i aclaria informacions anteriors sobre l'artillatge de les immediacions de l'anomenada població. Així per tant, la nota informava de l'existència d'una bateria de 155 mm situada a un promontori darrera de la població, sent els canons Krupp i fabricats a Éibar al 1870; una altre bateria de 155 mm de dos canons situada entre la població de Roses i Cap Falcó; altre també del mateix calibre situada a Cap Falcó i una bateria en projecte al Cap de Norfeu de dos canons Vickers procedents del *Jaime I.* A l'anomenat croquis i assenyalat en vermell figurava també el traçat de la carretera en projecte, entre els Caps de Falcó i Norfeu i l'emplaçament de la població de Castelló d'Empúries, que era on estava instal·lat el comandament central de defenses de costes de la Base Naval de Roses[233]. Tres dies després, el 8 de novembre de 1937, una altre nota informava que la bateria de 4 peces situada a la colina denominada Puig Rom tenia un sector de tir de 140º d'amplitud i abastia des de Punta Falconera a la desembocadura del riu Fluvià. A l'època en que es refereix aquesta informació, s'estava construint una carretera des de Roses a Cap de Norfeu, on es projectava emplaçar una altre bateria i també s'havia traçat una altre carretera, d'uns 9 km de desenvolupament entre Vilajuïga fins al Mas de la Pellera, prop de Sant Pere de Roda[234].

El 26 de març de 1938, els nacionals es farien amb el testimoni d'un evadit quatre dies abans que comunicaria amb detalls, aspectes de les fortificacions i defenses de Roses. L'evadit assegurava que existien 2 peces de 75 mm al Far de Roses, on l'informant havia prestat els seus serveis, servida per uns 120 homes, tots ells reclutes[235].

Sobre les bateries d'Empúries i l'Escala, el 17 d'agost de 1937, les informacions franquistes assenyalaven que existia una bateria de dos canons de 155 mm davant el que era abans museu de les ruïnes d'Empúries i a la muntanya de Montgó, sobre de l'Escala, durant aquestes dates s'estaven construint l'emplaçament per dos canons de 305 mm del *Jaime I.* Sobre la mateixa població, es deia també que existien varis nius de metralladores i atrinxeraments, però aquests no comptaven amb armament[236]. El 24 de setembre una altre nota ampliava la informació sobre els canons de l'Escala informant que a l'anomenada Punta Montgó hi havia dos canons de 80 mm molt antics i a Sant

[232] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/98-99.
[233] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/105-106.
[234] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/112.
[235] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/162.
[236] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/62.

Martí d'Empúries a uns 100 metres al Nord del poble, quatre canons de 100 mm[237].

Referent a l'Estartit, una nota nacional amb data del 17 agost de 1937 afirmava que existia un emplaçament de dos canons antics retirats de les bateries de la Barceloneta mentre que en una nota posterior, signada aquesta el 16 d'octubre de 1937, es comunicava que hi havia bateries instal·lades a l'Estartit i a Begur, als dos extrems de la petita badia, però els focs no es creuaven, ja que segons semblava, existia un canal d'un km d'amplada entre els focs d'aquestes bateries, trobant-se la bateria de l'Estartit dalt del cementiri[238]. En una informació sense data, un agent nacional donava la notícia de que existia a la Punta Salinas, a l'Estartit dos peces de petit calibre, suposadament de 75 mm o 90 mm Krupp antigues[239]. L'última informació sobre l'Estartit seria del 20 de març de 1938 quan es deia que havien estat emplaçades peces també de 70 mm[240].

2.4.3.3. La Bateria de Torroella de Montgrí

A finals del 1937, una nota d'un agent nacional informava que a la sortida de l'anomenat poble, a la carretera que anava a Torroella de Montgrí, estava en període de construcció una bateria per peces de 90 mm, dos dels quals des de feia força temps es trobaven prestant servei; i per l'accés a l'anomenada bateria, havia estat precís construir una carretera d'accés d'uns 2 km per quatre metres d'amplada[241]. L'anomenada bateria seria de formigó i ciment, i sobre aquestes dates es trobaven les obres força avançades. Juntament a aquesta bateria i al camí d'accés, es trobaven emplaçats tres nius de metralladora on els seus focs batien la carretera que anava des de l'Estartit a Torroella de Montgrí en una extensió de 5 km. Aquesta bateria en realitat comptaria amb tres canons de bronze de 80 mm Krupp de Bronze formant la 1ª Bateria del 1er Grup Mòbil a finals de 1937 anomenada més endavant amb la nova reestructuració de principis de març de 1938 16ª Bateria de Torroella de Montgrí amb les mateixes peces, estant a la mateixa població la seu del 1er Grup Mòbil que també englobava a les bateries 17ª de Begur i 18ª del Estartit, tot i que les peces no durarien gaire i al mes següent serien enviades al front d'Aragó deixant d'aquesta manera la població.

2.4.3.4. La Bateria de Begur

Sobre la bateria existent a Cap de Begur els nacionals gràcies als seus agents destacats a la zona tindrien diferents informacions, tot i que segons les seves notes, els calibres de les peces variarien considerablement. Per exemple destacarien que sobre l'anomenat Xalet d'En Coll i amb el corresponent camí d'accés es trobava emplaçada una bateria de dos peces de 75 mm de campanya

[237] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/84.
[238] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/87.
[239] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.
[240] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/156.
[241] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/89.

els quals, exceptuant les peces més essencials, estaven construïdes en fusta mentre que l'emplaçament havia estat construït amb sacs terrers i rulls, presentant un aspecte molt deplorable[242]. Així mateix segons una altre nota amb data 20 març de 1938 informava que a Begur hi havia una bateria de 70 mm de bronze en molt mal estat de conservació[243], mentre que un mes després solament, en una altre nota, signada aquesta el 23 d'abril, es deia que al Cap de Begur i a meitat de la muntanya existia una bateria que dominava fins la badia de Roses, sent els canons els que havien passat el desembre del 1937 per la Tour de Carol i que havien estat uns dies a Puigcerdà sent les seves característiques uns 5'5 metres de llargada. La mateixa bateria del mateix calibre estava al cim del Cap de Begur que dominava fins a Palamós, situada a les proximitats de la Punta de Cap de Begur i Els Massos[244].

En realitat, la bateria de Begur comptaria ja al març de 1937 amb quatre canons de 80 mm Krupp de bronze organitzats a finals de novembre del mateix any com la 2ª Bateria del 1er Grup Mòbil i passant a denominar-se el març de 1938 com 17ª Bateria de Begur, continuant estant en el mateix Grup Mòbil. Abandonaria la seva posició l'11 d'abril de 1938 amb la resta de bateries del 1er Grup Mòbil cap al front d'Aragó.

2.4.3.5. La Bateria de Palamós

A Palamós es construiria un emplaçament amb ciment i maçoneria per una bateria situada al Molí de Vent, al costat de les Fosca. La bateria estava formada per quatre peces amb dos fronts compost de Direcció, amb un refugi en mina amb dos entrades i dos sortides, situat entre la segona i tercera peça de cada front, i polvorí. A l'abril de 1937 estaven finalitzats quatre emplaçaments simples i l'emplaçament doble del vèrtex, però encara faltava realitzar l'emplaçament de les quatre peces amb dos fronts amb formigó en massa. El seu emplaçament estava protegit per una obra de 50 cm de formigó, 1,5 metres de pedra en sec i un talús de terra de 7 metres. Durant aquestes dates el lloc de comandament també estava construït tot i que era utilitzat provisionalment com refugi; i comptava amb una alçada de dos metres, cobert amb un gruix d'un metre de formigó i armat amb bigues de ferros de 20 cm distanciades uns 50 cm sent el volum de formigó fabricat aproximadament de 150 m3 amb dosificació de 300 kg, mentre que el refugi, posteriorment finalitzat, comptava amb uns 80 cm de gruix de formigó a la pared i un sostre amb bigues de 20 cm i 1,30 de gruix de formigó amb uns 15 metres de mina i una de les boques reforçada amb murs de maons unit amb ciment lent Fradera i volta de Portland d'un metre de gruix[245]. Comptava també amb una trinxera, amb dipòsit

[242] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.
[243] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/156.
[244] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/167.
[245] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Informe sobre las mismas. Sector Gerona*..

de municions, que tenia l'entrada a la seva esquerra orientada a 300º graus amb una longitud de 34 metres fins que s'arribava a un espai descobert de 5 metres. Continuant per ell a mà dreta sortia altre entrada que distava a uns 51 metres de l'espai descobert i si és continuava sense agafar aquesta sortida s'anava a parar al pou de comunicació de les peces[246].

La bateria estava emplaçada amb compartiments construïts amb ciment Portland i existien departaments de la mateixa construcció pel telèfon de comandament i tenien a més a més heliògrafs i estacions radiofòniques, així com una caseta al costat de l'emplaçament artiller pel servei de transmissions, que amb elles es comunicaven amb els guaites de la Costa. Pel servei de l'anomenada bateria, s'havia construït un camí d'accés d'uns 1.000 metres per tres i mig d'ample.

Referent a l'observatori de la Bateria tenia la mateixa estructura que un niu de metralladores per una màquina, segons el plànol del 10 d'agost de 1938, tot i que amb una entrada al mig pel costat dret, amb la part posterior quadrada i la de davant semicircular[247].

Entre les informacions nacionals destacaríem dos notes enviades per agents franquistes al juny i al juliol de 1937, tractant el tema de la lleialtat dels servents de la bateria de Palamós. Així per tant, la primera nota informava de que servia en ella fent-se passar per classe un alferes de complement que es deia José Mollerà Solé que era feixista i catòlic i que es sumaria en un principi al Moviment i s'havia incorporat a files republicanes degut a que la seva lleva, la de 1934, havia estat cridada a incorporar-se a files[248]. La segona nota portava la data del 3 de juliol i en ella s'informava sobre l'actuació realitzada pels servents de la bateria de costa de Palamós durant l'últim bombardeig a la ciutat realitzat per un vaixell nacional. Tot i que l'anomenat bombardeig no seria molt eficaç pels interessos nacionals en quant a danys causats al port; aquest havia donat l'ocasió de comprovar que les bateries que defensaven l'anomenat punt no servien per res ja que els encarregats de les anomenades bateries, en quant s'adonaren compte del perill, telefonarien als seus superiors per saber quines eren les ordres a seguir. Aquest els hi donarien l'ordre de disparar, però com que des de Palamós indicaven que el vaixell agressor estava fora de l'abast dels seus canons no ho farien i les mateixes autoritats indicarien que s'amaguessin tots al refugi[249].

Les peces amb que comptaria inicialment la bateria de Palamós serien quatre peces de 75 mm Schneider, substituïdes per dos canons de 150 mm d'Acer Krupp formant la 3ª Bateria a finals de 1937 que seria anomenada 5ª Bateria a partir del març de 1938. La bateria de Palamós acabaria la guerra amb dos peces de 150 mm de ferro entubat situades al mateix lloc de l'emplaçament.

[246]AGMAV, C.1156,Cp.1, D.1/1
[247] AGMAV, C.1156,Cp.1, D.2/1 i 2
[248] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.
[249]AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/28

2.4.3.6. La Bateria de Sant Feliu de Guíxols

En un primer moment, la bateria de Sant Feliu de Sant Guíxols s'instal·laria al Molí de les Forques però molt aviat es veuria que aquest punt no seria gens adient així que es decidiria traslladar-la al cim del turó Gustinoy, cap a la Creu de Sant Pol, situat a la dreta de la carretera de Palamós a Sant Feliu de Guíxols.

La bateria estaria composta primerament per quatre canons de 75 mm Schneider formant la 14ª Bateria de Costa, que s'instal·laria a l'anomenat lloc després que s'obrís un petit camí per on poder pujar al cim del turó. Les peces s'assentarien sobre un emplaçament de ciment armat, encarant els canons uns cap a la bocana del port i els altres cap a S'Agaró i Platja d'Aro i la seva finalitat no era altre que dominar des de Palamós, plana de Castell d'Aro, Platja d'Aró, S'Agaró, Platja de Sant Pol, plana del terme municipal de Guíxols, Guíxols i part rocosa fins a Tossa, creuant els focs amb la bateria de Palamós. A l'abril de 1937 s'havia finalitzat ja bona part de les obres de la bateria, ja que s'havien realitzat 1.200 m3 d'excavació en roca, 340m3 de maçoneria pel mur de contenció, 50 m3 de formigó de 350 kg ciment Portland, tot i que per altre banda encara s'estaven construint també uns barracons per la tropa, dels que solament s'havien construït fins aquelles dates dos de parets i la coberta d'uralita, faltant encara per realitzar 350 m3 d'excavació en roca, 30 m3 de maçoneria acarada per la cuina, 300 m3 de formigó de 350 kg ciment, 600 m3 de farciment de terres, 8 m3 de fusta per cobrir la cuina i 65 m2 de coberta d'uralita o teula[250]. També durant aquestes dates s'estaven construint quatre refugis amb capacitat per 100 homes, comunicats mútuament mitjançant un túnel, sent l'excavació inclosa dintre de la quantitat abans esmentada. La bateria comptaria també amb un observatori on s'instal·laria el prismàtic d'antena i una vella metralladora, s'obriria a la roca una mena de polvorí i comptaria també amb un telèmetre de dos metres per calcular les distàncies de tir i periscopi. Un mes després, les obres avançarien a bon ritme i només faltaria per finalitzar-la fer la volta de comandament i acabar la galeria de recanvis de projectils una vegada havien estat finalitzats també els barracons per albergar els artillers. Pel servei de l'anomenada bateria s'havia arreglat en un principi un camí d'accés que ja havia existit abans, però que ja de per si era massa estret tot i que degut a que l'anomenada carretera tenia unes pendents en extrem accentuades, s'ordenaria que es fes el corresponent estudi amb la fi de fer un traçat més uniforme, havent-se aixecat el corresponent plànol topogràfic. Baixant per la carretera d'accés a l'anomenada bateria i pel marge esquerra a l'anomenat Xalet d'en Cases, es trobava instal·lada la Plana Major d'Artilleria de Costes del Sector Nord de Girona, que englobava des de l'Estartit a Blanes, i prop de l'anomenat xalet es trobava emplaçat un niu per metralladores que podia batre la carretera que anava des de Sant Feliu de Guíxols a Palamós en el seu inici.

[250] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Informe sobre las mismas. Sector Gerona*.

Amb data tan llunyana com el 31 de desembre de 1938, la Bateria de Guíxols encara es trobava sense finalitzar, ja que li faltava construir la coberta per l'observatori, la caseta pel lloc de comandament, una garita pel guaita, un aljub per la recollida d'aigües i un muntacàrregues i encara es treballava i s'estava construint una mina pel desaigüe de les construccions subterrànies[251].

La dotació de la bateria de Sant Feliu de Guíxols comptava amb una bona representació d'artillers bascos, pràcticament la majoria de la dotació, que havien abandonat el seu País Basc natal davant l'ofensiva nacional ja al setembre de 1936 i a través de França s'havien incorporat a territori republicà per Catalunya alhora d'incorporar-se a les files republicanes[252]. Els integrants de la bateria de Sant Feliu de Guíxols, bascos sobretot de Irún i Hondarribia, així com catalans serien destinats a la defensa de la costa de Catalunya l'octubre de 1936, i concentrats a la Font del Lleó, rebrien instrucció teòrica i pràctica en cas d'un desembarcament nacional. Després del canoneig de Roses per part del creuer *Canarias*, a primers de novembre es crearia la 14ª Bateria de Sant Feliu de Guíxols adscrita a l'Exèrcit de l'Est, formada per una norantena d'artillers bascos i una quarantena de catalans sota un comandament provisional i començarien a accelerar-se els treballs de fortificació. Com la instal·lació dels barracons trigarien un cert temps, i mentre s'adequaven els xalets Casas i Malnegre per allotjar-hi respectivament el personal i la cuina-menjador, els artillers pernoctarien entretant en una casa de la Volta de l'AmetlIer i menjarien, en grups i per torns, al Murlà, les Noies, la Marina i a la fonda Sant Eln[253]. L'oficialitat estaria formada per un tinent de complement, que realitzaria funcions de cap de la unitat, tres tinents, sent dos d'ells professionals i un de milícies; un sergent, un comissari polític i un practicant, però la manca de sub-oficials i de caporals s'hagué de suplir amb serveis d'interinitat fins al març de 1937, en que es proveiria oficialment amb quatre places de sergent i vuit de caporals. La gran majoria del prop d'un centenar i mig de soldats bascos-catalans eren milicians voluntaris i solament pocs eren per quinta. Aquests artillers comptaven amb fusells i mosquetons, mentre que l'oficialitat, a més, portava arma curta.
Amb els Fets de Maig, la bateria va estar a punt d'intervenir a Barcelona ja que el comandant Barea, cap del Sector i provinent de les milícies anarquistes disposaria la seva preparació. Després d'una tensa nit, amb els canons instal-lats sobre els camions i el personal amb l'equip per actuar, s'ordenaria als artillers que retornessin als seus llocs. A mitjans d'any, davant la falta d'armament que disposava l'Exèrcit Republicà a altres fronts, els quatre canons de 75 mm Schneider serien enviats al Front d'Aragó i serien substituïts per tres vells canons de bronze de 90 mm. Aquests

[251] AGMAV, C.1156, Cp.13, D.2/20.
[252] Més informació dels artillers bascos a JIMÉNEZ, Àngel, *La Guerra Civil a Sant Feliu de Guíxols (1936-1939)*. Sant Feliu de Guíxols. Edita Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols. 1995. Pàgines 149-155.
[253] JIMÉNEZ, Àngel, *La Guerra Civil a Sant Feliu de Guíxols (1936-1939).*Pàgines 149-155.

canons eren tres tubs de bronze sobre rodes i amb curenya de ferro amb dificultat per disparar que quan ho feia, saltava la peça ja que no es podien afermar al terra per manca de fre, tenint uns projectils perfectament inservibles per a la guerra ja que moltes vegades no esclataven.
A mitjan novembre de 1937, la 14ª Bateria seria rellevada al rebre l'ordre de traslladar-se, amb la mateixa missió a Castelldefels i al març de 1938 desapareixeria com a tal per integrar-se a la 3a. Bateria del 3r. Grup Motoritzat que es crearia per combatre a l'Aragó. En substitució d'aquestes peces, serien instal·lades a l'emplaçament artiller de Sant Feliu de Guíxols dos peces de 150 mm Obús de Bronze model 1891 primer formant la 4ª Bateria i després passant a denominar-se 9ª Bateria fins a finals del conflicte. Aquestes peces abandonarien el seu emplaçament a Sant Feliu de Guíxols el 30 de desembre de 1938 quan es crearia un nou Grup Mòbil amb les peces les bateries de Malgrat de Mar i Vilanova i la Geltrú.

En quant la vida diària dels artillers, aquesta era força tranquil·la. Al matí i una vegada esmorzats, realitzaven els corresponents relleus de guàrdia i els qui restaven lliures s'incorporaven a la bateria, on feien instrucció i pràctica de tir; però mentre va durar la construcció dels emplaçaments, tots treballarien en les obres. Al migdia els artillers baixaven al menjador —a ca la Mainegre— a dinar, llevat dels qui feien vigilància i a mitja tarda, al primer pis del xalet Casas rebien instrucció teòrica sobre artilleria on un cop acabades aquestes classes, quedaven lliures fins a l'hora de sopar. A la nit, abans d'anar a dormir, es passava llista, es llegia l'ordre del dia següent i s'assenyalava els qui acomplirien els diversos serveis. Per altre banda, els artillers que feien guàrdia —amb relleus cada dues hores— havien d'atendre i vigilar la bateria i vetllar des de l'observatori, anotant en un diari el pas de tots els vaixells que navegaven en qualsevol direcció, detallant l'hora i el tipus d'embarcació de que es tractava i amb més cura encara havien d'estar pendents del pas dels avions, sobretot dels que venien des del mar, de les bases de Mallorca. En aquest cas, un cop comprovada la fressa d'un avió enemic, es comunicava a la Plana Major i de seguida les sirenes avisaven al poble del perill. Si la incursió adversària era un fet, des de la bateria disparaven amb els fusells, mosquetons i amb la pesada metralladora instal·lada a l'observatori que gairebé sempre s'encallava[254].

[254] JIMÉNEZ, Àngel, *La Guerra Civil a Sant Feliu de Guíxols (1936-1939).* Pàgines 149-155.

2.4.3.7. La Bateria de Palafrugell

Sobre la bateria de Palafrugell, no existia un emplaçament propi ja que aquest corresponia a un Grup Mòbil d'Artilleria de Costa que havia estat creat a partir de primers de març de 1938 i tot hi que estava destinat a Palafrugell, aquest podia ser traslladat allà on fes falta. Molt interessant es la informació que es disposa sobre la Bateria ja que prové d'un informe realitzat pel Comissari del Grup Mòbil de Muntanya de Defensa de Costes de l'Agrupació Nord durant la seva estada a Palafrugell quan aquest havia estat destacat a partir del 10 d'abril de 1938[255].

Segons aquest informe, per l'aquarterament de la bateria, les autoritats de Palafrugell oferirien varis locals que una vegada inspeccionats pels militars, elegirien per reunir millors condicions d'habitabilitat un grup de petites edificacions en les que havia funcionat una fàbrica destinada a la industria del suro, i en la que ja es feia molt de temps que no es treballava, propietat d'Ildefons Capella, situada a les afores de la població a la terminació del carrer del Carril i bordejada per la carretera de Palamós limitat un dels seus fronts per la via del ferrocarril de Flaçà a Palamós en sentit longitudinal i per la seva part posteriorment en declivi fins la base de les parets dels pavellons amb porta amplia de carro a la carretera. La seva orientació era de nord-est a sud-est en el sentit de la construcció i constava d'un recinte rectangular que tancava tres cossos d'edificis grans de planta baixa, de les que s'habilitarien per dormitoris del personal, el tercer separat de ambdós per un cobert per parc i magatzem de material. Annexa a un dels pavellons-dormitoris existien unes petites habitatges immediates a la porta principal, en la que s'instal·laria utilitzant tot l'espai disponible, el cos de guàrdia, un petit magatzem de queviures, i un dormitori per l'Oficial i el Comissari de Servei. A la part oposada del recinte aprofitant altre petita edificació que servia de despatx a la fàbrica, s'ocuparia per les Oficines, tant les del Comandament Militar com les del Comissariat, varis coberts intercalats, entre pavellons, que servien per cuina i menjador i dos petites habitacions o departaments aïllats que havien estat destinats per la infermeria i farmaciola, la una i l'altre contigua a aquesta, amb porta exterior independent al pati a la Biblioteca al servei d'aquest grup

Per falta material de locals havia estat precís utilitzar pel bestiar unes antigues quadres situades a uns tres cents metres del quarter, enclavades ja dintre de la zona urbana. Uns locals insuficients donat el nombre d'animals que pertanyien al Grup i amb tendència a augmentar i que no reunien molt bones condicions, però que podien fer bon ús de manera momentània per allotjar el bestiar.

Tot i tenir que improvisar per poder transformar en quarter les dependències que s'ocupaven, els treballs havien estat realitzats molt ràpidament i que s'havia aconseguit pogut instal-lar, funcionant d'una manera normal tots els serveis, quedant en breu termini acomodades completament les tres bateries i Plana Major i quadres afectes al Grup, quedant només petits detalls sense importància que

[255] AGGCE. PS BARCELONA . Caixa 10.

poc a poc s'anaven esmenant.
El Grup Mòbil de Muntanya estaria compost per tres Bateries, anomenades 36ª, 37ª i 38ª Bateria respectivament de les que solament una d'elles, la primera, a l'abril de 1938 estaria organitzada en peu de guerra i apte per tots els serveis amb l'excepció dels comandaments, doncs no disposava més que d'un capità, sense tinents que el secundessin i les altres dos estaven en espera d'incorporació de personal per la seva completa dotació en les que faltaven també diversos elements.
El Grup disposava de nou peces (tres per Bateria) de calibre 75 mm KA M-A model 1896 en bon estat de conservació, i comptava amb un total de 44 projectils com munició per totes elles, trobant-se en espera d'una major remesa de projectils per nodrir les necessitats d'aquest Grup que permetés estar en condicions de qualsevol eventualitat.
L'armament portàtil el constituïen vuit mosquetons i un màuser pels que es disposava d'un total de cent cinquanta cartutxos de guerra, armament que quedava completament absorbit pels serveis de guàrdia del quarter i sent una quantitat de dispars de fusell insuficients per una resistència definitiva. Fins feia poc, havia estat completada la dotació d'una Bateria amb número suficient de bastes, quedant un romanent tot i que petit per les dos restants.

A la Plana Major i pels treballs corresponents existia com a material òptic dos goniòmetres de brúixola, un d'ells amb trípode; quatre bessons prismàtics; una mira i tres telèmetres de 80 cm de base dels quals hi havia dos inservibles. Assumia el comandament del Grup un capità, auxiliat en les seves funcions per un altre Capità-Cap de la primera Bateria organitzada i un tinent que tenia a càrrec el comandament de les altres Bateries en plena organització, que era secundat pels Sergents i Caporals de les respectives Bateries i en estreta col·laboració amb els Comissaris a elles afectes. El personal del que es composava el Grup el formaven a part dels Oficials més a dalt anomenats, un mestre guarnicioner del C.A.S.E. assimilat a sergent; tres sergents efectius, dos d'ells agregats al Grup i pertanyents al C.O.P.A. de Figueres, i s'habilitaria per serveis i com sergents interins tres caporals, quedant per consegüent tres caporals efectius per prestar servei i 109 artillers de 2ª dels que quatre havien estat també habilitats com caporals interins pel complert servei.
Tots els dies laborables i d'una manera intensiva es practicaven les diverses instruccions especials de l'arma això com les classes corresponents a aspirants a caporal i d'aquestos a sergents, com també les escoles d'especialistes. Els oficials es dedicaven durant els pocs espais de temps disponible, a treballs de camp i gabinet propis del seu ofici, amb intercanvi de conferències i reconeixements als voltants i zones de costa corresponents al sector a batre que aquest Grup tenia assignat, tot i que per l'escassetat material d'oficials-tècnics que disposava el Grup, el treball es feia de menor eficàcia. Segons l'horari acordat i aprovat es realitzaven tots els actes del quarter sense

cap tipus de contratemps, dedicat el seu personal a les diferents instruccions pròpies de l'arma, així com les classes teòriques a càrrec dels Oficials del Grup, sent relativament reduïdes el número que diàriament podien concórrer a aquesta per la falta de personal recarregat i ocupat en la seva quasi totalitat pels diferents serveis ordinaris del règim interior, guàrdies, quarters, etc... A càrrec del Grup existien també cinquanta-cinc mules de tir i càrrega i cinc cavalls de cadira destinats pels caps del Grup, que no podien ser utilitzats a fons en un treball intensiu donada l'escassa alimentació que es trobava limitada en pallades degut a la carència absoluta de ordi o substitutiu que facilitava per ells el Parc d'Intendència Militar de Girona, que era poca nutritiva a la seva qualitat.

Per tenir la plantilla completa de personal era necessari a més a més dels ja existents dos capitans, set tinents, un veterinari, tres ajustadors, dos guarnicioners, quatre ferrers, vint-i dos sergents, quinze caporals, quatre trompetes i cent tres artillers de 2ª mentre que per completar el bestiar eren necessaris catorze mules i setanta-set cavalls i del material de càrrega faltaven nou jocs de palanques de maniobres i dotze de llimoneres, així com també quaranta-tres muntures de plaça muntada i cent cinquanta- una mantes pel bestiar. També existien altres deficiències com collars i gran nombre d'útils de quadra.

Per les transmissions del Grup no es disposava més que de dos jocs de banderes de semàfor i per les transmissions d'enllaç havia de dotar-se de quatre telèfons de campanya, una central telefònica, quatre heliògrafs i un joc de banderes de semàfor com elements imprescindibles.

Pels serveis del Grup i afectes aquests es disposava d'un camió marca Chevrolet, dedicat preferentment al subministre de queviures; un cotxe petit marca Austin per comunicacions i enllaç al servei del Cap del Grup que es trobava en reparació, al Tercer Batalló del Servei de Cos de Tren de l'Exèrcit; un cotxe marca Opel utilitzat pel Comissari de Grup que era utilitzat per tota classe de serveis del Grup i una moto Ariel per enllaç però per poder tenir un servei de transports amb verdadera regularitat eren absolutament imprescindible una camioneta pel subministre ja que el camió que tenia destinat el Grup era de consum excessiu per tractar-se de un camió de tonatge pesat en canvi indispensable pel subministre de pinso de gran quantitat pel bestiar i transport de bagatges en marxa.

L'aprovisionament de queviures es verificava mitjançant subministres periòdics facilitats pel Parc d'Intendència Militar de Girona que per regla general solia ser cada dos dies, excepte quan es tractava de carn fresca o congelada que havia de ser diàriament subministrada per la carència total de cambres frigorífiques en la localitat, cosa que provocava pèrdues per un excessiu consum de combustible pel camió, també grans molèsties en lo que al personal es refereix.

En quant l'estat de salubritat i higiene de la tropa era satisfactòria i no es trobava cap artiller als Hospitals Militars de Girona. Per les atencions i cures del personal figuraven afectes al Grup un Tinent Metge, tres alferes practicant i sis sanitaris, distribuïts entre les tres Bateries a tres per cadascuna i al Tinent Metge agregat a la Plana Major del Grup, pel que quedava assegurat el servei facultatiu del mateix. Passat diàriament reconeixement facultatiu pel Tinent Metge, assistit pels Practicants i Sanitari, d'acord amb l'horari, quedaven de guàrdia permanent un alferes practicant i a les seves ordres dos sanitaris de la Bateria que correspongués.

A les hores fixades per la instrucció general de la tropa i d'especialitats, el personal sanitari es dedicava també a la de la seva classe, tals com les de camillers, etc... la que completava per conferències o classes teòriques a càrrec del Tinent Metge o bé de les referides Alferes-Practicants.

El material quirúrgic era força deficient, servint únicament per petites cures d'urgència el que s'esperava que en breu termini remetera la Comandància de Sanitat, on els seus elements es posaria relativament, les necessitats d'aquest Grup.

2.4.3.8. La Bateria de Blanes

La bateria de costa es trobava emplaçada al terme municipal de Blanes, pròxim als dipòsits d'aigua de la ciutat i en un turó proper a la carretera en direcció a Malgrat, dissimulada entre uns pins. A l'abril de 1937 s'havia construït una explanació de 45 per 6 metres utilitzant formigó en massa tot i que durant aquelles dates encara faltava realitzar-se l'emplaçament per quatre peces amb les quatre mines per les mateixes, amb comunicació entre si[256].

Les peces d'artilleria segons una nota d'un agent nacional del 17 d'agost de 1937, estaven situades a cinc forats a les anomenades Penyes del Noviciat, a una alçada de 40 metres sobre el nivell del mar, consistint l'emplaçament en coves obertes a la roca per cada canó de 105 mm que amb l'ajuda d'un tractor, els posava en bateria a l'hora del tir. Aquests cinc forats per la seva part posterior anaven a parar a un túnel comú per dissimular la part exterior dels forats i havia estat col·locat a dalt de cadascú d'ells una visera de branques que els feia invisibles des de l'exterior. La seva guarnició era d'uns 60 o 70 artillers i com a dada curiosa, la nota deia que el dia de la caiguda de Bilbao ho havien celebrat amb un gran banquet[257].

El 5 d'octubre una altre informació nacional sobre els canons de Blanes afirmava que eren tres les peces de 155 mm instal·lades i situades al costat de Llevant dels dipòsits d'aigua de la població[258], mentre que deu dies més tard, els franquistes ampliarien la informació mitjançant una altre nota d'un agent nacional que venia acompanyada d'un croquis de la bateria de costa emplaçada a Blanes,

[256] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*
[257] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/63-64.
[258] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.

i dibuixat segons les dades facilitades per un oficial procedent de la zona republicana[259]. Segons aquesta última informació, la bateria en qüestió estava constituïda per quatre peces Krupp de 80 mm (model 1885) de 7 km d'abast màxim, trobant-se el recanvi de les peces a uns 50 metres aproximadament a rereguarda d'aquestes i junt a una safareig descoberta, de color de ciment, que contenia uns 300 dispars de granada ordinària i de metralla i darrera del camí que conduïa a Blanes, existien dos barracons pel personal servent de la bateria. Sobre el calibre de les peces, les informacions franquistes variarien segons les fonts, tal i com s'ha vist la seva variació en tan sols deu dies. En una altre nota encara es detallava que les peces eren de 90 mm, tot i que informava que solament hi havien col·locades dos peces per obusos Ordoñez de 90 mm, construïda en principi en sacs terrers tot i que últimament s'estava procedint a reformar-la amb la finalitat de fer aquest emplaçament definitiu, amb l'objectiu de protegir el port de Blanes i la desembocadura del riu Tordera[260].

De les poques notícies sobre la bateria de part republicana, amb data tan llunyana com el 31 de desembre de 1938 constava que la Bateria de Blanes encara es trobava sense finalitzar, ja que li faltava acabar els revestiments de les galeries interiors i el muntacàrregues i la mina de comunicació de les galeries interiors amb l'exterior i a causa de no disposar de ciment Portland, estava suspesa la construcció dels revestiments esmentats així com la fabricació de maó de ciment Portland i tubs[261].
Sobre les peces que formaven la bateria, a mitjans de març de març de 1937 aquesta bateria estava formada per quatre canons de 80 mm d'acer Krupp. Posteriorment, a finals de novembre del mateix any s'havia d'organitzar la bateria que passaria a denominar-se 5ª Bateria i estaria integrada per dos obusos de 150 mm de bronze model 1891 tot i que igualment a finals del mateix any tres dels quatre canons originals de 80 mm d'acer Krupp havien de formar la 1ª Bateria del 4rt Grup Mòbil. En definitiva, la Bateria de Blanes seria reorganitzada novament al març de 1938 com la 13ª Bateria suposadament amb els dos obusos de 150 mm de bronze Model 1891, desapareixent més endavant i tornar a aparèixer com la 39ª Bateria amb dos peces de 150 mm de ferro entubat però que no estaria en condicions de fer foc fins a finals del mes de setembre.

[259] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/87-88.
[260] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.
[261] AGMAV. C.1156, Cp.13. D.2 / 7.

2.4.3.9. La Bateria de Malgrat de Mar

La bateria de costa de Malgrat de Mar estava situada a uns 600 metres de la platja en una cota de 44 metres, emplaçada a un turó a la vessant que donava al mar situat a l'oest del poble de Malgrat on al seu vèrtex existia una torre de les que antigament s'utilitzaven per la vigilància de la costa utilitzada com observatori i lloc de comandament, i on a mà dreta hi havia els transformadors de llum i força.

Al maig de 1937 s'havien fet diversos treballs per emplaçar la bateria de Malgrat de Mar que estava composta per quatre explanades col·locades en línia en direcció al mar on albergarien primer quatre canons 155 mm Krupp model 1875 i que posteriorment serien reemplaçats per quatre Obusos de 150 mm de Bronze model 1891, camuflant-se els canons amb uns tendals de llana de color verd[262]. L'amplada de les explanades era d'uns 8 metres i el nivell de dos d'ells un metre més alt que el dels altres dos restants, comunicades les quatre per un camí de 45 metres i reforçat aquest amb una pared de contenció. D'aquest camí sortien altre dos passadissos soterrats uns 2,20 metres, un de 2 metres tan sols realitzat amb volta de tres gruixuts i altre de 11 metres realitzat amb llosa de formigó i ferros del 20 espaiats en 0,15 metres que comunicaven amb els recanvis de la bateria, un per cada dos peces on es situaven a cadascú d'ells el recanvi de càrregues i el recanvi de projectils respectivament. Aquests es trobaven situats en un terreny de quars però en estat de descomposició, excavats en galeria amb un gruixut de terra sobre d'ells variable de 3 a 5 metres aproximadament i protegits a més a més amb una llosa construïda a la superfície del terreny de 0,50 metres de gruixut, armada amb rodons en forma de quadrícula de 10 cm de costat[263].

Per la seva comunicació es construiria un camí perquè des de la carretera es pogués pujar els canons i a la dreta del camí d'accés, pròxim a la primera peça es trobava situat el barracó del Cos de Guàrdia de la bateria, que comptava amb un menjador, oficines, dormitori i latrina mentre que el personal s'allotjava en un antic convent situat al poble.

Per la seva part, la torrassa que es feia servir d'observatori i lloc de comandament havia estat pintat d'un color terròs fosc que el dissimulava i a la mateixa direcció cap al mar, hi havia el campanar de l'església que seguia naturalment del mateix color de la pedra, amb el seu contorn molt semblant al de la torrassa. Però aquest campanar, molt més visible que la torrassa des del mar, havia produït certa confusió ja que havien caigut granades en un bombardeig efectuat pels vaixells nacionals sobre unes cases que guardaven respecte al campanar la mateixa posició relativa que les trinxeres de la bateria tenien respecte a la torrassa, produint per tant aquest un error de punt de referència[264].

[262] AGMAV C2257,Cp.6, D.1/71
[263] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1 /81.
[264] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1 /110-111.

L'oficial anglès, al seu informe sobre la costa catalana del maig de 1937 deia que es sentia admirat al veure l'enorme treball que suposava la construcció d'un emplaçament de bateria per després portar canons com els citats, tenint en compte que l'objectiu immediat era el de respondre a l'atac de vaixells de guerra moderns, armats amb canons moderns i de calibre molt superior, a més a més de situar la bateria a més d'una milla de la costa de distància, restant així encara més l'abast d'aquests antics canons[265].

Respecte les peces de la bateria de Malgrat de Mar, els quatre obusos de 150 mm de Bronze model 1891 haurien de ser suprimits a dos del mateix tipus cap a finals de 1937 formant la 6ª Bateria, que posteriorment passaria a denominar-se 8ª Bateria, englobada dintre del sub-sector de la província de Roses i abandonarien la ciutat al crear-se el 30 de desembre de 1938 un nou Grup Mòbil amb les peces de Sant Feliu de Guíxols i Vilanova i la Geltrú.

2.4.3.10. La Bateria de Calella

La bateria de Calella es trobava emplaçada immediatament darrera de la muntanya del Far de Calella, a uns 30 metres d'aquest, estant els centres de les explanades en una línia sensiblement normal a la costa. Estava formada per quatre peces de 75 mm marca Schneider, manada per un sergent ascendit a Tinent i la servien 40 soldats, amb un camp de tir d'uns 90º sent així que el de les peces de les bateries anterior era quasi de 180º i instal·lada d'una forma que la seva direcció de tir es feia al nord-est, o sigui, aproximadament en direcció a Malgrat[266].

Els canons estaven situats a 50 metres els uns dels altres ocults per garrofers però situats de tal manera que quan un vaixell estava situat davant de Sant Pol de Mar i a tres milles aproximadament de la costa, els canons li venien en línia recta havent sortit ja del camp de tir de la bateria. En canvi, si es venia des del mar pel nord-oest els canons estaven situats dos a cada costat del Far, emplaçats de tal manera que podia batre la platja de Calella durant un possible desembarcament tot i que tenia ordre de disparar a tot vaixell nacional que passés dintre de l'àrea de tir de la bateria[267].

Respecte als projectils, aquests estaven guardats en armons[268] col·locats en petites excavacions efectuades al terreny i coberts i camuflats amb ramatge lleuger, així com les peces i situats a la carretera que conduïa al far. Entre aquestes trinxeres de comunicació cobertes de brancatge, canyís i terra hi havia un refugi amb tres sortides en galeria contra bombardeigs aeris, mentre que el personal de la bateria habitava la casa del torrer i a tendes de campanya[269].

[265] AGMAV C.2451, Cp. 1 / 25.
[266] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1 /81.
[267] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1 /141.
[268] Joc davanter de la curenya de campanya, amb el qual es completa un carruatge de quatre rodes per a major facilitat en la conducció, i es separa quan la peça ha de fer foc.
[269] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1 /81.

La bateria de Calella comptava amb dos entrades que seguint els seus respectius camins, anaven a ajuntar-se al mig, on prop de les explanades de les peces es trobava un telèfon, finalitzant el camí entre la 2ª i la 3ª peça, on s'unia altre camí que comunicava totes les peces. Entre les peces que es trobaven situades mirant Sant Pol de Mar, existia un observatori i cada peça tenia el seu propi recanvi[270].

Referent a la dotació de la bateria de Calella, l'obra de Jordi Amat Teixidó *República i Guerra Civil a Calella, 1931-1939,* recull bona part de l'activitat d'aquesta[271]. Segons aquesta obra, serien milicians que trobant-se a la Caserna de Barcelona de Fermí Salvoechea, s'allistarien voluntaris al veure un paper mecanografiat que demanaven voluntaris per una Bateria destinada a fortificar la costa cap al setembre de 1936. Els milicians serien conduits en camions fins a Sant Pol de Mar, on quedarien allotjats fins que no finalitzessin els treballs d'emplaçament per les peces d'artilleria, uns treballs que portarien a càrrec la pròpia població civil de la ciutat sota la direcció del Comitè de Defensa de Calella. Així i una vegada finalitzat l'emplaçament, els artillers emplaçarien les peces i muntarien les tendes de campanya sota uns garrofers de la muntanya del Far, muntant sis en total: una per cada peça de la bateria, una per a la plana major i l'altra per a la cuina. La plana major estaria formada en un primer moment pel Comissari, (de nom Llorenç, de la CNT) un capità (amb un cognom força particular: Cabeza de Buey i Ladrón de Vacas, taxista a Barcelona) i un sergent. Pel que respecte a la vida diària aquesta era força agradable ja que cada dia al matí es realitzaven dos hores d'instrucció quedant-se només el personal nomenat el dia anterior a les peces mentre que la resta tenien permís que molts aprofitaven per estar per la ciutat i gastar les seves 10 pessetes que rebien diàriament. Les hores dels àpats eren a les vuit del matí l'esmorzar, el dinar a quarts d'una i el sopar a les vuit del vespre i els diumenges era freqüent trobar familiars dels artillers del Far dinant a la Fonda Vila.

Pel que respecte a la munició i la central telefònica, aquestes es trobaven dintre d'uns refugis fets per la població civil a l'interior de la muntanya i l'arribada de la munició es realitzava a través de camions que el transportaven del Parc Divisionari 64- Sant Andreu de Barcelona, on la fabricaven.

La sortida dels artillers es realitzaria entre gener i primeres de febrer de 1938, quedant un reduït grup fins el gener de 1939.

Primerament, la bateria estaria composta de quatre peces de 75 mm Schneider, que a principis de 1938 seria denominada 7ª Bateria, passant a formar part del Segon Grup Mòbil. Segons Jordi Amat[272], la Bateria d'artilleria de Calella constava de quatre peces de 75 mm, marca Schneider (francesos), unes peces força noves i automàtiques que disparaven projectils de 7 kg i podien fer 7

[270] AGMAV, C.1155, Cp. 9, D. 4 / 1
[271] AMAT TEIXIDÓ, Jordi, *República i Guerra Civil a Calella, 1931-1939*. Pàgs.377-381.
[272] Íbidem. Pàgs.377-381.

km a bala perduda, o 6 km blanc efectiu. Tenien també, durant el 1937, 2 peces Oerlikon de la D.E.C.A., no adscrita a la bateria de Calella, però que n'emprava 4 homes, i una metralladora Vickers molt ràpida, que tenia més calibre[273]. A les acaballes de 1937 i segons el mateix autor, canviarien totes les peces per unes altres de la guerra russa-japonesa de 1904-1905, sent aquests uns obusos de 114,3 mm amb una càrrega que pesava 17 kg i sense retrocés fet que provocava que quan disparaven, tot trontollava i feia un salt mentre que quan la peça s'enferritjava, la solució era anar a treure amb un bastó de punta cònica i se'n feia venir a uns tècnics russos, presidits pels comandant Yunoff per canviar les peces quan es feien malbé, sent traslladades dos d'aquestes peces a Sant Feliu de Guíxols el gener de 1938[274]. Per altre banda no tenim constància d'aquestes peces de 114,3 mm i si de les de 75 mm.

2.4.3.11. La Bateria de Mataró

La ciutat de Mataró tenia com guarnició un Regiment d'Artilleria de quatre bateries de peces de 75 mm que havien sortit ja a l'agost de 1936 per anar al front d'Aragó, on havien quedat repartides a varis llocs del front. Al quarter d'Artilleria, situat pròxim a l'estació de ferrocarril, es tractaria de tornar a organitzar un nou Regiment d'Artilleria, però ensopegaria amb la dificultat fonamental de que no es trobaven canons, donant als nous reclutes una instrucció purament teòrica, ensenyant-lis els quadres en que es representaven els canons.

Més endavant i situat més al sud i en una elevació propera d'un pinar i rodejada de vistes, en un turó conegut com Can Cuiàs s'havia emplaçat el lloc per una bateria, segons l'oficial anglès al seu informe de 75 o de 105 mm però que el calibre el mateix donava ja que no es tenien els canons i donat el seu calibre i situació, solament podien servir per llençar contra la carretera que anava a Barcelona[275]. Aquesta bateria de Mataró es trobava emplaçada al terme de Cabrera de Mataró, a l'anomenat turó conegut per Can Cuiàs per estar allà l'anomenada finca, emplaçada a uns 3 kilòmetres del mar en línia recta.

Sobre aquesta bateria els nacionals aviat sabrien de la seva existència i segons una nota d'un agent nacional realitzada el 7 d'agost de 1937 informaria de l'existència de la mateixa[276]. Segons aquestes primeres informacions, a uns 200 metres de l'anomenada Casa Cuiàs, en un turó estaven emplaçats dos canons de 105 mm i altres dos de 150 mm, d'abast reduït per ser molt utilitzats. Tenien molt de retrocés i anaven travats al terra amb enganxalls de ferro, suposant-se la seva velocitat en tir ràpid

[273] Una informació d'un agent nacional amb data 9 de novembre de 1937 esmentava que al voltant de l'anomenat Far de Calella, hi havia emplaçades algunes metralladores, tot i que no especificava tipus ni classe. AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1 /115..
[274] AMAT TEIXIDÓ, Jordi, *República i Guerra Civil a Calella, 1931-1939*. Pàg. 380.
[275] AGMAV, C.2451, Cp. 1 / 32.
[276] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/56-57.

d'un minut i mig per dispar i sent uns del tipus Ordoñez i altres de tipus francès, dependents de la secció de defensa de costes i servides per voluntaris sota el comandament d'Oficials de l'Escola Popular de Guerra. Segons una altre nota del servei d'espionatge nacional del 20 de setembre de 1937[277], allà existien quatre peces de 155 mm canons de bronze de l'any 1884 o 1894 amb dos recanvis, un per cada peça. Les esplanades per les peces tenien forma rectangular amb el costat corresponent al davant fent de cercle d'uns 15 o 20 metres de radi, una amplada d'uns 9 metres sent de 1,40 metres el desnivell entre el terreny natural i el fons de l'explanada que estava constituït per una capa de formigó d'uns 0'50 metres de gruixut. L'accés a dites explanades es realitzava per una rampa existent a la part posterior de les mateixes i la separació entre elles era d'uns set metres, comunicant-se entre si per medi de trinxeres. Les explanades es trobaven situades quasi al cim de la muntanya, però a contrapendent, és a dir, a la vessant de la mateixa situada d'esquena al mar amb la fi d'evitar l'acció del tir directe, i situats els centres de les mateixes en una línia paral·lela a la costa. Els dos recanvis estaven calcul-lats per uns 150 projectils cadascú però era major el número dels que disposava la bateria ja que era superior a 400, segons deien als oficials de la mateixa. El recanvi corresponent a les dos peces, costat Malgrat, estava constituït per una galeria d'accés excavat a la roca i per dos galeries perpendiculars a aquella i situades una a cada costat de la mateixa, però no una davant l'altre, de 1,50 metres de longitud i 1,20 metres d'amplada, excavades també a la roca i revestides totalment de fusta, una per càrregues i altre per projectils. Aquest recanvi tenia accés per medi d'una trinxera a la de comunicació entre les dos explanades a les peces que servia. L'altre recanvi, corresponent a les dos peces restants, costat de Barcelona, estava oberta en rasa i constituït per dos departaments, destinat a explosius i altre a projectils. Les parets dels mateixos eren de maçoneria de 0,50 metres de gruixut i el sostre era una llosa de formigó de 1,00 metres de gruix armada amb carrils de 45 kgms/m 1; la superfície lliure d'aquests departaments era de 4 m2 (2.00x2.00) i estaven situats a un i altre costat d'una trinxera per la qual tenien accés a la comunicació entre les dos explanades de les peces que servien. A més a més, existia un refugi contra bombardeigs aeris, constituït per una galeria sense revestir i amb sortides pels dos extrems. L'oficialitat, classe i tropa de la bateria habitava a l'anomenada Casa Cuiàs i a altre propera a la mateixa, existint a més a més un barracó camuflat com casa de labor pel personal de guàrdia de la bateria.

Per altre banda, i segons una altre nota d'agents nacionals[278], la bateria tenia a la seva esquena una torre d'estiu molt visible amb el sostre a quatre vents, anomenada pel seu propietari Ametller, mentre que a mà esquerra hi havia una altra casa anomenada Blanca que va ser pintada de groc

[277] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1 /80.
[278] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1 /110.

terròs per camuflar-la, al temps que engalbaven altre més distants i uns 150 metres cap a la muntanya per la part posterior hi havia una casa de camp de formes quadrades a una sola planta amb façanes laterals porticades, estil neoclàssic i que canviava també de colors. Aquesta bateria era visible des del mar doncs amb l'intent de dissimular-la havien plantat un bosc artificial sobre ella que quan s'assecava mostrava tot i la pintura, un color que l'assenyalava entre les vegetacions veïnes. Els passos i corredors eren subalterns o major, rases cobertes amb les planxes d'acer, que formaven el paviment d'una bateria desmuntada. El polvorí estava situat a uns 50 metres en una cova a mà dreta, cavada a un granit de descomposició. Segons la informació es deia que aquesta bateria havia estat tocada pels vaixells nacionals, demostrant així que ja era coneguda. Les peces d'aquesta bateria eren Krupp 1870 a grans rodes i en aquestes bateries es farien proves de camuflatge anant les peces cobertes d'uns bastidors amb tela metàl·lica que es retirava a mà quan havia de posar-les en servei. Prop del dipòsit de municions seria construït un brocal de pou amb l'única finalitat de dissimular un camí abans existent, canviant la configuració del terreny en cas d'una fotografia aèria. La dotació estava allotjada al pavelló neoclàssic abans mencionat. Com a medi de comunicació ràpid, posseïen un telèfon de línia aèria i un heliògraf que a mitjans de maig no havia ningú que sabés fer-lo servir mitjanament. Podien citar-se aquí els connats de trinxeres a les platges entre Premià i Vilassar i entre aquest poble i Mataró, lluny dels nuclis poblats.

La darrera informació nacional que existiria sobre la bateria portava la data del 4 de gener de 1938 en el que s'informava que l'anomenada bateria havia estat ja assenyalada amb diferents noms, ja fos per Santa Elena o bé per Vilassar de Mar situat el seu emplaçament entre les poblacions de Vilassar-Argentona-Mataró i que segons aquesta informació, aquesta bateria constava de quatre obusos de 150 mm i no de canons de 155 mm estant les peces col·locades en línia recta amb la magistral paral·lela al mar sent la distància entre eixos d'una peça a l'altre d'uns vint metres, existint dos dipòsits de municions situats entre la 1ª i la 2ª peça i les 3ª i 4ª peça, construïts en formigó[279].

Aquesta bateria de Mataró comptaria primerament amb quatre canons de 90 mm d'Acer Krupp, posteriorment a començaments del 1938 seria coneguda com 5ª Bateria. Aquestes peces abandonarien el seu emplaçament per necessitats del front. Igualment, al març de 1938, amb la nova reestructuració de l'artilleria de costa, Mataró seria seu del Grup Mòbil Pesat amb les bateries 11ª de Vilanova i la Geltrú i la 31ª de l'Ametlla de Mar.

[279] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1 / 141.

2.3.4.12. La Bateria de Caldetes

Segons una informació d'un agent nacional amb data 21 de desembre de 1937, es deia que per mitjà d'una informació facilitada per un fugitiu de la zona republicana es podia precisar que la bateria de costa emplaçada a la Torre dels Encantats de Caldetes era de 75 mm.[280]; mentre que el 4 de gener de 1938 s'ampliava aquesta informació i segons un altre agent, deia saber que feia uns mesos que s'havien efectuat obres per la instal·lació d'una bateria a les immediacions d'aquesta població però no podia precisar si havien ja estat instal·lades les peces, tot i que per informacions anteriors ja es sabia que les peces eren de 75 mm[281]. Les peces estaven orientades en forma de rombe, estant la primera peça més allunyada de la costa, a una distància de 36'50 metres de la 2ª i a 27'50 metres de la tercera peça. Aquestes dos per la seva part distaven 32'50 metres i 31 metres respectivament amb la 4ª peça i entre la 2ª i la 3ª peça hi havia una distància de 34 metres. La 4ª peça estava situada a uns 500 metres aproximadament de la carretera de França. Cada peça estava comunicada per una trinxera (menys la 2ª i la 3ª) tenint cadascuna d'aquestes els seus respectius llocs per recanvi de municions[282].

Segons un informe d'un altre agent nacional amb data 20 de setembre de 1937, explicaria d'una manera més complerta com estava realitzada i composta la bateria de Caldes d'Estrac[283]. Segons la nota de l'agent, aquesta bateria estava constituïda per 4 canons de 90 mm de bronze de finals del segle XIX i es trobaven emplaçats a la part superior de la vessant de la muntanya, on al seu cim es trobava l'anomenada Torre dels Encantats que estava situada a l'esquerra de la carretera general de França i entre el poble de Caldetes i el balneari Hotel Titus. Les explanades de les peces eren circulars de 5 metres de diàmetre i la seva solera, de terra estava a uns 0'70 metres per sota del nivell del terreny de mode que tenia forma de pou. La meitat de les mateixes, costat mar, estava descoberta i l'altre meitat coberta per una solera de voltes amb biguetes que es recolzaven per un costat en un mur adossat al terreny i per l'altre en una jàssera, que a la seva vegada es recolzava a uns pilars aixecats sobre el parapet als extrems d'un metre de diàmetre paral·lel a la línia de la costa. Els recanvis d'aquesta bateria, un per cada peça, estaven enclavats en galeria a l'interior de la muntanya i el seu accés tenia lloc directament des de les mateixes explanades. A cada recanvi hi havia dos departaments, un per càrregues i altre per projectils, havent d'anar revestits totalment de fusta els primers i amb solament un entarimat els segons, sent la seva longitud de 1'50 metres i d'un metre d'amplada. A la Torre dels Encantats, estava establert l'observatori i el lloc de comandament i habilitat la resta de la torre per menjador, cuina, infermeria, farmaciola, etc... i a més a més, existia

[280] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1 /132.
[281] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1 /141.
[282] AGMAV, C.1159, Cp.9, D.3 /1.
[283] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1 /80-81.

un barracó per allotjament del personal.

La bateria de Caldes d'Estrac estaria formada primerament per quatre canons de 75 mm Schneider que serien reemplaçats posteriorment a finals de 1937 per tres canons de bronze de 90 mm formant la 3ª Bateria del Segon Grup Mòbil que a principis de 1938 passaria a denominar-se 6ª Bateria i que abandonaria la ciutat l'abril de 1938 per necessitats al front d'Aragó.

2.4.3.13. La Bateria de Montgat

Al 1898 i amb motiu de la guerra amb els Estats Units s'havien instal·lat a la part final d'un contrafort que es desprenia del Turó de l'Arga a la serra de Matas i s'estenia entre la serra de Tiana i el barranc format per aquell i del Turó de l'Andreu, al nord de la població una bateria amb vells canons de construcció espanyola i calibre 115 mm i gran longitud, de funcionament molt costós. Era de sobra coneguda que la bateria es trobava a la pujada del turó que donava a aquest poble i per la defensa de la costa durant la Guerra Civil, l'emplaçament d'aquesta bateria seria netejat i reconstruït, conservant la seva estructura i configuració, a més a més de pintats amb colors foscos les casetes finals dels muntacàrregues i instal·lats a la fondalada posterior els barracons d'uralita pels servidors i la guarnició. Com a peces, s'havien instal·lat els Ordoñez, procedents de Poble Nou, amb tancaments nous, però amb els mateixos enganxalls i carros de lliscament mentre que els dipòsits de municions eren els mateixos de la bateria que si bé al seu temps per no ser coneguda l'aviació tenien bones condicions, tenien l'inconvenient que podien ser ensorrades les seves portes per una bomba aèria que caigués a la plataforma posterior. Tenint en compte aquesta eventualitat, els servidors de la bateria col·locaven els seus projectils i càrregues als entrants que formaven els murs divisoris dels magatzems, estant els projectils als magatzems centrals[284]. Com accessori a la bateria, s'havia construït el lloc d'observació, situat a uns 100 metres a la dreta, conforme es mirava a la bateria des del mar i recognoscible per la línia horitzontal que produïa la finestra d'uns tres metres d'amplada per 0,50 metres d'altura, situada al cim del promontori artificial. Aquí també es podia afegir les línies de trinxeres en zig-zag i línia única que al llarg de la platja de Barcelona, travessaven el moll de pescadors i els establiments de banys, les trinxeres de sacs i excavació al voltant de la muntanya travessada pel ferrocarril de M.Z.A. i els nius de metralladores a la mateixa elevació al costat que donava al mar. Hi havia també unes trinxeres a la base de la muntanya que quedava darrera de la corba de la carretera de Badalona a Montgat al tros curs que quedava entre el fielato i la fàbrica de corderia.

[284] AGMAV, C.2451, Cp. 1 / 33.

Una vegada finalitzat el conflicte, els nacionals emetrien un informe sobre aquesta posició artillera per tal de poder utilitzar-la posteriorment[285]. Al seu informe, els nacionals descrivien aquesta bateria com secció flanquejant de Montgat, informant que les quatre peces tenien una sola magistral i estava situada a una altura mitjana de 83 metres sobre el nivell del mar.

Sobre els pous de peça, els pous nº1 i 2 es trobarien disposats pel muntatge de dos peces Vickers i la seva organització seria la mateixa que la Bateria de canons Vickers del Castell de Montjuïc. Les peces 1 i 2 estaven separades 21,70 metres, l'explanada de la peça 1 era de 8,20 metres d'ample mentre que de la peça nº2 era de 8,30 metres, els casellers, molt propers als pous, tenien una cabuda de 20 projectils i 20 càrregues sent de 3,90 d'ample per 1,90 metres d'altura i estaven disposats al muret de contenció que es perllongava al llarg del camí de circulació. Els pous nº3 i nº4 es trobarien tal i com existien abans de la guerra i artillats amb dos canons Ordoñez de 150 mm. Hi havia un recanvi de municions per cada dos peces, col·locats a l'altre costat del camí de circulació i el seu terra estava 6 o 7 metres més a sota que el del pous mentre que el recanvi corresponent a les peces 1 i 2 estava reformat. A més a més existia un lloc de direcció de tir a la peça nº1 i altre més allunyat a cota superior i en quant als locals de tropa, existia un barracó per la tropa, per l'antic cos de guàrdia i locals per cuina i tallers. L'angle horitzontal de tir de les peces podia variar en 180º i l'horitzó visible excedia de 20 kms; a més a més tenia l'avantatja de que resultava molt difícil rectificar el tir sobre la bateria des del mar per tenir espaldons a alguna distància sobre els que es projectaria el fum dels dispars i de les explosions. Al ocupar la posició l'Exèrcit Nacional, trobarien l'emplaçament artillat amb dos peces de 150 mm H.E.

Sobre aquesta bateria, una nota provinent d'un informador a París el 15 de setembre de 1937 comunicava que a Montgat havia estat instal·lat un canó de gran potència destinat a la defensa marítima i que la trepidació i el fragor que causaven els seus dispars eren percebuts amb sotrac per la població de Barcelona, que per la seva intensitat no distingia de moment si es tractava d'un nou bombardeig marítim sobre la ciutat i no es creia que els seus dispars tingueren eficàcia. La nota finalitzava afirmant que totes aquestes peces com les antiaèries, estaven servides per tècnics russos[286]. Per altre banda, durant pràcticament tota la guerra, la posició artillera de Montgat sempre va comptar amb peces artilleres. Primerament, durant el primer artillat de la costa catalana amb quatre canons de 150 mm i tot i que es tindria en projecte muntar a l'emplaçament dos peces Vickers de 152,4 mm, aquestes mai arribarien, passant la bateria de Montgat a principis de 1938 a denominar-se 4ª Bateria i estar composta per dos canons de 150 mm de ferro entubat, quedant fins i tot a l'emplaçament a l'entrada dels nacionals a la ciutat.

[285] AGMAV, C.2698, Cp.23 / 5.
[286] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/75.

2.4.3.14. La Bateria de Badalona

Segons l'oficial anglès al seu informe de la costa catalana al maig de 1937, a la part sud de la ciutat hi havia una bateria anàloga a la de Montgat i que datava de la mateixa època situada al turó de Can Calixt, i composta per quatre canons de 150 mm Krupp[287]. Segons les memòries de Josep Mercader, un oficial artiller que estaria destinat a vàries bateries de la costa catalana a principis del conflicte, ell mateix seria destinat junt amb un tinent a la Bateria de canons Krupp de 150 mm situada al Turó d'en Caritg a Badalona tot i que no especifica la data. Sobre la seva dotació Mercader diu que "*teníem uns sergents de complement que ens van ser molt útils per convertir en artillers els cent milicians voluntari que hi teníem. La visió del Tinent que comandava la Bateria ens va fer possible al cap de poc que un bon ambient regnés entre aquella gent que ràpidament es van entrenar i la Bateria pogués donar tot el que els seus quatre canons Krupp podien fer"*[288]. A la seves memòries Mercader explica una anècdota ocorreguda quan estava destinat a la bateria de Badalona: un dia esclataria just a sobre de la bateria un gros coet, fet que provocaria que els artillers de la bateria pensessin que qualsevol agent nacional havia transmès una informació per localitzar la bateria. Alguns artillers acompanyats d'un sergent farien una patrulla per localitzar el culpable, el trobarien i el portaren als Oficials, esperant potser que allà mateix l'afusellarien. Els oficials l'interrogarien i pogueren saber que el pobre home era un pirotècnic que per compte de la Generalitat havia fet una prova d'un coet per trencar pedregades al camp, quedant l'afer en un no res al final[289].

2.4.3.15. Les Bateries de Barcelona

Els nacionals emetrien un informe una vegada finalitzada la guerra referent a les defenses existents a la ciutat de Barcelona[290]. En ell es referia que abans del conflicte existien a Barcelona per la defensa del seu port posicions artilleres a Montgat, Sant Adrià, Camp de la Bota, Cementiri Vell, Astillero, Buenavista i Álvarez de Castro. D'aquestes, des de l'inici del conflicte solament estaven artillades les de Astillero (4 Obús de Ferro Rígid Entubat de 150 mm), Buenavista (4 Obús de Ferro Rígid Entubat de 150 mm) i Álvarez de Castro (4 Obús de Ferro Rígid Suntxat de 305 mm) i la ja anomenada anteriorment bateria de Montgat, ja que la posició de Cementiri Vell estava en deficient estat i la del Camp de la Bota quasi totalment arruïnada per les ones.

L'Exèrcit republicà a finals del 1937 artillaria la posició de Montgat amb dos peces de 150 mm Obús de Ferro Entubat adquirides de la Bateria del Astillero, confiant la defensa del Port de Barcelona a la secció de les Bateries Álvarez de Castro, Buenavista i de les seccions de Montgat i

[287] AGMAV, C.2451, Cp. 1 / 34

[288] Pàgina web: www.totselsnoms.org. Document inèdit sobre les memòries de Josep Mercader, oficial destinat a l'artilleria de defensa de costa.

[289] Íbidem. Memòries de Josep Mercader.

[290] AGMAV, C.2698, Cp.23, / 1-18.

Astillero. Aquestes quatre bateries ja existien abans del conflicte civil, estant situades les bateries de Álvarez de Castro i Buenavista a la muntanya de Montjuïc, i la d'Astillero als Banys de Sant Sebastià a la Barceloneta.

Però per l'oficial anglès, s'havia parlat molt de la gran defensa que tenia Barcelona al seu castell de Montjuïc, situat al cim d'aquesta muntanya al sud-oest de la ciutat, un castell sense cap utilitat militar, però en realitat la defensa existent era d'escàs valor ja que per ell les bateries existents solament podien utilitzar-se en fer les salves quan corresponien i que havien d'estar fóra d'ús des de feia temps[291].

Per altre banda, la bateria Álvarez de Castro s'instal·laria a finals del segle XIX a l'ultima corba de pujada de la carretera al Castell de Montjuïc, i estaria armada amb quatre obusos Ordoñez de 305 mm model 1892. Durant la Guerra Civil, es mantindria en servei, tot i que l'abast dels seus obusos eren inferiors al de la moderna artilleria amb que comptaven els vaixells nacionals, i com a material de costa havia perdut tota la seva utilitat, a banda de que el seu abast era força limitat.

Referent al seu emplaçament, aquest estava ubicat al costat de la carretera d'accés al castell de Montjuïc, abans d'arribar aquest. La predisposició de les peces per exemple no era com altres bateries que estaven ubicades de manera línial o romboidal, ja que en aquest cas, existia un emplaçament per una peça al costa de la corba de la carretera davant del camp de tir, mentre que les altres tres estaven orientades de manera línial a la costa i comunicades per un passadís. El seu polvorí, construït entre 1897 i 1899 estava constituït per un mur de paredat d'un metre de gruix, amb una alçada aproximada de set metres i es desenvolupava en dos trams. el principal, de 30 metres de llarg i un altre de perpendicular d'uns 18 metres. Aquest tram perpendicular estava limitat obliquament a la part de sobre per l'escala que baixava des de la plataforma superior fins a la plataforma d'accés al polvorí. Per altre banda, des del 30 de octubre de 1936, seria nomenat Comissari Polític de la 1ª Bateria de Costa Álvarez de Castro Antonio Guarda Faro al pertànyer a la CNT-FAI, que ja havia estat nomenat Fiscal Suplent pel Ministre de Justícia Andreu Nin[292]. Al maig de 1937 seria acusat injustament de Rebel·lió Militar degut a una ordre directa que donaria un cap anarquista a les Bateries de Costa 1ª Álvarez De Castro i 2ª Buenavista per que apuntessin amb els seus canons alguns edificis de la ciutat, entre ells el Palau de la Generalitat i altres objectius militars[293].

La 2ª Bateria de Buenavista estava situada a un lloc massa vulnerable, a la falda de la muntanya de cara al mar, davant del port. Havia estat construïda al 1860 i estava formada per quatre peces de 150 mm d'avantcàrrega. Les peces estaven orientades de manera línial davant de la costa excepte una,

[291] AGMAV, C.2451, Cp.1 / 35.

[292] DOGC, nº 298 de 24 d'octubre de 1936)

[293] http://www.publico.es/especial/memoria-publica/ficha/58685/antonio-guardia-faro

l'orientada més cap a la ciutat de Barcelona que quedava més avançada. Per la seva part, també es comptava per la defensa de Barcelona amb la bateria del Astillero, situada a la Barceloneta, molt propera al mar i de característiques similars a la de Montgat, emplaçada per les mateixes dates que la de Buenavista i que l'oficial anglès tindria els seus dubtes sobre si aquesta podia arribar a obrir foc en cas de necessitat[294].

Però a mesura que la guerra aniria prenent una major envergadura degut a la quantitat i qualitat dels medis posats en joc, l'Estat Major Republicà, tement una agressió o intent de desembarcament i considerant que les antigues bateries abans citades no reunien les condicions que exigia la guerra moderna, començaria a desenvolupar un pla de defensa del Port de Barcelona a base d'una Bateria Central i dos Seccions flanquejants, situada la primera al Castell de Montjuïc i les altres dos a Montgat i la Farola del Prat de Llobregat respectivament. Tant la Bateria Central com les seccions flanquejants havien de ser Vickers de 152'4 mm, utilitzant les quartes peces de bateries existents a les bases de Maó i Cartagena. Completava aquest pla un emplaçament per una de les torres del *Jaime I* amb dos canons Vickers de 305 mm, situat a la plataforma exterior de la muntanya de Montjuïc. El lloc de comandament del conjunt d'aquestes Bateries es construiria en un castellet de ciment armat enclavat a la fortalesa de Montjuïc. Calculat a prova de bombes d'aviació de 200 kg estava organitzat a base d'un local per telèmetre, altre pels aparells de la direcció de tir i altre per dormitori dels oficials.

Les característiques d'aquests emplaçaments artillers eren els següents:

La Bateria Central de Montjuïc estava situada al front de mar del Castell, i havien de situar-se dos peces al Baluard de Sant Carles i altres dos al Baluard Sud del Hornabeque. La magistral estava constituïda per dos rectes paral·leles a petita distància una de l'altre, sent la distància entre les dos peces de cada secció de 40 metres. Les quatre peces es trobaven a la mateixa cota elegida de mode que la direcció principal de tir podien tirar amb un angle de depressió de 5 graus i l'obra no modificava sensiblement les línies generals del Castell.

Els pous de peça estaven assentats sobre una llosa de ciment armat a la profunditat necessària perquè sobre ella descansés el cilindre d'ancoratge, transmetent els esforços per ell rebuts per medi de quatre contraforts de formigó armat mentre que la plataforma tenia dos plànols, una a l'altura del plano de rodets i l'altre superior per facilitar la càrrega i neteja de la peça. També disposava de dos casellers immediats a la peça i una galeria blindada per abric de servents que comunicava amb l'elevador de projectils des dels recanvis de municions. Per la seva banda, hi havia un recanvi de munició per peça, situats en quatre naus subterrànies immediats als elevadors de catúfols, que eren moguts a braç. Aquesta bateria estava ben projectada ja que estava situada sobre un escarpat i

[294] AGMAV, C.2451, Cp. 1 / 36.

davant de l'edifici del Castell de Montjuïc, resultant difícil inutilitzar aquesta bateria ja que els dispars baixos no produirien cap tipus de dany a la bateria i els dispars d'aquesta vista des del mar es projectarien a l'edifici sobre el que explotarien les granades adversàries. A més a més comptava amb un gran horitzó, les peces havien de tindre un angle horitzontal gran també i la seva separació i divisió en seccions feia més difícil que pogués ser destruïda totalment. L' angle mort que quedava no tenia molta importància al mar, ja que si forces lleugeres ultrapassaran el camp de tir de la bateria, aquestes podien ser batudes per les peces de Montgat i de la Farola del Llobregat amb tir directe i per la bateria d'obusos Álvarez de Castro per tir corb.

La secció flanquejant de la Farola (Prat de Llobregat) estava situada a 125 metres del mar, entre el far del Llobregat i la desembocadura del mateix riu. Tenia la magistral sensiblement paral·lela a la costa i amb una cota d'alçada de tan sols quatre metres, sent els pous de peça iguals que als de les altres bateries. Unint els dos pous de peça existia una comunicació en pendent anava a soterrar-se a la platja, on anava a donar als recanvis de municions, existint uns petits habitacles on es guardaven les càrregues, els projectils i les espoletes. Aquesta bateria ocupava un terreny avançat a la costa completant l'artillat per la defensa del Port de Barcelona però tenia l'inconvenient de que sent la seva situació geogràficament bona, el terreny on estava assentada era pla sense cap tipus de relleu i per tant, les obres efectuades li donaven un relleu que tot i petit permetia corregir el tir amb relativa facilitat.

També es voldria instal·lar una torre amb dos peces de 305 mm del *Jaime I* a la muntanya de Montjuïc al sud del Castell, i tot i que s'iniciarien les obres, aquestes quedarien inacabades. Es va construir però un gran pou per la torre, amb un accés en galeria de mina amb sala de màquines, dipòsits de càrregues i projectils i pous de ventilació, sent l'obra executada de consideració sobretot per estar executada a la roca i fins i tot s'havia convertit en carretera un antic camí, però quedaria encara força per realitzar. La situació de les peces del *Jaime I* no estaven mal ubicades però el fet d'estar a la mateixa torre si que era un inconvenient ja que aquestes peces per norma general havien de dispersar-se ja que pel seu cost era molt millor utilitzar-les aïllades.
El projecte de construcció de la bateria de 305 mm de Montjuïc es presentaria el 12 de febrer de 1938, tot i que quedaria en estudi la part referent a l'allotjament del personal de l'anomenada bateria, amb tots els serveis a ella imprescindible[295]. El projecte, com complement del presentat al febrer, seria presentat a la Superioritat per la seva aprovació, segons el programa de necessitats que es deduïa de l'ofici del Tinent Coronel d'Artilleria Delegat de la Inspecció, amb data del 20 de

[295] AGMAV, C.1157, Cp.1 D.4/2-3.

setembre de 1938. Segons aquest, manifestava que la plantilla del personal de la Bateria de 305 mm de Montjuïc havia de correspondre a 1 capità, 3 tinents, 3 del C.A.S.E., 7 sergents, 11 caporals, 97 artillers, 2 xòfers i 1 motorista, i que era imprescindibles tres pavellons per albergar tota la dotació.

El 30 de novembre de 1938 es redactaria un informe informant de les tres obres a realitzar. Aquestes tres construccions de que es composava el projecte i d'acord amb la Comandància d'Artilleria havien de ser emplaçades a la vessant nord-oest de la muntanya, a 180 metres de l'entrada a les galeries. La seva situació obeïa no solament per evitar la visualitat d'aquestes construccions des del mar, si no i principalment per eximir-les del tir ras de les bateries. D'aquesta manera, el pavelló de tropa de 7,30 metres d'altura quedava emplaçat al punt més baix a 60 metres de la carretera que s'havia construït per l'accés a la Bateria. Per la dotació mateixa, pels serveis a ella relacionats i per la configuració del terreny que no permetia un gran edifici únic, s'havien projectat tres pavellons aïllats, destinats un per la tropa i classes (118 homes), altre per l'oficialitat (7 oficials) i altre per la cuina i dependències a ella relacionades, i a més a més es projectava una torre cisterna d'aigua amb capacitat suficient per l'ús del personal.

Al pressupost venia consignada una quantitat per la xarxa de desaigüe, a base de tubs de ciment centrifugat, fosa sèptica i pous d'absorció. La construcció dels tres pavellons s'havia de realitzar a base de pedres i maó coberta i terra de formigó hidròfug, enlluït interior amb guix i pintures a la colamina. El pavelló de la tropa per la seva part havia estat necessari projectar-lo amb un pis per albergar 118 homes, sent la planta d'una extrema senzilla composta de 3 cossos, els laterals en baixos i pis dormitori per 26 homes (total 104), anant els restants al pis central. A la planta baixa centre, es situava el menjador general i als extrems del cos medi el servei sanitari (W.C., lavabos i dutxes). El mateix criteri que l'anterior en l'única planta de que es composava seguia el pavelló d'oficials, amb dormitoris de dos llits i junt l'entrada de l'edifici dos despatxos (Comandància i Administració). El tercer pavelló, destinat a la Cuina contenia a més de la cuina general per tota la dotació un office de sortida i magatzems, dispensa i carbonera.

El pressupost total ascendia a la quantitat de 519.000 pessetes segons es detallava, costant el Pavelló de Tropa 282.874'97 pessetes, el Pavelló d'Oficials 90.189'16 pessetes, la Cuina i magatzems 95.385 pessetes, el Dipòsit d'aigua i conducció d'aquesta als pavellons 12.000 pessetes i 8.000 pessetes per la xarxa d'albanyals, fosa sèptica i pous d'absorció. També s'havien de sumar 2.000 pessetes per despeses d'escriptori i dibuix i altres 4.000 pessetes per reparació de eines i medis auxiliars de construcció, o sigui, 6.000 pessetes mes que formaven part del pressupost complementari que sumats als 513.000 pessetes del pressupost ordinari feien un total de 519.000 pessetes[296]. Pocs dies després, el 2 de desembre de 1938, l'Inspector General d'Enginyers enviava un

[296] AGMAV, C.1157, Cp.1, D.1/2.

escrit demanant el crèdit de 519.000 pessetes d'acord amb el preceptuat en el decret de 7 d'agost de 1936 (D.O. Número 177) consignant-lo a la Delegació d'Obres de Defensa de Costes d'aquesta Inspecció per construir aquests tres pavellons, que finalment no es realitzarien[297].

2.4.3.16. La Bateria de Castelldefels

Els quatre canons de 150 mm de la bateria de Castelldefels es començarien a emplaçar l'endemà d'haver-se instal·lats els canons a la Bateria de Vilanova i la Geltrú, cap a finals del 1936, trobant-se l'emplaçament artiller preparat a una muntanya situada aproximadament a 2.350 metres del poble de Castelldefels (carretera de Barcelona a Sitges per les costes de Garraf) on existia una cantera d'uns 40 metres d'altura per 150 metres de llarg. Els canons hagueren de ser pujats al seu emplaçament, requerint un gran esforç quedant enllestits el mateix dia al capvespre, i posats a punt de disparar a la nit gràcies a la disciplina i al treball col-lectiu realitzat pels milicians[298].

Segons una nota franquista del 23 de març de 1937 sobre l'emplaçament, existien quatre pous semicirculars, un per cada peça, albergant el tercer pou també una metralladora amb suport antiaeri amb calibre de màuser espanyol[299]. Pròxim a l'últim pou en direcció a Barcelona, a 99,10 metres exactament, existia el lloc d'observació de la bateria, una petita explanada quadrada de 3,60 metres per costat, on es dominava tota la costa fins Barcelona i el connectava amb la bateria un camí de 1,20 metres d'amplada mig cobert[300]. Els passadissos de seguretat de comunicació amb els diferents llocs eren descoberts a la seva part superior però camuflats de branques de pi, entre d'altres material tenint diferents mesures. Per exemple els de les entrades als pous feien 2 metres d'amplada mentre que els de comunicació amb els polvorins feien 1'35 metres. Referent als polvorins, existien dos, un a cada extrem de la bateria i connectats amb un passadís de seguretat que anaven a parar a la meitat de distància entre els pous 1 i 2 i a la meitat de distància entre els pous 3 i 4, aproximadament a uns 15 metres dels pous de peça. Aquests polvorins, amb forma quadrangular tenien una llargada de 5'50 metres per 3'30 metres d'amplada tot i que a la seva entrada existia una petita cambra de 3'50 metres de llargada per 2 metres d'amplada mentre que per la seva part, els quatre pous semicirculars tenien una amplada de 7 metres i distaven tots entre ells 13 metres. Per la seva protecció, a la part que donava davant del mar i als seus laterals estaven formats pel mur de roca i terra resultant d'haver profunditzat el terreny (uns 1'65 metres) i a més a més per sacs terrers en parets de 8 sacs d'amplada per 6 d'alçada. El conjunt estava perfectament dissimulat de manera que des del mar no

[297] AGMAV, C.1157, Cp.1 D.4/2-3.
[298] Pàgina web: www.totselsnoms.org. Memòries de Josep Mercader.
[299] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.
[300] AGMAV, C.1155, Cp. 9, D.5/1. Totes les mesures de l'emplaçament estant extretes del croquis realitzat sobre la bateria de Castelldefels per Obres de Defensa de Costes del Sector Barcelona, però sense data.

es distingia res ni amb l'ajuda de prismàtics. L'accés a aquesta bateria era solament possible pel camí de l'anomenada Casa Viñas situada a uns 240 metres i que enllaçava amb la capçalera general. sent el seu accés frontal impossible, doncs l'anomenat front era una cantera quasi vertical. A finals de març de 1937 i a uns 35 o 50 metres al sud-oest de les fortificacions pròpiament dites, s'estaven construint molt sòlidament un magatzem de municionament que no podia ser assolit amb un tir des del mar per estar una mica adossat a un desmunt natural. En realitat es construirien tres edificacions, connectades al camí principal. L'edifici més gran tenia 24'8 metres de llargada per 6'28 metres d'amplada; a tan sols 3 metres es trobava el següent edifici, de 9'91 metres de llargada per també 6'28 metres d'amplada situant-se a 6 metres una petita caseta de 4 metres quadrats. Connectava amb aquestes edificacions a través d'un passadís en part soterrani de 1'90 metres d'amplada una petita explanació de 4 metres de llargada per 1,90 metres d'amplada que molt probablement podia ser el lloc de comandament de la bateria mentre que tot el material (canons, caixes de municions, etc.) estava dipositat a un garatge al costat del Bar El Pino, l'únic edifici blanc estil alemany modern situat a 2.700 metres de Castelldefels (carretera de Castelldefels a Sitges) i molt visible des del mar.

Sobre el calibre de les peces, els franquistes informarien a finals de març de 1937 que aquestes eren de 155 mm[301]., una informació que encara es donaria quan el 29 de gener de 1938, el soldat d'artilleria Amadeo Morato, que havia prestat servei a les bateries tant de Castelldefels com de Malgrat, afirmava que les peces allà existents eren del tipus antic 1888 de 155 mm, manifestant a més a més i erròniament que al llarg de la costa existien molts emplaçaments però tots amb peces del tipus i calibre anterior[302]. Per la seva part, l'oficial anglès informava al seu informe que les peces eren de 75 mm, *tot i que la bateria no existia i solament era l'afany de tenir disposats llocs on poder col·locar els canons quan es tinguessin* i afegia que aquestes fortificacions *suposaven ganes de malgastar temps, treball i diners en tindre emplaçaments per peces tan lleugeres com el 75 mm de campanya, que per definició era un canó de mobilitat, però com ja havia vist repetides vegades a la costa catalana, on no es posseïa "ni un sol canó verdaderament apte" al servei de costa, es prodigarien els emplaçaments costosos, per si arribessin a tindre canons, que "ho podrien complir amb el seu comés[303]".*

Sobre les peces, a principis de 1937 s'emplaçarien a la bateria de Castelldefels quatre canons de 150 mm, però posteriorment, amb la reorganització de les bateries de costa, les peces de Castelldefels serien substituïdes per tres canons de bronze de 90 mm formant la 3ª Bateria del 3er Grup Mòbil i més endavant coneguda com a 14ª Bateria. Finalment les peces de la bateria de Castelldefels marxarien del seu emplaçament l'abril de 1938 per necessitats del front d'Aragó.

[301] AGMAV. Armari 19, Lligall 7, Carpeta 12, Document 1
[302] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/149.
[303] AGMAV. C. 2451. Cp. 1 / 39.

2.4.3.17. La Bateria de Sitges

L'emplaçament per les peces de costa de Sitges es construiria al terreny situat entre el Cementiri i la platja d'Aiguadolç, estant integrada aquesta fortificació per dos casamates de formigó construïdes de ciment de 1,50 de gruixut on el 16 de març de 1937 s'instal·larien dos canons de 75 mm, restant la seva dotació a un edifici habilitat com a caserna que havia cedit l'Ajuntament, tot i que el Ministeri de Defensa havia de córrer amb les despeses de manutenció i subministrament dels queviures necessaris per la seva dotació. Aquestes casamates tenien una longitud de 10,40 metres per 3 metres d'alçada, (tot i que l'interior de la casamata només era de 2 metres) tenint l'obertura per on disparava la peça una amplada de 2,70, que permetia a la peça fer foc en una elevació de 40º. L'entrada a la casamata era lateral, amb uns 2,40 metres tot i que tenia una altre entrada molt més petita, de menys d'un metre d'amplada per on podien entrar o sortir els servents de la peça[304].

Sembla ser que mai van actuar directament contra cap vaixell nacional i només es van limitar a realitzar proves de foc real, on les canonades queien mar endins, en direcció a l'Hotel Terramar que seria adequat com a hospital de sang a finals de 1936. Curiosament, amb els fets ocorreguts al maig del 1937 a Barcelona, la bateria de Sitges abandonaria la seva posició i marxaria cap a Barcelona, i tot i que tornaria poc després a la seva ubicació original, el 24 de juny començaria el judici al seu cap per tal acció.

A finals de novembre de 1937 la bateria passaria a denominar-se 10ª Bateria de Sitges del 3er Grup Mòbil amb seu a Gavà i les seves peces serien reemplaçades posteriorment per canons de la marca Krupp (tampoc aptes per defensar la costa), fabricades a la fundició de Sevilla, tots d'acer, dos de l'any 1885 i l'altre del 1878, amb una distància de tir d'uns 5.000 metres tot i que forçant-los i sense precisar podien arribar fins als 6.500 metres i que abandonarien la ciutat l'abril de 1938 davant l'ofensiva franquista a l'Aragó. Les casamates construïdes quedarien obsoletes per limitar el tir de les bateries i en el cas d'obrir foc s'utilitzava unes posicions provisionals, protegides per sacs terrers pintats de verd situats a 40 metres del mar, seguint una línia d'est a oest que començava amb un observatori cobert i amb una separació entre peça i peça d'uns 20 metres. Comptaven també amb un telèmetre francès graduat fins als 5.000 metres però molt imperfecte mentre que la munició amb la que comptava la bateria era de 50 granades ordinàries i altres 50 granades de metralla, estant la bateria manada pel tinent Daniel Torres, de l'Escola Popular de Guerra nº1 afiliat a Acció Catalana i diàriament al vespre la bateria comunicava la consigna amb la força de carrabiners destacada a la ciutat[305].

[304] AGMAV, C.1156, Cp.17, D.2/ 1.
[305] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.

2.4.3.18. La Bateria de Vilanova i la Geltrú

En una nit de finals de 1936, quedaria situada i a punt la Bateria de Vilanova, composta inicialment per quatre canons de 150 mm a la punta de Sant Gervasi, que serien arrossegats per tractors entre un entusiasme generalitzat, formant l'anomenada 8ª Bateria de Costa[306]. Amb la reorganització de l'artilleria de costa al litoral català al novembre de 1937 aquesta passaria a denominar-se 11ª Bateria de Costa i tot i que primerament havia de ser suprimida, aquesta es mantindria tot i que passaria a estar formada per dos peces de 150 mm i passaria a formar part del Grup Mòbil Pesat amb la bateria 31ª de l'Ametlla de Mar i amb seu a Mataró. Aquestes dos peces abandonarien definitivament l'emplaçament de Vilanova i la Geltrú el dia 30 de desembre quan juntament amb les peces de Malgrat de Mar i Sant Feliu de Guíxols formaria un altre Grup Mòbil davant l'ofensiva de l'exèrcit nacional.

La Bateria de Vilanova, situada a la Punta de Sant Gervasi faria molta patxoca al seu temps ja que de cara al mar estaria pintada a estil camuflatge i guarnida amb fornícules on es plantarien atzavares i plantes per a dissimular l'obra[307]; tant es així que l'oficial anglès al seu informe de la costa catalana descrivia l'obra com molt original i pròpia d'artistes[308]. A més de les entrades laterals, també hi havia un passadís que conduïa fins a la propera trinxera del ferrocarril.

Els canons en canvi estarien situats una mica més amunt d'aquesta fortificació, a la part oposada de la línia fèrria, a l'anomenat Turó del Seu. Segons una informació franquista del 4 de gener de 1938, la bateria constava de quatre obusos de 150 mm antics de bronze comprimit procedents de la fundició de Sevilla estant les peces instal·lades a uns pous. Hi havia dos dipòsits de municions excavats a la roca amb sostre de formigó i la comunicació entre els dipòsits i l'emplaçament dels canons s'efectuava mitjançant camins coberts. A les immediacions de la bateria i prop del mar hi havia uns atrinxeraments i un niu doble de metralladora construït de formigó armat[309].

El 27 de gener de 1938 altre informació franquista deia que la bateria estava dissimulada entre garrofers, en un terreny amb una elevació d'un parell de metres sobre el nivell del mar i en quant al polvorí, aquest estava construït a una excavació en roca viva en un petit turó d'uns 6 metres sobre el nivell del mar amb accés per un parell de corredisses i estava defensat per vàries trinxeres. També existia al litoral de la ciutat una torre de ciment armat i subterrània, rodona, on al seu interior hi havien col·locats uns rails en circumferència per poder sostenir un canó giratori o una bona metralladora: a flor de terra sobre tres espitlleres horitzontals[310].

---

[306] Pàgina web: www.totselsnoms.org. Memòries de Josep Mercader.
[307] CABEZAS, Adrián, *La Guerra Civil a Vilanova i la Geltrú (1936-1939). Aspectes Militars*. Pàg.59.
[308] AGMAV, C.2451, Cp.1 / 41.
[309] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/141.
[310] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/147.

Per l'oficial anglès, la bateria al maig de 1937 es trobava molt ben construïda tant les voltes com totes les dependències de la bateria, refugis, observatori, quart de municions i cabina d'oficials.
La seva dotació era considerant i a finals d'octubre de 1937 estava manada pel tinent Isaías Muñiz, procedent d'actiu del 1er de Muntanya, que havia estat detingut i processat al vaixell-presó *Uruguay*. Comptava també amb un comissari que tot sovint anava junt amb altres companys, a buscar llibres a la Biblioteca de Sitges i a més a més, la bateria també comptava amb una estació òptica de senyals que servia d'enllaç entre les bateries de Castelldefels, Sitges i Vilanova, estant situada aquesta molt propera a la bateria de Vilanova i la Geltrú i referent a les transmissions, utilitzaven l'heliògraf i el "Biosca", sense claus a finals d'octubre de 1937 tot i que la Comandància d'Artilleria de Costa havia entregat als Caps de bateria una clau pels parts secrets, establint-se a cada estació un caporal i tres o quatre soldats de transmissions, sense cap tipus d'armament[311].

2.4.3.19. La Bateria de Calafell

A una relació de març de 1937 es feia referència a l'existència a Calafell de quatre Obusos de Bronze de 150 mm que formaven la bateria de Calafell i que és trobava situada a l'interior, a uns dos km de la costa. Segons el croquis original de l'emplaçament de la bateria, aquesta comptava amb quatre explanades de ciment circular on estaven instal·lades les peces així com dos recanvis situats entre les peces 1 i 2 i 3 i 4. Les explanades estaven connectades entre si i comptaven a més a més amb una trinxera d'evacuació que anava per darrera de les peces i que comunicava directament amb els llocs de recanvis mentre que a l'altre vessant de la muntanya, es trobaven les cuines i els barracons pel personal[312]. Tot i l'obra realitzada, les peces abandonarien aquest emplaçament ja a finals de 1937 durant la reorganització de les peces de defensa del litoral.
Per altre banda, segons un inventari franquista posterior a la guerra[313], la bateria es trobava a uns 200 metres de la línia del ferrocarril i de la carretera i a uns 300 metres de Calafell, consistint l'obra en un tros de galeria finalitzat i altre solament en explanació. Directament d'ells sortien al mateix nivell, els quatre emplaçaments semicirculars per peces, tres de les quals tenien ja el friso i el parapet i els ceps encastats, i l'últim solament es trobava en explanació. La part finalitzada era de formigó en massa i estava armat en les lloses de la coberta, assentat sobre un entramat de bigues de ferro mentre que el seu radi d'acció era el sud i creuava focs amb la Bateria de Roda de Barà. Entre la primera i la segona peça existia un passadís en comunicació, on a la seva part mitjana i muntanya a dintre hi havia dos habitacions per recanvi de municions mentre que entre la tercera i quarta peça

[311] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.
[312] AGMAV, C.1155, Cp.9, D.1/ 2.
[313] CLARA, Josep, *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Barcelona. Rafael Dalmau editor. 2012. Pàg. 104.

existien indicis d'haver-se començat una altre habitació semblant, ja que solament hi havia els ciments. A 50 metres darrere la muntanya hi havia unes obres addicionals destinades a allotjament del personal, comptaven amb un aljub i amb tres departaments per barracons, amb el seu accés verificat per tres trams d'escales de ciment i es trobava sense finalitzar a més a més una pista que enllaçava amb un camí veïnal. Sembla ser que aquestes construccions havien estat fetes pels paletes locals, amb transport de material a base de carros; i fins i tot alguns mestres d'obres van haver d'anar a Barcelona a l'edifici de l'antiga Escola Industrial, on els instruirien sobre l'ús del ciment armat, material aleshores molt poc conegut encara[314].

2.3.4.20. La Bateria de Roda de Barà

Al març de 1937 formaria la Bateria de Rodà de Barà quatre canons de 90 mm Krupp, una informació que seria recollida per una nota nacional uns quants mesos més endavant, en concret el 23 de juny de 1937, informant que la bateria de Barà estava formada per aquests anomenats canons que es trobaven situats juntament al costat del famós Arc de Barà, a dalt d'una torre, que era on es trobaven els quatre pous[315].

Aquestes peces serien reorganitzades posteriorment i a finals de 1937, quatre canons d'acer de 80 mm formarien la 2ª Bateria dintre del 4rt Grup Mòbil de Defensa de Costes, però la reorganització de març de 1938 faria que aquesta bateria passés a denominar-se 24ª Bateria de Roda de Barà dintre del mateix Quart Grup Mòbil d'Artilleria de Defensa de Costes i formada per les mateixes peces de 90 mm que abandonarien l'emplaçament de Roda de Barà l'abril de 1938.

Segons l'inventari de l'exèrcit[316], l'obra de l'emplaçament es trobava molt retardada en la seva construcció i consistia en una galeria corba i subterrània de la que es derivaven sis rampes d'accés a sis emplaçaments circulars i descoberts per les peces. La seva construcció era de formigó en massa en certs punts i en altres com en les parts que formaven els revestiments, els seus encofrats serien substituïts per panderetes de maó. També contenia petits departaments per dipòsit de municions i dos portes d'entrada i a més a més existia una pista que enllaçava amb la carretera general de Tarragona a Barcelona i una casa construïda de ciment i maó, destinada a cuina i els seus serveis. Tenien un radi d'acció molt extens de nord-est a sud-oest.

[314] MONTOLIU, M. i SANTACANA, J., *Memòria de guerra: Calafell, 1936-1939*, Calafell, 1998, p.60
[315] AGMAV. Armari 19, Lligall 7, Carpeta 12, Document 1.
[316] CLARA, Josep, *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Pàg. 104.

2.4.3.21. La Bateria de Tamarit

La bateria de Tamarit estava emplaçada a la muntanya de Sant Joan i les obres de l'emplaçament començarien a principis del 1937, treballant en ella gent dels pobles del costat, sent l'encarregat d'elles el tinent Agustí Cano Cano[317]. Per poder arribar a l'emplaçament elegit es construiria una carretera d'unes 12 milles de longitud que partia del poble d'Altafulla. La carretera havia estat finalitzada en tres mesos participant en la seva construcció els propis habitants del poble d'Altafulla ja que a banda de ser una antiga reivindicació local, els hi permetia anar amb major facilitat als seus camps i servia pel transport dels productes agrícoles. L'objectiu principal d'aquesta bateria era defensar la part nord de Tarragona, mentre que la part sud de la ciutat era defensada per la bateria de Salou[318]. Per realitzar l'emplaçament artiller es va haver de travessar la muntanya d'un extrem a un altre, mitjançant túnels i galeries, realitzant una obra a la dreta d'aquesta. Aquestes galeries comunicades entre si, permetien als soldats destinats a la bateria escapar o refugiar-se davant d'un possible bombardeig. A la part posterior i a pocs metres de la sortida es trobava la cuina que també serviria com a menjador i també a la mateixa part posterior s'instal·laria una guarnició d'Artilleria perquè en cas de combat, els soldats poguessin accedir a les bateries per les galeries, sense haver de rodejar la muntanya. Durant els primers mesos, la majoria de tropa de la bateria formava part de l'anomenada columna Medrano que estava integrada principalment per voluntaris de la província de Tarragona i muntaven les guàrdies per tot el litoral de Tamarit, Altafulla i La Mora i instal·larien l'observatori de la bateria al castell de Tamarit. Les perforacions de les galeries començarien un cop es realitzaren els dos cercles que albergarien les peces d'artilleria, sent sobretot el treball de perforació de les galeries dur, ja que s'havia de barrinar les pedres grans i destruir-les amb petites càrregues d'explosiu i solament podien utilitzar un compressor ja que l'altre existent no funcionava; però quan aquest tampoc funcionava i l'existència de dinamita era escassa, el treball encara resultava més costós pels treballadors ja que havien de fer els forats amb pics. En quant al material no existia cap formigonera, així que havia de realitzar-se el formigó a mà però el material arribava sense problemes en camions particulars posats a disposició de l'obra segons demanaria la Conselleria de Defensa Interior de Tarragona als particulars amb vehicles pesats. Per altre banda, les jornades de treball eren de vuit hores diàries amb un sou de 10 pessetes al dia i els treballadors cobraven cada cap de setmana, en quant arribava el pagador que anava recorrent totes les obres de fortificació de la costa. Quan començaren a construir les galeries, només hi havia treballant entre unes vuit o deu persones i de tant en tant un oficial superior al rang del tinent visitava l'emplaçament per supervisar l'obra.

[317] Defensadecostas.blogspot.blogspot. Pàgina web d'Àngel Archilla, investigador de la Bateria de Tamarit-Altafulla i d'on ha estat extreta bona part de la informació que aqui recollim.
[318] AGMAV, C.2451, Cp. 1 / 46.

Respecte a les peces d'artilleria, aquestes arribarien al març de 1937, sent dos antiquats obusos de 210 mm Plasencia Model 1885/1891 muntats en curenyes Seraing i de 3.000 kg de pes que arribarien a l'estació de ferrocarril d'Altafulla-Tamarit procedents del Parc d'Artilleria de Barcelona. Juntament amb els obusos també arribarien 15 projectils de 80 kg de pes cadascú que serien transportats per dos homes i s'emmagatzemarien juntament a un lateral del semicercle de formigó del canó però sense muntar les espoletes. Pel transport dels obusos, aquests hagueren de ser traslladats a remolc d'un tractor fins al seu emplaçament ja que no disposaven de rodes i es trobaven sobre una curenya i una vegada a la muntanya, s'hagueren d'encaixar les seves curenyes sobre una plataforma de fusta semi giratòria en dos rails de via fèrria com suport de curenya i plataforma, un amb angle de tir en direcció a Tarragona i l'altre amb angle de tir cap a Barcelona. Les peces es podien desplaçar de manera lateral gràcies a l'ajuda d'un pal de fusta reforçat fent palanca tot i que s'hauria de rebaixar les distàncies entre la curenya i els rails ja que aquests no encaixaven.

Tot i que el 29 de novembre de 1937 es presentava un croquis amb el projecte de modificació de la bateria segons l'últim projecte d'artilleria, les obres de la bateria mai finalitzarien[319].

Per altre banda, Tot i que solament arribarien dos obusos, en una relació de març de 1937 es comptava que a l'emplaçament de Tamarit havia de comptar amb fins quatre obusos, tot i que la bateria sempre comptaria amb dos peces. A finals del mateix any i amb la nova reorganització de l'artilleria de costa, Tamarit havia de comptar amb dos obusos de 150 mm de Bronze model 1891, formant la 12ª Bateria, però a principis de març de 1938 i davant la nova reestructuració que patiria la defensa de costa del litoral català, la bateria de Tamarit passaria a denominar-se 25ª Bateria, això si, comptaria amb els dos obusos de 150 mm de Bronze model 1891 que havien substituït als dos obusos de 210 mm Plasencia model 1885/1891.

Per la seva part, els nacionals també sabrien de l'existència de la bateria, tal i com es desprenia de la informació facilitada per un agent nacional quan el 24 de febrer de 1937 informaria que a la muntanya de Sant Joan, molt a prop del castell de Tamarit s'havien realitzat les obres necessàries per instal·lar una bateria de quatre canons però que encara no estaven col·locats ja que no estava finalitzada la carretera que havia d'enllaçar la bateria amb la carretera general de Tarragona a Barcelona[320]. Dels dos obusos de 210 mm tindrien constància segons una nota del 23 de juny de 1937 quan s'afirmava que aquestes dos peces estaven instal·lades a cent metres de la platja[321].

Una informació molt completa sobre l'emplaçament artiller de Tamarit seria recollit en un informe que realitzaria l'exèrcit nacional als pocs anys d'acabar la guerra[322]. En ell es deia que l'emplaçament

[319] AGMAV, Armari 19, Lligall 7, Carpeta 12, Document 2.
[320] AGMAV, Armari 19, Lligall 7, Carpeta 12, Document 3.
[321] AGMAV. Armari 19, Lligall 7, Carpeta 12, Document 1.
[322] CLARA, Josep, *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Pàg. 106-108.

es trobava a la muntanya i al cim del lloc denominat Sant Joan, a uns dos km d'Altafulla i terme de Tamarit. La primera secció es trobava en construcció i la seva conservació era bona trobant-se constituïda de formigó armat, amb un mur-parapet de pedra al voltant d'ella a la seva part exterior. La peça de la dreta en construcció tenia un punt de mira cap a l'est, batent tota la costa mentre que la direcció de tir de la part esquerra era al nord-est, batent les comunicacions terrestres. La galeria interior, que comunicava amb les peces, tenien quatre boques de refugis de gran obertura i al seu interior es comunicaven, tenint varis metres de recorregut, amb habitacions estables i reguard, tot natural i realitzat sobre la pedra de la muntanya.

Per altre banda, la segona secció de la bateria es trobava distanciada a 81 metres de l'anterior i estava construïda de formigó armat, tenint el niu per les peces la direcció de tir cap al sud i comptava amb enganx per les peces. La posició tenia quatre boques d'entrada per la interioritat dels refugis, les dos boques primeres tenien la direcció interior per unes escales en forma de volta que formant un zig-zag en corbes es comunicaven per una galeria plana però no tenien sortida. Les altres dos boques restants tenien la mateixa direcció en proporció que l'anterior, però aquesta tenia en el final altre boca de sortida, existint una habitació estable. Les profunditats d'aquests refugis eren de 14 metres com a terme mitjà i existien a més a més varis pous de ventilació que des de diferents punts de refugi es comunicaven amb l'exterior sent la situació la mateixa que l'anterior.

Junt a aquestes bateries i a curta distància existien també dos casetes separades entre si per uns 50 metres sent la seva construcció es de maó i ciment. La primera tenia dos departaments divisionaris: un per cuina econòmica i altre per magatzem mentre que l'altre estava destinada per retretes, estances per lavabos, trobant-se en bona conservació. A uns 300 metres cap al mar es trobava altre nova casa destinada per observatori, donant les seves finestres d'observació al nord-est i al sud-oest, sense finestra per observar la part sud-est.

2.4.3.22. La Bateria de Vila-seca

El Far de Cap de Salou servia com a punt de referència per localitzar aquesta bateria, construïda també per la defensa de Tarragona. Per l'accés a la bateria es construiria una carretera de nou milles de longitud que la comunicava amb Vila-seca i de la mateixa manera que la construïda a Altafulla, també proporcionava bons serveis a l'agricultura, ja que travessava molts camps abans de començar la seva ascensió a la muntanyes del Cap de Salou. La bateria estava construïda prop del cim d'aquesta muntanya a la seva vessant nord, o sigui mirant a Tarragona, i era idèntica a la de la muntanya de Sant Joan (Altafulla). Per la defensa de la bateria existien prop d'ella quatre nius de metralladora i varis elements de trinxeres i a un replegament de la muntanya i a uns 700 peus de la bateria s'havien muntat dos barraques per allotjar als artilleres i als seus caps. Al mes d'abril de

1937, la bateria estava manada per un ajudant d'obres públiques[323].

Segons el plànol de la bateria de Vila-seca, aquesta estava formada per quatre explanades per les peces d'artilleria de 9 metres d'amplada per 11 metres de llargada de forma semicircular, dividides en 1ª i 2ª Secció. Els emplaçaments de la 1ª secció estaven separats uns 11 metres i comunicats per un passadís de 25 metres en total. Aquest passadís de comunicació estava comunicat amb varis passadissos més de 1,20 metres d'amplada que anaven a soterrar-se a uns 7 metres del nivell del terra, on existirien els polvorins i els llocs de recanvi de la bateria. Aquestes galeries subterrànies tenien una altura de dos metres i estaven reforçades en algunes parts el terra amb 0,40 metres de formigó, arribant a 20 metres de llargada per 4 metres d'amplada i tant la primera com la segona secció comptaven amb aquestes dependències subterrànies, així com llocs de recanvis al costat de cada explanada de peça, uns quadrats de 5 metres de llarg per altres 5 metres d'amplada[324].

Els franquistes només tindrien informació sobre aquesta bateria amb una breu nota del 23 de juny de 1937, on s'informava que la bateria estava formada per quatre canons antics i mal muntats que solament podien disparar a una elevació de dos graus, mentre que a sota i ja a la platja, hi havia altres quatre casetes per metralladores i varis trossos de trinxeres al descobert unes i cobertes altres, totes per tirador en postura d'home a peu[325].

Sobre les peces artilleres que podien albergar en aquest emplaçament, una relació de març de 1937 donava a conèixer que a la posició de Mont-nàs (que podia ser aquesta de Vila-seca) s'emplaçarien quatre canons de 80 mm.

2.4.3.23. La Bateria de Salou

La bateria de costa de Salou estava situada a la zona del Cap de Salou, i constituïda per dos assentaments d'artilleria per canons col·locats a barbeta, tot i que el projecte original era de quatre assentaments, dividits en secció nord i secció sud. La importància d'aquesta bateria situada al Cap de Salou era molt gran ja que des d'allà permetia fer foc tant al sud, mirant cap a Cambrils com cap el nord, cap a Tarragona.

Tant aquesta bateria com la de Tamarit estaven disposades més bé per creuar focs sobre les platjes properes més que per impedir una agressió per mar al port de Tarragona ja que les direccions de tir estaven orientades en línies normals a la costa.

La secció nord de la Bateria de Salou estava constituïda per dos explanades, una per peça, cadascuna amb els seus petits habitacles per recanvis immediats i rampes de municionament que anaven a parar a la galeria d'entrada de la bateria que es trobava soterrada. Cada peça tenia el seu

[323] AGMAV, C.2451, Cp. 1/50.
[324] AGMAV, C.1156, Cp.6, D.3/ 1.
[325] AGMAV. Armari 19, Lligall 7, Carpeta 12, Document 1

propi habitacle de recanvis així com abrics per personal que connectaven amb la galeria d'entrada de la bateria que finalitzava al magatzem d'artificis mentre que les explanades per la seva part també es comunicaven entre si per un camí d'accés exterior. L'accés a aquests assentaments és realitzava a través d'unes galeries que conduïen a un passadís central amb dos estances laterals totalment cobertes amb una altre sala interior a cadascuna d'aquestes que comptaven amb una petita finestra cap a l'exterior mentre que l'accés a aquestes posicions es feia per darrera d'una trinxera d'accés prou ample per poder introduir un vehicle de l'època i tots els elements necessaris pel funcionament d'una instal·lació com aquella.

Pròxim a la bateria, en una petita elevació existent més al sud i ben propera a un dipòsit d'aigua existia una altre fortificació, del mateix tipus que l'anterior, amb l'inici d'un assentament circular per una peça, amb una sala que comunicava a un passadís, tot i que inacabada, on molt probablement és situaria la direcció de tir de la bateria, al ser un punt més elevat; mentre que a la vessant de la muntanya que mirava cap a Cambrils estava situada una trinxera que bordejant la muntanya, anava a parar a la cara oposada al mar, on es trobava emplaçat el lloc de comandament, una sala construïda amb ciment, molt ample i a nivell inferior de les bateries.

A finals de gener de 1938 es realitzaria un projecte per la finalització de les obres de la bateria, tant per la secció nord com per la sud, tot i que tampoc es portaria a terme en la seva totalitat. Tot i així, el dia 1 de setembre es projectaria un altre projecte de reforma i ampliació sobre l'emplaçament de la bateria de costa de Salou, tot i que en aquest cas només era referit al sector nord de la bateria[326]. Les obres que es projectarien serien les indispensables per evitar i trencar en el possible l'ona explosiva, que per experiències de tir realitzades s'havia comprovat que actuava d'una manera molt intensa sobre les parets laterals nord dels refugis i recanvis, habilitant-se a tal efecte dos finestres de ventilació. L'accés dels pisos a la plataforma resultava també difícil de realitzar i es preveia la construcció d'un corredor d'accés a l'anomenada plataforma amb els seus corresponents murs.

Aquest corredor així com altres existents es cobrien amb volta sense blindatge o protecció alguna, solament com pis que permetia el trànsit fàcil per entre les plataformes, evitant així el perill que suposava pels artillers una fàcil caiguda. Per últim es preveia també l'habilitació d'uns nínxols amb porta corredissa per poder tenir a punt uns quants projectils. La necessitat i urgència de les obres que es proposaven, es deduïen dels seus objectes, que era millorar i ampliar, adaptant-la a les seves necessitats la bateria del Cap de Salou Nord. Precisament per tot això i estant el pressupost ben redactat i sent els preus els corrents en obres anàlogues, la Inspecció General d'Enginyers sol·licitava que li fos concedit el crèdit de 90.710 pessetes d'acord amb el preceptuat al Decret de 7 d'agost de 1936 (D.O. Núm.177) consignant-lo a la Inspecció General (Delegació d'Obres Defensa

[326] AGMAV, C.1158, Cp.3, D.1/ 1.

Costes). El pressupost inicial eren unes 73.386,43 pessetes, als que s'havien de sumar unes 2.201,59 pessetes d'imprevistos (es comptabilitzava un 3%) mes unes 15.121,98 pessetes com a concepte de medis auxiliars, transports, etc... ascendint fins les 90.710 pessetes finals[327].

Per la seva part, els nacionals, a principis de 1937 sabrien de l'existència de la bateria de Salou, situada prop de la platja al nord del Far tot i que es creien que estava artillada amb quatre peces de 150 mm Munaiz-Argüelles[328]. Un altre agent nacional informaria el 24 de febrer de 1937 que al Cap de Salou quasi a la punta estaven realitzades les obres per instal·lar una bateria de quatre canons, dos d'ells mirant al pont de Tarragona i els altres dos cap al mar i la platja de Cambrils i que s'estava construint la carretera de Vila-seca a la bateria, estant els canons a aquesta ciutat en espera de poder-los col·locar[329], mentre que el 22 de desembre, un altre agent informava que segons semblava, la munició de les peces pels models antics anava molt escassa i no tenien més que cent projectils per la bateria[330].

Per altre banda i segons un inventari realitzat per l'exèrcit posterior a la guerra, és detallaria més minuciosament l'emplaçament artiller de Salou[331]. Segons aquest inventari existirien dos mitges bateries artilleres de dos peces, situades al cap de Salou; el primer emplaçament, ubicat al costat mateix del vèrtex geodèsic, vigilava el port i la platja de Salou i es trobava a una altura sobre el nivell del mar d'uns 40 metres i distanciat 50 metres del far del mateix nom, en el terme municipal de Vila-seca i a 4 km de l'anomenat poble de Salou. Tota aquesta obra era de formigó armat i formigó en massa i el seu sostre estava revestit de maó, ciment i bigues de ferro transversals als murs de contenció. La seva entrada era per una amplia galeria que conduïa als emplaçaments per la qual es trobaven units i comptava amb tres recanvis petits i altre bateria, així com un altre lloc sobre la pedra revestit del mateix material que es trobava construïda l'anterior obra, tenint les plataformes per les peces enganxalls de les mateixes. A la baixada de la muntanya i a la part oposada al mar es trobava a 100 metres, la cuina de tropa composta per una casa de tres peces feta de maó i ciment on existia també un aljub en sec.

Per la seva part, la segona mitja bateria és trobava ubicada a 200 metres de la primera, realitzant-se la seva entrada per una pista que venia de l'anterior posició, bifurcant-se una al refugi i recanvi de municions i l'altre als emplaçaments de les peces, que a la vegada tenien comunicació directa amb la galeria subterrània, on es trobaven les entrades als recanvis. L'obra, enclavada a la roca viva, era de formigó en massa amb els revestiments i les cobertes de les galeries i recanvis eren lloses armades de gran gruix sobre entramat de carrils de ferro.

[327] AGMAV, C.1158, Cp.3, D.1/ 6-8.
[328] AGMAV. Armari 19, Lligall 7, Carpeta 12, Document 1
[329] AGMAV. Armari 19, Lligall 7, Carpeta 12, Document 1
[330] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.
[331] CLARA, Josep, *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Pàg. 110-111.

Referent a les peces que formarien part d'aquesta Bateria, al març de 1937 es deia que eren quatre canons de 150 mm Krupp mentre que a finals del mateix any, aquesta era anomenada 14ª Bateria de Punta Salou, formada per dos obusos de Bronze de 150 mm model 1891 mentre que al març de 1938 la bateria passaria a denominar-se 27ª Bateria de Salou i estaria composta per aquestes dos mateixes peces.

2.4.3.24. La Bateria del Coll de Balaguer

Segons l'oficial anglès al seu informe, al Coll de Balaguer existien dos bateries de costa, una emplaçada al nord i l'altre al sud tot i que la més important seria aquesta última i tal i com detallava al seu informe, les dues bateries es trobaven a l'Est de la carretera mentre a ambdós costats estaven situats nius de metralladora. La distància entre les dos bateries era de ¾ de milla i per aquelles dates s'estava construint un camí d'unió entre les dos tot i que cadascuna tenia el seu camí especial des de la carretera perquè les peces poguessin pujar amb facilitat[332].

La bateria nord del Coll de Balaguer no era res més que una bateria antiaèria que mai es finalitzaria formada per un búnquer, un pou de tirador, una trinxera, uns parapets defensius i tres cèrcols construïts a terra pensats per instal-lar tres peces antiaèries, situada a la zona coneguda com a pla del Rabadà i als primers contraforts de llevant de les muntanyes del coll de Balaguer[333].

En canvi, la bateria del Coll de Balaguer sud estava situada a una altura de 130 metres sobre el nivell del mar, orientada en direcció a sud i constituïda per quatre casamates rectangulars totalment cobertes que contenien quatre canons, enllaçades entre si per una galeria o passadís interior. Els canons estaven dirigits cap al golf de Sant Jordi i cobria alhora la carretera, la via del tren i la línia de defensa que ocupava des de la Bassa Nova fins al barranc de les Forques, podent disparar tant cap a terra com cap a mar. La bateria comptava amb dos polvorins, un per cada dos peces, que també podien col·locar-se a barbeta gràcies als cercles de formigó que tenien cadascú, protegits pels seus respectius parapets. Pel seu camuflatge, el sostre quedava ple de pedres del país que integraven l'edifici a l'entorn, aconseguint d'aquesta manera passar desapercebut des de l'aire.

Els nacionals sabien de l'existència d'unes peces d'artilleria al Coll de Balaguer tal i com es desprenia una nota del 23 de juny de 1937[334] en el que es deia que al Coll de Balaguer, a un lloc antic de carretera de fortes corbes que no estava en ús ja per haver-se construït un tros modern de carretera rectificat, estaven emplaçats dos canons de 150 mm.

---

[332] AGMAV, C. 2451, Cp. 1 /52.
[333] Alfonso Tejero Farnós. *Inventari de les restes arqueològiques i històriques de la Plana del Coll de Balaguer.* Pàgina 102.
[334] AGMAV. Armari 19, Lligall 7, Carpeta 12, Document 1

Segons l'ofici 1086, el 14 d'octubre de 1937, l'edifici es pressupostaria en 461.180 pessetes[335], mentre que cap a finals de maig de 1938 s'intentaria reformar la bateria segons un telegrama arribat a la Delegació, amb data de 15 d'abril de 1938 i l'Inspector General d'Artilleria ordenaria tota una sèrie d'obres de reforma de la Bateria del Coll de Balaguer, anomenada posició Coll numero dos[336]. Segons aquest telegrama, l'emplaçament necessitava que Enginyers procedissin ràpidament a finalitzar els recanvis i condicionar explanades d'acord amb les instruccions que donaria el Capità Ferrando, Cap Sector Tarragona, encarregat de l'artillat no sent aquestes instruccions altres que ampliar el camp de tir de les peces cap al sud-oest i acasamatar de mode que les peces poguessin tirar amb la màxima efectivitat, el mateix els canons, que els obusos. El projecte primitiu, abans comentat i detallat en aquest informe permetia a les peces que s'instal·lessin, el tir cap al mar, amb objecte de creuar focs amb la Bateria d'Ametlla de Mar, situada al sud d'aquesta posició. A més a més l'altura del sostre de la casamata, en la seva part més alta, solament era de 2,50 així com el parapet era de forma semicircular i l'apertura de les boques de les peces venia a ser en projecció sobre el geometral de aproximadament de 3 metres per 1,50 metres. També preveia, el citat projecte, l'ancoratge de les anomenades peces, que pel seu degut temps es deixaria a les plataformes de tir la part corresponent als anomenats ancoratges, sense formigonar en espera del tipus d'ancoratge que designés la Inspecció d'Artilleria. Al instal·lar-se les peces de les Bateries anomenades 40 i 44, dotades d'obusos de 210 mm i canons de 155 mm respectivament i canviar ampliant el sector de tir de la posició amb objecte de batre la carretera de Tarragona a Castelló, l'altura resultaria insuficient pel dispar dels canons i obusos en les casamates, així com que la part sustentant lateral de les boques de tir, impedia llençar a les peces a la direcció desitjada. De les anteriors consideracions i una vegada vist l'estat de les obres, resultava imprescindible a l'objecte d'ampliar el sector de tir, d'enderrocar la part construïda, situada aquesta a la dreta de les boques de tir a les plataformes. D'aquí que l'ampit del parapet tingués que d'enderrocar-se també en part, i augmentant al reconstruir-lo replantejant-lo de mode convenient per tots els moviments de les peces. Pels obusos, s'havia d'executar el farcit de la plataforma en talús de 7º a l'objecte de minorar el retrocés de la peça al fer foc. En quant a l'altura de les casamates, insuficient als canons pel musell de la peça al disparar així com als obusos en la posició màxima de la línia de tir i màxima també de retrocés, forçava adoptar la solució d'elevar l'altura dels murs laterals i longitudinals de les plataformes i galeria a l'objecte d'obtenir sense variar la forma del armat i estudi dels sostres aquarterats, amb una altura màxima de 3,60 metres suficient després de provada in situ per les anomenades peces, que segons el vocal de la Inspecció d'Artilleria en Fortificacions, Major d'Artilleria Cañete, eren les més

[335] Alfonso Tejero Farnós. *Inventari de les restes arqueològiques i històriques de la Plana del Coll de Balaguer.* Pàgina 103.
[336] AGMAV, C.1157, Cp.7, D.1/ 4-5.

desfavorables, en relació amb el projecte original i la solució actual.

Sense tenir en compte els probables canvis de peces que obligaven a desfer l'obra ja executada i que influïa directament al cost i duració de les obres, el cost d'aquestes segons el pressupost ascendia a la quantitat de 84.080 pessetes i la duració de les obres en condicions normals a uns 35 dies. El pressupost parcial ascendia a 70.065 pessetes, desglossat de la següent manera: 64.350 pessetes corresponien al formigó armat ja que es necessitaven 214.500 unitats a 300 pessetes cada una i 3.675 pessetes al enderroc de formigó, del que es necessitava 52.500 unitats a 70 pessetes cada una. Aquestes dos xifres sumaven 68.025 pessetes al que se l'havia d'afegir també uns imprevistos del 3%, o sigui unes 2.040,75 pessetes donant per tant a suma de 70.065 pessetes. Aquesta xifra de pressupost parcial se l'afegia finalment 14.015 pessetes corresponents als medis auxiliars, als transports, etc... que feien ascendir el total del pressupost a 84.080 pessetes[337]. Un mes després, en concret el 20 de juny, la Inspecció General d'Artilleria sol·licitaria que li fos concedit el crèdit de 84.080 pessetes d'acord amb el pressupost presentat[338], tot i que sembla ser que aquest no seria concedit ja que l'obra no es finalitzaria.

Segons l'inventari nacional realitzat després de finalitzada la guerra[339], la bateria de quatre peces d'artilleria estava ubicada al cim del Coll de Balaguer, a 6 km de Hospitalet de l'Infant, cap al sud, entre el km 39 a 40 de la carretera general de València a Barcelona, a uns 60 metres sobre el nivell del mar i a uns 1.000 metres d'ell, entre les dos carreteres: l'antiga i la nova. Estava feta sobre la roca firme de la muntanya, i construïda també tant interior com exteriorment amb formigó en massa i formigó armat. La lleixa es trobava sense finalitzar i els seus punts de mira tenien la direcció del sud-oest i costa. Al seu interior existien dos habitacions que podien ser destinades a habitatges o bé a dipòsit de municions mentre que a la part oposada del Coll, a la vessant de la muntanya, hi havia un refugi amb boca de ciment que tenia la seva entrada pel camí que partia de la carretera vella. A la cúspide de la muntanya hi havia un atrinxerament construït a la pedra, que comunicava amb la bateria i algunes cases enderrocades.

L'altre emplaçament per a bateria de tres peces d'artilleria i incomplet es localitzava a poc més de mig km del càmping El Temple del Sol, a l'altre costat de la via del ferrocarril i ran del camí que duia a la punta de les Rojales. Aquesta es trobava al km 243, hectòmetre 3 de la carretera València-Barcelona i al lloc denominat Turó del Rabalat, partida de Cala d'Oques i terme municipal de Hospitalet de l'Infant. Principiava una pista amb direcció al sortint, amb una longitud de 700 metres aproximadament i formava al llarg de l'anomenat turó sent el seu i construcció perfectes. Al final d'aquesta pista es trobaven uns treballs que eren principi d'una bateria de costa i constaven de

[337] AGMAV, C.1157, Cp.7, D.1/ 8-9.
[338] AGMAV, C.1157, Cp.7, D.1/ 2-3.
[339] CLARA, Josep, *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Pàg. 113-114.

desmunt i cimentació de les plataformes per les peces i uns murs de 2 metres d'altura i 1,50 metres de gruix, construïts de formigó (pedra gruixuda i ferro), que eren principi de polvorins i galeries de aprovisionament. Més a sota d'aquest lloc i al finalitzar el turó hi havia una trinxera (en pedra firme) i dos boques de refugi de 3 metres de profunditat, estant tots aquests treballs en principi de construcció i sent el seu punt de mira el mar i el ferrocarril, que passava a 150 metres davant de la posició[340].

També existia al Coll de Balaguer l'emplaçament per bateria antiaèria denominat Pont de la Bassa Nova que comptava amb dos emplaçaments que es trobaven separats un de l'altre uns 50 metres. El primer tenia una pista d'entrada que en petites pendents entrava al cercle de la bateria sent la seva construcció de ciment mentre que la segona solament era una petita pista i la resta igual a l'anterior, tenint els dos enganxament per les peces. A uns 10 metres del primer hi havia un refugi enclavat a la muntanya que tenia l'entrada de pedra i ciment als seus vores i davant d'aquesta i a uns 50 metres hi havia 4 barraques d'escassa profunditat, sobre la terra i pedra, amb un refugi de 2 metres de profunditat. Seguint la pista on al seu començament estava a la carretera general i partint de l'anterior bateria, bordejant la muntanya i a uns 300 metres, es trobava aquesta posició antiaèria. La seva construcció era igual en diàmetre a l'anterior i no tenia pista de ciment, en la seva entrada que estava feta de terra. Comptava amb un enganx de bateries separant-se una de l'altre 14 metres i la seva pista, que presentava gran pendent, estava en bon estat[341].

2.4.3.25. La Bateria de l'Ametlla de Mar[342]

La Bateria de Costa de l'Ametlla de Mar, coneguda com Les Fortificacions, dominava tot el Golf de Sant Jordi i es trobava a 2 km del poble de l'Ampolla pel nord de la costa i a uns 40 metres sobre el nivell del mar. Era una obra per bateria de quatre peces amb amplis soterranis, comunicats uns amb els altres per grans galeries amb una amplada de 1,30 per 2,50 metres d'altura, que també es comunicaven per departaments en quadres, revestits tots en formigó mentre que les galeries en maó, amb bigues de ferro, tot i que quedarien alguns trossos sense finalitzar. A uns 150 metres d'aquesta posició existia una casa de maó i ciment, separat per un sol envà central, que comptava amb un espai per la cuina amb quatre escales d'accés, trobant-se a uns 20 metres un lavabo i un urinari sent la seva construcció de ciment i maó, en perfecte estat i a uns 50 metres existia una altre casa, igual a l'anterior. El camí d'accés al recinte militar es situava al primer revolt, amb la presència d'una caseta de control de vigilància, que permetia l'accés o el denegava i un segon control de barreres per a la

[340] CLARA, Josep, *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Pàg. 113-114.
[341] Íbidem. Pàg. 113-114.
[342] Respecte a la informació que es recull en aquest apartat, veure *Estudi documental de la Bateria de Costa de l'Ametlla de Mar (Baix Ebre)*. Empresa Atics. 2008.

identificació del personal situat a uns 50 metres a mà dreta. Davant d'aquest segon control de barreres es trobava l'accés al búnquer mitjançant dues entrades que quedaven comunicades en direcció al refugi i bifurcades en direcció a la bateria de costa, per així poder transportar els projectils des de la carretera sense ser vist, aprovisionant d'aquesta manera els polvorins i les sales de recanvis, mentre que les altres dos entrades estaven ubicades als extrems de la plataforma de tir que abastien de munició als obusos.

Les peces de la bateria eren obús de bronze de 150 mm Model 1891 tot i que la bateria només arribaria a disposar de dos peces d'aquest tipus, amb l'anellatge corresponent on es sustentava la bateria. Darrere dels obusos es trobaven dos portes que conduïen a un pou circular on es llençava la baina sobrant del projectil una vegada s'havia obert foc mentre que la plataforma de tir també comptava amb un sistema de drenatge excavat en trinxeres per evacuar les aigües pluvials al mar. El complex interior servia com a refugi antiaeri davant un possible bombardeig i al pla més elevat existien diferents pous de ventilació i cisternes de recaptació d'aigua de pluja.

El lloc de comandament de la Bateria de Costa de l'Ametlla de Mar era una estructura rectangular ubicada estratègicament per controlar visualment el Golf de Sant Jordi i estava situada més al sud mentre que a la cala situada al sud de la Bateria de Costa de l'Ametlla de Mar, coneguda amb el nom de Port Olivet per ésser un port natural, estava destinada per a l'armament de petites embarcacions. Sobre les peces artilleres que s'establirien en aquest emplaçament, al març de 1937 hi haurien quatre canons de 80 mm, substituïts posteriorment per dos Obusos de 150 mm de Bronze Model 1891 formant 15ª Bateria que a partir de març de 1938 passaria a denominar-se 31ª Bateria.

2.4.3.26. La Bateria de la Martinenca (Sant Carles de la Ràpita).

Aquesta bateria, situada a quatre km al sud de Sant Carles de la Ràpita i amb el que es controlava l'accés al port dels Alfacs, estava emplaçada a la mateixa riba del mar arran de la platja, i estava composta per un búnquer d'artilleria construït amb ciment per dos peces. Cada peça tenia les seves argolles i tensors, que havien quedat sòlidament encastats al ciment a més a més de comptar amb el seu corresponent passadís de formigó que enllaçava amb el camí de d'accés a la carretera de Sant Carles de la Ràpita, a banda de les diferents dependències com el polvorí. La bateria de costa estava flanquejada per dos nius de metralladora circulars, una a cada costat com a defensa més immediata d'aquesta[343]. Segons l'inventari de l'exèrcit realitzat una vegada acabada la guerra[344], davant d'aquestes posicions i creuant la carretera, a uns 200 metres existia una casa de maó en estat ruïnós, que segons semblava havia estat destinada per cuina, lavabos i lloc de neteja i a continuació i a uns

[343] *Estudi i documentació dels elements del patrimoni local i de la Guerra Civil del terme municipal d'Alcanar (Montsià)*. Empresa Atics. 2010 i BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 2.

[344] CLARA, Josep, *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Pàg. 116-117.

8 metres, es trobava una altre casa de majors dimensions, amb tres portes d'accés. La primera de l'esquerra era una habitació destinada a la cuina, amb dos portes: una a la part posterior i l'altre a la nau central, amb porta principal. Aquesta habitació comptava amb vàries finestres amb una porta que donava a una altre habitació amb la tercera porta d'entrada, sense fusteria i a 20 metres d'aquesta, darrera es trobava l'observatori, situat a uns 6 metres d'altura sobre una plataforma de 2 metres en quadre, construït de ciment i formigó i existint a la seva dreta un lavabo. A 80 metres d'aquest observatori es trobava una gran nau destinada a garatge de 16 metres de longitud per 10 metres de latitud, comptant amb un passadís per reparació d'avaries amb desaigües d'escapament, una nau que no tenia el sostre cobert, ja que solament tenia col·locades bigues de ferro però comptava amb grans finestres. A 1,5 km de la carretera i a 30 metres sobre el nivell del mar es trobava també un emplaçament de reflector, punt d'observació per la costa, de gran abast situat en una nau de 7 metres de longitud per 4 de latitud, construïda de ciment armat. A la seva esquerra tenia una habitació destinada a cuina i més a l'esquerra, un lavabo amb un petit aljub d'aigua potable mentre que a la part posterior tenia una trinxera en forma de Y finalitzant en dos punts de 2 metres de profunditat per 3 metres d'ample. Els nacionals tindrien notícies sobre aquesta bateria segons una nota del 23 de juny de 1937 on s'informava que a la platja de la Martinenca s'estava construint des de feia un mes una bateria de costa moderna i important i que existien quatre canons de 150 mm de l'any 1877 marca Krupp situats a barbeta i protegits per fortificacions de terra a nord i sud[345].
Sobre les peces de la bateria, s'emplaçarien dos canons de 150 mm Krupp que formarien la 16ª Bateria situada a La Martinenca, a l'entrada del port dels Alfacs i que amb la reestructuració de març de 1938 passaria a denominar-se 33ª Bateria, abandonant la seva posició amb l'ofensiva dels nacionals l'abril de 1938.

2.4.3.27. La Bateria de les Cases d'Alcanar.

La bateria es trobava situada sobre un turó denominat Punta de Cases d'Alcanar, on existia una carretera secundària i estava composta per dos explanades circulars de 5 metres de diàmetre on estaven instal·lades les peces que a la seva vegada estaven connectades per una galeria subterrània i al mig d'aquestes es trobava el polvorí, que enllaçava amb la galeria subterrània de les peces i la galeria de sortida de la bateria. Tant les galeries com els polvorins tenien una profunditat de 7'5 metres, 3 metres de terra i 4,5 metres de formigó armat, totes elles en perfecte estat de conservació. A uns 200 metres de l'emplaçament artiller en direcció nord, a la part posterior i més amagada de la serra es trobava la zona destinada a la tropa. L'emplaçament de les bateries dominava l'entrada al Port dels Alfacs i la carretera de Sant Carles de la Ràpita a Vinaròs, a més a més d'altres llocs de la

[345] AGMAV. Armari 19, Lligall 7, Carpeta 12, Document 1.

costa, donada la seva bona altura i emplaçament[346].

Segons l'inventari de l'exèrcit[347], l'obra estava construïda sobre roca viva i cobertes les seves parets per capes de formigó armat, contenint grans soterranis, comunicatius uns amb altres, per galeries que es bifurcaven a uns 16 metres mentre que les dos plataformes es trobaven distanciades 18 metres una de l'altre. Comunicant amb les boques subterrànies sortia la pista que formant desigualtat, rodejava el turó i finalitzava la carretera, trobant-se aquestes dos obres per finalitzar, tot i que estaven força avançades.

A la mateixa posició de la Punta, a una distància de 7 km de la costa, s'assenyalava l'existència d'una trinxera protegida amb una colla de refugis. Seguint el curs de la trinxera, es trobava el primer refugi, constant de tres boques de sortida. Les dos primeres tenien voltes de formigó armat, amb una segona entrada cadascuna, en quadrat sense finalitzar, comunicant amb l'anterior mentre que la tercera boca, no acabada i sense esglaons, es trobava deteriorada per efecte de les aigües. Aquesta tercera part tenia al seu exterior una plataforma amb dos cercles tallats per una trinxera. L'interior del refugi es trobava revestit amb peces de pi enquitranat que servien de sostén sent les seves dimensions 31 metres de longitud, 2 d'altitud i 9,20 de profunditat. A 20 metres del primer refugi es trobava el segon amb la seva entrada de volta amb altre porta unida a aquesta de forma quadrada, i trobant-se revestida de ciment a un metre del terra. Seguint l'atrinxerament estava el tercer refugi a 24 metres de l'anterior, amb porta de volta i altre unida en quadre, comunicant però sense finalitzar. Oferia les mateixes característiques que les anteriors a excepció de la segona part, que es trobava tapada amb llamborda mentre que el soterrani era igual a l'anterior i des de un metre del terra estava revestit amb peces de pi enquitranat que creuades, formaven el mur de contenció. Mesurava un metre de longitud per 2,50 metres de latitud, no finalitzat tampoc i comunicant amb 17 esglaons de ciment mentre que el soterrani tenia les mateixes dimensions i característiques que l'altre descrit. Aquest refugi oferia iguals característiques que el tercer a excepció de les boques que li donaven accés, que no estaven finalitzades de revocar.

Sobre les peces amb que comptaria aquest emplaçament, cap al març de 1937 la bateria de Cases d'Alcanar estaria composta de quatre canons de 75 mm de Muntanya Krupp d'Acer de Tir Ràpid Model 1896. Cap a finals de novembre de 1937, la bateria havia d'estar armada amb dos canons d'Acer de 150 mm Krupp passant a denominar-se 17ª Bateria i tres dels canons de 75 mm d'aquesta bateria d'Alcanar serien entregats a la 224ª Brigada Mòbil de Defensa de Costes, constituint així la seva artilleria d'acompanyament, abandonant d'aquesta manera l'emplaçament. Al març de 1938, les dos peces que formaven la bateria de Cases d'Alcanar passaria a denominar-se 34ª Bateria però

[346] *Estudi i documentació dels elements del patrimoni local i de la Guerra Civil del terme municipal d'Alcanar (Montsià)*. Empresa Atics. 2010.

[347] CLARA, Josep, *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Pàg. 116-117.

abandonaria el seu emplaçament al mes següent amb l'ofensiva que realitzaria l'exèrcit nacional a l'Aragó.

2.4.4. La utilització de les Bateries de Costa del litoral català al conflicte.

Les bateries de costa emplaçades a la costa catalana poques vegades entrarien en combat real, utilitzant-se més en la realització de proves d'artilleria i exercicis de tir que no pas en foc contra l'adversari. El material era en la gran majoria molt antiquat i de menor importància que les modernes peces artilleres amb que comptaven els vaixells nacionals, sobretot el *Canarias* i el *Baleares*. Tot i així, les bateries emplaçades a la costa catalana respondrien quasi bé sempre al foc dels nacionals quan els seus vaixells intentarien alguna acció ofensiva contra la costa catalana.

La primera acció del *Canarias* envers Roses el 30 d'octubre de 1936 en canvi, no tindria cap resposta defensiva per part de les bateries instal·lades per aquell temps al litoral català però si unes conseqüències que repercutirien en la resta de les dotacions de les bateries al llarg de tota la guerra. Segons descrivia l'oficial anglès al seu informe[348], quan per primera vegada el creuer *Canarias* va atacar Roses s'acabava d'instal·lar la bateria al costat del Far de Roses i era manada pel capità Urniza, un home coneixedor del seu ofici. Al moment de començar a disparar el *Canarias*, el capità de la bateria comprendria que el vaixell li llençava amb els seus canons de 203 mm i que ell amb els seus pobres canons de campanya de 155 mm no podia fer res i no va contestar a l'agressió. Aquesta situació faria enfadar de tal manera als membres del Comitè de Roses que el denunciarien com feixista, on seria cridat a Barcelona i on trobaria la mort en una presó de la capital catalana posteriorment. Pel Comitè de Roses, l'oficial de la bateria s'havia negat a obeir l'ordre d'obrir foc amb les seves peces, que tot i antiquades, podien haver aconseguit presumiblement cert èxit degut a que el vaixell només es trobava a 2.000 metres del seu assentament.

Així, després d'aquest incident, la resta de vegades que vaixells nacionals atacaren el litoral català, els caps de les diferents bateries s'ho pensarien dos cops alhora d'obeir les ordres d'obrir foc i moltes vegades ho farien tot i que en molts casos llençarien a cegues, sense saber on estava l'objectiu real; coneixedores també les seves dotacions, que poc havien de fer amb aquells canons antiquats davant de la poderosa artilleria dels navilis franquistes. Dels posteriors atacs realitzats entre finals d'any de 1936 i començaments de 1937: el 10 de novembre a Barcelona, el 16 de novembre a Palamós, i el 20 de desembre de 1936 i el 8 de gener de de 1937, no es té cap constància de que les bateries de costa emplaçades al litoral català responguessin a aquestes agressions[349].

[348] AGMAV. C.2451. Cp. 1 / 15.
[349] Veure apartat 3.3.1.Els atacs dels vaixells de superfície a la costa catalana.

En canvi, aquestes bateries si que respondrien als atacs realitzats pels submarins *Torricelli* i *Ettore Fieramosca* el 9 de gener i el 10 de febrer de 1937 respectivament[350]. En tots dos casos, l'objectiu seria Barcelona, sobretot la zona del port i Montjuïc l'atacada però la reacció seria ben diferent. El primer dia, el 9 de gener després de l'atac la premsa governamental afirmaria que les bateries de costa haurien fet fugir a l'agressor, tot i que segons l'agregat militar espanyol que anava al submarí, aquesta reacció defensiva no es va produir. L'acció del 10 de febrer si que tindria una resposta ràpida per part de les bateries després que el submarí disparés 35 canonades contra el seus objectius. Cal dir que el dia d'abans, el mateix submarí ja havia intentat una acció similar, però en aquest cas per avaria del seu canó nomes va poder disparar 9 granades envers el seu objectiu. Aquesta acció molt probablement havia posat l'alarma als artillers de la costa, aixi el dia 10 quan el *Ettore Fieramosca* disparava les seves 35 canonades contra el seu objectiu, la reacció defensiva no es faria esperar i només cinc minuts després d'haver començat l'atac, les bateries de Montjuïc, Sant Sebastià i Camp de la Bota van disparar, contestant així a l'agressió del submarí, apagant-se immediatament les llums de la ciutat i entrant en servei els reflectors. La primera bateria que començaria actuar seria la de Montjuïc, seguida per la bateria del Astillero de Sant Sebastià i la del Camp de la Bota tot i que els dispars serien tan incerts, que des del submarí no podria localitzar cap punt de caiguda.

Segons *Solidaridad Obrera*, l'agressió del submarí havia estat realitzada per vaixells, sent contestada immediatament per les bateries instal·lades a la muntanya de Montjuïc i al Astillero i segons testimonis presencials "*es van donar tant d'afany els servidors de les bateries en repel·lir l'agressió, que els vaixells rebels no van tindre més remei que emprendre una vergonyosa fugida*[351]*"*. Aquest diari reflectia a les seves pàgines que es creuarien entre els vaixells i les bateries de costa uns quaranta dispars en l'espai d'uns cinquanta minuts, cosa que no resultaria del tot cert, ja que el canoneig del submarí seria molt breu, submergint-se aquest d'immediat.

En quant a la versió oficial de l'atac referida per la Comissaria d'Ordre Pública, informaria que sobre la una i cinc de la matinada del dia 10 de febrer s'escoltaria un fort canoneig procedent del mar, al que contestarien immediatament les bateries de Montjuïc i els canons emplaçats al fortí de la Barceloneta, creuant-se nombrosos dispars i finalitzant el foc sobre la una i trenta minuts.

Només un parell de dies després, el 13 de febrer, Barcelona patiria una altre agressió, en aquest cas força important ja que per primera vegada seria bombardejat el seu nucli urbà mitjançant l'agressió comesa pel creuer italià *Eugenio di Savoia*. En aquest cas hi va existir també resposta defensiva de les bateries de la costa, tal i com publicava *La Vanguardia* a la seva edició del dia 14 en el que deia que "*les nostres bateries van contestar l'agressió del vaixell facciós, aconseguint al poc temps que*

[350] Veure apartat 3.3.2. La campanya submarina.
[351] *Solidaridad Obrera*. 11 de febrer de 1937.

aquest es retirés[352]*".* Entre aquestes bateries es trobava la del Astillero de Sant Sebastià, i la bateria instal·lada a Badalona, al turó de Can Calixt i composta per quatre canons Krupp de 150 mm, que seria la primera vegada que obriria foc. Al matí següent, les autoritats municipals de Badalona anirien a obsequiar agraïts als artillers, però no perquè aquesta bateria hagués disparat contra el vaixell italià, si no com a proesa de que havien disparat per sobre la ciutat de Badalona, sense tocar-la[353]. La premsa republicana continuaria informant sobre les agressions sofertes a la costa catalana per part dels vaixells nacionals i també seria la responsable d'informar sobre les mesures defensives que es prenien davant d'aquests atacs. Aixi, sobre l'atac del 14 d'abril de 1937 envers la ciutat de Tarragona, *La Vanguardia* explicaria que les bateries de costa havien repel·lit l'agressió de dos vaixells nacionals que havien llençat una quarantena de dispars sobre la ciutat.

En canvi, gràcies al part del lloc semafòric de Begur sobre l'agressió que patiria el 8 de juny la ciutat de Palamós per part del creuer *Canarias* es sap que seria contestada enèrgicament per la bateria instal·lada a la mateixa ciutat. D'aquesta manera, el lloc semafòric de Begur, que realitzava les funcions de vigilància de la costa comptabilitzaria unes 87 canonades que es creuarien entre la bateria de costa i el vaixell franquista. Finalitzat l'atac a Palamós, el *Canarias* atacaria vàries ciutats catalanes com Sant Feliu de Guíxols, Tossa de Mar i Blanes. Durant tot el trajecte del vaixell, les bateries de costa intentarien repel·lir l'agressió, i entaularien combat a la zona de Calella i Malgrat de Mar, però en altres llocs aquestes bateries no podrien actuar degut sobretot a la distància a que navegava el vaixell que es situava fora de l'abast de les bateries.

Durant aquests mesos de juny i juliol, els vaixells nacionals realitzarien vàries agressions a pobles de la costa catalana, tot i que no sempre tindrien resposta per part de les bateries de costa, com l'atac que protagonitzaria al dia següent els vaixells *Canarias* i *Baleares* sobre Palamós. Una resposta que si tindria per exemple el dia 24 del mateix mes quan el *Baleares* atacaria diferents ciutats catalanes com Arenys de Mar, Mataró, Canet, Guíxols o Palamós i rebria la contestació de les bateries de la costa emplaçades en aquest sector. Els dos vaixells continuarien amb els seus atacs per la costa catalana; així el *Baleares* el 3 de juliol atacaria Tarragona i rebria la resposta defensiva de la bateria de Salou. Aquesta bateria de costa instal·lada al cap de Salou, obriria foc contra el vaixell nacional però aquest no podria veure les explosions dels dispars de la bateria degut a que quan aquesta dispararia, el creuer estava a més de 14.000 metres, una distància impossible d'assolir pels antiquats canons instal·lats al Cap de Salou. Ja a la nit, el mateix creuer bombardejaria Palamós, i novament les bateries de costa allà instal·lades reaccionarien obrint foc contra el creuer tot i que sense conseqüències pel vaixell[354].

[352] *La Vanguardia,* 14 de febrer de 1937.
[353] Diari de Josep Mercader. www.totselsnoms.org.
[354] *La Vanguardia*, 4 de juliol de 1937.

Pocs dies després, el 7 de juliol de matinada la bateria de Tamarit descobriria el creuer *Baleares* a Altafulla, molt a prop de les roques de Tamarit i faria foc cap al port i la seva ciutat. Les peces de la bateria no trigarien a contestar, així que l'obús que mirava en direcció a Tarragona obriria foc, aconseguint que el vaixell s'allunyés de la zona però degut al retrocés de la peça al disparar, aquesta bolcaria amb gran virulència del seu lloc, tot i que sense ferir a cap artiller. Des de la bateria es tindria un cert nerviosisme degut a una possible contestació del vaixell, tot i que al final aquesta no es realitzaria ja que el vaixell, sense saber la desgràcia de la bateria, es retiraria mar endins per no entrar dintre del foc de la bateria[355].

Per finalitzar les agressions d'aquest mes, el dia 24 de juliol seria el torn del creuer *Canarias*, que novament realitzaria una travessia per la costa catalana. Primerament es dirigiria a Palamós però obririen foc les bateries de costa, assabentats de la presència del vaixell que impedirien d'aquesta manera que el vaixell s'acostés a la població. El vaixell atacaria poc després Mataró, i segons la premsa governamental es diria que les bateries de costa realitzarien diversos trets sobre un submarí que devia acompanyar el vaixell, cosa totalment falsa. Ja a la nit, el creuer atacaria Barcelona on les bateries de costa de la ciutat no trigarien en respondre a l'agressió tot i que sense fortuna ja que el tir resultaria curt, i es que ni tan sols es podrien apreciar les piques dels projectils des de bord del vaixell[356].

Els últims atacs que realitzarien els vaixells nacionals serien efectuats a principis de 1938. Així el dia 18 de febrer 1938 atacarien el pont de Colera, responent a l'atac la bateria instal·lada a Punta Clapé, tot i que només podria realitzar un dispar degut a que fallarien els estopins i immediatament s'ordenaria comprovar aquestos i que fossin substituïts, però no estarien en condicions d'utilitzar-se eficaçment[357]. El mateix dia a la tarda els creuers *Canarias* i *Baleares* bombardejarien Malgrat de Mar i Castell d'Aro on dos bombes caurien a prop de la Bateria de Malgrat, però en aquesta agressió no hi hauria resposta republicana ja que els dos vaixells es trobaven fora del radi d'acció de les bateries republicanes. Per finalitzar les agressions comeses per vaixells nacionals a la costa catalana, sembla ser que la darrera agressió protagonitzada pels creuers nacionals el 23 de febrer sobre la costa catalana no tindria cap resposta per part de les bateries de costa quan aquests atacarien Palamós, Calonge i Sant Feliu de Guíxols.

Les travessies que realitzaven els creuers nacionals per la costa catalana provocaven un pànic enorme no tant sols a la població civil, si no també als propis artillers conscients de que poca cosa podien fer amb les seves peces. Un exemple d'aquest fet seria el protagonitzat pels artillers de la bateria de Calella durant un dia de 1937, quan la Radio de Defensa de Costes donava la notícia que

[355] Defensadecostas.blogspot.blogspot. Pàgina web d'Àngel Archilla, investigador de la Bateria de Tamarit-Altafulla.
[356] *La Vanguardia*, 25 de juliol de 1937.
[357] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.

s'havia enregistrat un vaixell, molt poc a poc i que amb les llums apagades es dirigia a Barcelona[358]. Els artillers ocuparien els seus llocs i no seria fins la mitjanit quan els servents de les peces de la bateria pogueren veure el creuer *Canarias*, una acció que deixaria glaçat a més d'un artiller degut al respecte que ocasionava aquell vaixell per ells. El morro existent entre Sant Pol de Mar i Calella amagava el vaixell, cosa que feia que no se li disparés des de la bateria, però segons ordre telefònica d'obrir foc, les peces de la bateria llençarien unes quantes canonades tot i que no encertarien l'objectiu, finalitzant així l'acció entre la bateria de Calella i el *Canarias*. Ja durant la campanya de Catalunya, el gener de 1939, la bateria de Palamós i la de Blanes entaularien combat amb unitats navals nacionals.

Els artillers de les bateries emplaçades a la costa serien moltes vegades testimonis de diferents fets bèl·lics ocorreguts a la costa catalana, i en molts casos no podrien ni tan sols actuar. Un exemple d'aquests casos seria quan els artillers de la bateria de Tamarit el dia 8 de febrer de 1937 que encara no disposaven de les peces artilleres, van poder veure la silueta d'un submarí així com l'estela del periscopi que aquest deixava en la superfície en un lloc de la costa on tan sols hi havia dotze metres de profunditat. Aquest es tractava del submarí italià *Galileo Ferraris*, que perseguia al vapor *Navarra* i els artillers tot i disparar les seves armes contra el submarí, que lògicament no podien fer res, van veure impotents com el *Ferraris* atacaria al vapor que acabaria embarrancat a la platja d'Altafulla, a la dreta de la desembocadura del riu Gaià[359].

Un altre exemple d'aquestes accions seria el protagonitzat pels artillers de la bateria de Calella quan un matí de juny van poder veure com dos avions nacionals atacaven un mercant grec carregat de trilita, que acabaria embarrancat a les platges entre Arenys de Mar i Canet de Mar. Els artillers veurien com immediatament començava a disparar una metralladora antiaèria *Oerlikon* emplaçada a la mateixa barana del Far de Calella de la D.E.C.A. però aquesta no tindria massa temps per actuar. Els caps superiors de la Defensa de Costes ordenarien als artillers prendre les mesures necessàries per protegir el vaixell grec avariat, així que es traslladarien amb dos peces a una muntanya propera situada a la platja on existia un refugi-observatori. Finalment, el vaixell grec seria descarregat i posteriorment remolcat fins al port de Barcelona on entraria al dic per reparar-lo i els artillers tornarien a l'emplaçament de la bateria tot i que poca resistència podien haver presentat si s'hagués presentat el creuer *Canarias* amb els seus temuts canons de 203 mm[360]. Els artillers de la bateria de Calella també serien testimonis de l'atac per part del submarí nacional *General Sanjurj*o al vaixell *Ciudad de Barcelona* que enfonsaria davant de Malgrat de Mar. Els artillers que feien guàrdia a la bateria, situats alguns d'ells a la barana del Far de Calella podrien sentir l'explosió del torpede

[358] AMAT TEIXIDÓ, Jordi, *República i Guerra Civil a Calella*. 1931-1939. Pàg. 379-380.
[359] Defensadecostas.blogspot.blogspot. Pàgina web d'Àngel Archilla, investigador de la Bateria de Tamarit-Altafulla.
[360]AMAT TEIXIDÓ, Jordi, *República i Guerra Civil a Calella, 1931-1939*. Pàg. 379-380.

submarí, que acabaria per enfonsar el mercant[361].

La bateria de Calella tindria pocs encontres amb vaixells nacionals, però un d'ells seria precisament amb el creuer *Canarias*. Algunes vegades, el creuer es situava davant el Far de Calella i donava voltes sobre ell mateix, on solia recollir paisans que anaven en barca, que era enfonsada tot seguit. Però una vegada, els artillers serien avisats que alguns observatoris havien pogut detectar la presència del creuer, que marxava molt a poc a poc i amb les llums apagades cap a Barcelona. Aquests ocuparien les peces per torns i finalment a mitjanit, amb una lluna clara podrien divisar la figura del *Canarias*; però els artillers no podrien disparar les seves peces degut a que el morro existent entre Sant Pol de Mar i Calella els hi amagava el creuer però tot i així dispararien unes quantes canonades envers el vaixell, que lògicament ni el tocarien[362].

En quant als atacs aeris, a mesura que aniria avançant la guerra aquests anirien en augment i diferents bateries de costa també patirien el seus efectes, tot i que de manera més lleu, sobretot metrallaments però cap d'aquests destruiria cap peça artillera o emplaçament ni provocaria cap mort entre les dotacions. Com a exemple seria el metrallament que patirien els artillers de la bateria de Calella de dos avions *Heinkel* i només podrien oposar una dèbil resistència amb els seus fusells[363]. O un cas més greu seria el bombardeig que patiria Sant Feliu de Guíxols el 13 d'agost de 1937, que a banda d'ocasionar una desena de morts i molts ferits a la població, les bombes també caigueren molt a prop de la caserna de la bateria, havent els propis artillers d'auxiliar un jove que acabava d'arribar de Girona amb un camió de subministrament i que moriria a l'hospital poc més tard[364].

2.4.4.1. Els exercicis d'artilleria

Les Bateries de Costa entrarien poques vegades en combat al llarg de la guerra, tot i que això no vol dir que no tinguessin una activitat periòdica, ja que habitualment realitzarien diferents exercicis, en els que destacaria instrucció de personal i de tir entre d'altres.

Durant l'estiu de 1938, les diferents bateries de costa realitzarien diferents exercicis sobretot de tir. Al juliol de 1938 formaven l'artilleria de costa de Catalunya les següents unitats: 1 Bateria de 305 mm. Obús (Costa), 2 Bateries de 150 mm. H.E. (Costa), 1 Bateria de 155 mm r., 1 Bateria de 150 mm m.l.r. (*muy largo rígido*), 3 Bateries de 150 mm. Bronze Krupp r., 7 Bateries 150 mm. Obús Bronze, 3 Bateries de 75 mm Krupp Model 1896 i 1 Bateria de 75 mm Krupp Model 1904[365].

[361] AMAT TEIXIDÓ, Jordi, *República i Guerra Civil a Calella, 1931-1939*. Pàg. 379-380.
[362] Íbidem. Pàg. 379-380.
[363] Durant aquest atac també seria metrallat Caldetes on hi havia molts consolats estrangers i un tren que anava cap a la frontera, però sense grans conseqüències.
[364] JIMÉNEZ, Ángel, *La Guerra Civil a Sant Feliu de Guíxols (1936-1939)*. Pàg.155.
[365] AGMAV, C.1150,Cp.2, D.3/ 2. Informe del 28 de juliol de 1938

El Comandant Principal de d'Artilleria de Costa, Fernando Claudín era l'encarregat de fixar el programa a les diferents bateries de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes per tal de realitzar exercicis de foc real. Així per exemple, es dividiria el mes d'agost de la següent manera[366]:

La primera setmana, o sigui dels dies 1 al 7 d'agost es passaria revista a totes les bateries per comprovar el estat de les instruccions elementals i d'especialistes; del 10 al 20 es portarien a terme exercicis de fogueig i els últims dies de mes, del 20 al 30 es realitzarien els exercicis d'instrucció preliminars de les Escoles Pràctiques, que es realitzarien a partir del primer dia de setembre. Més endavant s'enviava el programa detallat dels exercicis a efectuar, dies en que tindrien lloc i les bateries que havien de portar-lo a terme així com el suposat tàctic corresponent.

El passar revista a totes les bateries, tasca com s'ha dit que es faria entre els dies 1 i 7 d'agost tenia l'objectiu de veure l'estat de les instruccions elementals i especialistes, aplicant el paràgraf 133 del Reglament de portar a efecte l'explicació pràctica a tots els individus de la unitat, fent-los veure perquè serveixen les estacions telemètriques, línies telefòniques i transmissors, aparells de punteria, pólvora, explosius, artificis, etc... Unes explicacions que en cada cas i en presència del Capità i Oficials de la bateria, havien de donar als reclutes els mateixos companys que hagueren estudiat l'especialitat, esmenant el propi capità els errors de concepte o omissions que notés a les explicacions i fent ressaltar la importància de les operacions, d'acord a la que realment hagués al tir. Així mateix, aplicació del paràgraf 134 del Reglament, que es refereix a que les operacions de preparació del material pel tir, tals com la neteja i càrrega dels frens i recuperadors, col-locació i ajustament dels elements d'obturació, llastat i pesat dels projectils, calibrat dels mateixos, etc... havien de ser així mateix presenciats per tots els artillers[367].

Entre els dies 10 i 17 d'agost les bateries de la costa catalana realitzarien una sèrie d'exercicis amb l'objectiu de comprovar si els elements de punteria, apreciació de distància i tir estaven d'acord, realitzant diferents dispars de fogueig.

El dia 10 d'agost a les 11:00 hores seria el torn de la 12 Bateria de Puig Clapé, formada per dos peces de 150 mm m.l.r., que llençaria un total de vuit granades trencadores i a les 17:00 hores la 30ª Bateria del Port de la Selva, formada per 2 peces de 150 mm Obús de Bronze, llençaria quatre granades ordinàries i altres quatre granades de metralla. Al dia següent, a les 09:00 hores la 21ª Bateria de Punta Falconera formada per dos peces de 150 mm de Bronze Krupp llençaria quatre granades ordinàries i altres quatre granades de metralla mentre que a les 11:00 hores seria el torn de la 20ª Bateria de Puig Rom formada per dos peces de 75 mm Krupp model 1904 que utilitzaria setze

[366] AGMAV, C.1150, Cp.2, D.2 /1. Barcelona 26 de juliol de 1938.
[367] AGMAV, C.1150,Cp.2,D.3/1 Barcelona 27 de juliol de 1938

granades trencadores. Finalment a les 17:00 hores la 23ª Bateria de Montgó amb dos peces de 155 mm rígid llençaria vuit granades trencadores.

El dia 12 a les 11:00 hores la 5ª Bateria de Palamós formada per dos peces de 150 mm de Bronze Krupp llençaria quatre granades ordinàries i altres quatre de metralla i a les 17:00 hores seria el torn de la 9ª Bateria de Guíxols que llençaria les mateixes granades que la de Palamós.

Els exercicis continuarien els dies següents, així el dia 13 a les 11:00 hores la 8ª Bateria de Malgrat composta per dos Obusos de Bronze de 150 mm llençaria quatre granades ordinàries i altres quatre granades de metralla mentre que a les 17:00 hores ho faria la 4ª Bateria de Montgat composta per dos peces de 150 mm H.E. que llençaria vuit granades ordinàries.

El dia 14 seria el torn de les bateries de Barcelona. Així, a les 09:00 hores ho faria la 2ª Bateria de Buenavista composta per quatre peces de 150 mm H.E. que llençaria un total de setze granades i a les 11:00 hores ho faria la 1ª Bateria Álvarez de Castro, formades per les quatre peces de 305 mm Obús que llençaria vuit granades ordinàries.

Les bateries del sector de Barcelona finalitzarien els seus exercicis al dia següent, quan la 11ª Bateria de Vilanova composta per dos peces de 150 mm d'Obús de Bronze, llençaria a les 11:00 hores quatre granades ordinàries i altres quatre de metralla.

El dia 16 a les 11:00 hores seria el torn de la 25ª Bateria de Tamarit que amb les seves dos peces de 150 mm d'Obús de Bronze llençaria quatre granades ordinàries i altres quatre granades de metralla; mentre que a les 17:00 hores ho faria la 26ª Bateria de Punta del Miracle composta per dos peces de 150 mm Acer Krupp llençaria altres quatre granades ordinàries i quatre granades de metralla.

El dia següent a les 09:00 hores la 27ª Bateria de Salou composta per dos Obusos de Bronze de 150 mm llençaria quatre granades ordinàries i quatre granades de metralla i a les 16:00 hores dispararia la mateixa quantitat de granades la 31ª Bateria de l'Ametlla de Mar composta també per altres dos Obusos de Bronze de 150 mm.

Per finalitzar, el dia 19 a les 11:00 hores el Grup Mixte de Palafrugell compost per tres bateries amb nous peces de 75 Krupp de Muntanya llençava trenta-sis granades de metralla.

Aquests tipus d'exercicis s'havien de comunicar d'una manera oportuna a les autoritats corresponents, on destacava el Cap de l'Estat Major de Marina al que se l'enviava també periòdicament el Programa dels Exercicis d'Instrucció per les Escoles Pràctiques a realitzar per la Comandància Principal d'Artilleria de l'Agrupació Nord per tal d'evitar alarmes injustificades[368].

Pocs dies després, entre els dies 22 i 27 d'agost, altre cop les bateries de la costa catalana tornarien a realitzar diferents exercicis de tir[369]. Així, el dia 22 a les 11:00 hores seria el torn de la 12ª Bateria de

[368] AGMAV, C.1150, Cp.2, D.2 /10. Barcelona 16 d'agost de 1938.
[369] AGMAV, C.1150,Cp.2, D.3/3 Informe del 13 Agost de 1938.

Puig Clapé que llençaria un total de dotze granades perforadores mentre que a les 16:00 hores del mateix dia seria el torn de la 30ª Bateria del Port de la Selva, que llençaria vuit granades ordinàries i altres vuit granades de metralla. Al dia següent, a les 10:00 hores la 21ª Bateria de Punta Falconera llençaria vuit granades ordinàries i altres vuit granades de metralla, a les 12:00 hores seria el torn de la 20 Bateria de Puig Rom que llençaria setze granades trencadores i a les 17:00 hores la 23 Bateria de Montgó llençaria dotze granades trencadores. El dia 24 a les 10:00 hores la 5ª Bateria de Palamós llençaria vuit granades ordinàries i altres vuit de metralla, a les 12:00 hores seria el torn de la 9ª Bateria de Guíxols que llençaria les mateixes granades que la de Palamós; i a les 17:00 hores seria el torn de la 8ª Bateria de Malgrat també la mateixa quantitat de granades. L'endemà a les 09:00 hores ho faria la 4ª Bateria de Montgat que llençaria dotze granades ordinàries mentre que a les 16:00 hores ho faria la 2ª Bateria de Buenavista llençant vint granades i a la mateixa hora ho faria la 1ª Bateria Álvarez de Castro, que en total llençaria vuit granades ordinàries. Al dia següent a les 10:00 hores la 11ª Bateria de Vilanova llençaria vuit granades ordinàries i altres vuit de metralla mentre que a les 17:00 hores seria el torn de la 25ª Bateria de Tamarit que llençaria vuit granades ordinàries i altres vuit granades de metralla; mentre que a la mateixa hora la 26ª Bateria de Punta del Miracle llençaria també la mateixa quantitat de granades. Finalment, el dia 27 a les 11:00 hores la 27ª Bateria de Salou llençaria vuit granades ordinàries i altres vuit granades de metralla i dispararia la mateixa quantitat de granades la 31ª Bateria de l'Ametlla de Mar, tot i que en aquest cas a les 17:00 hores del mateix dia.

El següent exercici es portaria a terme a mitjans de setembre, però en ell vindrien desglossades les bateries per sectors i actuarien segons aquesta divisió[370]. L'objectiu tàctic i pràcticament realitzat per totes les bateries, era realitzar un tir de grup amb concentració sobre un blanc al orris o remolcat, amb l'objectiu de practicar varis elements com la pràctica del comandament, assenyalament d'objectius, concentració de focs, canvis d'objectius, etc...

El sector nº1 seria el primer actuar i estava format per la 12ª Bateria de Puig Clapé composta per 2 peces de 155 mm Lleuger r., la 30ª Bateria de Port de la Selva composta per 2 peces Obús de 150 mm de Bronze, la 21ª Bateria de Falconera composta per 2 peces de 150 mm d'Acer Krupp r. i la 20ª Bateria de Puig Rom formada per 2 peces de 75 mm Krupp Model 1904.

El dia 14 de setembre a les 11:00 hores actuarien la 12ª Bateria de Puig Clapé i la 30ª Bateria de Port de la Selva que llençarien respectivament dotze granades perforants la primera i setze granades ordinàries la segona mentre que a les 17:00 hores seria el torn de la 21ª Bateria de la Falconera que llençaria setze granades ordinàries i la 20ª Bateria de Puig Rom, que llençaria vint-i-quatre granades trencadores.

[370] AGMAV, C.1150,Cp.2, D.3/ 4 i 4bis

El sector nº2 per la seva part, estava format per la 23ª Bateria de Montgó amb les 2 peces de 155 mm rígid, la 5ª Bateria de Palamós amb 2 peces d'Acer Krupp rígid.; la 9ª Bateria de Guíxols amb 2 peces de 150 mm Obús de Bronze; la 39ª Bateria de Blanes amb 2 peces de 150 H.E. (costa) i la 8ª Bateria de Malgrat amb 2 peces de 150 Obús de Bronze.

El 15 de setembre actuarien totes aquestes bateries, sent les primeres actuar a les 11:00 hores les Bateries de Montgó, Palamós i Guíxols, que llençarien respectivament dotze granades trencadores la primera, setze granades ordinàries la segona i altres setze del mateix tipus la tercera. A les 17:00 hores seria el torn de les bateries de Blanes i Malgrat que llençarien dotze granades ordinàries la primera i vuit granades ordinàries i altres vuit granades de metralla la segona.

El sector nº3 estava format per la 4ª Bateria de Montgat amb dos peces de 150 mm H.E. (costa), la 1ª Bateria Álvarez de Castro formada per les quatre peces de 305 mm Obús (costa), la 2ª Bateria de Buenavista formada per quatre peces de 150 mm H.E. (costa), la 40ª Bateria de Montjuïc formada per dos peces de 150 mm m.L.r, tres peces de 80 mm Krupp r. I una peça A.V.F. i la 11ª Bateria de Vilanova i la Geltrú formada per dos peces de 150 mm Obús de Bronze.

El 16 de setembre a les 10:00 hores actuaria la Bateria de Vilanova i la Geltrú llençant 16 granades tot i que l'objectiu tàctic seria un altres, sent aquest el tir de bateria sobre coberta amb granada de Metralla. La resta de bateries d'aquest tercer sector actuarien totes a la mateixa hora, a les 22:00 hores però del dia 19 tal i com descriurem més endavant.

Per últim es trobava el Sector Tarragona, compost per la 25ª Bateria de Tamarit, la 26ª Bateria de Punta del Miracle i la 27ª Bateria de Salou. Aquestes realitzarien un tir de grup combinat amb un canvi d'objectiu per la 26ª Bateria, actuant totes tres el dia 17 de setembre a les 11:00 hores. La Bateria de Tamarit llençaria 16 granades ordinàries, la bateria de Punta del Miracle llençaria 8 granades ordinàries més 8 granades de metralla i altres 8 granades ordinàries a l'altre objectiu i per últim la Bateria de Salou llençaria setze granades ordinàries.

El dia 23 del mateix mes, el Comandant Principal d'Artilleria de Costa de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes comunicava al Tinent Coronel Delegat de la Inspecció General d'Artilleria que el dia d'abans s'havia donat fi a les Escoles Pràctiques de les Bateries de la Comandància Principal, i que havien estat executats seguint el programa anunciat, excepte la 31ª Bateria degut al seu canvi d'emplaçament de l'Ametlla de Mar (Tarragona) a Punta Prima (Sector nº1) i la 39ª Bateria de Blanes que fins feia pocs dies abans no havia quedat en disposició de fer foc, havent de realitzar aquestes dos bateries els corresponents exercicis en una propera data[371].

Però dintre d'aquests exercicis d'artilleria existien els que eren coneguts com suposats tàctics, que representava realitzar tota una sèrie d'exercicis a base d'una ficció simulada tot i que aquests sempre

[371] AGMAV, C.1150, Cp.2, D.2 /39. Barcelona 23 de setembre de 1938.

es subordinaven, com era natural, a l'abast del material amb que estaven armades les bateries dels sectors, suposant sempre unes distàncies de combat i uns límits molt reduïts i inferiors en comparació a l'actualitat i als vaixells, on la seva organització permetia produir en ells efectes sensibles amb les peces que realment havien d'efectuar els exercicis.

Tot i que les bateries que guarnien la costa no podien pensar-se per batre cuirassats o creuers, ja que com era lògic, aquests tipus de vaixells no es posarien mai a l'abast de les mateixes, si que eren pensades per batre dragamines, barcasses de desembarcament i vaixells de petit tonatge.

Els exercicis eren realitzats en diferents dies, però els seus objectius tàctics no eren independents ja que es suposava que es succeïen com corresponien a les diferents fases del combat. Una vegada realitzats els exercicis de fogueig i d'instrucció per les distintes bateries, el suposat tàctic s'enfocava amb vistes que poguessin actuar tots aquells sectors amb objecte de practicar els caps dels mateixos el comandament directe i personal en les funcions tàctiques d'assignació d'objectius que havien de batre les seves bateries, canvis de blancs i concentracions de foc.

Un d'aquests suposats tàctics seria el desenvolupat el setembre de 1938 per les bateries que guarnien Barcelona[372]. El desenvolupament del suposat tàctic es presentava com que els nacionals, tenint com a base l'illa de Mallorca i tal i com s'estaven desenvolupant els esdeveniments a la guerra, llançava la seva Esquadra amb objecte d'atacar les places que guarnien les Bateries dels sectors de la ciutat de Barcelona. L'Esquadra republicana sortia a interceptar el pas de la nacional, però al no poder contrarestar la seva força degut a la gran quantitat d'unitats nacionals, els vaixells republicans es batrien en retirada, on s'acollirien a les corresponents bases dels diferents sectors, davant el qual es presentava part de l'Esquadra nacional realitzant un fort atac amb intenció d'efectuar el corresponent desembarcament. L'anomenada Esquadra nacional destacaria un creuer que s'aproximaria a les bateries de costa republicanes, mentre la resta de la mateixa Esquadra es mantindria fora de l'abast de les bateries, amb la finalitat d'efectuar els reconeixements necessaris per descobrir la situació de les diverses defenses; tantejar les forces que es podrien oposar i fent callar les bateries que es prepararien per batre les petites unitats de desembarcament cas que els nacionals ho intentessin.

A més a més, els nacionals destacarien també un submarí amb la finalitat de torpedinar els vaixells i obres, cosa que donaria lloc a l'assenyalament del blanc pels Caps dels Sectors i sobretot als del Sector Barcelona, on es suposava es realitzaria l'atac nocturn entrant l'anomenat submarí per Montgat i efectuant el tir sobre ell la bateria de l'anomenat lloc, al mateix temps que les bateries de Barcelona ho farien sobre les barcasses de desembarcament, tot ell amb l'auxili dels reflectors de la ciutat donant lloc a l'exercici de grup o sector.

[372] AGMAV, C.1150, Cp.3, D.1 /121.

Així per tant, aquest suposat tàctic de tir nocturn de les Bateries fixes i auxiliars de la Defensa Permanent també s'havia de coordinar amb els serveis d'il·luminació de la D.E.C.A., realitzant foc real en una suposada acció defensiva davant d'un enemic figurat.

Les unitats per tant que prendrien part serien per part de les Bateries Fixes: la 1ª Bateria Álvarez de Castro amb els seus quatre obusos de 305 mm, la 2ª Bateria de Buenavista amb les seves quatre peces H.E. de 150 mm i la 4ª Bateria de Montgat amb les seves dos peces H.E. de 150 mm.

També prendrien part al mateix, a més a més de les unitats indicades al Programa aprovat per la Superioritat, els següents medis complementaris posats a disposició del Sector nº3 i que formarien la 40ª Bateria de Montjuïc: una Bateria de dos peces de 150 mm m.l.r que s'havia d'emplaçar a la posició de Llengua de Sierp a Montjuïc; una bateria de tres peces del Grup de 80 mm. Krupp r. destacat a Tordera, que s'havia d'incorporar urgentment al Sector 3 i sol·licitant els elements necessaris pel seu transport fins al Prat de Llobregat on quedaria establerta i una peça de A.V.F. 210 mm que s'emplaçaria a la posició altres vegades ocupada, a les immediacions de la fàbrica d'energia elèctrica del Besòs; mentre que per tal de garantir la realització del servei, els soldats pertanyents a les bateries fixes i mòbils d'armament intermedi havien d'estudiar del reglament els articles 144 a 174, 218, 257 i 258; els pertanyents als Grup mòbil els articles 207 i 208 mentre que el comandament del sector i grup els articles 246 a 256, 261, 274 a 281.

L'exercici, programat pel dia 16 de setembre s'hauria d'ajornar per les inclemències meteorològiques regnants ja que degut al gran temporal, aquest havia produït el trencament del blanc[373], i seria assignat pel dia 19 seguint ordres del Inspector General d'Artilleria i amb l'aprovació del Cap de l'Estat Major de Marina[374]. Fins la data de la realització de l'exercici, es donarien diferents ordres i directius que modificarien aquest suposat tàctic. Una d'aquestes seria l'Ordre Preparatòria nº1, en la que es donaria a conèixer, entre d'altres el consum de municions que s'hauria de realitzar durant l'exercici, sent aquest el següent[375]:

1ª Bateria Álvarez de Castro de 305 mm, vuit dispars per peça utilitzant en total trenta-dos granades ordinàries; 4ª Bateria de 150 mm costa Montgat quinze dispars per peça, realitzant un total de trenta granades ordinàries; 2ª Bateria de 150 mm costa Buenavista, quinze dispars per peça, realitzant un total de seixanta granades ordinàries. Dintre de la 40ª Bateria de Montjuïc, les dos peces de 150 mm m.l.r. emplaçades a Llengua de Sierpe, realitzarien quinze dispars cadascuna, utilitzant un total de trenta granades ordinàries; la bateria de 210 mm A.V.F. emplaçada al Besòs efectuaria vuit dispars en total i la bateria de 80 mm Krupp emplaçada al Prat de Llobregat havia de realitzar trenta dispars per peça, realitzant un total noranta dispars.

[373] AGMAV, C.1150, Cp.3, D.1 /118.
[374] AGMAV, C.1150, Cp.3, D.1 /108-109.
[375] AGMAV, C.1150, Cp.3, D.1 /108-109.

Pel perfecte funcionament de les bases telemètriques, s'havien de muntar tots els serveis necessaris, incrementant també el número de projectors en el que es considerés indispensable dels efectes a altres sectors, tenint en compte les necessitats a que es derivarien del suposat tàctic. Degut a tal objectiu s'havia de posar en contacte amb el Cap del Grup d'Il·luminació pel perfecte funcionament del servei. Una nota posterior del 17 de setembre deia que els servei d'il·luminació s'incrementarien amb els projectors pertanyents a la D.E.C.A. situats a Can Tunis, Llengua de Sierpe, Miramar, Mar Bella i Montjuïc, a més a més d'un reflector mòbil, procedent del Sector número 2, havent-se de realitzar proves durant els dies 17 i 18 per determinar quins serien més favorables per la seva situació i intensitat lluminosa. També la Comandància de Sanitat de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes muntaria els serveis sanitaris oportuns. Aquesta havia sol-licitat establir un servei amb dos ambulàncies que estarien situades una, a la carretera de Can Tunis, amb l'objectiu de prestar servei a la Bateria de 80 mm Krupp r. del Prat de Llobregat i les Bateries de Álvarez de Castro i Buenavista i l'altre justament a l'emplaçament de les peces de 240 mm A.V.F. a Sant Adrià de Besòs prestant servei a la mateixa i disposada per acudir en cas de necessitat a la Bateria de Montgat. Les dos ambulàncies prestarien així mateix atenció als serveis dels projectors i de les bases telemètriques, per si aquestos necessitessin d'elles. Durant l'exercici es portarien a terme per les bateries tots els estats reglamentaris, que juntament amb les ordres dels Caps corresponents i judici crític s'entregarien a aquesta Comandància. Finalment, el darrer punt era redactar per la Comandància el suposat tàctic a desenvolupar i modalitat dels tirs a executar, d'acord amb la concentració d'unitats que es detallava[376]. Com a continuació a l'ordre preparatòria nº1, al dia següent s'emetria l'Ordre Preparatòria nº2[377] en el que es tindria en compte que la peça A.V.F. que es posava a disposició de la Comandància d'Artilleria de Costa era un Obús 240 mm Ordoñez amb gir de 360º que substituïa al Obús de 210 mm que s'indicava a les anteriors ordres i que estava sota el comandament de l'oficial Juan Devis Calpe, tot i que finalment, una nota del mateix dia 19 de setembre, data en que s'havia de realitzar l'exercici, informava que a primeres hores d'aquella mateixa nit arribaria a Prat de Llobregat una peça de 210 mm de l'A.V.F. que la Inspecció General d'Artilleria posava a disposició de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes i que havia de ser emplaçada a les immediacions de Can Tunis-Llobregat, tenint un total de deu granades trencadors de 77 kg. Per la seva correcta utilització, la Comandància d'Artilleria de Costa havia de destacar un oficial que enllaçaria amb l'anomenada unitat a l'arribada d'aquesta al Prat, transmetent les disposicions pel seu estacionament i elecció de posició[378].

[376] Signat pel Tinent Coronel Cap Artilleria de Costes a Barcelona el 15 de setembre de 1938. En canvi, la nota del 17 de setembre també anomenada Ordre Preparatòria nº2 eliminava aquest 4rt punt. AGMAV, C.1150, Cp.3, D.1 /113,114
[377] AGMAV, C.1150, Cp.3, D.1 /115,116. Ordre Preparatòria nº2. Barcelona 17 de setembre de 1938.
[378] AGMAV, C.1150, Cp.3, D.1 /119. Barcelona 19 de setembre de 1938.

Continuant amb l'Ordre Preparatòria número 2, també la mateixa Comandància havia de procurar posar-se en comunicació amb el Capità Ferrando C.P.A. del XII Cos d'Exèrcit per conèixer l'itinerari de la Bateria de 150 mm m.l.r. manant al seu encontre un altre agent d'enllaç per conduir-la directament al seu emplaçament mentre que per un millor funcionament del servei d'il·luminació, s'havia de destacar un oficial per posar-se en contacte amb el cap de projectors de la D.E.C.A, Comandant Pérez Dueño per realitzar proves durant els dies 17 i 18 i determinar els que per la seva situació i intensitat lluminosa poguessin prestar una millor cooperació durant la nit del dia 19. Així mateix també s'informava que al Parc d'Artilleria es trobaven a disposició de la Comandància d'Artilleria de Costa cent granades de metralla amb les càrregues corresponents per canó 80 mm Krupp r. Bronze i deu dispars complets per Obús 240 mm Ordoñez. Per finalitzar aquesta ordre preparatòria número 2 per part de la Inspecció General d'Artilleria havien de situar-se al dia següent quatre camions a Tordera pel trasllat de la Bateria 80 mm Krupp i el dia 20 s'incorporaria novament a la seva base, tornant els camions a Barcelona a disposició de la Inspecció General, sent enviat un oficial o una classe de la mateixa Comandància el que es posarà en contacte amb el Tinent de la Inspecció per fer-se càrrec dels camions, sent responsable del compliment de l'ordenat.

També durant aquests dies s'ampliaria la informació en quant a la situació figurada del suposat tàctic[379]. Així per tant, es suposava que els serveis d'informació republicans havien anunciat la presència d'unitats nacionals amb rumb a la costa catalana existint la possibilitat de que aquests intentessin un cop d'audàcia nocturn, seguit d'un intent de desembarcament a les platges al Sud de Barcelona i immediates a ella. Els elements del primer esglaó de defensa (vaixells de guerra) iniciaven en alta mar l'atac contra les unitats nacionals però davant la superioritat d'aquests s'havien de batre en retirada, on es refugiarien al Port de Barcelona, que es trobava defensat per les Bateries afectes a aquell Sector. A les 10:00 hores l'Esquadra nacional es trobaria davant Barcelona, on iniciaria un fort atac, tractant de neutralitzar amb el foc de les seves grans unitats les defenses republicanes del tercer esglaó (bateries de costa) per avançar sobre la costa, i les seves dotacions de desembarcament, protegides pel foc en suport directe d'un dels seus creuers ràpids, mentre un submarí, que es descobria a l'altura de Montgat, tractava de torpedinar els vaixells i obres de la defensa republicana.

Referent a la defensa, les bateries auxiliars de la defensa permanent quedarien emplaçades a les posicions ja previstes a Llengua de Sierpe, Besós i Prat de Llobregat mentre que el Cap d'Artilleria, que havia fet un repartiment de focs amb arreglo a les peticions del Cap de la defensa, utilitzaria les seves unitats a la forma següent:

[379] AGMAV, C.1150, Cp.3, D.1 /106. Barcelona, 18 de setembre de 1938.

La 1ª Bateria Álvarez de Castro de 305 mm d'Obús, la 2ª Bateria fixa de Buenavista i les peces mòbils de 150 mm m.l.r. de la 40ª Bateria de Montjuïc havien de batre el creuer que s'aproximava a la costa amb objecte de protegir directament el desembarcament mentre que per la seva part, la 4ª Bateria fixa de Montgat i la Bateria mòbil Obús 240 mm A.V.F., havien de concentrar els seus focs sobre el submarí descobert a l'alçada de Montgat mentre que el Grup mòbil de 80 mm Krupp r., havia d'efectuar un tir de detenció en zona, a temps, per impedir l'aproximació a la platja de les barcasses que transportaven les forces de desembarcament.

Una vegada establert l'objectiu, la 1ª, 2ª i 4ª Bateria, la Bateria A.V.F. de Obús 240 mm i la Bateria de 150 mm m.L.r., havien de realitzar un tir lent sobre blanc fixe mentre que el Grup de 80 mm Krupp r., havia de realitzar un tir ràpid de detenció en zona, a temps.

Es suposava a més a més que les Bateries no tenien telèmetre i havien de servir-se com extrems de base de les estacions telemètriques situades respectivament per la 1ª Bateria i 2ª Bateria al Far del Llobregat i per la 4ª Bateria la Torre Besós. A les Bateries Auxiliars de la defensa permanent, els hi havien de ser facilitades distàncies als seus blancs des del lloc de comandament del Sector i una vegada fixada l'hora de trencament del foc de les Bateries, aquestes havien de procedir a l'execució de tir dintre de les normes reglamentaries, sense atenir-se ja a més ordres que a les que rebrien del comandament del Sector. Les bateries fixes haurien de determinar tota una sèrie de dades, com les dades inicials, estat de tir del Capità, estat del temps i informe del funcionament del material entre d'altres mentre que les peces del Grup mòbil també haurien de determinar tot una sèrie d'aspectes com ordres del Cap del Grup, estat de determinació de dades inicials, estat de tir de les Bateries, estat del temps, judici crític del Cap del Grup i informe dels Capitans sobre el funcionament del material. L'informe final s'havia d'entregar 48 hores després de la finalització de l'exercici on també, juntament tots els participants amb el director, es procediria a un judici crític del mateix.

Referent als projectors, aquests ja es tenien en compte a les dos ordres preparatòries emeses, però ja des del dia 16 aquesta qüestió ja es tenia més estudiada, com ho demostrava la nota emesa pel Comandant Principal d'Artilleria de Costa i el seu ajudant al Tinent Coronel delegat de la Inspecció General d'Artilleria perquè aquest gestionés a qui correspongués els projectors pertanyents a la D.E.C.A emplaçats a la costa des del Far del Llobregat a Montgat, i fossin facilitats els més convenient d'acord a una prova a efectuar el dia 17 per la nit, pel servei d'Il·luminació dels exercicis d'Escoles Pràctics a efectuar el dia 19 pel Sector nº3 de Barcelona[380]. El mateix dia 19, el Cap de l'Estat Major Mixt ordenaria al Cap de l'Agrupació de Barcelona que posés en disposició del Comandant Principal d'Artilleria de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes els projectors

[380] AGMAV, C.1150, Cp.2, D.2 /32. Barcelona, 16 de setembre de 1938.

sol·licitats[381].

Finalment, el dia 19 a les 22:00 hores es realitzaria el suposat tàctic sense cap novetat, disparant totes les bateries les granades acordades anteriorment. Així, la 4ª Bateria de Montgat llençaria trenta granades ordinàries sent el seu objectiu realitzar el tir de bateria sobre blanc instantani, el suposat submarí, mentre que la resta de Bateries tindrien l'objectiu de realitzar un tir de concentració sobre un blanc a orris amb auxili de reflectors, el suposat creuer. D'aquesta manera, les peces de la 1ª Bateria Álvarez de Castro llençarien trenta-dos granades ordinàries; les quatre peces de la 2ª Bateria de Buenavista llençarien seixanta granades ordinàries i les peces de la 40ª Bateria de Montjuïc realitzarien els següents llançaments: les dos peces de 150 mm molt llarg rígid trenta granades trencadores, les tres peces de 80 mm Krupp rígid noranta granades perforants i la peça d'A.V. F. vuit granades trencadores.

Igualment, *La Vanguardia* publicaria a la seva edició del dia 18 de setembre la notícia de les esmentades proves. Segons aquesta es deia que "*el Departament de Governació i Assistència Social, ens prega donem publicitat a la següent nota: Amb la finalitat d'evitar l'alarma injustificada a la població civil i perjudicis a les embarcacions, aquest Departament fa públic, a instància del Comandament principal de la Defensa de Costes, que demà dilluns, a les 22:00 hores, es realitzaran pràctiques de tir a Montgat a la platja de Barcelona*"[382].

2.5. Les posicions defensives de la costa catalana

Tal i com s'ha comentat anteriorment moltes serien les posicions defensives que es construirien a la costa catalana per protegir-la davant de qualsevol incursió nacional, basant-se sobretot en la construcció de nius de metralladores i trinxeres en tot aquell territori susceptible de patir un desembarcament, sent el fet determinant que iniciaria aquesta tasca el bombardeig realitzat pel creuer *Canarias* a Roses el 30 d'octubre de 1936, tot i que abans d'aquesta data ja es començaria a estudiar la defensa del litoral. Per la seva realització es destinarien homes i material en abundància, sobretot durant el primer semestre de 1937 que seria el període de més activitat en quant a la construcció de posicions defensives a tota la costa, arribant a la seva major activitat cap als mesos de febrer-març de 1937, sobretot a partir de l'atac del creuer italià *Eugenio di Savoia* a Barcelona el 13 de febrer de 1937[383]. Abans però, durant el mes de setembre de 1936 el Sindicat Únic del Ram de Construcció de Barcelona prendria al seu càrrec l'execució d'obres i fortificacions i a partir d'un Decret de la Generalitat amb data 6 d'octubre seria donaria la legalitat a aquestes aspiracions creant

[381] AGMAV, C.1150, Cp.2, D.2 /38. Barcelona, 19 de setembre de 1938.
[382] *La Vanguardia*, 18 de setembre de 1938.
[383] Veure apartat 3.3.1. Els atacs de vaixells de superfície a la costa catalana

el Grup d'Unitats de Fortificacions i Obres per necessitats de la guerra[384]. D'aquesta manera, la Secció de Paletes i Peons prepararien una columna regulant el seu funcionament en un Dictamen redactat per una Comissió Tècnica, contribuint en ella també arquitectes i aparelladors. Al crear-se el Grup d'Unitats de Fortificacions i Obres, la Junta instal·laria les seves oficines a l'ex-caserna Lepanto, (en aquelles dates anomenada Caserna Durruti) per tal atendre als nou mil treballadors ocupats als treballs preliminars estant al capdavant de la Junta Ramon Carceller Abella i Samuel Mañá Fornos per la Secció de Paletes i Peons; Joan Capdevila Elías, autor del manual sobre fortificació i Juan Larrosa Domingo, arquitecte de la UGT. El Sindicat donaria a la Junta del Grup d'Unitats de Fortificacions i Obres totes quantes facilitats li seria possible i sense cap regateig es desprendria de totes les eines, maquinària i utillatge necessaris. A més a més dels centres de resistència i punts de suport que es formarien a Catalunya, la Junta assenyalaria la necessitat d'emplaçar altres pròxims a les línies de foc del front d'Aragó, fent-lo aquest en tres sectors: Barbastre, Hijar i Montalbán i més tard a Monzón, Fraga i Gandesa. Al principi seria molt el treball i fins primers de maig de 1937, la Junta del Grup d'Unitats de Fortificacions i Obres tindria iniciativa pròpia, depenent de la Conselleria de Defensa de la Generalitat de Catalunya, però una vegada desapareguda aquesta, la Junta es dissoldria sota el pretext de la militarització del Grup d'Unitats de Fortificacions i Obres, quedant els delegats als seus llocs però sense poder executiu. Aquest Grup d'Unitats de Fortificacions i Obres seria l'encarregat en molts llocs de realitzar les diferents posicions defensives, tot i que a vegades solament funcionarien de manera legislativa ja que en moltes poblacions catalanes serien els propis Comitès Locals els que realitzarien aquests treballs de defensa del litoral mitjançant la seva pròpia població. En alguns llocs la psicosi seria tan gran, que es construirien una gran quantitat de posicions defensives, fortificant a vegades llocs impossibles per on realitzar qualsevol intent de desembarcament, malgastant en ells tant recursos com homes, tot i que al final es crearia al litoral català una verdadera xarxa de nius de metralladores, fortins i trinxeres que havien de servir per protegir la costa davant de qualsevol temptativa franquista de desembarcament.

Bàsicament, durant els darrers mesos de 1936 i primers de 1937 els treballs de defensa del litoral es centrarien a realitzar petites petites fortificacions, moltes vegades a base de trinxeres i petits nius de metralladores així com els primers emplaçaments artillers sorgida primerament d'una actuació espontània, derivada de la por deixada per l'atac del creuer *Canarias* i després, una feina més planificada. Ja a finals del mes de novembre, la Conselleria de Defensa de la Generalitat precisaria que la Junta d'Obres i Fortificacions no autoritzaria ni emprendria cap obra que no fos aprovada per

[384] CAPDEVILA, Juan, *La fortificación de campaña.* Sindicato de la Indústria de la Edificación, Madera y Decoración. Barcelona. 1938.

la Conselleria i que els projectes d'obres de ciment per a casamata dels nius de metralladora i de bateria existents fins aleshores havien d'ésser presentats, junt amb el corresponent pressupost, a la Conselleria de Defensa, i no podien ésser començades les obres si aquesta no les havia aprovades[385]. També sobre aquestes dates, en concret el dia 21 de novembre sortia publicat al diari *Última Hora* una notícia amb el títol *Cap a la mobilització de les nostres costes*[386], informant que a la propera reunió de Consell havia de ser discutit el Decret de mobilització de la rereguarda en la que estarien compresos tots els homes de divuit als cinquanta anys útils i que restarien en les mateixes condicions de responsabilitat i de deures que els milicians que lluitaven al front. Pocs dies més tard, el 3 de desembre, la Conselleria de Defensa obtendria un crèdit de 4.800.000 pessetes per poder atendre al pagament dels jornals esmerçats en els treballs de fortificació encomanats als serveis d'enginyers de Catalunya[387].

Sobre la construcció d'aquestes posicions defensives, hi van intervenir elements molt heterogenis com militars, soldats de lleva, paletes, arquitectes, aparelladors, treballadors d'indústries i de col·lectivitzacions, civils tant voluntaris com obligats, i fins i tot presoners o gent de dreta.

Aquests últims serien utilitzats sobretot durant l'inici de les obres junt a civils voluntaris i més tard, s'afegirien personal civil obligat. Pràcticament a totes les poblacions, els mateixos Comitès Locals organitzarien aquest treball, obligant en molts dels casos a tots els homes entre els 18 i 50 anys (algunes poblacions variarien en més o menys l'edat màxima dels homes) a participar de manera obligada als treballs de fortificació del litoral que solien realitzar-se el cap de setmana. Segons la població es feia de diverses maneres: en poblacions més petites cada home tenia un número i cada setmana eren cridats certs números mentre que en poblacions més grans es dividia la ciutat en sectors i eren cridats a realitzar obres de fortificació tots els homes d'un sector mentre que a la setmana següent eren cridats els homes d'altra sector i així successivament. Tot aquest treball anava coordinat tant per elements militars com per arquitectes civils, sent la col·laboració d'aquests últims molt importants. Normalment, aquests arquitectes eren de la mateixa població o de poblacions veïnes que coneixien molt bé el terreny i en més d'un cop s'interposaria la seva idea de defensa a les dels propis militars. Un exemple molt clar de col·laboració seria la de l'arquitecte Joan Capdevila, que fins i tot escriuria un llibre al 1938 sobre fortificació amb l'objectiu de donar a conèixer la tècnica de fortificació de campanya, a banda d'intentar divulgar aquest tema mitjançant xerrades públiques. Els militars però, tindrien un paper essencial en l'aspecte director de les obres, ja que havien de dissenyar tota una sèrie de línies defensives capaços de poder defensar qualsevol indret de la costa. Malauradament pels interessos republicans, alguns d'aquests caps militars conspirarien a

[385] DOGC, 2 de desembre de 1936, p.810.
[386] *Última Hora*, 21 de novembre.
[387] DOGC, 6 desembre de 1936, p.875.

favor de l'exercit franquista i en nombrosos casos es passarien de bàndol a la primera oportunitat, sent aquests militars evadits una valuosa font d'informació pels interessos dels nacionals, que sabrien de primera mà les diferents obres defensives que es construirien al litoral català. Aquesta valuosa informació, junt amb la que feien arribar els diferents agents nacionals que operaven al litoral català, tot i que aquestes últimes no sempre serien del tot correcte, faria que els nacionals tinguessin una complerta descripció de les posicions defensives dels republicans a la costa catalana.
Un dels millors exemples seria la valuosa informació que enviava el 26 de juliol de 1937 l'agent franquista que signava les seves informacions com el *Conde de los Andes* i que faria arribar al comandament franquista procedent del Servei d'Informació britànic relativa a l'organització defensiva de la costa catalana en la que es descrivia, població per població, tots els elements de defensa que s'havien realitzat fins aquelles dates segons una visita que realitzaria un oficial anglès a totes les posicions de la costa catalana al maig de 1937, ja comentat anteriorment[388].
Per altre banda, l'acceleració de les obres de defensa de costa vindria donada per les agressions continues que anirien realitzant vaixells nacionals o al servei d'aquests a la costa catalana (aquests serien els casos dels vaixells nacionals *Canarias*, *Almirante Cervera* i *Baleares* o el cas comentat anteriorment del creuer italià *Eugenio di Savoia,* que el 13 de febrer de 1937 bombardejaria la ciutat de Barcelona) i que tant els principals sindicats i partits polítics així com des de la mateixa Conselleria de Defensa veuria com una necessitat de primer ordre.

Precisament, el mateix dia 13 de febrer sortiria publicat a *Solidaridad Obrera* dos notícies relacionades amb la fortificació de les costes. La primera d'aquestes tractava sobre la crida que es realitzaria de les lleves del 1934 i del 1935 per incorporar-se a files i dels reemplaçaments de 1932 i 1933 per formar amb ells brigades de fortificació permanent, ja que segons l'article[389] *"Catalunya havia de convertir-se en una verdadera muralla d'acer i ciment armat, on s'estavellen els assassins enemics. Totes les nostres costes, absolutament totes, han de ser formidablement fortificades fins la frontera de Portbou de tal manera que qualsevol intent facciós de desembarcament, costi als nostres enemics rius de sang. Amb aquests mils d'homes treballant incessantment a pic i pala, en poques setmanes el feixisme serà el primer sorprès de la nostra voluntat fèrria de vèncer i a més a més enfortirem la moral vulgar, frívola i festiva de la rereguarda i entrarem de ple en una verdadera moral de guerra que segons sembla havíem oblidat càndidament".* L'article continuava explicant que *"mobilitzant-se les dos lleves que assenyalem o siguin les del 32 i 33 i amb tot aquest personal, comencessin les fortificacions de Catalunya i les seves costes, doncs la victòria davant el*

[388] AGMAV, C.2451, Cp.1 /1-57.
[389] *Solidaridad Obrera*, 13 de febrer de 1937.

feixisme solament s'aconseguiria treballant sense descans per la guerra i la Revolució". I finalitzava *"exigim la fortificació immediata de les brigades de fortificació i que acabi el treball dominical voluntari que si bé demostra la bona voluntat d'un grapat de ciutadans per realitzar fortificacions amb ell no hi ha bastant. Han d'utilitzar-se en aquest servei 50 o 60 mil homes contínuament i per això sense més dilació havien de ser incorporades a files les quintes del 32 i 33 ja que demà seria massa tard. El poble estava cansat de les mesures contemplatives i exigeix ben clarament disposicions draconianes de guerra. Catalunya havia d'assenyalar i marcar la pauta a la resta d'Espanya".*

El segon article publicat aquell mateix dia portava el títol de *Fortificacions*[390] i en ell es deia que s'havia de fortificar tota la costa sense perdre més temps, afegint que les fortificacions adequades eren a les planes extenses que miraven a platges fàcilment assequibles als desembarcaments, trinxeres triples i quàdruples, unides subterràniament entre sí, fins comunicar-se amb les pròximes altures del interior mentre que al terreny muntanyós, castellets que dominaren el mar en la seva major extensió, convertint en fosos els alts del terreny. També afegia l'article que era necessari que comencés a treballar amb rapidesa una Comissió tècnica de fortificacions amb l'objectiu de que els treballs que es comencessin a fer es fessin intel·ligentment sense perdre esforç ni el material, utilitzant per aquesta tasca els homes de les brigades d'homes, i el ciment de les diferents fàbriques de Catalunya com les de Vallcarca, Asland, Ciments Freixa o Sansón, entre d'altres de menor importància. Una setmana abans, el dia 7 de febrer, La Vanguardia recolliria a les seves planes la resolució del P.S.U.C. aprovada després de la darrera reunió de la Secretaria general del partit realitzada el 1 de febrer on destacava que considerava "*condició fonamental de la victòria sobre el feixisme accelerar el ritme en la creació de l'Exèrcit Popular Regular, organització d'una potent indústria de guerra amb la coordinació general i conversió d'aquelles indústries on les seves condicions ho permetin, en indústries de guerra; la immediata posada en pràctica d'un pla de fortificacions i refugis en tot el territori, i totes les mesures urgents per una eficaç defensa de les nostres costes*[391]".

Els articles publicats a diferents diaris sobre la fortificació de les costes s'anirien succeint i pocs dies després, el 17 de febrer sortiria publicat al diari *ABC* una notícia amb el títol *La fortificación de las costas* i signada per la Junta del Sindicat de la Construcció, afecta aquesta a la CNT, on feia constar la necessitat de defensar la costa. A través d'aquesta nota s'observava com encara estaven en organització els equips de treball ja que el Sindicat demanava a la Generalitat que es formessin amb la màxima urgència possible els equips per fortificar totalment les zones precises sense cap perdre

[390] *Solidaridad Obrera*, 13 de febrer de 1937
[391] *La Vanguardia*, 7 de febrer de 1937.

més temps, afegint que si no eren acceptades les proposicions presentades, mobilitzaria els seus efectius per aconseguir-ho[392]. El 10 de març i tal i com informava *Solidaridad Obrera*, sortiria José Miret, Comissari d'Obres i Fortificacions a visitar els treballs de fortificació que s'estaven realitzant a la costa sota la direcció de la Junta d'Obres i Fortificacions i mentre durés la seva absència totes les consultes a evacuar s'havien de dirigir al seu secretari, senyor Garriga a la caserna Durruti, situada al Carrer Corts i Riera Blanca, al telèfon 31697[393]; mentre que dos dies després, el mateix diari publicava a les seves planes una crida que realitzaria la Comissió de Fortificacions i Obres per tal d'accelerar i incrementar les obres i fortificacions que precisament estava realitzant l'anomenada Comissió. Dita crida anava dirigida als Comitès de control, Consells d'Empresa i Sindicats de Transport de Catalunya i se'ls demanava que posessin al servei d'aquesta causa els camions i cotxes lleugers de que disposaven, tot i que només fos durant un dia a la setmana, dirigint-se aquestes ofertes a la caserna Durruti (Cortes Catalanes i Riera Blanca) o al telèfon número 32821[394].

Referent a les províncies de Girona i Tarragona, la premsa demanaria a la primera d'aquestes una dedicació més enllà de la costa pròpiament dita com era realitzar una segona línia de fortificacions per assegurar els llocs més estratègics i de recolzament de la primera[395]; mentre que a la província de Tarragona, on a la seva capital s'havien reunit el 23 de febrer de 1937 fins a vint-i-vuit presidents dels consells municipals de localitats costaneres o properes al mar per garantir una col·laboració eficaç dels seus ajuntaments per a la contractació de personal civil amb l'objectiu d'assegurar la construcció sistemàtica de les obres de defensa, les quals havien de ser dirigides per la conselleria militar de Tarragona[396] , la premsa recalcava que es treballava de valent tal i com relatava una nota publicada al diari *Llibertat* cap a finals del mateix mes[397]. Segons la nota, uns dies abans havien realitzat una inspecció a les obres defensives de la província el comissari polític de la Junta d'Obres i Fortificacions, Josep Miret, el comandant enginyer i del quadre de servei d'Estat Major de la secció tècnica de la Conselleria de Defensa, Joaquim Marínez Visiedo, el comissari polític i militar, Francesc Oliva i el tinent coronel E. Álvarez Samper i els enginyers caps de fortificacions i obres, comandants Jordi Palanca i Josep Luna. Aquesta inspecció seria realitzada en dos dies i podrien observar com s'havien intensificat els diferents treballs. Dos mesos després, es realitzaria una altre visita d'autoritats a les obres de defensa, realitzada aquesta pel comissari de la Generalitat que aniria acompanyat pel comissari militar tinent coronel Álvarez Samper; el comissari polític F. Oliva, el

[392] La fortificación de las costas, dins *ABC*, 17 de febrer de 1937, p.14.
[393] *Solidaritat Obrera*, 10 de març de 1937.
[394] *Solidaritat Obrera*, 12 de març de 1937.
[395] Defenses per Girona, dins l'*Autonomista,* 19 de març de 1937, p.1
[396] GONZÁLEZ HUIX, F., *El puerto y la mar de Tarragona*, p.169-170.
[397] La fortificació de les nostres costes, *Llibertat*, 25 de març de 1937, p.2.

secretari Bergadà; el comandant Luna i l'arquitecte González[398].

La construcció de les diferents posicions defensives s'anirien realitzant durant la guerra, agafant el seu màxim apogeu durant el primer semestre de 1937, tot i que en moltes poblacions aquestes no s'acabarien mai, com serien alguns casos de poblacions de la província de Girona o d'altres indrets. Així per exemple i gràcies a una notícia apareguda a *La Vanguardia* el dia 9 d'octubre de 1938, el dia 3 del mateix mes moriria en accident de tràfic l'arquitecte Jorge Audet Viñals que es trobava adscrit al Cos de Defensa de Costes a la Zona de Tarragona i que precisament moriria al tornar de la seva inspecció diària de les obres a ell encomanat[399]; o sigui que molt probablement encara s'estaven construint diferents posicions defensives en dates tan llunyanes com la tardor de 1938. Per altre banda, degut al poc manteniment o a les inclemències del temps sobretot en les posicions més rudimentàries o de menys qualitat, com serien sobretot les trinxeres i posicions construïdes amb sacs de sorra i rulls, algunes d'elles quedarien pràcticament inservibles. Tot i així, s'arribarien a construir fins a més de 300 nius de metralladores a tot el litoral català, però haurien de patir el greu problema de la mancança d'armament.

2.5.1. Tipologia de les construccions defensives.

Els primers treballs de defensa més seriosos començarien a partir sobretot del bombardeig que realitzaria el creuer *Canarias* a Roses el 30 d'octubre de 1936 i davant la indefensió generalitzada que s'apoderaria de tota la costa catalana, basant-se aquests principalment en la construcció de trinxeres i nius de metralladores per poder fer front a qualsevol amenaça de desembarcament franquista a la costa catalana. No quedaria cap poble de la costa que no tingués una mínima defensa i és fortificarien tots els possibles llocs capaços de permetre qualsevol desembarcament, com petites platges i cales, omplint de posicions defensives tota la costa catalana.

Normalment, les posicions defensives que es realitzarien a la costa catalana serien obres menors fortament blindades situades a la mateixa línia de la platja o fins a uns 500 metres a l'interior d'aquesta consistint en una primera línia de defensa i resistència amb l'objectiu d'aturar un hipotètic desembarcament. Aquestes posicions havien d'estar protegides contra el foc naval i l'aviació adversària i existirien sobretot en un primer moment posicions defensives més rudimentàries com trinxeres o nius de metralladores realitzats amb sacs i rulls. Sobre la situació d'aquestes posicions, existirien casos que es construirien a llocs per controlar o defensar també les vies de comunicació properes com les carreteres i les vies fèrries, situació que faria que a vàries poblacions existissin posicions defensives situades arran de les vies del tren o de les carreteres.

---

[398] *Llibertat*, 25 d'abril de 1937, p.2.

[399] *La Vanguardia*, 9 d'octubre de 1938.

Per altre banda, la metralladora era l'arma de protecció instantània i potser la més eficaç degut a la dificultat que podia experimentar l'artilleria de costa per batre a l'adversari en el precís instant en que realitzava el seu atac així com pel temps que l'era indispensable per corregir els seus tirs. Si qualsevol posició, tot i que en aquest cas es tractava de tota la costa catalana, es nodria de la quantitat necessària de metralladores a la posició avançada, es creava una barrera de focs capaços de detenir l'adversari davant d'un hipotètic desembarcament, però s'havia de tenir en compte que a la posició de resistència havien d'acumular-se els mitjans mes importants per la defensa i que si s'instal·laven massa metralladores a la posició avançada, s'arriscava a no disposar de les suficients per assegurar la posició de resistència.

Aquestes posicions de defensa anirien des de construccions més simples com trinxeres, camins coberts, parapets, abrics o refugis, a construccions més complexes com polvorins, fortins, casamates o nius de metralladores, sent cadascuna d'aquestes construccions les següents[400]:

La trinxera era una rasa que es realitzava al terreny amb la finalitat de protegir del foc enemic principalment del rasant -fusell- a les forces pròpies. Normalment era realitzada a cel obert, tot i que també podien existir cobertes i el seu origen el trobaríem degut sobretot a la necessitat que sentien els soldats de cara a l'estabilització del front amb l'objectiu de minimitzar les seves baixes, o en el cas de la costa, simples llocs on poder obrir foc i tindre una certa protecció davant d'una força vinguda des del mar. També podia formar part d'una trinxera el camí cobert i del qual existirien en abundància a la costa catalana, que podia ser utilitzat com un medi de comunicació entre vàries posicions ja que permetia als soldats desplaçar-se sense ser vist per l'adversari. A la costa, les trinxeres normalment solien excavar-se a pràcticament a totes les platges de les ciutats costaneres així com en altres indrets perceptibles de ser més propensos a desembarcaments i protegint als nius de metralladores, moltes vegades comptaven amb la protecció de sacs terrers o filferro d'arços.

Per la protecció individual o bé col·lectiva també existia el parapet, que segons la seva complexitat podia disposar de troneres per fuselleria o per armes automàtiques i podia estar construït amb maçoneria a l'os (sense argamassa) o també cimentat.

Semblant a la trinxera però amb un sostre que protegia de les inclemències del temps i del possible foc aeri i la metralla era l'abric, que tenia l'objectiu de conservar intactes tant el material com els soldats fins al moment de la seva utilització i rebien el nom d'abrics-caverna quan es tractava de construccions especialment resistents als bombardeigs. Però sense dubtes, el que donava una major seguretat era el refugi, que es tractava d'una construcció (tot i que també podia ser una excavació)

[400] CASTELLANO RUIZ DE LA TORRE, Ricardo, *Los restos del Asedio, Fortificaciones de la Guerra Civil en el frente de Madrid. Ejército nacional*. Editorial Almena. Madrid. 2007. Pàg. 24-25.

amb coberta reforçada que permetia allotjar els soldats durant els atacs aeris o artillers i en funció del seu major o menor blindatge, era capaç de resistir impactes de morter, granades o bombes d'aviació lleugeres.

Per altre banda els nius de metralladora o casamates serien les construccions mes importants que es construirien durant la Guerra Civil a la costa catalana. Aquesta era una construcció que protegia al servent d'un arma automàtica i segons la seva disposició i els materials de construcció utilitzats podia ser a barbeta (a cel obert, parcialment soterrat i habitualment amb sacs terrers i espitlleres, també anomenades troneres, a través de les quals podia observar o disparar), de maçoneria, de maó, de ciment, metàl·lic o de formigó armat.

El tipus més normal a cel obert, també anomenats a barbeta, constava d'una explanada de planta quadrada excavada a una profunditat aproximadament de mig metre i defensada per un parapet de 0,25 metres d'altura. La profunditat, en tot cas, venia condicionada pel tipus de màquina i si l'excavació era dotada d'un revestiment de formigó la seva consistència augmentava considerablement. En canvi, si era protegit per casamata aquesta havia d'estar construïda de forma que pogués resistir varis projectils d'artilleria de campanya, ja que de no ser així la seva destrucció ràpida comportaria, a més de la pèrdua en si, la desmoralització dels ocupants de les restants casamates. Però un niu de metralladora podia tenir diferents mides i formes ja que podien anar des del simple parapet sense sostre fins a construccions amb quasi un metre de blindatge formigonat en sostre i parets, passant pels més freqüents a base de pedra, ciment i rulls (troncs de fusta usats com protecció). Les dimensions dels nius de metralladora estaven imposades per la metralladora i l'espai suficient perquè el personal que la manegés i pogués moure's amb comoditat. Normalment eren de 3 metres per 3 metres en planta i de 1,90 metres en altura, tot i que podien ser mes reduïdes en detriment de la comoditat fins a 2,2 per 1,8 per 1,1 o bé més gran, respectivament, sempre amb la condició que l'assentament de la metralladora precisava una plataforma de 1,8 per 1 metres col·locada a 0,75 metres per sota de la tronera.

Semblant als nius de metralladora es trobaven les casamates, que d'alguna forma també podien quedar englobats dintre d'aquest grup, ja que es tractava d'un recinte construït de rulls, formigó, ciment i diversos materials amb mesures i formes variades o bé excavat, bé al vessant d'una muntanya, bé al replegament gran del terreny, que tenia la finalitat d'albergar personal amb armament de tancament, automàtic o fins i tot artiller. Comptava amb una obertura frontal, anomenada espitllera o tronera, per on es mirava o es disparava i quan l'obertura frontal era única tenia l'inconvenient de disposar d'un camp de tir reduït; però aquest defecte no era de molta importància si el tir de metralladora era de flanqueig, l'ideal, ja que en aquest cas la direcció de tir

era fixa i la casamata estava construïda amb d'acord a ella. El costat de la casamata que mirava l'adversari havia d'estar suficientment protegit amb una massa que recobria els tirs rectes d'aquest, especialment si la metralladora disparava de flanqueig i la seva obertura frontal havia de ser, sobre el paper, la més petita possible per evitar l'entrada de projectils. Tot i així, l'enginyer havia d'equilibrar aquesta necessitat amb la de permetre un angle de foc per poder batre un camp de tir raonable. Tot i que l'obertura de la tronera podia decréixer de dintre cap a fora, l'habitual era la disposició inversa, és a dir, un con creixent cap a fora, que exposava més l'interior però també permetia una millor visió sense haver de desplaçar-se de costat a costat en la fortificació i facilitava l'entrada de llum. En aquest cas, una forma de disminuir el risc d'entrada de projectils era la instal·lació de llistons de fusta amb els rendents, formant una espècie d'escalonament a l'obertura cap a fora de l'espitllera amb la funció d'evitar que el plànol inclinat del embut canalitzés cap a dintre de la fortificació el foc adversari.

La forma d'agrupar els diferents elements era molt variada i depenia de la forma del terreny a la que havien d'adaptar-se, i era indispensable que estiguessin lligats per comunicacions curtes i segures per passar dels abrics a les casamates i d'aquestes als llocs al descobert. I es que els emplaçaments de metralladores necessitaven també un assentament de combat a prova, abrics pel personal i municions i un lloc al descobert pel cas en que els abrics pogueren ser inutilitzats.

Els nius de metralladora i casamates construïdes a la costa catalana serien realitzades a partir de tota una sèrie de mesures perquè aquests tinguessin unes dimensions específiques, donat que en molts casos, sobretot durant els primers mesos de fortificació del litoral, eren els propis Comitès Locals els que s'encarregaven de la realització d'aquestes construccions. Un d'aquests exemples seria els projectes que realitzaria la Comandància de Tarragona al novembre de 1937 segons el model de niu de metralladora que s'havia de construir, diferenciant-se aquests com Tipus A, niu per una metralladora; el Tipus B, niu per dos metralladores; o el Tipus C, compost per un niu també per dos metralladores però equipat amb un refugi o abric, entre d'altres dependències. D'aquests tres tipus serien els que es construirien més bàsicament a tot el litoral català, sent els nius per una metralladora els més realitzats, seguint més o menys els mateixos patrons.

El niu de Tipus A[401] per una metralladora presentava una estructura semicircular a la seva part frontal, també anomenat tester, i rectangular a la seva part central i dorsal. Tenia una llargada de 7,38 metres per 3,80 metres d'amplada i dintre de la seva llargada, 4,13 metres corresponien a la part rectangular de l'estructura, mentre que 3,25 metres al tester semicircular. Cal a dir que els nius de metralladora d'aquest tipus solien tenir unes dimensions més reduïdes, sent principalment la seva

[401] AGMAV, C.1156, Cp.20, D.3/1. Tarragona. Novembre 1937.

llargada entre tester i planta rectangular d'uns 3 o 4 metres de mitjana. Segons els plànol presentat per la Comandància de Tarragona, a la seva part dreta i darrera presentava l'única entrada al niu de 0,60 metres d'amplada. Al seu interior s'accedia a un primer recinte quadrat de 2 metres per 2 metres, i després de passar per un petit passadís de 0,60 metres de llargada per 0,80 d'amplada, s'accedia a la zona d'observació o de tir, també de 2 metres d'ample però de manera semicircular, cosa que el feia reduir el seu espai de llargada. Dintre d'aquest espai existien tres espitlleres, situades una al frontal i les altres dos al lateral. L'amplada d'aquestes espitlleres eren de tan sols 0,20 metres des de dintre però la seva grandària gradual cap a fora els feia arribar als 1,20 metres d'amplada des de fora mentre que les tres espitlleres tenien uns 55º. Les dos estructures que feien que haguessin tres espitlleres mesuraven una amplada de 0,50 metres i arribaven als 0,80 metres al seu exterior. Aquesta zona d'observació o tir estava elevada 0,90 metres i feia uns 2 metres de llargada. La seva alçada en interior era de 2 metres, tot i que havia de sumar-se a l'exterior uns 0,20 metres de sol i 0,80 de sostre per tal de protegir el seu interior en cas d'impacte directe.

Si es soterraven, havien d'estar-ho 1,35 metres i arribaven a 2,15 en cas dels ciments. Aquests havien de ser sòlids per tal de suportar el pes i normalment eren tres estructures, situades al davant, al centre i al darrere del niu, de 0,80 metres d'altura per 1 metre d'amplada excepte el frontal que feia 1,30 metres d'amplada.

No tots els nius per una metralladora seguirien aquestes mateixes característiques, tot i que si serien molt semblants. Altre projecte del juny de 1938 realitzaria algunes modificacions a aquest niu[402]; així per exemple, l'altura interior es reduiria de 2 metres a 1,80 metres augmentat per tant el gruixut exterior del sostre que passaria a 1,30 metres. Per altre banda, el gruixut total de les parets del niu haurien de ser de 0,80 metres, l'entrada de 1,20 metres d'ample, 0,80 metres d'ample el passadís per accedir a la zona del tirador observador, que podria arribar a ser de 2 a 3 metres, estant els primers 2 metres més pròxims a les espitlleres elevats uns 0,40 metres quedant 0,85 metres sense elevar. Continuaria amb tres espitlleres que faria de llargada un metre entre el costat interior i l'exterior. Aquests tipus de nius podien comptar amb proteccions exterior, com per exemples un mur a cada costat de les espitlleres laterals de 1,50 metres de llarg per 0,60 metres de gruix i proteccions per l'entrada del niu de 3,75 metres de llarg per 0,60 metres de gruix.

Al setembre de 1938, un altre prototip en aquest cas datat a Figueres modificava en certa manera aquest tipus de nius[403]. En aquest cas es modificava el gruixut dels murs del niu que passaven a ser de 0,75 metres, més gruixuts que els projectats a Tarragona mentre que l'entrada feia una 2 metres per 0,75 metres d'ample i a través d'un petit passadís de 0,75 d'ample per també 0,75 metres de llarg

[402] AGMAV, C.1156, Cp.18, D.1/5-6.
[403] AGMAV, C.1156, Cp.18, D.1/7.

s'arribava a la posició de tirador/observador, que feia 2,50 metres de llarg per 2 metres d'ample. Aquest tipus de niu no comptava amb cap posició elevada al seu interior però tenia tres espitlleres més grans, sent la seva longitud de l'extrem interior a l'exterior de 0,75 metres, continuant però igual el gruix del sostre en 0,80 metres.

El projecte de niu per dos metralladors o anomenat de Tipus B[404] estava compost per dos nius per una metralladora cadascú connectats per un passadís amb dos sortides. Podia diferir dels nius de metralladora per una peça que el recinte quadrat del seu interior era més petit, sent d'aquest de 0,80 metres de llargada per 2 metres d'amplada i no tindre que travessar cap petit passadís per accedir a la zona d'observació o de tir per tenir tot l'espai connectat, tot i que per la seva separació podia existir un petit muret de maó. Respecte a la zona d'observació o tir comptava amb les mateixes característiques que el niu per una metralladora, tot i que les espitlleres s'observaven més grans, ja que feien 0,70 metres al seu extrem interior i 1,10 metres a l'extrem exterior. Igualment passava amb les dos estructures que separaven les espitlleres, tot i que aquestes al contrari es mostraven més petites, fent 0,40 metres a l'interior i 0,60 metres al seu exterior. El passadís d'unió entre els nius feia uns 10 metres de llargada per 2 metres d'amplada amb un gruix de paret de 0,60 metres a ambdós costats. Tenia dos accessos, situats un a cadascú dels nius un en forma d'escala de 2 metres de llargada i de 0,80 metres d'amplada, i un altre de forma lateral de 1 metre d'amplada i reforçat lateralment per 2 metres de paret.

Per altra banda, el Tipus C[405] consistia en un niu per dos metralladores situades cadascuna a un costat i girades, unides per un passadís de 10 metres de llarg per 1,20 metres de gruix, tenint el passadís central dos sortides de 0,80 metres d'amplada situades properes a les metralladores. La diferència amb altres tipus de nius per dos metralladores radicava que una de les sortides comptava amb un abric de 2 metres d'amplada per 4 metres de llargada situats a uns 3 metres del passadís central que servia per refugi dels servents, així com que els propis nius també eren més grans. El seu accés es feia per la part del darrera, justament a través del passadís que els unia, sent la seva entrada d'un metre d'ample. S'accedia a un habitacle de 2,40 metres d'amplada per 1,50 metres de llargada, on es passava mitjançant un petit pas de 0,60 metres al lloc de l'observador o tirador també de 2,40 metres de llargada que es trobava a dos altures i separat per un muret de maó de 0,15 metres. La part sense elevar feia 0,85 metres de llargada mentre que la part elevada ho feia en semicercle amb un total de 2 metres de llargada i en quant a les espitlleres, cadascuna d'aquestes

[404] AGMAV, C.1156, Cp.20, D.5/1.
[405] AGMAV, C.1156, Cp.20, D.7/1.

feia 1,05 metres en la seva part exterior. D'alçada feien 2 metres al seu interior i fins 2,80 metres a l'exterior comptant amb el gruix del sostre. Podien tenir uns passadissos de comunicació mes grans al trobar-se més allunyats així com disposar de varis abrics o refugis, que també podien tenir vàries mesures

A l'abril de 1938 es presentava un altre prototip de niu per dos metralladores[406], amb una sola entrada d'un metre d'amplada amb una protecció lateral de 1,60 metres i amb una amplada de 0,5 metres de gruix. Aquí s'accedia a un habitacle pentagonal de aproximadament 3 metres d'amplada amb dos sortides, una per cada lloc de tirador/observador que es trobaven cadascuna en direcció oposada en sentit diagonal. Cada lloc de tirador tenia una entrada d'un metre d'ample on un mur de 0,60 metres d'ample la separava del lloc de tirador/observador, el qual s'accedia a traves d'un petit passadís de 0,60 metres de llargada per 0,80 metres d'amplada. Aquesta posició podia estar elevada, tot i que no necessàriament a traves de la separació d'un muret de maó, sent l'amplada d'aquest espai de dos metres comptant amb tres espitlleres. L'alçada interior del niu també era de 2 metres.

Igualment, existirien també casamates o nius per tres o quatre metralladores, aquests molt més complexes. Del tipus de quatre metralladores[407] normalment estaven formats per dos nius grans de 8,40 metres d'amplada per 6 metres de llargada on al seu interior s'albergaven dos màquines, amb els seus dos respectius habitacles de 2,30 metres d'ample per 3 metres de llargada que comptaven amb una sola espitllera. La casamata per aquestes dos metralladores només tenia una sola sortida que anava a parar a la trinxera de comunicació situada a l'altre extrem i els murs de la casamata feien 1,50 metres d'ample. Darrera d'aquestes casamates al centre es situava un dipòsit de municions, comunicats des de la trinxera per passos interiors i de 5 metres d'ample per altres 5 metres de llarg. Darrera d'aquest dipòsit de munició es situava, comunicat per la trinxera i pels passos interiors un abric o refugi pel personal, de 11 metres de llarg per 5,20 metres d'ample (sent l'interior de 2,20 metres d'ample) amb uns murs de 1,50 metre de gruix per guarnir a la tropa.

Gràcies als diferents models, existirien nius de metralladora gairebé idèntics al llarg de tota la costa catalana, però tot i els models existents i les recomanacions realitzades, la pròpia naturalesa del terreny així com la necessitat del sector a batre farien que molts d'aquests nius de metralladora fossin peces úniques.

El cost econòmic de realitzar tants nius de metralladora a la costa catalana resultaria molt elevat, sobretot si tenim en compte que l'import total per la construcció d'una casamata per dos metralladores era de 42.790 pessetes segons és desprèn d'un pressupost del sector 6 (Tarragona) a

[406] AGMAV, C.1156, Cp.18, D.1/2-4
[407] AGMAV, C.1156, Cp.18, D.1/16.

principis de l'any 1938[408]. Segons aquest pressupost i per la realització d'aquest tipus de nius es necessitava realitzar 37,61 m3 d'excavació en roca sent el preu per m3 de 90 pessetes, cosa que feia un total de 2.844,90 pessetes. La part més cara del pressupost era el formigó, del qual s'utilitzava uns 96,25 m3 de formigó de 300 kg ciment a 300 pessetes el m3, ascendint la xifra a un total de 8.875,50 pessetes. Aquest preu se l'havia de sumar els ferros, tant en bigues (7.062,75 pessetes ja que s'havia d'utilitzar 3.139 kg a 2,25 pessetes el kg) com en rodons (2.483,94 pessetes degut a la necessitat per realitzar l'obra de 1.273,82 kg a 1,95 pessetes el kg), el muret de maó (tan sols 12 pessetes ja que només es necessitava 0,048 m3 de maó, costant el m3 250 pessetes), maó en sec (76,80 pessetes al només utilitzar-se 0,32 m3 estant el preu del m3 a 240 pessetes) i les terres per recobriment (unes 178,50 pessetes degut a que el m3 de terra costava 5 pessetes i es necessitava un total de 35,70 m3). Tot això feia un total de 41.534,39 pessetes, però ascendia a 42.790 pessetes a l'haver de sumar-se un 3% per imprevistos.

Aquestes xifres també podien augmentar depenent del tipus de nius de metralladora que es volgués realitzar tot i que fos del mateix estil ja que la necessitat de material no sempre era la mateixa. Així en un altre exemple de pressupost per una casamata també per dos metralladores, el seu pressupost ascendia a 59.722,50 pessetes a les que s'havia de sumar altres 10.918,51 pessetes pel pressupost de camuflatge[409]. D'aquest pressupost de 59.722,50 pessetes que costava realitzar el niu, 7.433,64 corresponien a l'excavació en terreny de roca mitjana dura; 21.024,90 pessetes al formigó de 300 kg ciment utilitzat; 5.947,75 pessetes a la fàbrica de maó; 10.522,20 als ferros en rodo de 20 mm; 8.901,36 pessetes al ferro doble T de 20 mm; 1.984,10 pessetes a ferro en rodo de 10 mm; 206 pessetes en pintura; 1.312,20 pessetes en formigo de 300 kg ciment, 269,25 pessetes en tubs gres tant de 0,30 cm com de 0,15 cm; 19,96 pessetes en sorra de banquetes; 36 pessetes en terra superposada i 225 pessetes en plantacions que feien 57.983 pessetes a les que havia de sumar-se 1.739,50 pessetes del 3% d'imprevistos que feien un total de 59.722,50 pessetes.

En quant al camuflatge, que es contemplava a part, aquest ascendia a 10.918,51 pessetes, dels que 688 pessetes corresponien a piquets, 4.300 pessetes a tela caqui ja que es necessitava un total de 215 m2 estant el preu del m2 a 20 pessetes; 5.375 pessetes corresponien a tela metàl·lica que es necessitava la mateixa quantitat, altres 215 m2 tot i que en aquest cas el metre quadrat resultava mes car ja que estava a 25 pessetes; 37,50 pessetes eren destinades a filferro necessitant-se un total de 150 metres estant el preu del metre a 0,25 pessetes i 200 pessetes en plantacions que sumaven 10.600,50 pessetes a les que s'havia d'afegir 318,01 pessetes que sumaven un total de 10.918,51 pessetes.

[408] AGMAV, C.1157, Cp.5, D.2/8.
[409] AGMAV, C.1157, Cp.5, D.2/4-7.

El pressupost en canvi d'una casamata per una metralladora era més econòmic, tot i que ascendia fins les 36.177,87 pessetes[410]. D'aquesta xifra total, 2.866,50 corresponien a l'excavació en terreny de roca mitjana dura; 13.960,38 pessetes al formigó de 300 kg ciment utilitzat; 1.622,40 pessetes a la fàbrica de maó; 3.974,15 als ferros en rodo de 20 mm; 1.411,87 pessetes a ferro en rodó de 10 mm; 50 pessetes de filferro recuit; 1.596 pessetes en pintura; 257,75 pessetes en tubs gres tant de 0,30 cm com de 0,15 cm; 5.887,72 pessetes al ferro doble T de 20 mm, que donaven una xifra de 35.124,15 pessetes a les que havia de sumar-se 1.053,72 pessetes del 3% d'imprevistos, fent un total de 36.177,87 pessetes.

En quant al camuflatge, que es contemplava a part, aquest ascendia a 4.764,78 pessetes, dels que 441 pessetes corresponien a piquets, 1.800 pessetes a tela caqui ja que es necessitava un total de 90 m2 estant el preu del m2 a 20 pessetes; 2.250 pessetes corresponien a tela metàl·lica que es necessitava la mateixa quantitat, altres 90 m2 tot i que en aquest cas el metre quadrat resultava mes car ja que estava a 25 pessetes; 25 pessetes eren destinades a filferro necessitant-se un total de 150 metres estant el preu del metre a 0,25 pessetes i 110 pessetes en plantacions que sumaven 4.626 pessetes a les que s'havia d'afegir 138,78 pessetes que sumaven un total de 4.764,78 pessetes.

A banda dels nius de metralladores i trinxeres, també es construirien diferents posicions a la costa catalana com polvorins, fortins, habitatges i blockhaus. El polvorí era una construcció habitualment subterrània, que tenia la finalitat de guardar municions degut a que disposava un blindatge i unes condicions d'impermeabilitat majors mentre que el fortí era una construcció d'especial solidesa que a l'igual que en el cas de la casamata o niu de metralladora, les seves formes i resistència variaven, i molts podien resistir impactes directes d'artilleria o bombes d'aviació; fins i tot en alguns casos s'utilitzaven per albergar personal i armament, i en altres com observatoris o magatzems. La diferència que podia existir entre fortí i niu de metralladora o casamata era que el fortí solia tractar-se d'una obra fortificada ocupada per una petita guarnició (grup o secció), tot i que totes tres construccions s'aplicaven a obres amb assentaments de fusell metrallador i metralladora.

L'habitatge per la seva banda era una construcció situada normalment a rereguarda o a contrapendent que tenia la finalitat de donar aixopluc confortable als comandaments de les unitats en línia. Aquestes podien ser de molt tipus, però per la seva freqüència destacaven les de tipus catenària o mitja catenària, amb caiguda d'aigües fins al terra (similar externament al que es referia un tenda de campanya, però construïda amb maó, ciment i quitrà per impermeabilitzar el sostre).

Per últim existia també l'anomenat blockhaus, una construcció que tenia un caràcter semi-permanent formant centres de resistència per si sols ja que disposaven d'abric pel personal i de

[410] AGMAV, C.1157, Cp.5, D.2/1-3

munició, preparats per resistir un atac a fons i retardar l'avançament d'una possible ofensiva enemiga.

De totes aquestes diferents posicions les més importants i que més proliferarien a la costa catalana serien els ja anomenats nius de metralladora, sobretot construïts amb ciment o formigó i normalment, la seva situació estava condicionada per l'ordre de focs establerts i aquesta a la seva vegada, depenia dels medis a disposició i del terreny que havia de batre. Així, per donar cobertura a una arma automàtica, s'havia de considerar on es situava aquesta, que zona quedava sota la seva acció i com s'establien els creuaments de focs amb altres emplaçaments. Era molt important per tant l'assentament de qualsevol niu de metralladores ja que si s'elegia i preparava bé, la metralladora donava el màxim rendiment per la seva precisió, rapidesa, mobilitat de focs i abast, constituint els emplaçaments de metralladora l'esquelet de qualsevol posició i sent el factor determinant en la seva ubicació la capacitat de tirar sobre els flancs de l'objectiu ja que aquest tipus de tir tenia un gran poder de sega alhora d'enfilar grups d'assaltants que ocupaven un espai horitzontal, sense tapar-se els uns als altres, com era el cas d'un desembarcament. El tir de flanqueig també facilitava que en cas d'un atac per defensar-se d'una agressió lateral, l'adversari havia de girar-se i desatendre el seu objectiu principal.
Tornant altre cop a l'armament, la metralladora reglamentària a l'exèrcit espanyol al 1936 era la *Hotchkiss* espanyola de 7 mm, fabricada a la factoria de Oviedo mentre que gràcies a la importació d'armes que faria la República al llarg de la guerra, el bàndol governamental també disposaria de la metralladora txecoslovaca *ZB* de 7,92 cm, l'americana *Colt M1895/14* o la russa *Maxim M1910/28* de 7,62 mm entre d'altres[411]. La metralladora era un arma que funcionava per ràfegues ràpides i violentes a distàncies curtes i mitjanes, sent la seva major eficàcia quan s'agafava a l'adversari d'enfilada però s'havien de protegir de l'acció de l'artilleria enemiga per la qual havien d'estar de manera ordinària en un abric i sortirien al moment oportú als seus assentaments de combat. Normalment, una arma automàtica d'aquella època llençava eficaçment fins als 450 metres i havia de cobrir un angle d'almenys 90º i el seu tir ser com s'ha comentat anteriorment, de flanqueig a l'objectiu tot i que els nius situats a sobre les desembocadures o passos estrets d'importància, com ponts, carreteres, pistes, carrers, etc... on l'adversari podia ser agafat en formació de columna s'utilitzava el tir de front, que també podia ser utilitzat quan es buscava la concentració de focs de nombroses armes per batre una zona determinada.

[411] Veure MANRIQUE GARCÍA, José María i Lucas MOLINA FRANCO, *Las armas de la Guerra Civil Española*, Pàg.128-145.

Respecte al foc, es podia utilitzar tant el tir directe com l'indirecte; utilitzant-se el primer d'aquests tant per cobrir les curtes i les mitjanes distàncies amb l'objectiu de poder batre els accidents del terreny que fossin susceptibles d'atraure, ocultar o dissimular a l'adversari tot i que també podia utilitzar-se a les grans distàncies quan es tractava de batre objectius ben definits com eren en el cas de la costa punts de pas obligat, així com concentracions de focs, per flanquejar un sector veí i per batre objectius fugaços. En canvi el tir indirecte s'utilitzava en missions especials com podia ser la fustigació i la creació de barreres davant de la posició avançada així com de concentracions de focs i a més a més els efectes d'aquest tipus de tir no podien ser observats i permetia retreure els assentaments de les armes una mica a rereguarda, per preservar-les d'un possible bombardeig adversari.

En quant als materials utilitzats per la realització de les fortificacions, com a norma general, el material utilitzat en més quantitat en fortificació per formar la massa encobridora era la terra tot i que també podia realitzar-se amb pedres, maçoneria, sacs coberts de pedra o grava, formigó de ciment, plaques de ferro o acer, rulls, etc... mentre que l'obstacle es formava amb material de rulls, filats amb pues entrellaçat i subjecte a piquetes metàl·lics o de fusta. En canvi, els principals materials amb que es construirien les diferents posicions defensives a la costa catalana serien sobretot el formigó, el ciment, el rull i el maó.

El formigó era un dels elements més importants dintre de les tasques de fortificació, tractant-se d'un material format per grava, ciment i sorra, units mitjançant la seva barreja i amassat amb aigua. Quan la seva estructura es reforçada amb ferralla -esquelet de ferros laminats, normalment rodons i d'un diàmetres no superior a 20 mm, separats entre si per uns 10 cm, forma el formigó armat, amb una resistència notablement superior al convencional. Durant la Guerra Civil, encara era força freqüent obtenir el formigó a braç, però sempre que es podia es procurava utilitzar la formigonera ja que el resultat final era un 30 % més resistent. Com les construccions en formigó es realitzaven al litoral, o sigui dintre de la línia de rereguarda, no tenia les dificultats de la utilització del formigó en campanya, per tant, el seu transport, l'elaboració de la barreja i posada en obra era molt més fàcil, no corrent relativament cap perill. Tot i així, també podia el-laborar-se la barreja a tallers i transportar la pasta una vegada el-laborada al lloc on es volia realitzar l'obra o portar la barreja en sec i afegint l'aigua a l'obra. El ciment utilitzat per obtenir el formigó podia ser de tres tipus: Portland artificial d'enduriment lent; d'escòries i ciment aluminós o fos, que presentava l'avantatja d'endurir més ràpid -resistia 28 kg./cm2 a les 24 hores, i 60 kg./cm2 a les 72 hores -i ser més inalterable entre aigües pures, àcides i salines. La barreja era la següent[412]:

[412] CASTELLANO RUIZ DE LA TORRE, Ricardo, *Los restos del Asedio, Fortificaciones de la Guerra Civil en el*

300 kg de ciment, 0,40 m3 de sorra i 0'65 m3 de grava.
350 kg de ciment, 0,45 m3 de sorra i 0,80 m3 de grava.
400 kg de ciment, 0,40 m3 de sorra i 0,80 m3 de grava.
500 kg de ciment, 0,35 m3 de sorra i 0,80 m3 de grava.

El més complicat de la tasca de treballar amb el formigó era la realització de l'encofrat que podia tenir diferents problemes ja que depenia de la classe de ciment utilitzat, de la riquesa de la barreja i de la temperatura: amb ciment corrent es desencofrava en tres setmanes, mentre que amb ciments especials bastaven vuit dies, i tot així, quan el temps era humit o fred, es retardada. La realitat es que cada fortí o niu de metralladora, tot i existir uns models prefabricats iguals, es quasi una peça única, ja sigui per les modificacions que el propi terreny presentava o per la necessitat que representava la pròpia defensa. Per altra banda, Catalunya era el territori republicà on se'n produïa més ciment, utilitzat per realitzar aquestes posicions defensives i les principals fàbriques podien oferir-lo de franc, tot i que a mesura de l'evolució del conflicte, la seva producció no seria la mateixa. Entre aquestes destacaven les fàbriques Fradera a Vallcarca, Asland a Montcada, La Auxiliar a Sant Just Desvern, Asland a La Pobla de Lillet, Freixa a El Monjos i Griffi a Vilanova i la Geltrú entre d'altres.

La maçoneria també seria utilitzada per construir nius de metralladores i posicions defensives. Aquesta consistia en erigir murs mitjançant la col-locació manual dels elements o materials que el composaven, que podien ser per exemple maons, blocs de ciments prefabricats o pedres, sent aquests últims els més utilitzats unint-los amb argamassa o ciment permetent una reducció als deixalles dels materials utilitzats

L'anomenada argamassa per la seva part, era un tipus de morter compost per una barreja de cal, sorra i aigua, menys dur que el formigó i menys resistent que el ciment però més elàstica.

2.5.2. Les construccions defensives a la província de Girona.

Tant per les construccions defensives de la província de Girona, com les de les províncies de Barcelona i Tarragona, l'informe descrit per l'oficial anglès al maig de 1937 al que hem fet referència abans i seguirem fent referència en les pàgines següents, descriuria les obres defensives que es realitzarien a la costa catalana i que ell mateix veuria durant aquest temps[413]. Basant-nos en aquest informe de l'oficial anglès, descriuria la costa de la província de Girona com molt accidentada, constituïda per alts penya-segats normalment rocosos, molt entre tallats i que penetraven a la terra que formaven petites cales, on també al final hi havia una platja que era on

frente de Madrid. Pàg.53.
[413] AGMAV. C. 2451, Cp. 1 / 1-57.

estava assentat normalment el poble, separats aquests per norma general en dos al estar dividit per l'anomenada riera que no era per on corrien les aigües de l'interior cap al mar. L'aspecte general que li oferia la costa de Girona li recordava per la seva estructura el de les costes del nord d'Escòcia, principalment entre Inverness i Aberdeen, però amb la notable diferència que la riera dels pobles catalans ordinàriament estaven seques i solament portaven aigua en els casos de fortes pluges, que no eren molt freqüents, mentre que a Escòcia, aquestes rieres era un verdader riu que sempre portaven aigua[414].

També resultaria de gran ajuda per tal d'establir totes les obres defensives que es realitzarien a la costa gironina les informacions dels agents nacionals que operaven a la costa d'aquesta província i un inventari realitzat posteriorment d'acabada la guerra per l'exèrcit espanyol, en el que es descriurien tots els nius de metralladores realitzats entre les localitats de Portbou fins a l'Estartit[415].

Sobre les informacions aconseguides pels nacionals, el 24 de novembre de 1937 obtindrien una informació molt valuosa sobre la defensa de la costa de Girona a través d'un evadit que donaria tota classe de detalls del projecte de fortificació de la costa gironina[416]. Segons aquest testimoni, el projecte de fortificació i defensa de la costa de Girona havia estat encarregat pel llavors Conseller de Defensa de la Generalitat de Catalunya Francesc Isgleas (de la CNT-FAI) al Cap de la Columna de Costa Julio García Ramos, comandant de carrabiners (procedent de l'arma d'Infanteria), que l'elaboraria en col·laboració amb el Comandant d'Enginyers Ángel Alfonso de Luna, del Tinent Coronel d'Artilleria Cañete, del Comandant d'Infanteria Enrique Justo Luengo i del Tinent d'Infanteria Rey Cascales. L'orientació de l'anomenat projecte (a la part que es referia a la zona de Portbou a Roses) no era la de reunir tots els elements necessaris per evitar un possible desembarcament, si no que en el suposat de que aquest es portés a terme, evitar l'avançament de les forces nacionals cap a l'interior, tractant d'impedir-lis guanyar cotes altes des d'on s'hostilitzaria a les forces desembarcades i impedir també el seu municionament. Amb aquest objectiu es projectaria una sèrie d'emplaçaments per dos o més metralladores cadascú, que flanquejarien totes les cales on un desembarcament o un simple cop de mà fos possible, sobretot des de Portbou a Port de la Selva, constituint d'aquesta manera la línia avançada o primer esglaó de combat, on les seves obres tot i ser d'escassa importància estarien quasi finalitzades a l'abril de 1937. Aquesta línia avançada s'interrompia al tros que anava de Port de la Selva a Cadaqués, per considerar que donada la configuració abrupta i de forma de penya-segat d'aquesta zona, el perill no podia arribar per aquesta part (així també com la falta de camins, aigua i comunicacions al massís del Cap de Creus que el feien poc apte per un desembarcament) però es continuava a partir de Cadaqués. L'objectiu de la

[414] AGMAV. C. 2451, Cp. 1 / 5-6.
[415] Archivo Intermedio Militar Pirenaico (AIMP), Caserna del Bruc, Barcelona. Caixa 10.098. Expedient 15.
[416] AGMAV. C.2888, Cp.20, D.74.

línia avançada era contenir l'adversari el temps suficient per què les forces republicanes concentrades en columnes mòbils de guarnició a Figueres, Girona i Castelló d'Empúries i quasi exclusivament constituïdes per carrabiners, poguessin ocupar les seves posicions a la línia de resistència que es projectava a mig vessant. El projecte d'aquesta última línia era molt incomplet i el constituïen uns quants punts de suport (trinxeres, casamates i llocs de comandament) on la seva execució en gran part no podria portar a terme per estar disconforme amb el mateix el comandament que es va fer càrrec de la Defensa de Costes, José Escassi Cebada, coronel d'Infanteria i López Otero, Coronel d'Enginyers, després dels Fets de Maig. Aquestes línies en el primitiu projecte estaven protegides per dos bateries de muntanya emplaçades respectivament per la carretera de la serralada propera del monestir de Sant Pere de Roda en un lloc denominat Mas de la Pallera i en un port muntanyós prop de Mas Patiras, entre els cims anomenats Tifell i Puig d'Esquer, i es construirien carreteres per arribar als emplaçaments. La primera d'aquestes sortia de Vilajuïga i arribava al Mas de la Pallera i la segona, partia de Vilamaniscle i arribava al Mas Guanter (conegut també a les cartes per Mas Jordana). Aquest projecte seria abandonat però les carreteres quedarien i encara, a la data d'aquest informe semblava que es pensava en utilitzar-les per aprovisionar i municionar els llocs de segona línia en el cas de que un desembarcament dels nacionals tallessin la carretera que passava propera a la costa mentre que pels punts de pas de les carreteres que anaven des de Llançà a Figueres i de Port de la Selva a Cadaqués i Roses i Figueres i segons el testimoni de l'evadit no s'havien construït ni projectat cap defensa.

Per part republicana es realitzaria un informe molt exhaustiu a l'abril de 1937 on es descriuria totes les fortificacions existents i per construir a les poblacions i a la costa gironina així com la seva organització. Precisament sobre aquestes dates s'estava desenvolupant aquest pla de defensa de la costa de Girona a base de nombroses fortificacions projectades o ja construïdes al llarg de tot el litoral gironí[417].

D'aquesta manera i segons l'informe republicà, les fortificacions en el sector de costa de Girona s'organitzaven en base de dos posicions, anomenades primera posició avançada i segona posició de resistència. Sobre la primera posició avançada estava constituïda per una única línia de nius de metralladora, trinxeres i pous de tirador, pròxims al mar des dels que es podien batre d'enfilada les platges i cales, o sigui, els punts més probables per on podia realitzar-se un desembarcament, a més d'alguns observatoris. La missió d'aquesta primera posició era la d'evitar precisament això, un més que probable desembarcament, hostilitzant als homes al mateix moment en que aquests saltessin de les barques, havent de cooperar estretament amb l'artilleria lleugera per tal d'aconseguir aquest objectiu.

[417] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*

La segona posició de resistència estava constituïda entre els 600 o 1.500 metres de l'anterior , formada per diferents punts de resistència, que amb els seus elements estaven distribuïts en una profunditat aproximada de 500 metres. L'objectiu d'aquesta segona línia era, si el desembarcament havia tingut èxit, recollir als elements de primera línia i canalitzar l'atac per valls baixos i pantanosos per tal d'hostilitzar a les tropes atacants des de les altures, on sempre havien d'estar, amb l'objectiu de dominar i castigar fins intentar aniquilar la presència atacant. Aquesta posició havia d'estar emplaçada de manera que havia d'evitar a tota costa que l'atacant pugés a les altures, ja que allà trobaria una sòlida protecció i suport, sent molt difícil ja rebutjar-lo.
Precisament en això estava fundat el traçat de la línia defensiva que s'estava executant al maig de 1937 en aquest sector de Girona, sent els punts que s'havia cregut més accessibles els següents:
Cala de Portbou, Costa de Colera, Costa i Port de Llançà, Port de la Selva, Costa de Cadaqués, Badia de Roses d'uns 15 km d'extensió, Platja de l'Estartit a Begur d'uns 10 km, Platja i port de Palamós d'uns 3 km, Platja d'Aro d'uns 2 km, Platja de Sant Pol (S'Agaró), Port de Sant Feliu de Guíxols, Platja de Lloret de Mar, Cala de Tossa, Platja de Blanes fins la desembocadura del Riu Tordera d'uns 2 km de longitud. A la resta de cales accessibles però de petita extensió en que solament es podia témer un possible cop de mà per destruir algunes comunicacions, però no un desembarcament en gran escala, s'organitzava la defensa en base de la Posició Avançada únicament.
Però també aquest pla de defensa de la costa de Girona deixava alguns punts sense fortificar, degut a que la resta de punts d'aquest sector eren molt rocosos, inaccessibles en la seva majoria des del mar i fàcilment defensables des de l'abrupte terreny que els dominava. Aquestes zones que es deixarien sense fortificar serien la part de costa des del Port de la Selva a Cadaqués, des d'aquest punt a Cala Monjoi i des d'aquí a Roses. Igualment i per la mateixa raó també quedaria sense fortificar la costa des de Begur al Cap de Sant Sebastià, des de Calella de Palafrugell a Palamós (Cala Fosca) i des de Sant Feliu de Guíxols a Tossa de Mar.

Varis serien els motius però de la no fortificació d'aquestes zones de la costa gironina, sent el principal el ja citat de no creure'l convenient per l'abrupte del terreny, però també per la manca tant de temps com de medis i personal, creient que era suficient amb que es col·loquessin destacaments en punts que les vigilessin, ja que eren fàcilment defensables des de l'abrupte terreny que els dominava on la fortificació era natural.
En quant a la Posició Avançada, la més propera al mar, estava determinada pels següents punts: Portbou, Colera, Llançà, Port de la Selva, Cadaqués, Cala Monjoi, Roses, Desembocadura del Riu Muga i Fluvià, Museu i Ruïnes d'Empúries, l'Escala, l'Estartit, Desembocadura del Riu Ter i Daró (Torroella de Montgrí), Caserna de Carrabiners de Pals, Begur, Calella, Llafranc, Palamós, Sant

Antoni de Mar (Calonge), Platja d'Aro, Sant Feliu de Guíxols, Tossa, Lloret de Mar i Blanes.
Referent a la Posició de Resistència, establerta entre els 600 o 1500 metres del mar i de l'anterior, passava pels punts següents: altures de Colera, Llançà, Port de la Selva, Cadaqués i Roses, Puig de la Garriga, Castelló d'Empúries, Empúries, Armentera, Viladomat, altures de l'Escala, Torroella de Montgrí, Pals, Regentós, Palafrugell, Montràs, Vall-Llobregat, Sant Joan de Palamós, Calonge, Castell d'Aro i altures a l'oest de Sant Feliu de Guíxols, Tossa, Lloret de Mar i Blanes.
La línia de reserva d'aquesta posició estava constituïda als pobles de Figueres, La Bisbal de l'Empordà i Llagostera. També es construirien o s'estaven construint en el moment de presentar aquest informe, emplaçaments per bateries del 155 mm. amb els seus corresponents camins a diferents llocs de la costa, en concret a Portbou, Roses, l'Escala, l'Estartit, Begur, Palamós, Sant Feliu de Guíxols i Blanes.

Sobre la informació general, es deia que a l'abril del 1937, data de l'informe, treballaven en el sector de Girona uns 1.500 treballadors al llarg dels 200 km aproximadament de longitud que tenia la costa gironina i que per una millor marxa dels treballs, la Direcció del sector tenia dividida la costa gironina en tres sub-sectors; el primer de Portbou a Roses; el segon de Roses a l'Estartit; i el tercer de Pals a Blanes, amb un arquitecte al davant de cadascú d'ells que amb els seus delineants i aparelladors, executaven les obres que se'ls marcaven.
Aquest informe continuava detallant les obres de fortificació realitzades a cada població mentre que l'informe de l'oficial anglès realitzat un més posterior, també descriuria les defenses existents a cada població no tan sols de la costa gironina, si no de tota la costa catalana així com diferents informacions d'interès, tal i com descriurem aquí de nord a sud.

Alt Empordà

Les poblacions litorals d'aquesta comarca comptarien amb nombroses fortificacions per la seva defensa ja que fins 89 nius de metralladora serien recollits en un informe de l'exèrcit realitzat una vegada acabat el conflicte, sent per tant la comarca catalana que comptaria amb més nius de metralladora al seu litoral[418]. Les principals poblacions que comptarien amb defensa de costa o elements relacionats amb aquesta eren: Portbou, Colera, Llançà, el Port de la Selva, Vilamaniscle, Vilajuïga, Cadaqués, Roses, Castelló d'Empúries, Sant Pere Pescador, Armentera, Vilademat, Empúries i L'Escala.

[418] AIMP, Caixa 10.098. Expedient 15.

Portbou

La primera població litoral catalana de la província de Girona era la de Portbou que al 1937 comptava amb una població de 3.092 habitants[419], amb la importància de que era la primera estació de ferrocarril venint de França per Cèrbere i per tant, lloc d'entrada i sortida de tot tipus de mercaderies i persones. Per aquest mateix motiu, la majoria dels seus habitants eren agents de duana, empleats del govern i forces de carrabiners i de la guàrdia civil. Des del punt de vista mariner, era impossible intentar un desembarcament en una cala de les condicions de la de Portbou ja que era molt petita, rodejada al nord i al sud per uns turons amb unes elevacions de 600 peus, però en canvi, es construirien llargues trinxeres als vessants dels turons nord i sud i nius per metralladores, sòlidament construïts amb ciment armat[420].

Segons l'informe republicà[421], la posició avançada de Portbou estava formada per tres nius de metralladora completament finalitzats a l'abril de 1937, de dos màquines cadascú i separats per un simple través de roca d'un metre de gruixut, sent les dimensions mitges de la casamata per la màquina de 2 metres de longitud, 1,50 metres d'amplada i 1,80 metres d'alçada. L'excavació s'havia fet a la roca, amb la seva coberta feta amb formigó en massa amb combra fixa de revoltó i d'espessor mínim de 0,90 metres i tenien els seus respectius refugis de capacitat, molt variable de l'un a l'altre mentre que el 31 de març de 1937, és començaria la construcció d'un altre nou niu amb dos màquines, a flor d'aigua. Flanquejats pels anomenats nius, existien completament acabades també a l'abril del 1937 cinc trossos de trinxera amb una longitud total d'uns 150 metres que corresponien a un volum d'excavació d'uns 637 metres cúbics i per arribar aquestes trinxeres i nius, havien estat construïts també camins.

Segons l'oficial anglès, a més a més davant de les trinxeres i dels nius s'havien col·locat una xarxa de filferro sense cap ordre ni regulació però que donava la impressió de que aquest tipus de filferro era mercaderia molt abundant a Catalunya i afirmava que en la seva opinió, els emplaçaments per les metralladores s'havien col·locat molt arbitràriament i que ni amb la millor voluntat era possible veure en elles el mode com podrien ser empleats de manera útil en cas d'emergència. L'oficial anglès feia constar també que les forces de carrabiners, que eren les úniques que tenien màquines metralladores, no tenien en total més que quatre màquines que guardaven cautelosament al seu quarter. Completaven aquestes obres de defensa l'emplaçament per una bateria de costa que s'estava

[419] Les dades d'habitants de les diferents poblacions descrites en aquests apartats estan extretes del llibre *Població de Catalunya 1936.* Servei Central d'Estadística. Generalitat de Catalunya. Departament de Presidència. 1936

[420] L'oficial anglès parla a la seva memòria de que s'havien construït deu nius de metralladores, AGMAV, C.2451, Cp.1 / 9; però en canvi si atenem a la memòria presentada per l'Exèrcit República sobre la descripció de les obres realitzades a Portbou, només compten tres nius que constituïen la posició avançada, i dos nius més que s'havien començat a construir el 31 de març de 1937.

[421] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*

realitzant al Puig Clapé[422].

Així per tant i segons l'informe republicà, a l'abril de 1937 existia a Portbou tres nius de metralladores finalitzats, un en construcció, una bateria d'artilleria també en construcció, 150 metres de trinxera finalitzat i 1.100 metres de camins també finalitzats[423].

Un altre assumpte que preocupava molt a tots els habitants dels pobles de la costa era el tenir bons abrics on resguardar-se en cas de bombardeig, ja fos aquest aeri o del mar. Portbou en aquest aspecte estava molt afavorit per la profunda fondalada on estava submergit i a més a més, comptava amb els dos llargs túnels de ferrocarril que també podien ser utilitzats en aquests casos. El túnel nord, anomenat túnel internacional tenia uns 200 metres de longitud i podia àmpliament contenir tot el poble, cosa que també podia fer el túnel sud, que era una mica més llarg i que a mitjans del 1937, diverses vegades ja havien estat els dos empleats davant dels atacs nacionals a aquestes costes[424].

Per altre banda, els agents franquistes donarien força informació sobre les fortificacions existents a Portbou. Així, el 21 de juny de 1937 el SIFNE enviava una nota a l'Estat Major Nacional informant sobre diversos aspectes de les fortificacions de la ciutat[425], on s'afirmava que des de la platja de Portbou, fins la meitat del Cap de Cerbère estava fortificat amb trinxeres de ciment armat amb els seus corresponents passadissos, ambdós subterranis, dels que solament es deixava a la vista les obertures necessàries per les armes i sobre aquestes trinxeres estava instal·lada la Duana de la carretera. La nota també informava que existien dos punts atrinxerats, el primer d'ells era una trinxera que anava des del cementiri de Portbou en direcció a Colera, de les mateixes característiques que l'anterior, amb trossos subterranis i altres que no ho eren i que segons calculaven, la seva longitud era d'uns 180 metres aproximadament mentre que l'altre posició era una trinxera situada a mitja muntanya, que separava Portbou de Colera, però amb una longitud força menor que la d'abans esmentada mentre que el 24 de setembre, una altre nota informava que a la mateixa badia de Portbou, existien dos nius de metralladora que creuaven focs[426].

A finals d'abril de 1938 s'establiria un projecte de pla de focs per la defensa del port de Portbou[427]. Segons aquest pla, la defensa de Portbou seria encomanada a vuit nius de metralladores, numerats al pla de l'1 al 8, tot i que els dos primers estaven en projecte i mentre que no es construïren, substituirien al nº2 dos emplaçaments situats a una esplanada i a una cova natural immediats al seu emplaçament mentre que al fons de la cala es situaria una altre màquina.

[422] AGMAV, C.2451, Cp.1 /8-9.
[423] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*
[424] AGMAV, C.2451, Cp.1 /8-9.
[425] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1 /9.
[426] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/84.
[427] AGMAV. C.1156, Cp.13, D.3/ 1-2

Dels vuit nius amb que comptava aquest pla els nius 2, 3, 7 i 8 s'havien d'utilitzar per protegir la platja en cas de que es produís un desembarcament i havien d'apuntar amb diferents alces a les tropes en tir obert a tota la zona de desembarcament; per la concentració sobre la pujada a Punta Clapé havien d'utilitzar-se els nius 5, 2, 6, 8 i 4, apuntant amb diferents alces també la carretera que descendia de Punta Clapé mentre que també s'utilitzarien cinc nius per concentrar els seus focs, els nius 7, 3 i 8 sobre el centre de la badia, el número 2 sobre Punta Clapé i el número sobre el niu número 4 i en canvi s'utilitzarien quatre nius per concentració del foc sobres les altures al nord de la badia, utilitzant-se per aquesta tasca els nius 4, 3, 8 i 7.

Una informació molt important sobre els nius que es construirien a la població de Portbou seria la reflectida a una memòria anomenada abans i realitzada per l'exèrcit espanyol una vegada acabada la guerra en la que es detallarien tots els nius de metralladores realitzats pels republicans a Portbou.

Segons aquesta memòria s'acabarien realitzant quatre nius de metralladores, sent aquests i la seva descripció la següent[428]:

El primer niu es trobava situat a l'anomenada Punta Ausellet o Ausell, molt proper des de la carretera de França pel sisè filferro que bordejava a contar des de la duana. La seva arribada a ell es realitzava per una trinxera que quedava força desenfilada dels focs que podien fer-se des de la frontera i l'accés es bifurcava en dos ramals no coberts que conduïen a dos nius de metralladores independents mentre que el seu accés des del mar era molt dolent, per trobar-se en un penya-segat i estar elevat. El seu camp de tir comprenia la carretera, des de l'angle que es formava al cim de Cap Llepis tot aquest anomenat cim i el mar des de la direcció a Cap Sarnella fins l'entrada a la badia de Portbou, tenint molt angle mort però que podia ser batut des de l'abric número 4. Comptava amb molta visibilitat, tenint un seu sector de tir de 84 graus, mentre que per la seva construcció en roca viva, revestit i cobert de formigó, se'l considerava resistent a l'artilleria lleugera i bombes d'aviació de fins 50 kg.

El niu número 2 per la seva part estava situat sobre l'espoló que donava a la platja del Pi i a Tres Platgetes i tenia accés des del filferro número 3, situat després de la duana i enfilat des de la frontera i des d'alta mar. Constava de dos espitlleres amb base per metralladores, servien per la reglamentària Hotchkiss amb trípode baix mentre que a un costat i l'altre tenien sis espitlleres per tiradors en peu i que es comunicaven per darrera dels llocs de les màquines amb abric i polvorí. Tenia capacitat per una secció i estava construït en roca viva i formigó, resistint a l'artilleria lleugera i bombes d'aviació de fins 50 kg. Per altre banda, el camp de tir d'aquest niu es trobava cap al mar, fora de la badia i la vessant nord de Gallepis, amb un sector de tir de 85 graus i tot i que tenia un angle mort molt gran, aquest podia ser batut pels nius 3 i 4. A més a més, disposava amb un filferro

[428] AIMP, Caixa 10.098. Expedient 15.

de 10 metres d'extensió situat a uns 100 metres del seu front.
El niu número 3 es trobava situat a l'esperó on estava el cementiri i tenia la seva entrada pel moll, quedant batuda des de la frontera, tancant-lo una tapa forta de ciment que feia de porta. Constava de tres cambres per metralladores: la primera batia el port i totes les platges de la badia, quedant el seu camp de tir limitat per les cases del poble i els esperons en que s'assentaven les del SIMP (Servicio de Información Militar y Policia) i la Duana sense tenir gaire angle mort. La segona batia des de la cova de les casetes de bany, sota de la casa del SIMP fins la Punta d'Ausell, amb camp de tir limitat pels esperons en que estaven les cases del SIMP i la Duana, però quedant batuda la carretera entre aquests edificis i també sense gaire angle mort; mentre que la tercera batia des de l'extrem nord de la platja de Portbou (cova de les casetes de bany) fins 20 graus a l'est de la Punta Ausell, comptant amb un angle mort molt petit. El niu estava construït en galeria oberta en roca viva i revestida en part de formigó i resistent per tant a l'aviació i a l'artilleria amb un sector de tir de 175 graus. Existia també un altre niu anomenat niu número 3 bis sense finalitzar que es trobava situat a la platja petita, amb accés per la platja nord, però de difícil accés en cas de temporal, i batia la boca de la badia, els angles morts dels nius 3 i 4 i alta mar amb un sector de tir de 62 graus mentre que la seva construcció era en formigó. Tot i així el feia invulnerable a l'aviació per estar construït en forma de cova a la roca, podent solament batent-la l'artilleria en impacte directe.
El darrer niu era el conegut com número 4 i és trobava situat entre el cementiri i Cap Llopis, arribant a ell des del ampit de la carretera per una escala de formigó que quedava batuda des de la frontera. Constava de dos emplaçaments per metralladora, amb un sol espiell al davant i en un mateix pla que li donava un camp de tir molt limitat, d'uns 105 graus i comprés des del niu número 3 fins 50 graus a l'est de Punta d'Ausell. Tenia molt angle mort i el seu accés des del mar era molt difícil per estar sobre un penya-segat. Per la seva construcció de formigó se'l considerava resistent a l'artilleria lleugera i aviació fins a bombes de 50 kg.

Aquest informe també feia constar que sobre Punta de Gallepis, mirant cap a la badia hi havia una trinxera d'uns 15 metres que batia la boca de la mateixa i els angles morts des del niu número 2 a banda d'existir una obra començada a la part alta de Puig Clapé i en la divisòria de l'anomenat Salt de Gabacho, així com unes obres també realitzades per una bateria i metralladores antiaèries al Puig Clapé on a més a més existia un formidable refugi fet en galeria de roca viva.

Colera

La localitat de Colera, separada del municipi de Portbou justament el 1934, tindria una especial transcendència al llarg de la guerra sobretot pel pont de ferrocarril que connectava amb França i comptaria al 1936 amb 656 habitants, una xifra que disminuiria l'any següent fins als 400 habitants ja que molts d'ells havien fugit en vista dels freqüents atacs que havia sofert el viaducte i que havia destruït la major part dels habitatges. El ferrocarril que venia de França, entrava a Colera pel túnel que la unia a la de Portbou, però com dintre del túnel havia anat guanyant alçada la via fèrria aquesta travessava la cala de Colera per medi d'un llarg viaducte sostingut per sòlids pilars de pedra i una superestructura de grosses bigues de ferro. El viaducte tenia unes mides de 187 metres de longitud per 17 metres d'alçada i 14 metres de profunditat (amplada) al basament de les piles[429], i es comprenia la gran importància que tenien aquest pont pels republicans i el freqüents atacs navals i aeris dels sollevats per destruir-lo, cosa que no aconseguirien durant tota la guerra. Alhora de defensar el pont es proposarien a l'Estat Major de Barcelona tres projectes diferents[430]:

El primer d'ells seria estudiat pel Comitè d'Enginyers de la Companyia Madrid-Tarragona-Alacant, ja que la xarxa de ferrocarril pertanyia aquesta. El projecte consistia en desviar la línia de mode que fos bordejant a mig vessant els costats de la cala per evitar el tenir que travessar el viaducte, que d'aquest mode seria innecessari. Preveia una duració d'execució de les obres d'un mínim de vuit mesos treballant amb tota intensitat i una despesa de més de dos milions i mig de pessetes de l'època i les obres podien començar a primers de gener de 1937, ja que el projecte quedaria finalitzat i seria aprovat pel Comitè del Ferrocarril al desembre de 1936.

El segon projecte seria presentat pels enginyers d'Obres Públiques i la seva essència era anàloga a l'anterior, diferenciant-se en que la desviació que es donava a la línia fèrria era de menor desenvolupament que en el projecte anterior tot i que la despesa era de prop de dos milions de pessetes i la duració dels treballs s'estimava en sis mesos. Els dos projectes anteriors buscaven l'abandonament del viaducte perquè en cas de que aquest fos destruït, el tràfic no patís cap interrupció.

Finalment, el projecte que l'Estat Major aprovaria i que es desenvoluparia al moment, seria el del Coronel Duran, consistent en rodejar tots els cincs pilars i els suports de sacs de terra i pedres perquè fossin aquests reforços els que patirien el foc del projectils i bombes i així els pilars poguessin quedar sempre indemnes.

[429] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*
[430] Íbidem.

A l'abril de 1937 i tal i com recolliria l'informe republicà[431], la protecció de les bigues continues de l'anomenat pont no havia pogut realitzar-se més que disminuint el blanc de l'artilleria amb la supressió de les planxes de palastre a elles annexes; i la de les piles del pont s'havia portat a terme mitjançant una capa de sacs farcits de sorra i terra, capa amb un espessor oscil·lant entre 3'50 i 2'80 metres sostinguda per un basament també de sacs de sorra amb un gruix donat per la clàssica construcció de Renkine, relatiu a que l'empeny dels prismes de terra es variable d'una pila a una altre a causa de la diferència d'alçada de les mateixes. Aquestes piles tenien els angles i les línies de màxima empenta assegurats per troncs de pi encercolats i es projectaria també de recobrir-los amb una capa d'argila i palla per impermeabilitzar la seva superfície intensament deteriorada pels agents atmosfèrics, fins a l'extrem de que quan es faria càrrec de l'obra el Cap Tècnic del sub-sector (que encara a l'abril de 1937 continuaria el seu càrrec), la segona pila del pont llavors en construcció, amenaçava ja amb enderrocar-se perquè l'arpiller d'alguns sacs s'havia podrit. I es que la defensa del pont de Colera resultaria vital i per ordre del comandant militar del sector Nord de Girona, es suspendrien temporalment totes les obres de fortificació per utilitzar tot el personal en la protecció del pont que en menys d'un mes deixarien el projecte enllestit, demostrant després als posteriors bombardeigs efectuats fins a l'abril de 1937 la seva bona eficiència.

Però la mobilització de tot el personal en el projecte del pont de Colera ralentitzaria molt les construccions dels tres nius de metralladora que formaven la posició avançada, sent aquest els corresponents a les cales de Font Rovellada, La Pineda i Dels Morts. Els treballs del anomenats nius havien estat reiniciats sobre el maig de 1937 i consistien en dos casamates de les mateixes dimensions que les de Portbou, però separats per un camí cobert d'uns 60 metres de longitud per 1,80 metres d'alçada i 1 metre d'amplada, amb espitlleres per fusell a l'extrem del qual, en comunicació amb la casamata del costat de terra, hi havia un refugi en túnel amb dos sortides.

El 27 de març del 1937, s'assenyalarien dos nous nius de metralladora més d'una i dos màquines respectivament per batre petites platges, tot i que les obres a la roca començarien més tard, quedant d'aquesta manera completada la Posició Avançada.

En quant a la posició de Resistència, corresponien a aquesta línia tres nius en projecte, emplaçats al punt de suport que al pla general de defensa d'aquest sub-sector es fixava a la lloma de cota de 100 metres sobre el quilòmetre 6 de la carretera. Aquests nius, destinats a batre per un costat el Barranc de Molinàs i per l'altre el que desembocava a la Badia de Cap Ras, estaven enllaçats per les seves corresponents trinxeres per fusell amb algú que altre alvèol per fusell metrallador amb una longitud total de 200 metres i comunicat amb el refugi i lloc de comandament establert a la part posterior de la lloma.

[431] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*

Com elements de resistència, satèl·lits d'aquest punt de suport, existien dos nius per metralladora antiaèria, construïts d'una manera provisional, amb sacs terrers en Cap Lladró (cota 126 metres) i un niu en construcció al maig de 1937 sobre la boca del túnel de Cullera, amb refugi a l'anomenat túnel. A Colera corresponien també els tres quilòmetres de camí que s'havia arreglat per la distribució de les forces que en cas de combat, es concentrarien a Molinàs.

Així també, la platja de Garbet que es trobava dintre del terme municipal de Colera es presentava una mica més oberta que les anteriors i prenia per aquest motiu el nom de platja. Tal i com descrivia l'oficial anglès al seu informe, no existia en aquesta platja cap poble on solament hi havia un parell de cases de pescadors i la casa dels carrabiners encarregats de la guàrdia de la costa i afegia que tota la platja s'havia rodejat de gran quantitat de filferro pelut, havent-se construït vàries trinxeres per tirador de peu i ajupit i s'instal·larien sis nius de metralladores. Per l'oficial anglès, tota aquesta defensa s'havia realitzat sense cap necessitat, ja que en la seva opinió un desembarcament en aquesta platja resultava del tot impossible[432].
Tornant a l'informe republicà de la defensa de la costa gironina[433], a l'abril de 1937, Colera comptava amb un sol niu de metralladores finalitzat, cinc en construcció i sis més en projecte, sumant un total de dotze. Comptava també amb uns 200 metres de trinxera, 3.000 metres finalitzat de carretera i en projecte estava arreglar el camí que anava de Colera a Molins.

Per la seva part, els nacionals gràcies al seu servei d'espionatge obtindrien bones informacions de la població i la seva defensa. En data tan matinera com el 12 de gener de 1937, els franquistes ja comptarien amb certa informació si més no interessant sobre la població ja que els agents nacionals informarien que davant del túnel de Colera i sobre la carretera que anava d'aquesta població a la Platja de Garbet, hi havia dos metralladores i una caseta amb telèfon directe a Colera. També insistirien als seus informes que existia una gran pànic a tota aquesta regió ja que es temia molt seriosament un desembarcament nacional i existia un descontent terrible entre la població civil ja cada vegada que s'havia bombardejat Colera, ja fos pel mar o per aire, els milicians corrien a amagar-se tan vergonyosament que ja tothom es burlava d'ells.
Segons aquestes informacions, els carrabiners i quasi tots i els milicians eren uns covards que fugien sempre i no eren de témer. La nota de l'espionatge finalitzava afirmant que sobre les forces que hi havia a la ciutat, el 90 % dels Guàrdia Civils eren partidaris dels sollevats, existia un 5% d'indecisos i la resta que eren els que havien entrat al cos últimament, eren republicans i eren els

[432] AGMAV, C.2451, Cp.1/11.
[433] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*

que formaven el Comitè.

Una altre nota, aquesta del 21 de juny informaria que des de la platja de Colera fins al Port de la Selva a la platja i als punts més propicis per desembarcar existien cinc fileres de filats de 50 cm d'alçada tot i que la major longitud no passava dels 10 metres[434].

El SIFNE també informaria sobre la població, així una nota del 3 de juliol afirmava que Colera era la residència de les Milícies i informava sobre el pont del ferrocarril, descrivint que les columnes d'aquest estaven protegides per sacs terrers amb columnes de 1'50 metres de gruixut. Sobre la seva defensa, la nota afirmava que a les seves rodalies hi havia vàries metralladores i a les proximitats i a les muntanyes hi havia fortificacions i metralladores en els punts estratègics, dissimulats amb troncs i sacs, informant també que les bateries Krupp que havien les havien traslladat al front d'Osca. A més a més, sobre la Platja del Garbet, informava que hi havia a més a més dels filferros, trinxeres a mitja vessant de la muntanya a les que estaven emplaçades metralladores i disposades amb nius construïts amb ciment Portland[435]. El 17 d'agost els nacionals ampliaven la informació sobre la població afirmant a través d'un altre agent destacat a la zona que el pont de Colera es trobava defensat per dos metralladores antiaèries i que al mateix poble tothom estava sorprès que el pont encara en aquestes dates no hagués estat volat ja que estaven convençuts de que bastarien unes quantes canonades dels vaixells nacionals que protegissin un petit desembarcament de tropes per destruir el pont, ja que segons l'informador, aquest estava vigilat per uns milicians que a la primera canonada, fugien cap a les muntanyes. Finalitzava l'informador dient que va haver-hi un moment en que els mateixos habitants del poble van tindre intenció de volar el pont per evitar així els perills dels bombardeigs aeris i navals[436]. Dos dies després d'aquesta darrera informació, un evadit que havia estat molt de temps amb els republicans en aquell sector ampliaria encara més les informacions sobre la població i segons la seva declaració afirmaria que a Colera hi havien emplaçades dos metralladores antiaèries, una al final del Pont i l'altre cap a la muntanya, i es volien senyalar nous emplaçaments per resultar insuficients i de mala posició els existents. A més a més, també informava que hi havia diferents posicions atrinxerades per batre un possible desembarcament. El mateix informador assegurava que l'única preocupació que tenien els republicans era la d'un possible desembarcament en aquest sector i afegia que si per part de l'Alt Comandament hi havia intenció de fer volar el pont de Colera, els vaixells nacionals podien apropar-se sense perill fins la platja ja que a part de que els republicans no tenien una artilleria eficaç, tenien una por horrorós a les unitats navals franquistes. L'evadit en qüestió es trobava a l'anomenat lloc quan el primer bombardeig del mes de gener del 1937 i deia que tots els milicians

[434] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/9.
[435] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1 /24.
[436] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/62.

fugirien cap a la muntanya, però respecte aquesta actitud, jutjarien de manera sumaríssima a uns soldats artillers perquè no havien disparat contra el vaixell que va fer foc, al·legant els acusats que les peces de que disposaven no tenien l'abast suficient ja que eren dos canons antics dels Banys de Sant Sebastià de Barcelona. Finalment serien acusats i se'ls trobarien lligats en un arbre nus i morts de fred[437].

Les informacions dels agents franquistes sobre la població continuarien i cap a finals del 1937, encara trobaríem algun que altre missatge més sobre Colera. Així el 22 de novembre un agent destacat a Portbou informaria que al túnel de Colera hi havia dos canons que estaven encara sobre un vagó i en espera del seu emplaçament i que per la part de la platja, sota del cementiri, es notava algun treball d'obra de paleta, potser per la col·locació dels mateixos[438]. Una altre informació, aquesta amb data 3 de desembre, informaria sobre varis aspectes com que el material de guerra que passava per Portbou quedava acumulat momentàniament al túnel de Colera on a la seva boca hi havia instal·lats dos canons de costa i havien estat emplaçats a la muntanya de Colera canons antiaeris procedents del front de Belchite, servits per tècnics russos o que en un dels darrers bombardeigs, havia estat destruït el despatx del cap d'estació i que una de les bombes havia destruït temporalment el control elèctric, a més a més d'un quarter d'aviació, que havia estat també tocat i destruït[439]. La darrera informació sobre Colera portaria la data del 17 d'abril de 1938, informant de que es tornava a treballar amb gran activitat a la instal·lació de bateries per la defensa del pont de Colera, sense poder precisar si aquests treballs es realitzaven al Cap Lladró o al Cap Ras, però que des del mar podien comptar-se fins a vint canons ja instal·lats[440].

Aquesta darrera informació franquista venia molt lligada amb el nou projecte republicà per la defensa de la costa que el 23 d'abril de 1938 seria signat a Barcelona un nou pla de focs per la defensa del port de Colera i la Badia de Cap Ras[441]. Referent al pla de defensa del port de Colera, aquest estava integrat per nou nius de metralladora, numerats en aquest cas del 2 al 11. Per aquestes dates, encara restaria construir-se els nius 2, 3, 4, 5 i 7; s'havien de situar les màquines del niu 5 en emplaçaments naturals als dos extrems de la platja de la Rovellada i les del niu 4 en emplaçaments immediats a aquesta posició. Les del niu 3 per la seva part havien de situar-se a la boca d'aquestos i a l'extrem sud de la platja i en un clavegueram sota de l'estació; mentre que les del niu 2 al seu emplaçament i les del niu 7 immediats a ell. Aquest conjunt de nius a més del niu 8 serien els que s'utilitzarien per barrar l'entrada al port, obrint foc en quant en un suposat intent de desembarcament, les barcasses haguessin penetrat a la zona.

[437] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/62.
[438] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/119.
[439] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/125.
[440] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/164.
[441] AGMAV. C.1156, Cp.13, D.3/ 3-5.

Per altre banda, els nius 4, 5, 7, 8, 10 i 11 serien emprats també en la concentració de focs sobre Cap Lladró; mentre que els nius 6, 8 i 9 estaven destinats principalment a batre la via fèrria i la defensa del pont i dels túnels.
Pel que respecta a la zona de la Badia de Cap-Ras, la seva defensa estava establerta per quatre nius de metralladora que s'utilitzarien per impedir l'accés a la Badia, numerats com 1, 10, 11 i 8.
Segons aquest pla, era necessari estudiar noves posicions que ampliessin el nombre d'armes automàtiques a la riba nord de la badia, a rereguarda de la línia fèrria, ja que el niu 11 no estava més que en projecte i encara s'havia de construir també un niu a la part baixa de la Punta de Maria Vall.
La resta de nius no compresos al pla de focs estaven destinats a la defensa de la via fèrria i carretera, sobretot de les obres de fàbrica d'aquestos, no sent necessari un estudi detingut d'ells per si des de cap d'ells es pogués co-ajudar a la defensa de la platja.

Més precís seria l'informe que redactaria l'exèrcit una vegada acabada la guerra on recolliria fins a nou nius de metralladores diferents, sent aquests els següents[442]:
El primer d'ells, el niu número 1 es trobava situat sobre la boca del túnel de Colera a Portbou i tenia el seu accés per la via (desenfilat) i per la platja des del mar. Aquest niu constava de dos emplaçaments per metralladores on el primer batia la via a la sortida del túnel, la platja Rovellada i l'entrada a la badia de Colera, creuant focs amb els números 4 i 5 i el mar, que el batia en direcció de Port de la Selva i tenint un angle mort molt escàs mentre que el segon era de les mateixes característiques ja que batia el mateix l'anterior i fins i tot la carretera, creuant focs també amb els nius 4 i 5 i tenint un angle mort també molt escàs. El niu tenia un accés terrestre fàcil però difícil venint des del mar, per trobar-se molt alt i força ocult i l'obra era realitzada de formigó armat, invulnerable a l'artilleria i aviació amb el seu sector de tir de 115 graus.
El niu número 2 es trobava situat al sud-est del número 1 i constava d'un sol emplaçament però tot i que no es finalitzaria, podia batre la platja de Colera i l'entrada a la badia, creuant els seus focs amb els nius números 4 i 5. El seu angle mort era força escàs i tenia un sector de tir de 85 graus mentre que els accessos amb que podia comptar l'adversari al intentar atacar aquest niu es realitzaven tant pel desembarcador que hi havia a la Punta del Gallego que estava a l'est o per la platja Rovellada, que estava al sud-oest, però eren difícils per estar batuts pel niu número 6. L'obra era de formigó armat però per estar sense finalitzar no es podia calcular la resistència que tindria contra projectils d'aviació o artilleria.
El niu número 3 per la seva banda estava situat entre la Punta del Pi i Roca Blanca i s'arribava a ell per la platja de Capellans (que estava enfilada des de fora de la badia) i per la via del ferrocarril

[442] AIMP, Caixa 10.098. Expedient 15.

trobant-se el niu a cobert. Constava de dos emplaçaments que batien l'entrada de la badia des de la platja de Colera fins 60º a l'est de la Punta, creuant els seus focs amb els nius números 5 i 6 tenint un angle mort escàs i un sector de tir d'uns 123 graus. Altres dades d'interès era que l'accés al niu per l'adversari resultava difícil, l'obra era de formigó armat, invulnerable a l'artilleria i aviació i posseïa un magnífic refugi.

El niu número 4 és trobava situat sobre la via del ferrocarril i a la volta que formava la carretera en el km 7,500, tenint l'accés des de la mateixa a cobert però no es trobava finalitzat i constava d'un emplaçament i l'excavació d'altre. Amb ell finalitzat, es podia batre part de la via (abans d'arribar al túnel que anava a Portbou), entrada a la badia i creuava focs amb els nius números 2,3 i 6. Si s'hagués finalitzat l'emplaçament del que solament existia l'excavació, podia haver batut tot el pont i part de la via del ferrocarril i l'entrada del túnel a Llançà. Aquest niu tenia força angle mort, amb un sector de tir de 112 graus mentre que l'obra era de formigó armat, però per no trobar-se finalitzat, tampoc podia ser calculada la resistència contra projectils d'artilleria i aviació.

Per altre banda el niu número 5 és trobava entre la platja de Colera i la dels Morts, tenint el seu accés per terra desenfilat. Constava de dos emplaçaments i donada l'amplada dels espiells podien tirar al mateix temps dos metralladores en cadascú d'ells, batent el primer tota la platja de Colera amb el filferro que tenia, l'entrada a la badia i la quasi totalitat d'aquesta, creuant els seus focs amb els nius números 2, 3 i 5 bis i no tenia cap angle mort mentre que el segon batia tota la platja dels Morts, part de la via i carretera, així com l'entrada de la badia, creuant els seus focs amb els nius 2, 3 i 4 i sense tindre tampoc cap angle mort tenint els dos un sector de tir de 138 graus i un accés per l'adversari impossible, a no ser que aquest és realitzés per rereguarda. L'obra era de galeria subterrània, estant els emplaçaments i part de la galeria revestits de formigó armat, invulnerable per aviació i artilleria. Existia també el niu número 5 bis, un niu que es trobava emplaçat a l'extrem sud de la platja de Colera tenint el seu accés per la mateixa platja i estar enfilat pel mar, amb un sol emplaçament. Aquest niu batia magníficament el pont del ferrocarril i part de la via, el terreny comprés entre aquesta i la punta del *Salto del Gabacho*, així com aquesta última i tota la platja de Colera, la dels Morts i part del port. Creuava els seus focs amb els nius números 3, 4 i 5, no tenint angle mort i el seu sector de tir era de 134 graus. L'accés per l'adversari resultava en canvi molt fàcil per estar a la mateixa platja i trobar-se l'entrada d'aquesta mentre que l'obra era de formigó armat, encastat i cavat a la mateixa roca, qualitats que ho farien invulnerable a l'artilleria i aviació.

A la mateixa platja de Colera també existia una trinxera per tiradors de a peu que tenia per objecte la defensa immediata, cas d'un desembarcament per l'anomenada platja.

Continuant amb els nius de metralladora, el niu número 6 és trobava situat i tenia el seu accés per la part sud de l'entrada de la badia de Colera, constant de dos emplaçaments (A-B), units per una

trinxera descoberta. L'emplaçament A es trobaria destruït a final de la guerra així com les parts que indicava el disseny, tenint el final de la trinxera altre vertical que conduïa a un refugi cavat a la roca, però amb l'entrada trobant-se quasi obstruïda per haver-se enfonsat el sostre de la mateixa. L'accés per l'adversari resultava molt difícil per trobar-se elevat i el niu batia la platja Rovellada, la via a la sortida del túnel de Portbou a Colera i part de la carretera, creuant els seus focs amb els nius números 1, 2, 3, 5 i 5 bis, amb un sector de tir de 116 graus i sent l'obra realitzada de rulls i terra i per tant molt feble, mentre que el niu número 7 estava en construcció i pel traçat (una mica avançat), es deduïen algunes de les seves qualitats i defectes. Es trobava situat a l'oest de l'entrada del túnel de Colera a Llançà als començaments de la vessant i constava de dos emplaçaments (A-B) amb forces angles morts que facilitarien l'accés a l'adversari. L'accés de les forces pròpies es trobava a cobert pel km 5,650 i tenia un excel·lent camp de tir sobre la platja, pedra Blanca, entrada al pont, carretera de Portbou i camí Molinàs; mentre que el següent niu, el número 8 estava situat al oest de la sortida del túnel de Colera a Llançà, tenint accés desenfilat al km 5,500 de la carretera i constant de dos emplaçaments A i B separats per una trinxera descoberta. L'emplaçament A batia la via a la sortida de l'anomenat túnel i l'entrada del següent, part de la carretera que anava a l'esquerra de la via, part de la platja Garbet i el tàlveg que començava en aquesta mentre que el B batia la via a la sortida del túnel de Colera a Llançà i l'entrada del següent, tota la platja de Garbet i part de la carretera que anava per l'esquerra d'aquesta. Ambdós posseïen escàs angle mort sent l'obra de formigó armat, resistent a l'artilleria lleugera i bombes d'aviació de 25 kg mentre que l'accés per l'adversari resultava molt difícil per trobar-se força elevat i ocult. Per últim es trobava el niu número 9, situat a la part nord de la badia de Cap Ras i tenia els seus accessos per la platja de P. Joan, per mar i per terra al km 4,500 de la carretera de Llançà a Colera. Constava de tres emplaçaments A-B-C: l'emplaçament A batia l'entrada de la badia de Cap Ras i part de la carretera de Portbou, situada entre els km 3 i 4, amb escàs angle mort, creuant els seus focs amb el niu número 1 de Llançà mentre que a l'esquerra de l'espitllera hi havia altre per fusell metrallador. L'emplaçament B batia l'entrada i quasi la totalitat de la badia de Cap Ras, part sud de la platja de Garbet, la carretera de Portbou entre els km 3 i 4 i una mica del varador que hi havia a la platja de P. Joan i part d'aquesta, creuant focs també amb el niu número 1 de Llançà, que batia el poc angle mort que aquest tenia. Per altre banda, per arribar a l'emplaçament C hi havia que travessar 25 metres de trinxera sense cobrir i batia la badia de Cap Ras, creuant focs amb el niu número 1 de Llançà que a la seva vegada li batia l'escàs angle mort que tenia. Al recinte destinat a polvorí hi havia un espiell per fusell metrallador, però inservible per estar tocant el sostre mentre que l'accés al niu realitzat per l'adversari era fàcil per la platja de P. Joan per estar prop de la riba del mar. Tota l'obra era de formigó armat, resistent a l'artilleria lleugera i bombes d'aviació fins 50 kg, tenia un refugi excavat a la roca sense finalitzar

mentre que el sector de tir era de 128 graus.

Aquest informe també recollia que existia una trinxera de 200 metres prop de la caseta de la via, propera al km 269, camuflada amb accés des de la via, en roca morta i que batia tota la platja de Garbet (badia de Cap Ras) amb escàs angle mort i de fàcil accés des de la platja, sent el seu traçat rectilini i un assentament de metralladores antiaèries al turó de corba tancada que hi havia al nord del km 25 de la carretera i al costat oposat un pou i una mina que podien aprofitar-se per un niu que batia la volta de la carretera a Colera i el camí d'aquest poble a Molinàs.

Llançà

Continuant per la costa s'arribaria al poble de Llançà que al 1936 tenia una població de 2.103 habitants, i era una successió de tres petites cales de les quals la més important era la del propi poble de Llançà. En aquesta localitat es construirien varis nius de metralladora emplaçats juntament a l'aigua, corresponents a la posició avançada[443]. Un d'ells era l'anomenat el de Punta Cañones, constituït per dos màquines en casamata de 2 metres de longitud, 1'50 metres d'amplada i 1'80 metres d'alçada excavades a la roca i unides per 20 metres de trinxera coberta i refugi lateral obert en túnel a la roca. La coberta era de formigó en massa amb cintra de revoltó amb un gruixut de 1'50 metres. Aquest niu de metralladores flanquejava la Cala de Garbet amb el de Cap de Ras, estant aquest últim constituït per dos casamates per màquina de les mateixes dimensions aproximadament i enllaçades per un passadís de 5 metres cobert a la roca i del que partia el refugi en túnel amb sortida a la part posterior. Un i altre estaven pràcticament finalitzats al maig de 1937, tot i que en ells treballaven encara tres homes per finalitzar els últims detalls. Altre niu, l'anomenat Cala Canyelles, era del mateix traçat que el de Punta Cañones però amb uns 35 metres de trinxera coberta i flanquejava la Badia de Grifeu amb el Dels Estanys. Consistia en dos casamates obertes a la roca amb espitlleres de tres metres de llum sostingudes per una biga de formigó armat i separats per cinc metres de passadís obert a la roca i cobert amb un metre de formigó en massa que comunicava amb el refugi del túnel que servia d'accés i sortida. La casamata de la dreta d'aquest niu flanquejava també amb el de Castellà, al port de Llançà.

L'illa del Castellà situada a l'entrada del port de Llançà, estava defensada mitjançant uns cent metres de trossos de trinxera que la bordejaven amb els seus respectius nius oberts a la roca, de les mateixes característiques que els anteriors. Aquestes obres havien estat orientades per batre des d'elles tot el litoral que s'estenia des de la platja de Grifeu fins a la punta Falcó pel costat oposat.

Per altre banda, la Platja de la Farella i la dels Capellans tenien també els seus respectius nius que les flanquejaven, la primera sense trinxera i la segona amb una trinxera d'uns cinquanta metres i

[443] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*

com la resta de fortificacions, també tenien els seus respectius refugis en túnel a la roca de aproximadament uns 5 metres de longitud i al maig de 1937, s'emplaçarien altre cinc nius més.
En quant a la Posició de Resistència, aquesta constava de tres punts de suport, amb els propis elements de resistència annexes. Un d'ells, davant de la platja de Grifeu i a la distància d'un km cap a l'interior, li corresponien com elements de resistència el niu situat sobre la boca del túnel a la vessant septentrional del Puig de Coll Faroll, que estava constituït per dos cabines a diferent nivell enllaçats per escales i rampa, i creuava els seus focs amb l'altre niu situat sobre el túnel de Colera amb l'objectiu de batre la carretera, la via del ferrocarril i l'entrada al barranc.
Aquesta posició de resistència també estava establerta per varies trinxeres, una d'aquestes era una trinxera d'uns cent metres de longitud que es projectava aprofitant els elements del terreny, amb un parapet de límit de finques a la vessant nord-est de Puig de Coll Faroll, flanquejats per dos nius que defensaven els nius de Cap de Ras i Punta Cañones a més de que podien batre trossos de carretera.
Altre era la Trinxera del Mas de casa Tolsana, d'uns cent metres de longitud, alveolada, que podia batre la carretera i defensava el niu dels Estanys.
Existia també altre trinxera d'uns 80 metres i un niu situat a la dreta de la recta traçada entre Puig Folguera i l'estació del ferrocarril que defensava l'accés als diferents cims per punts de pas obligat i creuava focs amb els elements del punt de suport situat sobre el km 7 de la carretera de la Selva.
A la seva vegada, els elements centrals del punt de suport descrits consistien en una trinxera que subministrava la mateixa configuració del terreny i divisions de finques i un lloc de comandament.
El segon punt de suport, aquest encara en projecte al maig de 1937, es situava a l'alçada 60 que es trobava entre Llançà i la platja de les Tonyines i constava d'un niu amb quatre màquines en projecte i un refugi. Podia batre tres carreteres i els punts de pas obligat, a més a més creuava focs amb els seus elements de resistència i amb alguns dels suports adjacents i estava destinat principalment a evitar l'avançament de l'adversari per la carretera a Figueres.
Els seus elements de resistència, també en projecte durant aquestes dates, eren un niu de quatre màquines que s'havia de situar al turó La Miranda del port de Llançà, i altre de dos màquines a mitja vessant, entre els km 5 i 6 de la carretera a La Selva.
En diverses alçades que rodejaven al poble, també s'emplaçarien per ordre del Comandament altres tres nius de metralladora antiaèria que tot i que funcionaven a l'abril de 1937, la seva construcció no estava encara del tot finalitzada.
Així per tant, a l'abril de 1937 i segons l'informe de republicà a Llançà hi havien finalitzats quatre nius de metralladores, set més estaven en construcció i encara altres nou més estaven en projecte, sumant en total uns vint nius de metralladores. També s'havien construït uns 800 metres de trinxera i estaven en projecte uns 600 més.

L'oficial anglès, també recolliria al seu informe del maig de 1937 que davant de les trinxeres s'havia col·locat gran quantitat de filferros peluts que segons la seva opinió, com de costum estava molt malament disposat i als punts que sobresortien de les cales havien estat instal·lades metralladores en casetes de ciment armat, fins un total de dotze nius. També el poble s'havia preocupat de tenir un bon abric refugi pel cas de bombardeig i s'havien construït per aquest efecte vàries coves a les vessants de la cala del poble però tot i les obres realitzades el mateix oficial anglès informava que al maig de 1937 solament hi havia dos metralladores i pocs fusells a la població[444].

Per la seva banda, els franquistes també estarien informats a través dels seus agents. Així per exemple el 24 de febrer de 1937, una nota d'un d'aquests agents informava que l'estació havia estat molt ampliada amb instal·lacions elèctriques per poder carregar per la nit el material de guerra que entrava per Port de la Selva. L'informador d'aquesta notícia deia també que abans el material es portava directament d'aquest port als seus punts de destí en camions, però la manca de material havia obligat a utilitzar aquesta estació. Com a objectiu militar de la població, es descrivia el pont de ferrocarril Barcelona-Portbou, situat a 1 km de l'estació de Llançà i molt proper a la boca del primer túnel, que comptava amb uns 20 metres de longitud per uns 20 metres d'altura[445].

El SIFNE en una altre informació, amb data 3 de juliol, ja donaria compte de les defenses amb que comptava el poble. Així, informava que a la muntanya més propera al poble de Llançà hi havia nombrosos nius de metralladora emplaçats de cara al poble uns i els altres en direcció al Port de la Selva, existents a la platja filferros a uns 10 metres del mar[446]. Una altre informació del 17 d'agost informava que tot i existir molts atrinxeraments i nius de metralladores, tant a la platja com a la muntanya, aquests es trobaven sense cap armament[447]; una informació que es corroboraria gràcies a un evadit natural del propi Llançà. Aquest informaria al SIFNE el 24 de gener de 1938 que existia a Llançà, igual que a altres poblacions costaneres, unes línies de filats amb l'objectiu d'evitar possibles desembarcaments i afirmaria també que a l'illot El Castellà, situat davant del port de Llançà, s'havien construït unes trinxeres amb niu de metralladora però sense cap tipus d'armament. Les informacions de l'evadit finalitzaven afirmant que tant el port de Llançà com el Port de la Selva, no eren quasi utilitzats per la descàrrega d'armament procedent de l'estranger, donat el poc calatge d'un i l'altre. Sobre aquesta última informació, el servei d'espionatge franquista recolliria que segons algunes informacions rebudes, es portaven a terme treballs per facilitar el desembarcament de material de guerra que podia arribar per mar procedent de França, però tal i com deia l'evadit, el poc calatge del seu port solament faria possible que aquesta qüestió només pogués ser portada a terme

[444] AGMAV, C.2451, Cp.1/ 11.
[445] AHEA. A 83.
[446] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/24.
[447] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/62.

per petits velers[448].

Per part republicana, el 23 d'abril de 1938 hi havia un projecte per la defensa de la població en la que intervenien fins a nou nius de metralladora[449]. Els anomenats com nius 14, 15, 16, 17 i 19 havien de protegir la badia de Clifens, apuntant els seus focs els nius 14 i 19 la platja d'Estanys mentre que la resta ho feia en tota l'amplitud de la tronera del niu. S'observava en aquest pla que era convenient construir algun que altre niu a l'Illeta o millor dit, a la petita península central de la badia. Per altre banda, pel flanqueig dels nius de l'Illa Castellà s'utilitzarien tres nius: el 17 havia de fer foc a l'est, el 16 al nord-est i el 14 al sud-est de l'anomenada illa mentre que pel flanqueig de la riba sud de la badia de Clifens també havien d'utilitzar-se els focs de tres nius, el 16, 15 i 13, apuntant tots tres cap al Cap-Ras i quatre nius més serien els utilitzats per batre la cala de Falcó, els nius 14, 13, 12 i 27, utilitzant tir obert en tota l'amplitud de les troneres que batien la platja.

Finalment, pel flanqueig de la Punta Sarnella els nius 14 i 13 serien els responsables de defensar-la així com que es creia convenient igualment que havia de fortificar-se al port de Llançà, sobretot la casa que mirava a l'extrem sud de l'Illa Castellà a la seva planta baixa per poder batre des d'ella el forat que existia entre la costa i l'illa.

L'inventari de l'exèrcit sobre les posicions de Llançà realitzat una vegada acabat el conflicte recollia fins a 16 nius de metralladores, sent aquests els següents[450]: el niu número 1 és trobava al mateix Cap Ras, mirant a la badia d'aquest nom, comptant amb un accés cobert per un camí que partia del km 3 de la carretera a Portbou. Constava de dos emplaçaments: el primer batia part de la platja de Garbet, però no podia fer-ho completament per interposar-se-li un espigó a la seva esquerra, tot i que també batia la platja del P.Joan i un petit varador que hi havia en ella, sent el seu angle mort escàs; mentre que el segon emplaçament batia les entrades a les badies de Colera (2.000 metres) i Cap Ras, la platja del P.Joan, la de Garbet, la que es trobava sota de l'obra i part de la carretera entre els km 4,500 i 5,500 creuant els seus focs amb el niu número 9 de Colera i sense tenir cap angle mort. Per altre banda, l'accés per l'adversari era fàcil i l'obra estava realitzada de formigó armat, resistent a l'artilleria lleugera i aviació fins bombes de 50 kg. Al mateix Cap Ras també es trobava el niu número 2, però en aquest cas mirant al port de Llançà i constava també de dos emplaçaments. El seu accés era cobert pel camí que partia del km 3 de la carretera de Portbou i un petit camí que d'ell arrencava, mentre que per l'adversari l'accés resultava fàcil per estar a la riba. El primer emplaçament batia tota la Cala Canyelles, part de la carretera entre els km 2 a 2,500 i l'entrada a la badia Grifeu; creuant focs amb els nius 8 i 10 i amb força angle mort mentre que a la dreta del

[448] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/146.
[449] AGMAV. C.1156, Cp.13, D.3/ 6-7
[450] AIMP, Caixa 10.098. Expedient 15.

espiell de l'emplaçament hi havia altre per fusell metrallador que batia tota la platja de la Cala Canyelles. Per la seva part, el segon emplaçament batia part de la carretera, el port de Llançà amb la seva platja i l'entrada a la badia de Grifeu, creuant focs també amb els nius números 8 o 10 i tenint poc angle mort. L'obra era de formigó armat, sent resistent a l'artilleria lleugera i bombes d'aviació fins 50 kg i el seu sector de tir era de 177 graus.

Al seu informe l'exèrcit feia constar que entre aquests dos nius esmentats hi havia cales fàcils per un desembarcament per estar batuda solament i de molt lluny pel niu número 10 i proposaven la realització d'obres.

Per altre banda el niu número 3 és trobava situat a sobre i a l'est de l'entrada del túnel de Llançà a Colera, al km 268,500 de la via fèrria i constava d'un sol emplaçament cobert, tenint el seu accés pel km 3 de la carretera a Portbou. Complia el seu principal objectiu que era batre la via abans de l'entrada al túnel però batia també part de la carretera a les proximitats del km 2, creuant focs amb el niu número 5. L'obra era de formigó armat a l'entrada i galeria en roca sense revestir després, finalitzant de formigó l'espiell, sent resistent a l'artilleria lleugera i bombes d'aviació i amb un sector de tir de 66 graus; mentre que on hauria de trobar-se el niu número 4 existia un refugi i una trinxera d'uns 40 metres excavada a la roca per tiradors de peu; en aquesta mateixa cota i al vessant nord hi havia altres 40 metres de trinxera igual que aquesta i que tenien les dos per objecte la defensa dels tàlvegs en que es trobaven situades, que eren en una la que creuava el ferrocarril al km 267 i l'altre, la que desembocava a la platja de Grifeu, permetent les dos fer tirs rasants sobre els seus respectius tàlvegs. En canvi, el niu número 5 és trobava situat a l'oest i a les proximitats del km 267,800 de la via del ferrocarril, tenint el seu accés pel km 268 de l'anomenada via i constava de dos emplaçaments: el primer batia l'entrada del túnel i part de la via, creuant focs amb el número 3 i amb escàs angle mort mentre que el segon batia la carretera de Portbou a les proximitats del km 2 i el tàlveg que partia de la platja de Grifeu. Tenia escàs angle mort, que era batut pel número 3 amb un sector de tir de 116 graus mentre que l'obra era semipermanent, de rulls, terra i pedra, resistent a l'artilleria lleugera i bombes d'aviació fins 25 kg. El niu número 6 és trobaria destruït, situat al tàlveg que travessava la via al km 267, tenint el seu accés per un camí que partia d'aquest mateix km. Al sud i força propers existien uns 30 o 35 metres de trinxera i sobre d'aquests 50 metres més, ambdues excavades a la roca per tiradors de peu amb l'objectiu de defensar el tàlveg que travessava la via al km 267, a la que batien amb tir rasant mentre que el niu número 7 és trobava situat sobre de la via al km 267, lloc per on es trobava el seu accés i constava de dos emplaçaments: el primer batia la platja, port de Llançà i part de la via creuant focs amb el niu número 11 i amb poc angle mort mentre que el segon batia principalment la via i tàlveg que es trobava al km 267, tenint molt poc angle mort. L'obra era de formigó armat, resistent a l'artilleria lleugera i bombes d'aviació de 50 kg

amb un sector de tir de 112 graus. On començava l'anomenat tàlveg i proximitats de la cota 60 hi havia una trinxera d'uns 50 metres de longitud.

A la Punta de Sant Jordi és trobava situat el niu número 8, tenint el seu accés pel km de la carretera i constava de dos emplaçaments units per una galeria: el primer batia quasi tota la part nord de la badia de Grifeu, part de la carretera des del km 1,500 al 2,300 a la platja de Grifeu i creuava focs amb l'anomenat abans número 2, que anul·lava el seu escàs angle mort i donada l'amplitud de l'espiell, podien fins i tot llençar a la vegada dos metralladores, igual que el segon emplaçament que batia la platja i el port de Llançà, així com l'entrada a la badia d'aquest, creuant focs amb els nius números 10 i 13 que anul·lava el seu petit angle mort. L'accés per l'adversari era fàcil ja que és trobava a la riba i molt visible des del mar sent l'obra realitzada de formigó armat i tenint per la dreta una galeria que donava a una trinxera descoberta mentre que el niu número 9 és trobava situat al tàlveg del km 267 de la via fèrria, tenint el seu accés per un camí que arrencava de l'anomenat km. Constava de dos emplaçaments que formaven esquadra unides per una trinxera sense cobrir, el primer batia el port de Llançà amb la seva platja, part de la via fèrria i el tàlveg on es trobava l'emplaçament, creuant focs amb el niu 8 i el 10 que tenia un petit angle mort mentre que el segon batia part de la via fèrria, badia, platja i port de Llançà i tàlveg on es trobava l'emplaçament, creuant focs amb el niu número 7 però amb escàs angle mort. L'obra era de rulls i terra, resistent a l'artilleria lleugera i bombes d'aviació de 25 kg, amb un sector de tir de 119 graus.

Continuant amb la situació dels nius de metralladora, el niu número 10 és trobava situat a l'illa Castellà, mirant a la badia Grifeu i constava de dos emplaçaments per metralladores amb el seu accés pel costat oest amb galeria coberta de ciment i que per la seva longitud servia de refugi. El primer emplaçament batia en quasi la seva totalitat la badia de Grifeu, batent les platges que es quedaven sense cap foc, segons es mencionava al número 1 i que eren de fàcil desembarcament per l'adversari (les compreses entre Cap Ras i el niu número 2). Batia també la platja de Llançà amb els nius números 8 i 2 i tenia força angle mort quasi batut pel número 8. Per altre banda, el segon emplaçament tenia el mateix camp de tir que l'anterior exceptuant la platja de Llançà i més ampli sobre el mar. També tenia força angle mort, batut igualment pel número 8 i la seva construcció li faria resistent a l'artilleria lleugera i bombes d'aviació fins 50 kg, sent el seu sector de tir de 145 graus.

El niu número 11 és trobava situat sobre de la via, al km 267, amb el seu accés des d'aquest mateix punt i a cobert. Constava de dos emplaçaments per metralladores: el primer batia l'entrada a la badia del port de Llançà i part de la via fèrria i creuava focs amb els 6 i 8 i tenien poc angle mort mentre que el segon batia la platja del port de Llançà, part de la via i creuava focs amb els nius 10 i 13,

tenint força angle mort. L'obra era de formigó armat, invulnerable a l'artilleria lleugera i bombes d'aviació fins 50 kg, sent el seu sector de tir de 117 graus; mentre que el niu número 12 es trobava situat al sud-oest del niu 11 i tenien el seu accés des d'aquest mateix, tapat per una trapa i formada d'una grossa llosa de ciment. El niu constava de dos emplaçaments que batien les carreteres que anaven al Port de la Selva i la que anava a Colera i part de la via fèrria i a banda creuava focs amb el niu número 10, tenint poc angle mort, amb un sector de tir de 92 graus. És trobava molt ben camuflat per la seva analogia amb el terreny i era invisible des del mar. Els emplaçaments servien per metralladores de trípode alt i amb un suplement de sacs terrers per qualsevol d'elles mentre que l'obra estava realitzada de rulls i terra, resistent a l'artilleria de 105 mm i bombes d'aviació de 25 kg.
Per la seva banda, el niu número 13 es trobava situat al turó que estava al sud de port de Llançà, a la propietat de don Amadeo Bonati, tenint el seu accés per la propietat esmentada i a cobert. A l'interior es passava o bé descendint per una escala d'esglaons de ferro, des del lloc d'observació o bé pel terreny a l'oest, quedant l'entrada tapada per una grossa llosa de ciment. El niu constava de 4 emplaçaments i un lloc d'observació, amb espiells als 4 fronts. El primer (entrant a la dreta) batia tot el tàlveg que partia de la platja de les Tonyines i de la carretera que anava al Port de la Selva i creuava focs amb el niu número 15 i força angle mort. El segon batia l'entrada a la badia de Grifeu, creuant focs amb el niu número 2 tota la part sud de l'illa Castellà i part del port de Llançà, tenint també un angle mort escàs. El tercer emplaçament batia l'entrada a la badia de Grifeu creuant focs amb el niu 2, la platja de Grifeu, part de la carretera que anava a Colera i tota la platja del port de Llançà, creuant focs amb el niu número 8, niu que també batia el seu angle mort mentre que el quart emplaçament batia part de la carretera que anava al Port de la Selva, Colera, part de la de Llançà i creuava focs amb el niu número 3 i tenia un escàs angle mort. Batia així mateix el port de Llançà, un tros de la via fèrria i la platja del port de Llançà. Els espiells 2,3 i 4 es complementaven amb un sector de tir de 282 graus mentre que l'accés per l'adversari era difícil per la seva situació i distància de la riba del mar. L'obra estava tota feta en galeria subterrània i els emplaçaments revestits de formigó armat, invulnerable a l'artilleria i bombes d'aviació de 100 kg, constituint el conjunt una obra formidable. L'informe deia que podien millorar-se el camp de tir i suprimir angles morts, rebaixant els espiells i donant-los talús a l'exterior, continuant així en servei.
El següent niu de metralladores, el niu número 14 és trobava situat sobre de la Platja Farella i tenia el seu accés per un camí que partia del km 7 de la carretera al Port de la Selva. Constava de dos emplaçaments: el primer batia el mar al seu front i part de la carretera de Port de la Selva a les proximitats del km 6, creuant focs amb els nius números 15 i 1 de Port de la Selva, tenint força angle mort mentre que el segon batia el mar entre Punta Blanca i la costa de Portbou, amb un escàs angle mort. L'accés a ell per l'adversari no era difícil i la seva construcció estava realitzada amb

formigó armat, que el faria invulnerable a l'artilleria lleugera i aviació, sent el seu sector de tir de 178 graus.

Finalment, el niu número 15 és trobava situat a la Punta, on es trobaven les illes Falcó, mirant a la platja de les Tonyines. Constava d'un sol emplaçament i el seu accés es feia des de la mateixa platja i també des del km 6,300 de la carretera de Llançà al Port de la Selva. Batia la platja de Farella i part de la carretera, creuava focs amb els nius números 13 i 14 i tenien força angle mort. L'accés per l'adversari era fàcil, ja que aquesta part de la costa estava poc batuda. La construcció estava realitzada per formigó armat i teulada amb rulls, tenint una galeria subterrània a la seva dreta que conduïa a una trinxera per tiradors de peu. L'emplaçament era solament resistent a l'artilleria i la galeria contra aviació i artilleria, sent el seu sector de tir de 130 graus; mentre que el darrer niu, el número 16 és trobava situat sobre del km 4,500 de la carretera al Port de la Selva. Tenia el seu accés des del mateix km, però no hi havia emplaçaments, solament dos trinxeres per tiradors de peu, una mirant al Port de la Selva i altre en sentit contrari. També a la punta on estava el niu número 15 l'informe especificava que hi havia dos trossos de trinxera, un de 10 metres i l'altre d'uns 25, trobant-se en aquesta darrera un refugi fet en forma de galeria subterrània, per unes 50 persones, sent el seu objectiu la defensa immediata de la carretera, cas d'un hipotètic desembarcament per aquesta part de la costa i sota del km 6 de la carretera existien altres dos trossos de trinxera cadascú de 10 metres, separats per una petita tàlveg, que suplien la falta de nius i trinxeres fins a Punta Sarnella.

El Port de la Selva

A la primavera del 1937 el Port de la Selva era solament un petit port de pescadors de poca importància, que no podia rebre més que embarcacions de molt poc tiratge i que comptava segons les dades de l'any anterior amb 1.045 habitants, però la situació canviaria a partir del 1938 degut sobretot a l'important tràfic marítim procedent de França on recalarien molts vaixells, i seria la seu de dos petites embarcacions destinades al rastrejament de mines des de la frontera francesa fins al Cap de Creus. La població es trobava envoltada de grans altures i referent a la seva defensa, la posició avançada la constituïen tres nius de metralladores[451]: el niu del Far de la Selva, el niu de la Noia i el niu de la Creu, tot i que al maig del 1937 s'acabaven d'emplaçar altres dos nius més en aquesta darrera posició. En quant a les característiques d'aquests nius, els tres constaven de dos casamates cobertes amb formigó en massa d'un metre de gruixut i refugi obert a la roca amb sortida per la part posterior i tant el niu del Far de la Selva com el de la Noia batien les diverses cales del Port de la Selva. Per altre banda, la posició de resistència constava de dos punts de suport situat un a

[451] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*

mig vessant entre els km 3 i 4 de la carretera en el que es projectava un niu i uns 25 metres de trinxera aprofitant com element de resistència a ell annexes diversos trossos de trinxera que fortificadors populars havien construït a esquenes de la unitat encarregada de les obres de la costa de Girona, realitzant un total de 1.400 metres. Aquests estaven compostos per fusell metrallador i en llocs traçats amb força intuïció, havent de flanquejar-les en alguna d'elles per nius en un total de quatre.

El segon punt de suport, estava emplaçat a mig vessant del turó de cota 124 entre les carreteres a Cadaqués i a la Selva de Dalt i constava d'una trinxera d'uns 100 metres que bordejava una línia de nivell, a la que s'afegien tres nius d'una sola màquina amb objectius diversos. Els elements de resistència a ell annexes eren els situats sobre l'Església vella, constituïts per dos trossos de trinxera d'uns 50 metres en total i un niu de dos màquines a diferent nivell, tot ell en excavació.

Existia a més a més altre element de resistència sota de la senda de Sant Pere de Roda constituït per un tros d'uns 40 metres de trinxera finalitzada i dos nius de dos màquines. L'objectiu d'aquest punt de suport era evitar, o en últim cas, obstaculitzar l'avenç de les tropes nacionals a través de les valls que anaven a la Selva de Dalt i pel que passava la carretera a Roses.

També, per ordre de la Comandància Militar del Sector Nord de Girona es construiria un camí carreter d'uns 3 km a Puig Cros (cota 176), i un alberg pels individus de la guàrdia i els que servien el projector de dita localitat.

Així per tant i segons l'informe republicà, a l'abril de 1937, existien dos nius de metralladores finalitzats, quatre en construcció i tretze més en projecte, sumant un total de dinou nius de metralladores. En quant a trinxeres, s'havien construït ja uns 1.800 metres i estaven en construcció 175 metres més, fent un total de 1.975 metres mentre que s'havien realitzat uns 3.000 metres de carretera estant en construcció altres 2.000 metres, resultant un total de 5.000 metres de carreteres i camins i afegia a més a més que la part relativa al massís que finalitzava al Cap de Creus estava encara per estudiar, no tan sols en lo referent a la costa si no també a l'interior, passant les obres realitzades o en projecte des de Port de la Selva a Cadaqués.

Per la seva part, l'oficial anglès feia notar al seu informe que a l'est del poble, hi havia unes mines de manganès i que no estaven en explotació, s'havia rodejat tota la petita platja amb una xarxa de trinxeres i filferro i a les elevacions properes s'havien construït fins a sis nius de metralladores. També afirmava al seu informe que el Comitè del Port de la Selva havia efectuat repetides gestions per que li fossin enviades alguna màquina metralladora, però fins aquells moments, no ho havien aconseguit encara[452].

[452] AGMAV, C.2451, Cp. 1/12.

Per la seva part el servei d'espionatge nacional també funcionaria força bé respecte al Port de la Selva i d'aquesta manera els franquistes tindrien força notícies sobre les posicions defensives existents així com el tràfic del seu port, que sobretot durant 1938 tindria una especial transcendència. Referent a les seves defenses, el 28 de juny una nota informava que al turó conegut per La Lloia i que delimitava l'entrada i sortida del port s'havia edificat amb el sòlid material que s'extreia d'una cantera propera una casa destinada a polvorí, a la part de la muntanya que estava de cara al poble, no existint fins poc dies abans de la data de l'informe dipositat cap tipus d'explosiu al seu interior[453]. Altre nota, aquesta del dia 3 de juliol informaria que al trajecte del Port de la Selva a la Platja de Tamariu s'estaven construint cavitats per nius de metralladores i prop del Far d'aquesta última s'estaven construint trinxeres, així com també a la platja de la Vall i a uns 10 metres de la platja[454]. Posteriorment, una altre nota en aquest cas del 19 d'agost, informaria d'una manera molt eloqüent sobre les defenses de Port de la Selva i Cadaqués: *moltes obres però sense cap tipus d'armament*[455]. Les informacions d'agents franquistes sobre les defenses de la ciutat continuarien, així el dia 19 de novembre s'afirmava que davant l'últim bombardeig efectuat a la població, els 120 obrers que treballaven a les obres de fortificació del Port de la Selva es trobaven molt desmoralitzats[456].

Cap a finals d'any, concretament el 15 de desembre, un agent franquista a l'estranger informaria amb tota mena de detalls sobre les defenses del Port de la Selva[457]. Segons aquesta informació les forces que constituïen la guarnició del Port de la Selva eren 20 carrabiners i 100 milicians i adjuntava a aquesta informació un petit croquis on assenyalaria les defenses existents a la ciutat. Amb el número 1 assenyalaria el Far, on informaria que existien allà tres nius de metralladores de formigó amb volta de set pams d'amplada i parets de tres pams, sent les metralladores dos Hotchkiss i una Colt. El número 2 corresponia a la platja de la Vall, on informaria que a uns 200 metres de la platja hi havia una trinxera i entre aquesta i la mar hi havia un filat sustentada per piquets clavats a la sorra que no oferien cap resistència seria i afegia que a les dates de redactat aquest informe es trobava a mitja construcció una nova trinxera a cinquanta metres aproximadament de l'anterior. El número 3 assenyalava el punt anomenat com la Creu, on s'informava que existien dos nius de metralladores de formigó amb volta de set pams i parets de tres pams, sent les dos metralladores de marca Hotchkiss però una d'elles es trobava en un estat de funcionament molt dolent. Les platges era el punt assenyalat com número 4 i afirmava que existia un niu de metralladores a cadascuna de les platges del croquis, però que eren de molt mala construcció i d'orientació diferents i com a últim

[453] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/22.
[454]AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/24.
[455] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/62.
[456] AHEA. A 83.
[457] AGMAV, C.2257, Cp.5, D.1 /42.

punt, el número corresponia al lloc anomenat xalet, on es deia que existia una trinxera d'esplèndida construcció. El mateix informador també donava la notícia que feia uns mesos també prestava servei de vigilància a la costa amb un radio d'acció de Port de la Selva a Roses un vaixell a motor de petit tonatge, al que anomenaven *Francisquito*, tot i que l'informador ignorava on podia estar i assegurava que aquest havia estat substitut en el servei per un altre de major tonatge, pintat de gris amb una franja roja a la proa amb la mateixa dotació de 15 homes que l'anterior, estant armat amb dos canons, un a proa i un altre a popa de 75 mm i un canó antiaeri però desconeixent el nom d'aquesta embarcació. Per últim, acabava la nota informant que a Sant Salvador existia un heliògraf per la comunicació òptica amb Figueres, Castelló d'Empúries, Colera, Llançà i Roses.

El bàndol governamental realitzaria el 24 d'abril de 1938 un nou pla d'estudi de focs de la ciutat dels quals s'utilitzarien vuit nius de metralladora[458]. Segons aquest estudi, per defensar la badia estava previst utilitzar pràcticament la totalitat dels nius, ja que s'emprarien sis nius de metralladora utilitzant cadascú dels nius el tir obert en tota l'amplitud de la respectiva tronera. Per la Punta de Cap del Terme es destinaven dos nius, per Punta Sarnella altres dos, un pel centre de la badia, i dos més per la casa situada a l'entrada de la badia, sent destinats aquests dos últims també per la defensa de la Punta Creus. Cinc nius defensarien la Punta Sarnella, quatre d'ells també utilitzats a la defensa de la badia i per la defensa de la Cala Tamarina i la seva entrada es destinava la part sud d'un niu i un altre doble, tot i que aquest últim es trobava en projecte. Finalitzava aquest nou pla fent vàries observacions com era que la construcció del moll havia fet desaparèixer un niu, pel que era necessari construir uns altres a la part baixa tot i que fos de sacs o rulls o que era considerable necessari fortificar la casa anomenada A i acabar de construir un niu i construir un altre més a la part baixa de Cap de Terra.

Per altre banda, l'informe realitzat per l'exèrcit una vegada acabada la guerra comptabilitzava un total de 14 nius de metralladores[459]. D'aquesta manera, el niu número 1 és trobava situat a la Punta Sarnella, una mica més al sud que el far del Port de la Selva i tenia el seu accés pel camí que passava el far i arrencava del km 3,100 de la carretera que anava a Llançà. Constava de dos emplaçaments: el primer, de forma semicircular tenia dos espiells per on podien llençar un grup de metralladores al mateix temps i batre tota la badia i Port de la Selva i fins i tot amb tirs llunyans l'entrada de la cala Tamarina, creuant focs amb els nius números 5, 9 i 13, sense tenir cap angle mort; mentre que el segon era com l'anterior, batent la major part sobre el mar i sense gaire angle

[458] AGMAV. C.1156, Cp.13, D.3/ 8-10
[459] AIMP, Caixa 10.098. Expedient 15.

mort. L'obra estava feta amb galeria subterrània, recoberts els emplaçaments i part de la galeria de formigó armat, resultant invulnerable per l'artilleria i l'aviació. A més a més tenia un gran refugi per personal i un espai entre els nius per depòsit de municions, amb un sector de tir de 246 graus mentre que l'accés per l'adversari era difícil ja que aquest tros de costa es trobava molt batut.

El niu número 2 és trobava situat a la Punta Sarnella, davant de la bateria que hi havia en ella però no tenia més que l'excavació; en canvi el niu número 3 és trobava situat a la mateixa Punta Sarnella, darrera precisament de l'anomenada bateria, tenint el seu accés pel camí que conduïa a aquesta i que partia del km 3 de la carretera de Llançà. Constava d'un sol emplaçament que batia la carretera entre els km 2 al 3, la platja de la Vall, punta del Cap Terra i partia sobre el mar, creuant focs amb els nius números 4 i 5 i tenint escàs angle mort. L'obra era de formigó armat, invulnerable a l'artilleria i aviació, trobant-se molt bé dissimulada i sent invisible des del mar, tenint un sector de tir de 113 graus. Aquest niu formava part de l'organització que existia al voltant de la bateria per defensar-la d'un desembarcament adversari i que constava d'una trinxera que la rodejava, una excavació per metralladores (que era el niu número 2) i aquest niu.

El següents niu, l'anomenat com el número 4 és trobava situat sobre el km 2 de la carretera de Llançà, tenint el seu accés des del mateix. El seu objectiu era la defensa immediata d'un possible desembarcament per la platja de la Vall, punt de cap de la Terra i per la Riumera però al final del conflicte no quedava per haver-li treure't els rulls, més que l'excavació i una trinxera amb nínxols per tirador; mentre que el niu número 5 és trobava situat sobre del km 0,600 de la carretera de Llançà davant un xalet i tenia el seu accés des d'aquest mateix km, constant de dos emplaçaments units per una trinxera amb pous de tirador. El primer d'aquests emplaçaments batia la platja de la Ribera, el Port de la Selva, part de la carretera que anava a Llançà i creuava focs amb els nius números 1, 7 i 9, sense tenir cap angle mort mentre que el segon batia part de la carretera, des del km 1 al creuament amb la de Selva del Mar, la platja de la Ribera i tàlveg que desembocava a la costa, Port de la Selva i part del camí que pujava per la punta Trench (que era el que conduïa a la bateria que hi havia a Punta Blanca), tenint un angle mort escàs. L'accés per l'adversari resultava difícil per estar molt batuda aquesta part de la costa mentre que l'obra era de formigó armat i pedra, resistent a l'artilleria lleugera i bombes d'aviació fins 50 kg, sent molt visible des del mar i tenint el seu sector de tir de 182 graus.

Per altre banda, sobre de la carretera que anava a Selva de Mar, al km 1,500 amb accés des de la mateixa es trobava el niu número 6 que constava d'un emplaçament que batia el Port de la Selva, l'entrada a la badia i tàlveg que desembocava a la platja de la Ribera així com part de la carretera que anava a Selva de Mar i creuava focs amb els nius números 1 i 3, tenint escàs angle mort. L'obra era de formigó armat, resistent a l'artilleria lleugera i bombes d'aviació fins a 25 kg, amb un sector

de tir de 140 graus. Al nord-est d'aquest darrer niu es trobava el niu número 7, tenint el seu accés per aquest. Constava d'un sol emplaçament que batia la carretera que anava a la Selva de Mar, el Port de la Selva i el tàlveg que desembocava a la platja de la Ribera i creuava els seus focs amb els nius llunyans números 1 i 3 i amb els 7 i 9, tenint força angle mort. L'obra era de mur de pedra en sec revestit de ciment i sostre de rulls, amb consistència per artilleria 10,5 cm i bombes d'aviació de 10 kg, amb un sector de tir de 164 graus. Es feia constar a l'informe que aprofitant la desenfilada que li donava la pujada a la cambra, podia aprofitar-se l'espai per dipòsit de municions.

El niu número 8 es trobava situat al mateix turó que els altres, però al vessant est amb accés pel km 6,500 de la carretera que anava a Cadaqués. El niu constava d'un emplaçament amb dos espiells per on podien llençar fins a dos metralladores i batia la carretera a Cadaqués des del km 6,500 fins l'entrada del poble i part del mateix així com el seu port i la platja i el tàlveg per on anava l'anomenada carretera, tenint escàs angle mort. L'obra era de formigó armat, resistent a l'aviació i artilleria i creuava focs amb el niu número 9, amb un sector de tir de 170 graus.

Al creuament de carreteres que de Cadaqués i Llançà es trobaven a l'entrada del poble, tenint accés per una finca que hi havia al mateix poble és trobava el niu de metralladores número 9. Constava d'un emplaçament amb dos espiells que batia el Port de la Selva, la platja i quasi la totalitat de la badia del mateix, així com la carretera de Llançà fins el km 1, creuant els seus focs amb els nius números 1, 3, 6, 7 i 8. L'accés per l'adversari resultava fàcil, l'obra era de formigó armat, resistent a l'artilleria i aviació fins bombes de 50 kg mentre que el seu sector de tir era de 149 graus.

Del niu número 10 per altre banda no existia més que l'excavació, trobant-se situat a l'est del niu anterior i proper al creuament de les carreteres, tenint el seu accés des de la darrera casa que estava a l'esquerra de la que anava a Cadaqués. Si s'hagués finalitzat, hagués tingut un major camp de tir que el niu número 9, batent d'aquesta manera perfectament la badia i el Port de la Selva mentre que es coneixeria com niu número 11 tres emplaçaments diferents, tot i que solament existirien en projecte mentre que el niu número 12 situat a la Punta de Trench seria volat i desapareixeria.

El niu número 13 es trobava situat a la punta de la Creu, tenint el seu accés des del Port de la Selva, molt visible des del mar. Aquest niu constava de dos emplaçaments, el primer constava de dos espiells i batia l'entrada de la badia del Port de la Selva, la platja de la Vall, part de la Riumera i part de la carretera a Llançà del km 1,500 al 3 (tot en tir llunyà) i quasi sense angle mort, creuant focs amb els números 1 i 3 mentre que el segon batia l'entrada a la cala Tamarina, la resta a la seva major part mar, creuava focs llunyans amb el niu número 1 i tenia escàs angle mort, però important, ja que no el batia cap altre niu. L'accés per l'adversari era fàcil per la part sud de la punta, on es trobava emplaçat. L'obra estava feta en part, en forma de galeria subterrània i els emplaçaments de formigó armat, resistent a l'artilleria i bombes d'aviació fins 50 kg, sent el seu sector de tir de 245 graus.

El darrer niu era l'anomenat número 14, que es trobava situat a la part nord de cala Tamarina, tot i que l'únic que hi existia era una excavació, trobant-se aquesta cala sense cap defensa.
L'informe de l'exèrcit recollia a més a més diverses informacions, com que a la cala Cativa existia una garita per sentinella molt útil ja que no hi havia altre defensa per aquesta part, o que a la Punta Sarnella existien dos peces de 4 polzades als seus emplaçaments, fets de formigó armat, amb dipòsits de municions i refugis pels servents. Sobre aquestes peces l'informe recollia que solament els hi faltava el tancament, a més del desajust corresponent al voler treure les peces de l'emplaçament. L'informe també recollia que en Mas Puig Nou existien unes obres de bateria antiaèria i una caseta i barracó de fusta, mig destruït i a Puig Gros existia un emplaçament per bateria, però aquesta sense finalitzar, solament estava feta la plataforma per una peça i a la contra vessant hi havia un barracó en força bon estat, de xapes de uralita per allotjament dels servents.

Vilamaniscle

Aquest poble desenvolupava una paper estrictament de rereguarda, supeditat a que l'abastament i municionament de les línies interiors es portaven a terme al pla de defensa republicà, en el suposat de que davant un possible desembarcament quedés immediatament tallada la carretera de la costa. Per aquest motiu i segons l'informe republicà[460], es projectaria una altre carretera que anava de Vilamaniscle a Portbou d'uns 23 km de longitud dels quals 7 estaven completament finalitzats l'abril de 1937, tenint un mínim de 3 metres d'amplada mentre que al Mas Patiràs, un punt pròxim de pas de l'anomenada carretera, existia una explanada adequada per l'emplaçament d'una de les bateries de campanya, amb el que es comptava al pla de defensa i que tindria per objectiu el suport de les posicions d'infanteria des de Portbou fins a Llançà.
A Vilamaniscle per tant, l'abril de 1937 no comptava amb posicions defensives, però si amb uns 7.000 metres de carretera ja construïda i altres 16.000 metres que estaven en construcció.

Vilajuïga

Aquesta població desenvolupava un paper igual que l'anterior i segons l'informe republicà[461], també es projectaria una carretera a la rereguarda que tenia uns 10 km de longitud i anava des de Vilajuïga a Sant Pere de Rodes (cota 640m). A l'abril de 1937 comptava amb dos trossos construïts en total d'uns 8.000 metres i per ella es portava a terme l'abastament i municionament de les posicions situades entre Llançà, Les Valls de Santa Creu i Port de la Selva; i fins i tot quan s'ordenaria el traçat de la mateixa per la Comandància Militar del Sector Nord, es pensaria emplaçar una bateria a

[460] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*
[461] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*

la plana que es trobava situada a l'antiga ermita de Santa Elena amb vista a les dos vessants del massís muntanyós amb l'objectiu de servir indistintament de suport a les posicions d'Infanteria de les mateixes. Així per tant, a l'abril de 1937, Vilajuïga no comptava amb posicions defensives, però si amb uns 8.000 metres de carretera que ja s'havien construït i altres 2.000 metres que estaven en construcció.

Cadaqués

Entrant ja al Cap de Creus es trobava el petit poble de Cadaqués que comptava al 1936 amb 1.315 habitants i que l'oficial anglès el descrivia al seu informe com un poble de pescadors que s'havia convertit en un poble de luxe, ja que servia perquè les famílies riques de Catalunya anessin a passar les vacances, existint per aquest motiu diferents finques d'esbarjo a la població[462].

En quant als nius de metralladora que es construïren a Cadaqués, serien varis els que formarien la posició avançada, situada aquesta a la mateixa línia del mar[463]. Entre aquells existien els nius de la Tortuga, Conca, Far, Illa Rahola i Port-Lligat de forma i configuració molt diversa tots ells, estudiats a part amb els respectius plans que permetien la seva descripció i mesures exactes. Les seves dimensions representaven, en general, un gran volum d'excavació en roca i el seu sostre era amb volta plana de formigó en massa, amb cimbre de canyís, vist en algun d'ells i de rulls en altres. El gruix del formigó era variable i oscil·lava entre els 0,60 a 1,20 metres, portant alguns d'ells a sobre del formigó una capa d'un metre de terra on s'havia sembrat escaiola i grama. Tots ells, contenien una trinxera coberta amb espitlleres petites per fusell i un dels últims que s'havien projectat havia estat emplaçat per ordre del Comandant Militar als baixos d'una casa no habitada, on amb una petita obra a base de formigó armat, s'havia pogut habilitar l'anomenat espai per batre un gran sector tot i al maig de 1937, només s'havien acabat totalment tres i la resta estaven a la seva fase final. A més a més, d'aquests nius de metralladora, existien també set trinxeres d'alvèols individuals i espitlleres de sac, amb una longitud total de 525 metres.

La posició de resistència per la seva part comptava amb dos punts de suport amb uns vuit elements de resistència annexes, però la seva construcció es trobava molt retardada. S'havia donat més prioritat als treballs d'aquesta posició al suspendre entre el febrer i el març de 1937 les obres del camí carreter que enllaçava el poble de Cadaqués amb la Cala de Juncols. Aquest tenia uns 3'5 km de longitud per 4 metres d'amplada i s'havia començat a construir a l'octubre del 1936 per iniciativa de la Comandància Militar del Sector Nord.

[462] AGMAV, C.2451, Cp.1 /12.
[463] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*

De la part de massís que anava des del Far de Cadaqués fins a Punta Falconera (Roses), a l'abril de 1937 tampoc existia un estudi sistemàticament referent a la costa com a la línia interior, i estaven solament en projecte la construcció de tres nius per defensar la Cala Monjoi (Roses).
Segons l'informe republicà, existia per tant a l'abril de 1937, tres nius de metralladores finalitzats, set en construcció i cinc en projecte, resultant un total de quinze mentre que d'altre banda s'havien finalitzat 625 metres de trinxera i 3.000 metres de camins i estava en projecte realitzar el camí entre Cadaqués i la Cala Juncols.
L'oficial anglès al seu informe afirmava que davant del mar de Cadaqués havia pogut contemplar les obres de fortificació més estranyes que hom podia imaginar ja que a la mateixa platja s'havien construït unes trinxeres de pedra i davant d'elles s'havien col·locat un munt de filferros peluts. Sobre els nius de metralladores, dels quals afirmava que hi havia catorze, descrivia que aquests estaven disposats tan arbitràriament que si s'arribaven a utilitzar, el tir seria completament ineficaç perquè no poden tirar a cap objectiu determinat més que a l'aire. L'oficial anglès va esbrinar qui era l'autor d'aquell gran conjunt d'incongruències en matèria de fortificació, resultant ser aquest un antic oficial d'Intendència Militar, que el portaria a la conclusió d'afirmar que sobre les posicions defensives de Cadaqués, tot aquest treball realitzat i la seva despesa era una pura pèrdua ja que segons ell mai intentaria ningú fer un desembarcament en aquesta part de la Costa Brava[464].

Per altre banda, a finals d'abril de 1938 es redactaria un pla de defensa del port de Cadaqués[465], comptant per aquesta tasca amb un total de set nius de metralladores i el 25 del mateix mes seria redactat el pla de defensa de les Cales Jonculs i Montjoi[466]. Sobre el primer pla els set nius de metralladora serien nomenats de l'1 al 7 i concentrarien els seus focs per la defensa de la badia. Així, el número 1 concentrava els seus focs al sud de l'Illa de s'Arenella, el número 2 al centre de l'entrada del port, el 3 i 4 a la badia, el 5 i 6 a la Punta de Cala Nans mentre que el 7 ho feia al centre de l'Illa de s'Arenella. Per utilitzar una barrera de foc a 200 metres de profunditat, el número 2 i número 6 havien de realitzar el tir el més obert possible, el número 3 al sud de l'Illa de s'Arenella, el número 4 a la Punta de Cala Nans i el 5 al sud de la Punta de Cala Coma.
Per la defensa del port, havien d'actuar els nius 2, 3, 4, 5 i 6 obrint foc a les tropes que desembarquessin o a les barcasses, obrint el foc tot el possible mentre que per la defensa de Port-Lligat s'utilitzarien dos nius, que també obririen el seu foc en tota l'amplitud del front. Per últim, per la defensa de Cala Conca serien utilitzats quatre nius, els 1, 2, 6 i 3 sent el foc del número 1 i 3 sobre el sud del port de Cala Conca i del 2 i el 6 al sud del primer niu.

[464] AGMAV, C.2451, Cp.1 /12-13.
[465] AGMAV. C.1156, Cp.13, D.3/ 11-12
[466] AGMAV. C.1156, Cp.13, D.3/ 13-14

Referent al pla destinat a la defensa de les Cales de Jonculs i Montjoi es comptava amb un total d'onze nius. Tots aquests nius de metralladores assenyalats en aquest pla de defensa estaven en projecte, alguns dels quals iniciades les excavacions eren molt elevades o impròpies ja que amb el mateix treball es podia fer-se altres en millors assentaments. Aquests s'assenyalaven com *a*, *b*, *c*, *d*, *e*, *f*, *g*, *h*, *i*, *j*, *k*, assegurant-se que quan més baixos estiguessin millor, sent l'ideal que estiguessin a les platges, ficats dintre de la roca. També s'assenyalava que la majoria dels nius en projecte eren més propis per batre el camí a Torrebastre i la carretera.

Per la defensa de la Cala Montjoi es necessitaven els focs dels nius *a*, *b*, *c*, *d* i *g*, dels quals els quatre primers havien de realitzar amb tir obert tota l'amplitud possible sobre la coberta de les barcasses o forces que intentessin sortir d'elles; mentre que el darrer niu havia de fer foc a l'illa situada al sud de Cala Rustella. Els nius *a*, *e*, *f* i *g* serien els utilitzats per la defensa de la Cala Pelosa, els quals els tres últims havien de batre amb el seu foc obert en la seva major amplitud sobre les cobertes de les barcasses o sobre el personal que intentés desembarcar mentre que el primer niu havia de batre des de Cala Pelosa fins a Punta Norfeu. Així mateix, per la defensa de la Cala Jonculs per mitjà d'una barrera de 200 metres de profunditat entre els nius *j* i *k* s'havien d'utilitzar quatre nius, *h*, *i*, *j* i *k*, sent el foc dels dos primers oberts en tota l'amplitud possible sobre les cobertes de les barcasses mentre que el *j* concentraria el seu foc sobre la Punta de la Lletaresa 200 metres de front i el *k* al costat nord de j a 200 metres de front.

El pla finalitzava informant que si l'adversari pogués creuar la barrera totes les metralladores batrien amb alça 7 les cobertes de les barcasses amb tir obert, cadascuna en l'amplitud que permetés el seu respectiu assentament o les forces que tractassin fer-se fora de les barcasses.

Segons l'inventari de l'exèrcit realitzat una vegada finalitzada la guerra, recolliria fins a 14 nius de metralladores diferents[467]:

El primer d'aquests nius, el número 1 es trobava situat a la Punta de la Guineu, entre la platja del Papa i la de Portlligat. L'accés que partia de la platja de Portlligat, passant per la Punta de Sant Antoni, consistia en una trinxera amb pous de tiradors i estava coberta de ciment. Aquesta posició es composava de dos emplaçaments al descobert i un emplaçament cobert amb dos espiells que resultava de difícil accés per l'exterior per estar sobre un penya-segat. L'espiell dret (sud) batia el costat oest de l'illa Fernera i la resta del mar i tenia força angle mort que no batia cap altre emplaçament mentre que l'espiell esquerra (nord) batia totes les entrades de les cales que havia per aquesta part de la costa, amb un angle mort escàs però important pel mateix que l'anterior. L'obra era de formigó armat i rulls, resistent solament a l'artilleria lleugera i bombes d'aviació de 25 kg.

[467] AIMP, Caixa 10.098. Expedient 15.

El niu número 2 es trobava situat al cim que estava a l'oest de la platja del Papa, amb accés des de Portlligat, pel camí carreter que anava a Cap de Creus, del que a 800 metres sortia un camí que conduïa a una casa on, un poc més al nord estava el niu, però no tenia més que l'excavació realitzada trobant-se en les mateixes condicions el niu número 3, situat a uns 300 metres més al sud que l'anterior al tàlveg que desembocava a Portlligat.

Per altre banda, el niu número 4 es trobava situat a la part sud de la Punta Gomarich. La trinxera d'entrada tenia banquetes per tiradors de a peu i l'accés per la platja Seca i constava de dos emplaçaments per metralladores on el primer batia tota la part de l'illa de s'Arenella, l'entrada a la badia de Cadaqués i la formada per l'anomenada illa i la Punta Gomarich, creuant els seus focs amb el niu número 5 i amb escàs angle mort; mentre que el segon emplaçament constava de dos espiells i batia el seu front i part de l'esquerra de la Punta de Gomarich i el mar, tenint també igual que l'anterior, un escàs angle mort. L'accés de l'adversari resultava fàcil per trobar-se molt visible i prop de la riba mentre que l'obra era de formigó armat i rulls, resistent solament a l'artilleria lleugera i bombes d'aviació fins a 25 kg sent el seu sector de tir de 120 graus.

Situat a Punta Forcaps es trobava situat el niu número 5, constant de tres emplaçaments coberts i dos descoberts, units per una trinxera amb banqueta i espitlleres per tiradors de peu, realitzant-se el seu accés des de la platja Seca, del qual solament estaria acabat el primer d'aquests emplaçaments, fet de formigó armat i resistent a l'artilleria lleugera i bombes d'aviació de fins 50 kg. Aquest primer emplaçament constava a la seva vegada d'altres dos emplaçaments que batien tota la badia amb les seves platges i el poble de Cadaqués, creuant focs amb els nius números 6 (derruït), 7, 8 i 9 i tenia escàs angle mort mentre que el segon emplaçament tenia dos espitlleres, batia l'entrada de la badia i creuava focs amb els nius números 8, 9 i 10 tenint poc angle mort mentre que el tercer, al qual s'arribava des del segon per una trinxera coberta, batia l'entrada a la badia i la part oest de l'illa de s'Arenella, creuant focs amb el niu número 8 i tenint també escàs angle mort. Els dos emplaçaments per metralladores que estaven sense cobrir no estaven finalitzats ni marcats els seus espiells, no podent precisar el que batien, però complementaven i reforçaven als anteriors tot i que eren febles a la part de ciment que hi havia feta mentre que els emplaçaments 2 i 3 tenien les seves parets de formigó igualment resistents a l'artilleria lleugera i no així el sostre, construït amb rulls i separats 30 centímetres, coberts amb canyissos i una lleugera capa d'uns 20 centímetres de terra. L'accés per l'adversari era fàcil, per trobar-se a la riba del mar sent el seu sector de tir del niu de 189 graus.

A l'oest de la platja Seca, a la finca denominada Casa Colom és trobava situat el niu número 6 tot i que solament quedava la plataforma, havent estat enderrocat posteriorment per treure-li la fusta mentre que el niu número 7 és trobava situat a l'extrem nord de Cadaqués, tenint el seu accés des d'una casa del poble. Constava de dos cambres per metralladores que batien la platja i poble des del

extrem nord de la platja Portal fins la platja del Llant, creuant els seus focs amb el niu número 8 i no tenint cap angle mort. El seu accés podia resultar fàcil per l'adversari ja que es trobava a la riba del mar, sent la seva obra de formigó armat, que resistiria a l'artilleria lleugera i bombes d'aviació de 25 kg i el seu poc relleu el faria poc visible des del mar, sent el seu sector de 105 graus.

Per la seva banda, el niu número 8 es trobava situat a l'extrem sud de Cadaqués, tenint el seu accés des del carrer i constava de dos emplaçaments: l'emplaçament esquerra batia des de la platja Portal fins l'illa de s'Arenella i en general quasi tota la badia, creuant focs amb el niu número 5 i tenia un escàs angle mort; mentre que l'emplaçament dret batia des de la platja del Llant fins el Gortell, creuant focs amb els nius números 5 i 7 i un angle mort escàs. L'accés per l'adversari era fàcil per trobar-se a la riba del mar, sent l'obra de formigó armat resistent a l'artilleria lleugera i aviació fins bombes de 50 kg, amb un sector de tir de 169 graus.

A la Punta de Cala Conca és trobava situat el niu número 9, que formava una gran obra sense finalitzar i destruïda en part per l'aviació, sent el seu accés difícil per l'adversari per estar en terreny escarpat. S'arribava a aquest niu per una trinxera que conduïa per una desviació lateral a un fort i espaiós refugi de formigó i continuant l'anomenada trinxera, doblava a l'esquerra (nord) i tenia les seves parets revestides de formigó que conduïen als tres emplaçaments per metralladores que existien. El primer i més al nord havia d'estar finalitzat, però es veuria derruït per una bomba d'aviació, segons deien els habitants de la població i havia de poder batre el poble i platges de Llant i Portal. En canvi, els números dos i tres solament tenien les bases i murs de formigó, però sense senyalar els espiells. Davant d'aquests i en pla inferior existia una trinxera semicircular amb espitlleres cobertes amb brancatge i terra tan febles que solament protegia de la intempèrie.

El següent niu, el número 10 és trobava proper a Cova Capellans, no tenint més que l'excavació realitzada i arribant-se a ell pel camí que anava al Far de Cala Nans i més fàcilment per mar. La resta de nius que quedaven, els anomenats nius números 8 bis, 11, 11 bis i 14 solament estaven marcats, però segons l'informe es deia que havien de construir-se per la seva encertada posició sobre el poble (8 bis) i per cobrir la carretera que conduïa a Punta Prima (11 i 11bis) mentre que el 14 podia servir per cobrir el difícil accés que tenia la bateria que en aquest lloc es pensava emplaçar.

L'informe de l'exèrcit també recollia que a Punta Prima existia un emplaçament per bateria sense finalitzar i davant d'aquesta excavacions que anaven a ser per l'assentament definitiu mentre que l'altura del km 16 de la carretera a Roses, en una finca tancada de Ciprià Truyuls amb bancals, oliveres i ametllers hi havia una trinxera molt dissimulada d'uns 100 metres en roca morta, amb alguns pous de tirador i a l'extrem nord-est que batia l'entrada del poble, una excavació per un niu. Aquest batia tota la meitat est del poble, els turons de l'est i de l'oest i per sobre del poble, part de la badia amb molt angle mort, però de difícil accés per l'adversari.

Badia de Roses

Per l'oficial anglès, la badia de Roses era el lloc més indicat per on es podria realitzar un desembarcament a gran escala degut sobretot a les seves característiques ja que presentava una obertura de 12 milles, internant-se unes 6 milles entre el Cap de Norfeu i les Illes Medes mentre que el seu fons fangós no tenia cap perill de roques, amb una profunditat a la seva entrada fins a les 14 braces i a dos milles de la platja encara hi havia de 2 a 3 braces. Amb la seva ubicació, també estava exposada per abrigar tots els vents del primer quadrant i solament s'havia de tenir en compte i encara molt poc els vents nord i nord-oest. Per altre banda, aquest oficial informaria a la seva memòria que Roses no era més que una població en decadència al 1936 tenia 2.823 habitants, però un segle abans tenia el doble, demostrant per tant que Espanya era un país que s'obstinava a viure d'esquenes al mar i afegia que en quant al port de Roses, per aquelles dates no tenia port capaç de rebre bons vaixells, ja que solament hi havia un espigó d'uns 600 peus de llarg que anava d'est a oest i a la seva part nord-est hi havia un petit moll d'uns 400 peus de llarg[468].

Segons l'informe republicà respecte a les defenses que s'havien construït o estaven en projecte[469], la posició avançada estava constituïda per tres nius, dos d'ells completament acabats a l'abril de 1937 que batien els espigons del moll i part de la carretera i les platges davant d'un possible desembarcament des del Far al poble. Estaven construïts en distribució lineal, excavats en sòl rocós amb refugi central d'uns 18 m3, de dos màquines cadascú amb casamata de les mateixes dimensions que la resta de nius construïts a les poblacions abans citades. El niu que batia el primer espigó del moll estava cobert amb rulls de 5 metres de longitud i de 20 a 30 cm de diàmetre amb una capa de terra piconada amb un gruixut que oscil·lava entre els 3 metres al refugi i 1,75 metres sobre les espitlleres de la casamata mentre que la terra de la coberta estava interrompuda per una capa de formigó de 30 cm a la profunditat de 1,10 metres. El niu que batia l'espigó interior del port tenia una disposició anàloga a l'anterior però variava a la coberta ja que aquesta estava totalment construïda amb formigó en massa, amb un gruixut que oscil·lava entre els 2'50 metres i els 1,20 metres. El camuflatge dels nius estava en concordança amb el terreny, al plantat d'herba al primer (situat entre olivars) i desmunts de paret seca al segon (situat entre les vinyes del vessant del turó).

En quant a la posició de resistència existien tres trossos de trinxera coberta a trams i excavats a la roca, amb un total de 1.650 metres de longitud completament finalitzats. El tros de trinxera situat a mig vessant del Puig Rom portava tres nius de dos màquines de forma i configuració diversa, adaptada a la topografia del terreny d'acord amb les exigències del sector a batre, construïts de maçoneria i formigó en massa.

[468] AGMAV, C.2451, Cp.1 /12.
[469] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*

Estaven en construcció en el moment de presentar aquest informe nou nius més a mig vessant de la serralada en direcció a Palau-Saverdera i el traçat de vàries trinxeres obertes de construcció barata, donat que es projectava aprofitar parapets de separació de finques amb una excavació d'uns 30 cm de profunditat i un remat de sacs terrers. Però tots aquests elements de defensa corresponien a la posició de resistència, corresponents a un punt de suport de concentració de forces situat entre la Torre del Sastre i Mas Rahola, a un lloc on existien coves naturals que amb una petita obra podien convertir-se en excel·lents refugis per la tropa, i de fàcil accés a les posicions amb la finalitat d'impedir que l'adversari guanyés les altures. Per altre banda, l'informe republicà també descrivia com a part de la seva defensa la Bateria de costa emplaçada al Puig Rom, prop del Cap de Norfeu a l'entrada de la Badia Nord situada sobre el penya-segat amb una cota de 340 peus. En total i segons aquest informe, Roses comptava a l'abril de 1937 amb cinc nius de metralladores finalitzats, un en construcció i altres nou en projecte, sumant d'aquesta manera uns 15 nius de metralladora en total. A més a més també comptaria per la seva defensa amb una bateria de costa en construcció i una altre en projecte, així com 1.650 metres de trinxeres finalitzats, més altres 150 metres en projecte i 4.700 metres de carretera finalitzats i altres 4.000 en construcció.

Sobre les seves defenses, l'oficial anglès parlava al seu informe que tota la badia estava rodejada de trinxeres i nius de metralladores, i eren les trinxeres millor fetes les situades a l'est de Roses, a la muntanya que anava fins al Cap de Norfeu, que tenien una longitud sense interrupció d'uns 1.400 peus amb varis refugis soterranis per guarnir els homes en cas de bombardeig. El terreny era quasi tot de roca i les trinxeres i abrics s'havien construït utilitzant fortes quantitats d'explosius, generalment dinamita mentre que les altres trinxeres estaven situades a la platja i per consegüent en terreny molt pla, fetes principalment amb l'ajuda de sacs omplerts de terra i brancatge. Referent als nius de metralladora, l'oficial anglès afegia que era impossible saber quants nius s'havien col·locat a la badia ja que hi havia de tot tipus i de manera molt continuada, tot i que no hi havien màquines ni personal instruït en la seva utilització i que tot i la fortificació existent, un desembarcament a la població no era gens difícil. També informava a la seva memòria que el castell de la Trinitat, que portava més d'un segle en ruïnes, s'estava intentant recuperar per aquelles dates, gastant uns diners en aquesta inútil empresa i s'aventurava a pronosticar que si es produïa un desembarcament a Roses, allà existien bons camins per penetrar cap a l'interior, sent relativament fàcil evitar el pas per Figueres, ja que era una plaça forta amb el seu gran castell de Sant Ferran que podia albergar fins a 10.000 homes, però que a les dates que escriuria el seu informe solament contenia escassament uns 2.000. Igualment, Figueres era una important població d'uns 15.000 habitants on residia la Caserna General de la 3ª Divisió, que era la que havia de nodrir els homes per la defensa de tota la costa de

la província de Girona, però que per aquelles dates no solament no tenia canons ni metralladores, si no que tampoc comptava amb fusells pels 2.000 homes que tenia en instrucció[470].

Novament, el bàndol nacional aviat estaria informat de les defenses de la ciutat de Roses. Així en una nota breu del 12 de gener de 1937, s'informaria que a l'esquerra del far de la població i mirant des del mar hi havien 4 canons del 155 mm[471], però seria més important la informació rebuda al SIFNE el dia 9 de juny de 1937, a través d'una persona denominada "de confiança", que recentment havia arribat de Barcelona, aviador i coneixedor de la costa catalana, i que havia tingut ocasió de veure en aquesta ciutat i posteriorment comprovar-ho en vol, les defenses construïdes a la Badia de Roses[472]. Segons la declaració d'aquest testimoni, aquestes defenses consistien en varies obres com unes línies de trinxeres de ciment armat en zig-zag col·locades al llarg i travessant a vegades el camí que conduïa al Far de la Punta Ponsella, partint del port de Roses. A continuació de l'atrinxerament anteriorment descrit i en direcció est, hi havien tres o quatre baluards, també en ciment armat, d'una altura d'uns cinc o sis metres, però en cap de les dos obres de defensa hi havien instal-lat armament de cap tipus i s'esperava que s'emplaçarien bateries que batrien l'espai en la direcció sud en forma de ventall. A més a més, a l'espai comprés entre Cala del Salpatx i Cala de Clota, existien uns atrinxeraments profunds, en forma de ventall, perpendiculars al mar i units a la seva base per altre trinxera d'igual profunditat, construït tot en ciment armat i les bateries que s'havien de col·locar cobririen la resta del Golf. Segons el SIFNE, aquesta informació no coincidia amb altres anteriors sobre el Golf, però donat el concret del seu contengut feia suposar que es tractava d'un perfeccionament de les defenses establertes en un principi a Roses i L'Escala, doncs a les mateixes s'havien instal-lat ja peces d'artilleria.

El 24 de setembre tornarien les informacions sobre les defenses de Roses, afirmant que a la badia s'estava col·locant una xarxa metàl·lica contra torpedes i submarins que es suportava a la punta del Far i a la punta de l'Hotel Terraza i a diferents emplaçaments del moll hi havia vàries metralladores[473]. A finals del mes següent, el 20 d'octubre en concret, una altre nota informava que Roses tenia una guarnició de 300 homes i no s'havia realitzat allà cap concentració d'homes i que en previsió d'un possible atac nacional per mar, el port estava completament minat[474]; mentre que el dia 30 del mateix mes un evadit que segons deia havia estat molt de temps amagat a Roses i havia sortit feia set dies d'aquella localitat informava que a l'Església parroquial de Roses hi havia 500 homes

[470] AGMAV, C.2451, Cp.1 /14-17.
[471] AGMAV. Armari 19, Lligall 7, Carpeta 12, Document 1
[472] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.
[473] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/84.
[474] AGMAV, C.2257, Cp.5, D.1/15-16.

armats que segons sembla ser estaven a punt per qualsevol contingència de desembarcament per part de les tropes nacionals continuant d'aquesta manera l'obsessió dels republicans a un desembarcament per la badia. L'informador també declarava que al llarg de la costa hi havia molts emplaçaments per metralladores però solament a la Punta de Cadaqués hi havia armament i que últimament el responsable polític de les fortificacions de la costa havia demanat metralladores a la Generalitat, però li contestarien que no tenien. El Cap de les Fortificacions era el Comandant Luna que segons deia l'informant, era completament addicte a la sublevació i estava a punt de passar-se juntament amb tots els plànols de la costa[475]. Les informacions sobre la ciutat de Roses i la seva badia continuarien i el 10 de gener de 1938 un altre agent nacional informaria que a les muntanyes pròximes a Roses s'havien instal·lat canons de marina de tipus molt modern i un nombre d'antiaeris inferior a cinc de fabricació americana mentre que a la platja de la badia també s'havia instal·lat una defensa metàl·lica de dèbil resistència a la que s'estava aplicant electricitat i a uns 50 o 65 metres de la mateixa una trinxera amb disposició per tres metralladores constituint aquesta tota la resistència a un desembarcament eventual. Finalitzava la nota informant que a les primeres nits de gener i tot i l'intens fred al sector, s'havia procedit a efectuar pràctiques de tir amb els antiaeris, sobre blancs lluminosos llençats pel procediment del coet[476]. El 26 de març els nacionals es farien amb el testimoni d'un evadit quatre dies abans que comunicaria que hi havien molt pocs carrabiners ja que la majoria havien estat concentrats a Castelló d'Empúries i d'aquí els havien traslladat al front[477], mentre que el 20 d'abril, els franquistes eren informats que s'estaven reforçant les fortificacions de la Badia de Roses amb metralladores i artilleria, i s'havien construït varis abrics de ciment per màquines automàtiques. Així mateix, també havia estat reforçada la defensa antiaèria de Roses on asseguraven que la setmana anterior havien descarregat important material de guerra varis vaixells de força tonatge i que per realitzar aquestes fortificacions així com per la descarrega dels vaixells que portaven material de guerra utilitzaven presoners[478].

Per altre banda i segons l'inventari de l'exèrcit realitzat posteriorment, existirien tota una sèrie de nius de metralladora a la població, denominant-se el primer a partir del número 10[479]. Així d'aquesta manera, el primer niu estava situat pròxim i a l'est del Puig de la Garriga, sent la seva construcció de ciment i la seva forma rectangular, amb cantonades vives. La part superior del mateix estava coberta d'una capa de terra i pedres de 60 cm de gruix, per que el conjunt guardava molta similitud amb les característiques del terreny i afavoria la seva dissimulació. Tenia accés per dos entrades, en la següent forma: la de la dreta constava d'un pou, seguit d'un passadís cobert de quatre metres de llarg

[475] AGMAV, C.2257, Cp.5, D.1/25.
[476] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/145.
[477] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/162.
[478] AHEA. A 83.
[479] AIMP. Caixa 10098. Expedient 15.

i construït amb rulls pels costats i sostre, cobert aquest d'una gruixa capa de terres i pedres mentre que l'entrada de l'esquerra es feia per altre passadís d'iguals dimensions que l'anterior i cobert també com aquell, continuant cap a l'exterior una trinxera de forma semicircular i força profunda, ja que en alguns punts arribava als dos metres. Aquesta trinxera anava en direcció a la part posterior del niu, circumval·lava a una trinxera que passava a metre i mig de l'anomenat pou i a cinc metres del niu mentre que el mur de la part posterior era d'una consistència a tota prova i paral·lel a ell i cap a l'interior existia altre no menys gruixut, formant ambdós un invulnerable dipòsit per municions i refugi del personal. Aquest niu era doble, posseint la cambra de l'esquerra dos espiells, formant esquadra de 1,60 metres de llarg i la de la dreta una sola, mentre que la del front era d'idèntiques dimensions que les altres. Batia des dels 10 graus fins els 220, creuant focs amb el niu número 11, evitant així els angles morts sent les dimensions de les cambres de 1,80 per 1,80 metres mentre que la seva solidesa li permetia resistir projectils de 105 mm i bombes d'aviació de 50 kg.

El segon niu, l'anomenat niu número 11 és trobava situat al sud de Puig Garriga i pròxim al número 10, sent de construcció sòlida amb murs de 80 cm de gruix, però sense cobrir de terra així com tampoc els costats. L'accés al mateix es feia per una trinxera que donava a l'expressat niu, però no posseïa un lloc a propòsit per servir de dipòsit de municions, tot i que a la part posterior existia una excavació força profunda. L'interior d'aquest niu, que es trobava a 50 cm més profund que el nivell del terreny, constava d'una sola cambra en forma de ferradura i posseïa tres espiells que oferien un magnífic camp de tir des dels 50 graus fins els 320, creuant els seus focs amb els nius números 10 i 13, suprimint els angles morts. El niu a més a més podia resistir projectils de 155 mm i bombes d'aviació de 100 kg.

A la dreta (oest) del Puig de la Garriga i proper als nius números 10 i 11 és trobava el niu número 12, però sense finalitzar, ja que solament tenia aixecades les parets fins el lloc on començaven els espiells. Les seves característiques de solidesa i consistència eren iguals que les del niu número 11, al que estava unit per una trinxera amb una profunditat d'un metre, assolit en altres punts fins els 1,50 metres. Altre trinxera que d'ell arrencava cap al nord i que girava després a l'est per darrera del Puig de la Garriga tancava per la gola el conjunt i conduïa a una lleugera obra per una peça antiaèria. A pesar de no estar finalitzats els espiells, s'apreciava el lloc on anaven a ser col·locades, per unes marques que sobre el niu existien. Tot i així, el niu batia des del 90 fins el 350 graus, creuant els seus focs amb el niu número 11, batent uns el que les incidències del terreny no els permetien batre als altres, anul·lant així els angles morts.

El següent niu, el número 13 és trobava situat sobre d'un mur pròxim a la Ciutadella i sobre la carretera i es podia arribar a ell a cobert, utilitzant el barranc que es trobava a les seves immediacions, tenint el seu accés per la part posterior. El seu traçat no era regular i les dos cambres

per metralladores, en que estava dividit, tenien dos o tres espiells respectivament, quedant entre ambdós un dipòsit per municions i refugi de personal. La seva fortíssima construcció de formigó el feia resistent a l'artilleria de fins 105 mm i bombes d'aviació fins 50 kg. El niu batia àmpliament per la bona col·locació dels seus espiells, la carretera des del far fins el km 41,500 així com la part de la badia corresponent en l'ampli sector de tir que tenia, d'uns 350 graus, amb l'angle mort, que per la seva proximitat li proporcionava la Ciutadella (sector de 10 a 60 graus), tenint així mateix, per la seva altura sobre el terreny pròxim, que quedaven anul·lats pel flanqueig del niu número 14 i compensats eficaçment per l'extens camp de tir que en terreny tan pla li proporcionava la seva posició dominant.

L'anomenat niu número 14 estava situat a l'entrada del poble de Roses i pròxim a la bàscula de carros, on s'iniciava la platja. La seva construcció era de formigó molt sòlid, posseint dos cambres per metralladores amb dos espiells cadascuna. Davant del mateix niu existia un mur per la contenció de les ones que assolia a la seva altura fins al començament dels espiells però que no impedia per aquest que el foc que es feia des del niu fos rasant ni disminuint el seu camp de tir, augmentant la seva consistència. Tenia el seu accés pel costat dret mentre que el seu camp de tir estava limitat per l'esquerra per les cases del poble i batia la carretera, el moll comercial, el dic i el mar fins l'abast màxim i per la dreta flanquejant la ciutadella i creuava els seus focs amb els nius números 13, 15 i 16. Per la dotació de munició i refugi del personal tenia un lloc indicat i per la seva sòlida construcció podia resistir l'artilleria lleugera i bombes d'aviació fins 50 kg, sent el seu sector de tir comprès des dels 100 graus als 330.

Sobre el moll de pescadores, al lloc de la subhasta del peix i molt proper al desembarcador del mateix és trobava situat el niu número 15 que constava tan sols d'una cambra amb dos espiells, una lateral i altre al xamfrà, que li donava un magnífic camp de tir ja que batia perfectament la carretera del castell (km 43,800) a l'antic Club Marítim, la badia, moll comercial i dic, així com la vessant del turó de Santa Trinitat i el camí del far, creuant els seus focs amb els nius números 13, 14 i 16. La seva construcció, en formigó armat, li donava la consistència necessària per resistir artilleria lleugera i bombes d'aviació de 50 kg mentre que el seu sector de tir era dels 100 graus als 20, passant fins i tot pels 360 graus.

Per altre banda, el niu número 16 es trobava construït en formigó i situat al moll comercial i immediat a una casa que existia al mateix, sent l'únic dels nius del sector que tenia dos pisos i fent-se el seu accés pel costat de la carretera. Constava de dos cambres: una en el pis superior i altre al pis inferior i una escala de ferro, encastada a la pared, comunicava un pis amb l'altre, presentant al seu exterior diferents elevacions de sostre segons la cambra que corresponia. La cambra del pis superior batia la carretera del far en tota la seva longitud, turó i castell de Santa Trinitat a mig

vessant, dic trencaones i tot el moll comercial en la seva extensió, quedant l'angle mort que ocasionava el moll comercial que amb la seva altura impedia batre el mar fins 100 metres (angle mort anul·lat pels nius 17, 18 i 19). L'espiell que posseïa el pis inferior batia el poble, on les seves cases limitaven el seu camp de tir, així com també el feia força la casa que es trobava enganxada a ell. El niu també batia la carretera al llarg del poble, la platja immediata i una bona part de la badia, creuant els focs amb els nius 14, 15, 17, 18 i 19. Aquest niu era suficientment sòlid per resistir projectils d'artilleria lleugera i bombes d'aviació fins 50 kg, mentre que el seu sector de tir era de 120 graus a 10 graus, passant pels 360.

El següent niu, el número 17 és trobava situat sobre de la carretera del far, entre el moll comercial i el dic trencaones, summament camuflat perquè adaptava la forma d'un bancal de cultiu, quedant quasi invisible fins una distància molt curta i estava constituït per dos cambres, força separades l'una de l'altre, tot i que perfectament comunicades a cobert, per un passadís de 20 metres, amb eixamplaments que servien de refugi i dipòsit de municions, fent-se el seu accés per trinxeres laterals que servien a la seva vegada per tiradors en peu. El front de les cambres era completament circular, amb una sola espitllera cadascuna però que els permetia per la seva forma, abastar un extens camp de tir. Tenien els dos un angle mort a les proximitats de la posició però flanquejada pels nius números 16 i 18, amb el que creuava els seus focs per la dreta. Batia també amb escàs angles morts, el moll comercial, la platja del Serrani, moll del dic, trencaones i el mar del seu front. La seva construcció era de terra i pedra, amb gruixuts de 1,50 metres a 2 metres i el seu sostre tenia l'interior en forma de volta revestida de maó, el que li donava la resistència necessària per resistir projectils de 105 mm i bombes d'aviació de 50 kg, sent el seu sector de tir dels 140 als 360 graus.

El niu número 18 estava construït de rulls i terra i tenia accés per una trinxera que tenia direcció nord-est i sud-oest. Presentava altre boca que per estar derruïda, no es sabia si corresponia a un segon emplaçament o més bé a altre accés. El niu constava d'una cambra espaiosa per metralladores i altre en comunicació per dipòsit de municions i refugi de personal, cobertes les dos per rulls, pedres i terra i tenien un gruix que oscil·lava entre els 1,50 metres i els 2 metres. El seu emplaçament estava ben dissimulat per un bancal de cultiu, exactament igual que l'aspecte general del terreny i tot i que tenia escàs camp de tir a les curtes i mitges distàncies, oferia en canvi bon tir fins els límits d'abast sobre el mar, batent trossos de la carretera al far, el dic trencaones i font de les Palangres, creuant focs amb el niu número 17. Per la seva construcció podia resistir projectils d'artilleria de 105 mm i bombes d'aviació de 25 kg de pes, comptant amb un sector de tir comprés entre els 240 graus i els 350.

Enclavat en una trinxera d'uns 500 metres de longitud i pròxim a un camí que li servia d'accés a la vessant oest del Puig Rom es trobava el niu número 19, consistent en un tros de trinxera coberta que

desembocava en un passadís de 30 metres de longitud amb 14 espitlleres per tiradors en peu. Del centre d'aquest passadís arrencava una galeria de 6 metres de llarg que ascendia en lleugera pendent, comunicant amb un refugi, de capacitat per una secció de fusellers i a cada un dels costats del mateix existia una escala, llaurada en pedra viva, que comunicava amb les dos cambres per metralladores. Aquestes eren similars, de sostre de volta i espitlleres semicirculars i tenien força angle mort màxim i batien ambdós, simultàniament per ser paral·leles i estar a un mateix nivell, des de la casa pròxima al niu número 16, el moll comercial, el dic trencaones, el moll petit, la vessant del castell de la Trinitat a Punta Palangres i el mar en aquest front fins l'abast màxim de les armes. Part dels seus angles morts els esmenaven les espitlleres col·locades al passadís que existia davant d'ella i al fons d'aquest passadís, hi havia altre departament que servia per dipòsit de munició o resguard del personal, segons l'aplicació que se li donés a l'altre refugi. Les cambres de metralladores i els dipòsits de munició o refugi (i encara aquests més que elles) estaven construïdes en roca o maçoneria i capacitats per resistir projectils d'artilleria de 105 mm i bombes d'aviació de 50 kg de pes. No així el passadís que tenia el seu sostre cobert de rull amb una capa de terra que assolia els 20 cm de gruix, amb mires més a camuflar la posició que adoptar aquest passadís en condicions de refugi. Finalment, el seu sector de tir comprenia des dels 340 graus als 130.

El següent niu era l'anomenat niu número 20, situat entre oliveres, sobre un turó que dominava l'entrada de la nova pista de Roses a Cadaqués i en el lloc precís que indicava el pla, tenint el seu accés per una trinxera de 25 metres i estava molt ben camuflada, doncs simulava un bancal de cultiu. El niu constava de dos cambres per metralladores, amb els espiells en forma i que batien el primer la vessant nord del turó de la Trinitat, el moll comercial i en tot l'abast del seu tir, el fons de la badia i la pista a Cadaqués fins al poble, aquesta localitat i el camp fins el nord-oest del cementiri; mentre que el segon ho feia en l'abast dels seus focs, el fons de la badia, el poble i el camp fins el nord-oest del cementiri, traient les desenfilades que proporcionava el terreny, amb un sector de tir que abastava entres els 160 i els 350 graus, sense tenir grans angles morts més. La seva construcció era de pedra i ciment amb sostre de rulls, podent resistir artilleria de 105 mm i bombes d'aviació fins 25 kg.

Situat sobre una cantera pròxima a la barriada dels Grecs és trobava el niu número 21, el qual tenia l'entrada perfectament dissimulada per l'anomenada cantera, per una trinxera en sentit oblic. Constava de dos cambres, posseint la cambra de l'entrada, o sigui la de la dreta dos espitlleres i una sola la immediata, batent des del moll comercial fins l'extrem nord-est de la Ciutadella, amb les desenfilades naturals que l'abundància d'edificacions ocasionaven i creuant focs amb el niu número 20, al qual flanquejava, comprenent un sector de tir des dels 140 graus a 0. La construcció del mateix era de pedra i ciment i el seu sostre el constituïen gruixuts rulls encarregats d'aguantar la

capa de terra i pedres que posseïa. La trinxera es trobava coberta, tot i que no amb la capa de pedra i terra que tenia el niu i se'l considerava el suficient sòlid per resistir projectils de 105 mm d'artilleria i bombes d'aviació de 50 kg de pes.

Al nord de l'esmentat niu es trobava el niu número 22, pròxim a una vinya, però internat a la muntanya, trobant-se perfectament dissimulat per una bancal i passant desapercebut fins trobar-se molt pròxim a ell. Tenia accés per una pista ja quasi esborrada que arrencava dels Grecs fins una trinxera de 15 metres de llarg en forma d'angle obtús. Aquest niu era doble i posseïa dos cambres: una amb dos espitlleres (la de l'entrada) i l'altre amb una, que batien els contraforts de la serra, en direcció a Mas Oliva, el camp, Puig de la Garriga, la badia i platja, així com la part alta dels contraforts de Puig Rous i la seva carretera, amb les petites desenfilades que els accidents del terreny ocasionaven, amb un escàs angle mort i creuava focs amb els nius números 23, 24 i 25. Tot el niu estava construït amb pedres i ciment, tenint el sostre de rulls i terra amb gruix de 1,50 a 2 metres, considerant-se sòlid per resistir projectils d'artilleria de 105 mm i bombes d'aviació de 25 kg de pes.

Situat al nord i pròxim al número 22 i al sud-est de Mas Olivo, es trobava el niu anomenat número 23, que tenia una excel·lent posició dominant que li donava un magnífic camp de tir, arribant-se a ell per una trinxera coberta d'uns 3 metres, però trobant-se sense finalitzar. Es tractava d'un niu quasi natural, ja que per sostre tenia una gran mole de pedra, molt bé calçada en ciment i que donava al conjunt la forma d'una conxa oberta. Aprofitant una obertura que tenia a la seva part posterior se li donava comunicació amb la resta, tot i que les obres i refugis no tenien encara finalitzades les voltes del seu sostre ni revestides, no disposant per tant de fortalesa tot i que si que posseïa un parapet semicircular de ciment que encara no tenia espiells. El conjunt encara sense finalitzar resultava molt fort i útil pel seu excel·lent camp de tir ja que batia el poblat i accessos al nord de Roses, la Ciutadella, el camp, Puig Garriga, les dos vessants muntanyoses al nord de Mas Coll, continuant així a tots els abasts fins l'alineació de Mas Rahola. L'informe afegia que era una obra que podia utilitzar-se tal i com estava, amb un sector de tir de 200 a 30 graus i comptava amb una resistència molt gran, resistint a l'artilleria i aviació fins bombes de 100 kg.

Per altre banda, els nius números 24 i 25 es trobaven situats dintre d'oliveres al oest del Mas Olivo i quasi al nord del cementiri i sobre un terreny pla i una mica elevat que li donava una posició dominant que afavoria el tir. El borde sud de les oliveres estava bordejat per una trinxera en forma de zig-zag, estant aquest niu en quasi un dels seus extrems. Tenia accés per un petit túnel, que comunicava a la seva vegada amb la trinxera tot i que aquest túnel es trobava derruït, mentre que l'entrada del niu es trobava igualment que el dipòsit destinat a munició, un metre més alt que el lloc on estaven situades les espitlleres, sent aquestes dos, amb un mateix front, no podent-se apreciar pel

seu estat ruïnós si es tractava d'una sola cambra o si es tractaven de dos amb una sola espitllera per metralladora cadascuna. La seva posició els permetia batre amb tir rasant i sense angles morts tot el pla i creuava focs front a front amb els nius números 22 i 23. Tota la seva construcció era de formigó i maçoneria i per no estar finalitzada la coberta, no podia apreciar-se la resistència dels seus sostres a l'artilleria i a l'aviació però si la dels seus costats, les quals eren resistents per projectils de 105 mm d'artilleria. Degut solament a tenir una fina capa de maçoneria, la coberta del niu número 24 s'havia caigut en quasi tots els punts del sostre, sent la forma d'aquest de volta mentre que la trinxera en la que estaven suportats i que els enllaçava, era d'uns 400 metres de desenvolupament i traçada en zig-zag.

A uns 600 metres al nord dels nius 24 i 25 és trobava el niu número 26, que tenia el seu accés per una trinxera de 20 metres de llarg, tallada en roca viva i que en un petit tret i a l'entrada del niu es trobava coberta, tenint costats i sostre de rulls. Tota l'obra estava construïda amb pedres i ciment, trobant-se els seus sostres previstos de gruixos rulls, sobre dels quals es trobava una gran quantitat de pedres i terra formant una capa d'un gruix que oscil·lava entre el 1,50 metres i els 2 metres. Posseïa dos cambres amb una sola espitllera en cadascuna per metralladores, tenint els anomenats espiells quasi 2 metres de longitud mentre que l'obra en general posseïa grans angles morts pròxims, batent des de la platja de la Ciutadella, Puig Garriga, Mas Rateu i les vessants nord de la muntanya sobre de Mas Isern i Mas Fumat. Es trobava molt bé camuflada ja que aquesta fortificació es trobava al límit d'un bosc de roures, tapant-lo tres d'aquestos sense treure-li ni visibilitat ni camp de tir i presentant el mateix aspecte del terreny en que estava enclavat, podent resistir projectils d'artilleria de 105 mm i bombes d'aviació de 50 kg, sent el seu sector de tir dels 200 als 20 graus.

El penúltim niu era l'anomenat niu número 27, que es trobava situat al nord del número 25 i a l'est del Mas Mirat, adquirint la forma d'un bancal de cultiu (oliveres), amb un entrant molt pronunciat que allà existia, cosa que el feia que no fos fàcil distingir-lo. El seu accés es feia per una trinxera que mirava al nord, un tros coberta de rulls i el niu posseïa dos cambres amb dos espitlleres per metralladores, on cadascuna d'elles batien la platja des del sud de la Ciutadella fins a 300 metres abans de la desembocadura del riu Salinas, Puig de la Garriga, uns 200 metres al nord de Mas Fumat i per altres vessants, fins la del sud del castell de Bufagana, trossos de la carretera de Cadaqués i terrenys compresos, comptant amb una mica d'angle mort pròxim. El seu sector de tir era des dels 375 als 130 graus, passant per 0 mentre que la seva construcció era com la de tots molt resistent, tallat en part a roca, feta la compartimentació de maçoneria i cobert amb gruixos rulls i unes capes de terra i grava de 1,50 a 2 metres, considerant-lo resistent per l'artilleria lleugera i aviació fins bombes de 25 kg. Per últim, el darrer niu era l'anomenat niu número 28, situat una mica al nord del niu número 27, i quedava enllaçat amb ell per un camí molt fàcil. L'accés es feia per un

camí simulat, pel que fàcilment podien pujar els carros de metralladores fins ell i des d'aquest als altres nius podia transportar-se màquines i dotació. Tenia una trinxera que arribava fins la dreta del mateix niu, constant aquest de dos cambres amb dos espitlleres cadascuna que batien des de Mas Rateu, Mas Coll, Mas del Palau, vessants nords de Mas Fumat fins Mas Berta i sobretot la carretera de Cadaqués i contraforts sobre aquesta, en direcció de Mas Palau. El seu sector de tir era de 275 a 120 graus tot i que l'espiell lateral de la cambra de la dreta tenia molt poc camp de tir i en conjunt de l'obra, angles morts propers. El seu aspecte era el del terreny, quedant completament camuflat mentre que la seva construcció, aprofitant la roca del terreny, maçoneria i sostre amb rulls recoberts de terra, li donaven consistència per resistir a l'artilleria lleugera i bombes d'aviació fins 25 kg.

Castelló d'Empúries

Poc abans de l'abril de 1937 s'havia començat a estudiar el pla de defensa d'aquesta part del Sector que havia d'atendre a la defensa de la badia de Roses. Es donaria inici als treballs de la part estudiada i començarien aquestos el dia 5 d'abril amb l'establiment de dos punts de suport i varis elements de resistència, havent estat marcat fins aquella mateixa data els emplaçaments de 13 nius de metralladores, alguns dels quals haurien de construir-se amb formigó i els restants de fusta. A més a més, es construirien vàries trinxeres tot i que la seva longitud encara a la data de l'informe no podia precisar-se, tenint per tant aquesta població totes les posicions defensives en projecte o en construcció[480].

Segons l'inventari de l'exèrcit[481], els republicans realitzarien fins a 9 nius de metralladores en aquesta població, trobant-se situat el primer a 1 km del marge dret del riu i a 400 metres de la riba del mar (a 100 metres d'ell es trobava també el camí que conduïa a C. Roca de Sales). Tot i que es trobava sense finalitzar, es notava en ell unes característiques diferents a la de la resta de nius ja que es tractava d'una construcció en forma de polígon de 16 costats amb un diàmetre de 2 metres, sense escala per baixar al seu interior i es trobava a ras de terra moguda i en suau pendent, trobant-se la part més alta del terreny a la boca de l'anomenat niu, el que feia quasi invisible a curta distància.

Es trobava introduït al terreny, a una profunditat de 1,50 metres del mateix, sent la seva base una plataforma circular de 1,10 metres de diàmetre, servint la resta que assolia fins els 2 metres, per rasa de desaigüe amb una sortida al exterior a altre força profunda. Tot ell estava construït de ciment i les seves parets eren còncaves i ajustades a la forma poligonal que presentava la seva boca i creuava els seus focs amb tots els nius situats al riu Muga.

[480] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*
[481] AIMP. Caixa 10098. Expedient 15.

El niu número 2 és trobava situat al marge esquerra del riu, a uns 30 metres del Muga i sobre un mur de contenció que existia per evitar que les aigües del riu arrasessin els sembrats en les seves crescudes. Tenia accés per un passadís corbat, obert, de rulls i terra i estava perfectament camuflat per la seva harmonia amb el terreny, estimant-se protegit contra els calibres d'artilleria fins 105 mm i de l'aviació fins bombes de 50 kg. Al seu interior tenia tres espiells per metralladores, podent acoblar-se un grup (dos màquines) i posseïa un refugi en forma de passadís que juntament amb el que podia oferir el corb d'entrada, servia per allotjar un petit grup de soldats. Tenia molt poc angle mort i aquest solament cap el riu ja que tenia el marge dret del mateix que anava força encaixonada, oferint a curta distància escàs camp de tir, si bé el niu número 3 esmenava aquesta deficiència mentre que els seus espiells entre si creuaven els seus focs i amb la resta de nius dels marges del riu, batent des de 0 graus fins els 260 graus.

Per la seva banda, el niu número 3 es trobava situat a la marge dreta del riu i dominava completament a la marge esquerra. La planta d'aquest niu es trobava al nivell del subsòl, havent posat terra a sobre i als costats en gran quantitat, sent el seu aspecte exterior el d'una gran piràmide, si bé la seva semblança amb el terreny i la vegetació (particularment cards) que havia crescut el feien passar desapercebut fins molt curta distància, a més de que els arbres que des de la riba del riu fins el lloc en que es trobava emplaçat (30 metres) existien, cobrien amb el seu brancatge la meitat de l'anomenat niu. La seva construcció, igual que l'anterior, era de rulls i terra i es trobava en perfectes condicions i l'accés al mateix es feia a través d'un passadís de 4 metres de llarg, enterament recte i cobert també de rulls i terra en sostre i costats. Aquest niu estava format per dos cambres separades per una paret de rulls, mesurant cadascuna 2,50 metres per 2,50 metres on cada departament tenia dos espiells, formant esquadra i formant una T amb la pared de separació, es trobava altre pared de la mateixa construcció. Tenia com angle mort la part compresa des de la riba del riu fins passats uns 30 metres del marge contrari, un angle mort que batia el niu número 2. Els seus espiells creuaven els focs amb el número 1 i resta de nius del riu Muga, batent des del 340 graus fins el 310, passant per 0 graus i per la seva construcció suficientment forta, era invulnerable a projectils del 105 i bombes d'aviació de 50 kg.

En canvi el niu número 4 era un niu senzill situat a la marge esquerra del riu Muga construït amb rulls i terra. Donava accés al mateix una rasa de 5 metres de llarg que anava a parar a un refugi corb, constant d'un passadís cobert realitzat amb els mateixos materials que ho estava el niu. L'anomenat niu estava perfectament camuflat fins l'extrem de passar desapercebut fins molt curta distància i com tots els nius d'aquest sector, tenia el seu sostre summament cobert de terra igualment que els seus costats, depassant el gruix de terra a la part més alta 1,50 metres, descendint en pendent suau fins els extrems, per després ràpidament baixar al terra. El seu terra, a l'interior del mateix, estava

entarimat amb gruixudes travesses, trobant-se en boníssimes condicions mentre que la seva solidesa el permetia aguantar projectils de 105 mm i bombes d'aviació de 50 kg. Tot i trobar-se molt proper al niu número 5, no creuava els seus focs amb aquest més que pel costat del riu ja que estava situat al mateix marge i aquell ho estava sobre el mur de contenció mentre que els seus espiells creuaven els focs entre si, amb el número 4 i amb la resta de nius del marge del riu, batent des del 340 graus fins el 210, passant per 0 graus.

El niu anomenat número 5 estava situat sobre el mur de contenció del marge esquerra en el que materialment es trobava encastat i quedava a uns 3 metres elevat sobre el nivell del terreny. Era senzill i tenia tres espiells per metralladores mentre que la seva construcció, igual que la de tots els altres d'aquest sector, era de rulls i terra. Donava accés al mateix una trinxera d'un metre de llarg, que en sentit recte conduïa a una comporta que en altre temps havia de servir pel cultiu de les hortes properes mentre que el mur de ciment d'aquest pas consolidava la cara del niu en el lloc que tenia la seva entrada. La forma d'aquest niu era irregular, els seus espiells batien en tot el seu abast, la marge esquerra del riu, particularment des de la Masia de Rascló fins la de Moxó i és trobava també en molt bon estat, podent resistir, igual que la resta de nius, projectils d'aviació de fins 50 kg. El seu camp de tir abastava des dels 10 graus fins els 260, creuant els seus focs amb el número 1 i altres nius de la marge del riu.

El niu número 6 era un niu senzill, trobant-se el refugi en perfecte estat però sense tenir comunicació amb la cambra per les metralladores, la qual degut a haver-li treure alguns rulls del sostre, es trobava enterament destruït. El pis de rulls estava elevat, quedant la part compresa des del mateix fins on es trobava el fons de l'excavació sense omplir de terra. Per la seva situació havia de batre la carretera als km 36,500 a 39, així com creuar els seus focs amb els nius d'aquest sector ja ressenyats. Per altre banda, el niu número 7 és tractava d'un niu doble, situat al mateix marge dret del riu, dominant a l'esquerra fins on es trobava el mur de contenció. La planta d'aquest niu es trobava al nivell del terreny, sent el seu aspecte exterior el d'una piràmide i estava summament camuflat doncs l'havia crescut, a la terra amb que se l'havia cobert, una gran quantitat de vegetació. La seva construcció era igual que els anteriors, o sigui de rulls i terra per sostre i costats i constava de dos cambres separades per una pared de rulls que mesuraven de 3 metres per 3 metres. Cadascuna d'elles tenien dos espiells, formant esquadra i fent T amb la pared de separació, es trobava altre pared de la mateixa construcció. Els seus espiells creuaven els focs entre si, batent des dels 350 graus fins els 270, passant per 0 i la seva construcció forta el permetia aguantar projectils de 105 mm i bombes d'aviació de 50 kg.

En canvi el niu número 8 és trobava totalment derruït i com a conseqüència no es podia apreciar en ell la col·locació dels seus espiells, trobant-se també el seu refugi en ruïnes. Per la seva posició

batia la carretera des de Castelló al km 39, entre el gual i el pont del riu i creuaria els seus focs amb els nius anteriorment ressenyats de la riba del riu.

El darrer niu, el número 9 és trobava començant a construir a l'altura de la Masia de Salins, a la mateixa platja i una mica en direcció a Roses. Tenia feta l'excavació i construïda una planxa de ciment de 6 metres de llarg per 4 d'ample i orientat de tal manera que un dels costats més curts mirava cap el mar. La seva encertada col·locació sobre el terreny li donava un magnífic camp de tir i des del seu emplaçament podia creuar focs per la dreta amb els nius de la desembocadura del riu Muga i per l'esquerra amb els que es trobaven al sector de Roses, principalment amb el de la Ciutadella. Aquest niu per la seva eficàcia era sense dubtes la transformació d'una obra provisional que s'apreciava quasi derruïda a la seva immediació i l'exèrcit estimava molt convenient la seva finalització, donada el sector de tir que posseïa en tota la seva amplitud fins l'abast màxim del arma i per servir d'enllaç entre l'organització del riu Muga i la del turó dels reflectors en Roses, amb els que creuaria els seus focs.

Armentera i Vilademat

A l'abril de 1937 estava encara pendent de finalitzar l'estudi pels tècnics militars del pla de defensa d'aquesta zona amb el que quedaria finalitzat el de la part plana de la badia de Roses. Igualment però havien començat les obres de varis nius de metralladora, tot i que l'informe presentat l'abril de 1937 només especificava que s'estaven construint dos nius de metralladora a Armentera i existien tres més en projecte[482].

Sobre Armentera, l'inventari del exèrcit realitzat un cop acabat el conflicte recollia fins a tres nius de metralladores tot i que no es construiria cap d'ells, només figuraven als plànols[483]. Únicament el número 3 tenia l'excavació feta per ser construït en forma triangular, segons el disseny del niu número 4, situat entre Armentera i Sant Pere Pescador. Aquests tres nius s'estimaven necessaris segons l'informe de l'exèrcit per estar situats en terreny tan pla on tenien amplis camps de tir doncs batien: els números 1 i 2 tota la zona a la que el riu Vell servia de fossat, tenint tirs llunyans sobre la platja del desembarcament del seu davant, creuant focs amb l'organització que es preveia per Vilademat i amb els números 2 i 3 d'aquest sector mentre que el número 3, igual que els anteriors, havia de cobrir a més a més els accessos directes pel sud i est a l'Armentera.

[482] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*
[483] AIMP. Caixa 10098. Expedient 15.

Sant Pere Pescador

L'oficial anglès feia notar al seu informe que pròxim a Sant Pere Pescador, a la desembocadura del Fluvià, estaven construïdes les majors fortificacions de la costa, situades aquestes des de la desembocadura del riu fins al poble de Sant Pere Pescador, on hi havia a ambdós marges, una triple línia de trinxeres dentades de ciment armat, amb vuit nius de metralladors, però en canvi, a tota la part superior de la badia, fins a Roses, no hi havia cap posició defensiva, però el terreny no era apte per desembarcament per ser aiguamolls[484].

Sobre la informació que tenien els nacionals respecte a aquesta població, una nota del 19 d'agost de 1937 només afirmava que a Sant Pere Pescador hi havia atrinxeraments i nius de metralladores sense armaments mentre que a una informació posterior del 3 de novembre del mateix any, s'afirmava que a aquesta població s'emmagatzemava el material de guerra desembarcat a Roses[485].

L'informe de l'exèrcit una vegada acabada la guerra anotava l'existència de sis nius de metralladores a la població, numerats del quatre al nou[486]. El primer d'aquests nius, anomenat niu número 4 (els tres primers eren els nius projectats a Armentera) presentava una forma triangular molt característica i que li donava un sector de tir complet de 360 graus, creuant els seus focs amb la resta de nius d'aquest sector. Presentava una part central d'on arrencaven les tres cambres per les màquines que servien de dipòsit de municions i abric per personal i la seva forta construcció en formigó li donava una resistència a prova de l'artilleria lleugera i aviació fins bombes de 50 kg. En canvi el següent niu, anomenat niu número 5 no estava construït i havia de cobrir l'accés a Sant Pere Pescador per la seva posició propera al pont pel que travessava el Fluvià, la carretera que pujava de l'Armentera i havia de batre el gual i l'illot que existia al riu, al sud de Sant Pere Pescador. El que si estava construït era el niu número 6, sent aquest de formigó, amb dos cambres per metralladores i que oferia protecció per artilleria lleugera i bombes d'aviació de fins 50 kg. Presentava dos entrades pròximes al camí paral·lel al riu Fluvià, al sud de Sant Pere Pescador i creuava focs amb els nius números 4 i els 7, 8 i 9 del sector, formant part de l'organització que per l'est i sud cobria el ja anomenat Sant Pere Pescador. El niu número 7 era de forma molt senzill i estava construït en formigó, donant-li d'aquesta manera una resistència completa contra artilleria lleugera i bombes d'aviació de 50 kg. Batia l'accés al poble des de la platja, creuant focs amb la resta de nius del sector i tenia dos accessos per trinxeres que li posaven en comunicació la de la dreta amb el canal del Molí i per una passarel·la de troncs amb el poble i per l'esquerra amb el niu número 8. Aquest darrer niu era de construcció mixta, tenint les parets de formigó i de rulls el sostre amb un petit filferro al seu

[484] AGMAV, C.2451, Cp.1 /16.
[485] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/62.
[486] AIMP. Caixa 10098. Expedient 15.

davant. La seva consistència era suficient per resistir a l'artilleria de 105 mm i bombes d'aviació de 25 kg i presentava dos cambres per metralladores, amb espais desenfilats que podien servir per dipòsit de municions i abric del personal en unió de la galeria coberta que els posava en comunicació. Batia com l'anterior (niu número 7) els accessos a la platja i s'unia a ell per una trinxera ja esmentada abans, creuant els seus focs amb la resta del sector. A més a més comptava amb dos camins coberts situats a rereguarda, que per passarel·les de troncs travessaven el riu i el posaven en comunicació amb Sant Pere Pescador.

El darrer niu de la població, el número 9 estava construït en formigó, amb dos cambres per metralladores i oferia protecció contra artilleria lleugera i bombes d'aviació de fins 50 kg. Tenia dos entrades pròximes al camí que anava paral·lel i proper al riu Fluvià i per la seva situació batia els marges del riu cap a la seva desembocadura, els accessos del mar i creuava focs a més a més amb la resta de nius del sector, sent l'extrem nord de l'organització, que amb els números 6 i 7 i trinxeres que els unien, cobria a Sant Pere Pescador.

Empúries

Segons l'informe republicà de l'abril de 1937[487], entre les construccions defensives d'Empúries, la posició avançada estava formada per una trinxera d'uns 1.500 metres de longitud aproximadament contigua a la platja de la població, en la seva majoria amb filferro. En quant a la posició de resistència, a les proximitats d'Empúries s'havia establert un punt de suport que es trobava finalitzat en la seva major part. Hi havia tres nius de metralladora construïts amb ciment, amb carrils de la coberta cubicant el formigó de cadascú d'ells d'uns 17 m3 i dos passos coberts que servien de refugi al personal, amb una longitud respectiva de 64 i 54 metres per 1,75 metres d'amplada. La trinxera per fusell tenia una mesura en conjunt de 904 metres, excavada en terreny argilós amb travesses cada 15 metres i sacs terrers a la part superior que havia donat lloc a un cúbic d'excavació de 2.300 m3 mentre que el filferro que circumdava aquest punt de suport comptava amb una longitud de 1.200 metres. A l'abril de 1937 s'havien iniciat els treballs per un nou niu de ciment per dos màquines, per tant, en aquestes dates Empúries comptava amb tres nius de metralladora construït i un més en construcció, a més a més de comptar amb un emplaçament per una bateria de costa.

Per part nacional, una nota d'un agent franquista amb data 28 d'octubre de 1937 donaria tots els detalls sobre les fortificacions existents en aquesta població. A més a més de la informació s'adjuntava també croquis on venien indicades els diferents emplaçaments i defenses existents al sector de la costa catalana, comprenent entre la desembocadura del riu Ter i la població d'Empúries. Així per tant, aquesta informació especificava que a l'Ermita de Santa Maria existien trinxeres i

[487] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*

filferros; a Punta Salines i Punta Guixeres, nius de metralladora però sense especificar la quantitat d'aquests; a Punta Trenca Brassos, dos canons de gran calibre estant la seva dotació aquarterada a uns 800 metres; a la carretera de Punta Trenca Brassos a l'Escala, nius de metralladores; a la Platja de l'Escala, trinxeres i nius de metralladora; al lloc de Closa del Llop que separava les dos carreteres que conduïen a l'Escala, trinxeres; a les ruïnes d'Empúries, dos canons i instal·lació "morse" estant establerta la caserna a l'Hotel d'Empúries[488].

L'Escala

La població de l'Escala comptava amb 2.489 habitants el 1936 i l'informe republicà feia constar que aquesta població comptava amb varis nius de metralladora que formaven la posició avançada de la població. Així, a l'abril de 1937[489], es trobaven finalitzats tres nius que flanquejaven les platges d'Empúries, un d'ells estava construït amb fusta, i tenia a més a més de les cabines per les màquines, un refugi d'uns 10 m2 i dos sortides de camí cobert de 20 metres cadascú. Altre dels nius era per una sola màquina i comptava amb una coberta de formigó i trinxera oberta d'entrada amb el seu conjunt de parets i sostres, amb un cubic de formigó en massa de 20 metres cúbics. El tercer niu era per dos metralladores i estava cobert amb fusta i formigó cúbica de 40 m3 de formigó en massa.

També es trobava en construcció més nius de metralladores; un d'ells era per quatre màquines i es trobava excavat completament sobre roca, ascendint la seva excavació a 130 m3. Els passos d'aquest niu havien estat coberts, en part, contra cascos a base de fusta i terra i faltava només per cobrir la part corresponent a les cabines que es realitzaven amb formigó i la seva sortida es trobava finalitzada, realitzada en part amb trinxera coberta d'uns 60 metres de longitud.

A la Platja de Riells hi havia un altre niu en construcció de formigó i es trobaven executades les parets que sumaven uns 12 m3, faltant només la coberta que cubicaria uns 25 m3.

Es trobaven també en període d'excavació dos nius més a la Platja de Montgó i aprofitant part de l'excavació feta en el primer emplaçament de la bateria és construiria un refugi de personal, construint-se també un niu de metralladores. També pertanyien a la posició avançada diferents trinxeres; com dos trinxeres de 60 i 80 metres respectivament de longitud que es trobaven situades al primer emplaçament de la bateria i al costat del poble de l'Escala s'havia fet una altre trinxera de 150 metres de longitud.

Per altre banda, la posició de resistència estava formada per altres dos trinxeres situades a mig vessant, una en pedra no finalitzada, d'uns 50 metres i l'altre amb sacs terrers de 80 metres; un parapet natural habilitat per trinxeres amb una longitud aproximada de 800 metres; i finalment, hi

[488] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/100-101.
[489] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*

havia altre trinxera d'un centenar de metres feta amb sacs terrers. En projecte havien diversos treballs, el principal era la bateria que tenia un emplaçament fixat a Montgó i 16 nius de metralladores més que completaven el pla de defensa a la part muntanyosa de l'Escala.

En definitiva, l'Escala a l'abril de 1937 comptava amb tres nius de metralladora finalitzats, sis més en construcció i altres setze en projecte, donant un total de vint-i-cinc nius de metralladores, sent la ciutat de la costa gironina amb més nius de metralladora totals projectats. A l'Escala també es trobava en construcció una bateria i una altre en projecte, s'havien realitzat 1.320 metres de trinxera, s'estaven construint 20 metres més, s'havien realitzat altres 2.500 metres de camins i s'estaven construint 1.300 metres més. Sobre les trinxeres, algunes informacions apunten que aquestes serien realitzades per empreses d'acord amb els militars; pagant a cada treballador un jornal de 10 pessetes al dia, que representava unes 600 o 700 pessetes setmanals[490].

Els nacionals per la seva part rebrien informacions sobre les defenses de la ciutat, però el 24 de setembre de 1937 rebrien una informació força curiosa per part d'un agent nacional en la que afirmava que sobre Punta Montgó s'estava muntant un motor de 96 HP que accionava una dinamo el tot component d'un aparell anomenat Sassonof que descobria el pas de submarins[491]. Sobre la Punta Montgó una informació nacional de aproximadament d'octubre del 1937 i en relació amb la nota del dia 24 de setembre deia que s'estava construint en aquell indret una caseta amb ciment i ferro per un misteriós savi francès que amb aparells de precisió havia de controlar el pas de vaixells i avions amb un gran radi d'acció. Hi havia a més a més emplaçats en aquesta Punta, dos canons del 15 que creuaven els seus focs amb els emplaçats a Roses, defensant així aquesta Badia[492].

Ja al 1938, els agents franquistes augmentarien les informacions sobre la població informant el dia 29 de gener de 1938 que s'estava construint una carretera que anava del poble de L'Escala a Punta del Milà i que havia de tenir uns 8 km i també es projectava construir una altre de Roses a Cap de Norfeu de 15 kms aproximadament[493], mentre que el dia 6 d'agost, una informació signada pel Sr. Quiñones de León afirmava que l'Escala era un dels ports de Catalunya que s'utilitzaven a l'actualitat pel desembarcament de material de guerra[494].

Un cop acabada la guerra l'informe de l'exèrcit, igual que a la resta de poblacions del sector recolliria els diferents nius de metralladores existents a la localitat[495]. Així, el niu número 1 estava

[490] VILA MITJÀ, Mercè; *L'Escala, 1931-1947. (República-Guerra Civil-Postguerra)*, l'Escala, Ajuntament de l'Escala, 1994.Pag. 67. També s'afirma que existien trinxeres a Roses, a la Clota, a Montgó i a Empúries, a la part més alta de la ciutat romana i a la muntanya rodona direcció a Torroella de Montgrí, a les sortides del poble, a ca l'Ase (can Delàs) així com nius de metralladora a la Clota, a la Cresca (realitzades per gent de dretes) i espitlleres a la mar d'en Manassa i carretera fins a Punta del Milà.

[491] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/84.

[492] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.

[493] AHEA. A 83.

[494] AHEA, A 83.

[495] AIMP. Caixa 10098. Expedient 15.

compost per un niu per dos metralladores, construït en ciment i amb una desenfilada de les vistes des del mar excel·lent, tota vegada que tenia un gran turó que l'ocultava i no era possible que fos vist fins haver entrat a la mateixa platja de Montgó, batent per rereguarda als que intentessin desembarcar per l'anomenada platja. El sostre era de maó senzill, amb una capa de terra i per tant no estava protegit de l'aviació mentre que les parets si protegien d'impactes d'artilleria lleugera. Batia des del cap Montgó tota la platja del mateix nom, creuant els seus focs amb els nius números 2 i 3, sent el seu sector de tir de 110 graus. El niu número 2 eren dos nius per una màquina cadascú de construcció de ciment units entre si per una trinxera; el de l'esquerra sense sostre i el dret amb teulada però sense finalitzar de cobrir-lo amb la resistència i que l'estaven construint, no quedant per tant protegit de l'aviació però les seves parets si li donaven protecció contra l'artilleria lleugera. Batien perfectament tota la platja de Montgó i accessos de la mateixa, creuant els seus focs amb els nius 1 i 3, sent el seu sector de tir de 120 graus.

El niu número 3 construït per albergar dos metralladores i es trobava completament finalitzat a base de ciment i protegit contra artilleria lleugera, així com bombes d'aviació per un excel·lent sostre. I comptava amb comunicació a rereguarda per una trinxera. La seva excel·lent col·locació feia que els seus focs assolessin de front la platja de Montgó, creuant amb els nius número 1 i 2 formant una barrera infranquejable. A més a més estava força camuflat entre pins i tenia un ampli sector de tir de 170 graus.

Situat pròxim a la costa, es trobava el niu número 4, un niu per dos màquines de construcció de ciment i de protecció contra l'artilleria lleugera i aviació fins bombes de 50 kg. Tenia una rasa que li comunicava amb l'emplaçament d'artilleria que hi havia pròxim i a l'est i altre per on es comunicava al exterior. Batia les platges de Riells i tota la costa fins el poble de l'Escala, creuant els seus focs amb el niu número 5, tenint una amplitud del seu sector de tir era d'uns 109 graus.

L'anomenat niu número 5 era un niu per dos metralladores situat pròxim i al sud de la pista militar que des de l'Escala conduïa a Punta Milà, en l'angle est de la platja de Riells. S'entrava directament a l'obra, no tenint com els seus similars una rasa de comunicació i amb les seves dos màquines batia creuant els seus focs amb el niu número 4, tenint un sector de tir de 145 graus. La seva construcció de ciment donava bona protecció contra l'artilleria lleugera i contra l'aviació fins bombes de 50 kg.

També era un niu per dos màquines el niu número 6, construït amb ciment i amb protecció per artilleria lleugera i contra aviació fins bombes de 50 kg. Tenia comunicació per la seva esquerra (oest) amb una trinxera amb nínxols de tirador que donava sortida a un carrer del poble i per la seva dreta amb altre trinxera que també desembocava al poble. Batien les seves màquines part del moll de l'Escala sense arribar per la seva esquerra a les platges properes, creuant-se els seus focs en part amb el niu número 7, i sent el seu sector de tir de 130 graus. En canvi el niu número 7 era un niu de

ciment per una màquina, resistent a l'artilleria lleugera i a bombes d'aviació de 50 kg. Estava desenfilat de les vistes des del mar i és comunicava a rereguarda per una rasa profunda. Amb els seus focs batia de costat la platja existent davant d'aquest niu, creuant-lo molt escassament amb els del niu número 6 però tenia un escàs sector de foc d'uns 70 graus. Per altre banda, el niu número 9 era el més organitzat d'aquest sector i estava en un petit sortint rocós a les proximitats de la casa dels enginyers agrònoms a San Martí d'Empúries, arribant-se a ell per una escalinata que des de l'ampit de la mateixa anava a la platja. Estava ben ocult a les vistes des del mar i constava de quatre cambres per metralladores, trobant-se situada la seva entrada única a l'esquerra (nord) i comunicant-se entre sí per dos galeries subterrànies, les que comptaven amb instal·lació elèctrica pel seu enllumenat. Tenia les seves parets de ciment i els sostres formats per vàries capes de rulls i terra que feien poden resistir artilleria lleugera i bombes d'aviació de 25 kg. Amb els seus focs batien tota la platja a dreta (sud) i esquerra (nord) de Sant Martí d'Empúries i tot el mar en un ampli sector de tir que era de 235 graus i creuaven de dos en dos els seus focs i a distàncies llunyanes amb el número 6. A l'informe de l'exèrcit també es feia menció sobre la posició denominada de l'Escala-Montgó, on figuraven a un plànol els nius marcats amb els números 1 bis, 8, 10, 11, 12, 13 i 14, situat aquest darrer al sud del 13 i unit a ell per una trinxera que no existia i era de suposar que corresponien al pla de fortificació que no arribarien a realitzar els republicans. D'aquests nius a l'informe es proposava efectuar la construcció del niu número 1 bis de Montgó que havia de batre completament de costat l'anomenada platja i a més a més creuaria els seus focs amb els nius 1,2 i 3 fent poc menys que impossible un desembarcament per aquest costat, que era el més vulnerable del sector. També es proposava el número 8 a base de doble per cobrir les dos platges de la seva dreta (sud) i esquerra (nord) i per últim es proposava així mateix construir altre niu, el 4 bis a la part dreta del poble de l'Escala per batre tota aquesta costa fins la platja de Riells. El niu número 8 per la seva banda estava emmarcat en un lloc sorrenc però a uns dos metres de profunditat existia roca sobre la que es podria assentar fàcilment i acompliria la seva missió de batre de flanqueig les platges allà existents mentre que al castell de Montgó i al seu interior existia un motor que podria alimentar un reflector situat davant del castell.

L'informe també recollia que a Punta del Milà existia un emplaçament per una bateria de quatre peces de gruix calibre i a illa Matena un emplaçament per dos peces més. El primer d'aquests, el de Punta de Milà dels quatre emplaçaments un d'ells estava finalitzat i a base de ciment, altre a mig finalitzar i els altres dos fetes les excavacions per la seva construcció. Tenia una pista militar feta per aquesta bateria en perfecte estat i l'emplaçament finalitzat tenia un gran túnel construït per dipòsit de munició d'excel·lents condicions contra l'artilleria i aviació mentre que l'emplaçament, a mig finalitzar tenia també construït altre túnel semblant a l'anterior. En quant a l'emplaçament d'Illa

Matena aquest tenia construïts amb ciment dos emplaçaments per dos peces d'artilleria de costa, els quals semblaven estar finalitzats, havent-se fet proves des dels mateixos i amb aquesta classe d'artilleria pels republicans. La pista militar que partia de l'Escala anava a Punta Milà tenia dos ramificacions, una d'elles anava a la platja de Montgó i altre al castell del mateix nom, així com també altre a la bateria d'illa Matena, totes elles en estat transitable.

Baix Empordà

També serien molt abundants les posicions defensives que es realitzarien en les diferents poblacions d'aquesta comarca, sent les principals les següents: l'Estartit, Illes Medes, Torroella de Montgrí, Pals, Begur, Palafrugell, Llafranc, Calella de Palafrugell, Vall-llobrega, Palamós, Platja d'Aro, Sant Feliu de Guíxols,

L'Estartit

Sortint de la Badia de Roses i continuant al sud es trobava el petit poble de l'Estartit, un lloc poc a propòsit per desembarcaments i on s'instal·laria un emplaçament per una bateria de 155 mm. Segons l'informe de l'oficial anglès, a la platja i en les immediacions properes també existirien vàries trinxeres i sis nius de metralladores, i s'havien construït també vàries coves per refugi en cas de bombardeig[496], mentre que l'informe republicà deia que precisament la posició avançada la formaven varis nius de metralladora, trobant-se finalitzats l'abril de 1937 cinc[497]. D'aquests nius de metralladores, tres es trobaven a poca distància del mar i havien estat construïts amb dos torretes per metralladores, espitlleres per tiradors i departaments de refugis, sent la seva construcció a base de fusta. Pel número d'ells i degut a la seva situació havia tingut que construir-se un camí d'uns cent metres aproximadament de longitud i també s'havia instal-lat un lloc d'observació, a l'altura màxima, construït a base de sacs terrers on el seu camí, abans de difícil accés, havia tingut que convertir-se en transitable. Per altre banda, la posició de resistència la formaven dos nius finalitzats que es trobaven a uns 20 metres sobre el nivell del mar i construïts amb fusta i excavats els seus refugis per 15 homes a la vessant de la muntanya. Es trobaven en període d'execució quatre nius, un d'ells quasi finalitzat i hi havia també en projecte la construcció de quatre nius més per completar la defensa de les altures d'aquesta zona i que completarien la posició de resistència. Així d'aquesta manera, l'Estartit comptava a l'abril de 1937 amb un total de cinc nius de metralladora finalitzats, quatre més en construcció i quatre en projecte, fent un total de 13 mentre que també s'estava construint una bateria de costa i s'havia finalitzat uns 100 metres de carretera a banda d' existir

[496] AGMAV, C.2451, Cp.1 /17.
[497] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*

altres 300 metres en construcció.

Els franquistes també aconseguirien informació sobre les defenses de la ciutat, així el dia 17 d'agost de 1937 una nota d'un agent nacional afirmaria que la guarnició de tot aquest sector era composta per carrabiners republicans, fent notar l'informant que el Comandant d'aquest sector anomenat del nord de Girona es deia Don Angel Alfonso de Luna, conceptuat com a nacional i que havia donat totes les facilitats necessàries per tots aquells que havien volgut desertar[498]. Dos mesos més tard, en una informació del 16 d'octubre de 1937 és comunicaria que a l'Estartit hi havia trinxeres i nius de metralladores situats aquests últims: un a la carretera de la sortida del poble; un altre al km 3'700 de la carretera de Torroella de Montgrí a l'Estartit, al costat de la casella del peons caminers; un altre a la platja a la desembocadura del riu Ter ocult entre canyars i dos de formigó a la Fonollera, un petit turó d'uns 40 metres d'altura, entre les desembocadures del Ter i del Daró[499]; mentre que pocs dies després, el 28 d'octubre, els nacionals obtindrien informació sobre l'existència de trinxeres i filferros a l'Ermita de Santa Maria, que es trobava propera a l'Estartit, nius de metralladora a Punta Guixeres, dos canons de gran calibre a Punta Trenca Brassos i nius de metralladora a la carretera existent des d'aquesta darrera Punta a l'Escala[500]. Per altre banda, en una altra informació aquesta sense data però que probablement seria de finals de 1937 o principis de 1938, es deia que a la sortida de l'anomenat poble, a la carretera que anava a Torroella de Montgrí, estava en període de construcció una bateria per peces de 90 mm, i juntament a aquesta bateria i al camí d'accés, es trobaven emplaçats tres nius de metralladora on els seus focs batien la carretera que anava des d'Estartit a Torroella de Montgrí en una extensió de 5 km. En els km 5 i 7 aproximadament i al marge dret de l'anomenada carretera es trobaven emplaçats dos nius de metralladora on els seus focs batien un bon tros de carretera i junt a la desembocadura del riu Ter, i batent la platja de l'anomenada desembocadura, també es trobaven disseminats varis nius de metralladores, construïts amb rulls, els quals per considerar d'interès secundari no s'havien tingut en compte en l'últim pla de reforma de les obres d'infanteria, construïdes en l'anomenada platja, pel que en l'actualitat, molts d'ells amenaçaven ruïnes[501].

L'inventari realitzat per l'exèrcit acabada la guerra també recollia les posicions defensives realitzades en aquesta població, que segons aquest serien set nius de metralladora[502]. El primer niu, estava en bon estat, era de formigó revestit amb una capa de terra, d'un metre aproximat de gruix. Presentava dos compartiments iguals i tenia un camp de tir de 180 graus, no tenint angles morts. Tenien capacitat per una secció de metralladores tot i que podia així mateix servir per emplaçament de dos peces antitancs. Tenia resistència a bombes d'aviació de 50 kg, canó de 75 mm i obús de 105

[498] AGMAV. C. 2257,Cp.6, D.1/62.
[499] AGMAV. C. 2257,Cp.6, D.1/89.
[500] AGMAV. C. 2257,Cp.6, D.1/100.
[501] AHEA. A 93.
[502] AIMP. Caixa 10098. Expedient 15.

mm en tir corb i rasant i tot i que no existia trinxera, si que existia un camí de tal forma tal a la seva immediació, on també es trobava a uns 20 metres un mas fàcilment utilitzable per allotjament d'una companyia. El niu número 2 és trobava també en bon estat de construcció tot i que inundat i tenia dos compartiments iguals de formigó sense revestir de terra. Podia fer-se foc a qualsevol distància amb un camp de tir de 180 graus, tenint un angle mort fins els 100 metres, fàcilment reductible variant el terraplè i revestint el formigó amb terra, amb la qual se li trauria visibilitat. Tenia capacitat per una secció de metralladores i creuava focs amb els números 1 i 3. No existia cap trinxera al voltant però hi havia un mas a la seva immediació on podien allotjar-se dos companyies i cobert i revestit de terra, podia resistir bombes d'aviació de 50 kg i en tir corb i rasant d'obús de 105 mm

Per altre banda, el niu número 3 és trobava en estat regular i necessitava urgentment una reparació, doncs amenaçava ruïna. Constava de dos capes de rulls i una de terra de 1 metre, presentant un angle mort pròxim de 100 metres tot i que batia bé la carretera però era fàcilment abordable. Creuava focs amb els nius números 1 i 2, tot i que no enllaçava per la vista amb cap d'ells i de 100 metres en endavant tenia gran visibilitat batent la platja amb el màxim abast. Tenia capacitat per una secció de metralladores i al igual que el niu anterior, no comptava amb cap trinxera però si amb un mas a les seves immediacions capaç d'allotjar dos companyies i un camí, en la seva immediació, que conduïa a l'emplaçament de metralladores. El niu es trobava protegit contra bombes d'aviació de 10 kg i obús de 105 mm en tir corb. En canvi el niu número 4 és trobava completament en ruïna tot i que tenia un bon camp de tir, creuava focs amb tota la resta de nius de la població. Comptava a més a més amb bona visibilitat i en la seva immediació hi havia un emplaçament artiller i una trinxera en ruïnes per una esquadra.

Sobre el niu número 5 aquest era descobert per metralladores i es trobava en estat ruïnós, sense capes de rulls ni terra. Tenia un angle mort i batia la platja creuant focs amb els números 1, 2, 3, 4 i 7 i tot i que fins els 400 metres no tenia visibilitat, a partir d'aquesta distància era gran, dominant la platja i les Illes Medes. En aquest niu podien emplaçar-se dos metralladores, però el niu no comptava amb cap trinxera però pròxim a ell si que existia un camí que anava des de l'Estartit a l'observatori de la Miranda. Per finalitzar, els nius números 6 i 7 es trobaven completament destruïts però aquests nius batien la platja i gran part del mar a més a més de creuar els focs amb el niu número 5, tenint ampli sector de tir sobre el mar.

Illes Medes

Sobre les Illes Medes dos notes breus d'agents franquistes donaven notícies sobre les defenses existents en elles. Així, una nota del 10 de setembre de 1937 informava que els emplaçaments per metralladores que es senyalaven a un croquis adjunt estaven construïts amb ciment, però no havien estat portat encara allà metralladores[503]; mentre que l'altre nota del 23 d'abril del 1938 deia que les Illes Medes i la cala anant al Cap Begur, a tota aquesta badia existien també els mateixos filats que les de la Badia de Roses i fins a Pals, no existien altres filats[504].

Torroella de Montgrí

Situat al sud de l'Estartit, prop de la desembocadura del riu Ter i a la falda de la muntanya de Montgrí que li donava el seu nom i davant de les Illes Medes es trobava aquesta població, que tot i no estar precisament a primera línia de costa, també comptaria amb diferents construccions defensives. Segons l'informe republicà de defensa de costa, la seva posició avançada estava constituïda per tres nius de metralladores[505], finalitzats tots l'abril de 1937 i construïts tots ells amb parets de sacs terrers i coberta de dos capes de troncs i dos metres de gruixut de sorra; trobant-se rodejats de filferro espinós. El tercer però s'havia fet a base de fusta, havent independitzat el sostre de les parets per considerar-ho així una millor construcció; amb un pas subterrani d'accés per sota del filferro que circumdava el niu. Annexa aquests tres nius, hi havia una trinxera amb sacs terrers utilitzable en uns 100 metres i excavada en uns 120 metres més i a més a més dels nius de metralladora, també estaven els refugis corresponents pel personal i sèries d'espitlleres per tiradors, on s'havien instal-lat línies telefòniques.

Segons l'oficial anglès, també s'havia construït l'emplaçament per una bateria, però sense canons i comptaria amb tres nius de metralladora construïts, sense tenir cap més projectat[506].

Pals

Segons el pla de defensa republicà de l'abril de 1937[507], la posició avançada de Pals estava organitzada amb pous de tirador que s'havien construït immediats al mar, entre la desembocadura del riu Daró i el Xalet de Coll. Darrera d'aquests pous estaven en construcció tres nius de metralladora formats per tres torretes amb espitlleres amb tres de les seves cares amb passadissos espitllerats per tirador que comunicaven al refugi per descans del personal. La seva construcció estava realitzada amb parets inclinades de troncs posats al límit per resistir l'empenta de la sorra, ja

[503] AGMAV. C. 2257,Cp.6, D.1/74
[504] AGMAV. C. 2257,Cp.6, D.1/167.
[505] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*
[506] AGMAV, C.2451, Cp.1 /17.
[507] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*

que quedaven semi soterrades a ella i el sostre estava format per dos capes de rulls separats per una capa contínua de sorra, que impedia que rellisquessin per les juntes dels rulls, branques i joncs que s'incrustaven a les escletxes. Damunt de la capa superior dels rulls (als que prèviament se'ls trauria l'escorça per evitar la seva putrefacció) es formava un monticle de terra i sorra de 2,5 m d'alçada amb plantacions de bolets vius per procedir a l'emmascarament del lloc i a sobre, cadascú d'aquests nius estava rodejat d'un filferro de tres piquets al portell.

En quant a la posició de resistència, aquesta estava constituïda per una trinxera excavada a la sorra d'una longitud de 634 metres que passava per la Caserna de Carrabiners, de planta ondulada i sostenia l'enfonsament de les parets, rulls de fusta, branques i joncs. Flanquejant aquesta trinxera existien dos nius de dos i tres torretes situats pròxims a la casa del Guarda i al Manso dels Arenals i també pròxim a la Caserna de Carrabiners i a la trinxera, s'havia construït un refugi per 100 persones format per pilons de rulls de 1,5 m per 1,5 m; murs de rulls al límit, amb el sostre de la mateixa resistència i constitució que els nius. Flanquejant la platja existia la Punta de Forn al Xalet de Coll, on es projectava un punt de suport a base de quatre torretes de metralladores unides per trinxeres per tiradors i a més a més, en aquest vessant, existia un niu en projecte i altre en construcció. Així com a mode de resum, a l'abril de 1937 Pals comptava amb tres nius de metralladora finalitzats, quatre més en construcció i un en projecte, a més a més de comptar amb 643 metres de trinxera construïda.

Per altre banda i segons l'oficial anglès al seu informe, recolliria que a la platja de Pals es trobaven disseminats varis nius de metralladores construïts amb rulls considerats d'un interès molt secundari i que estaven quasi abandonats[508].

Begur

Al 1936 comptava amb 1.357 habitants i segons l'oficial anglès, Begur era un poble petit i sense importància de cap tipus, amb un semàfor al mateix cap d'aquest nom. La costa del terme municipal de Begur estava formada per un escarpat en tota la seva longitud, excepte petites platges com la d'Aygua, Fornells i La Riera, existint un sense fi de trinxeres i nius de metralladora, construïts molt a la lleugera però en gran nombre des de la platja de Torroella de Montgrí fins aquesta zona segons l'oficial anglès[509]. La defensa d'aquesta zona havia estat doncs orientada cap aquestes platges i principalment enfilant les carreteres que a elles conduïen, però a l'abril de 1937, alhora de realitzar l'informe republicà[510], s'estava construint el niu de metralladores a Camp Rubí a base de rulls amb parapet de formigó i trinxera coberta amb espitlleres de formigó armat modelats a la mateixa obra i

[508] AGMAV, C.2451, Cp.1 /18.
[509] AGMAV, C.2451, Cp.1 /18.
[510] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*

una bateria. Segons el mateix informe republicà, a Begur existien dos nius de metralladora finalitzat, altres dos en construcció i quatre més en projecte, a banda d'una bateria en construcció i 70 metres de trinxera ja construïda i respecte a les informacions rebudes pels franquistes, el dia 3 de juliol de 1937 una nota afirmaria que a Begur estaven emplaçades metralladores fins a Sant Sebastià, Calella de Palafrugell i Llafranc, i cobertes amb arpilleres i sacs als punts culminants d'aquestes platges.

Palafrugell

Palafrugell era una població més important que les anteriors que comptava al 1930 amb 8.682 habitants. Respecte a la seva defensa i segons l'informe republicà[511], la posició avançada de Palafrugell estava constituïda per dos nius de metralladora a la Platja de Llafranc i dos més a la de Calella mentre que la posició de resistència, estava organitzada dominant les carreteres que partien de les anomenades platges i penetraven a la població civil; destacant entre totes les obres el punt de suport de Santa Margarita, que estava situat a la rereguarda de les altres. Aquest punt de suport, que rodejava mig vessant el turó d'aquest nom, tenia una capacitat per a 200 fusellers i sis torretes de metralladores, podent sempre les màquines orientar-se davant a tres espitlleres. La unió de les torretes, que al principi es va formar amb trinxera coberta completament fabricades amb troncs, es va perfeccionar en l'excavació més moderna, formant espitlleres de formigó armat posats al tope sobre les que descansaven els rulls del sostre units per filferros embeguts en la massa del formigó i completava aquest punt de suport dos elements de resistència en Mas Vermell i Puig de Bonet.
En total, a Palafrugell existien l'abril de 1937 vuit nius de metralladora finalitzats, dos en construcció i tres més projectats, així com 20 metres de trinxera construïda i 50 metres més de trinxera en construcció.

Al mateix informe republicà també es detallarien les obres de fortificació realitzades fins a la data a Pals, Begur i Palafrugell i la seva situació a l'abril de 1937, sent aquestes les següents[512]:
Punt de suport de Santa Margarida finalitzat i constituït per sis torretes construïdes amb formigó amb espitlleres i troncs unides per trinxera coberta; niu del Mas Vermell, pròxim a finalitzar-se i constituïda per quatre torretes unides per trinxera coberta realitzats amb troncs; niu del Puig de'n Bonet, només realitzada l'excavació, faltant realitzar les dos torretes amb troncs que havien d'unir-se amb trinxeres cobertes; niu de la Torre de Calella, que s'havia de reformar totalment i que comptava amb dos torretes de troncs unides per trinxera coberta; niu de la Marinada, en construcció amb dos

[511] AGGCE. Íbidem.
[512] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*

torretes i trinxera; niu del Xalet de Coll, que es trobava només realitzada l'excavació i faltava encara realitzar les dos torretes de troncs unides per trinxera coberta; niu del Camp Rubí, que es trobava en construcció i constava de dos torretes de troncs i trinxera; niu dels Arenals, propera a finalitzar-se tot i que encara li faltava realitzar tres torretes de troncs i la trinxera; refugi de Pals, amb capacitat per 100 persones i construït de troncs; nius de la Platja de Pals, un d'ells finalitzat tot i que encara faltava realitzar-se altres dos nius amb tres torretes, tots de troncs; nius sobre el Xalet del Coll que faltava realitzar dos torretes i trinxera; trinxeres de Begur que s'estaven excavant, tot i que ja es tenien finalitzats 200 metres i trinxeres a la platja, de 634 metres de longitud que es trobava finalitzada.

Per altre banda, el 28 juny de 1937 una nota d'un agent nacional informava que tots els milicians dels pobles de la costa havien estat concentrats a Palamós i suposava que serien enviats en breu al front d'Aragó, sent la seva totalitat uns 600 homes i a primers del mes de juny i com a conseqüència del bombardeig d'aquelles costes, serien enviats a Calella de Palafrugell uns 60 homes pertanyents a les Brigades Internacionals mentre que per altre banda, el Far de Sant Sebastià albergava 25 guàrdies civils. El Comandant Armengol de l'Arma d'Infanteria, que acabava de ser traslladat al Front d'Aragó, en el curs d'una conversa amb l'informant d'aquesta nota sobre les possibilitats de defensa davant un desembarcament, li diria aproximadament que amb les escasses defenses de que disposaven, no tindrien altre alternativa que quedar-se a la caserna i esperar amb molta alegria l'arribada de les tropes nacionals. En quant a les defenses, l'informant deia que des de la Fosca a Begur solament estaven emplaçats dos canons de 75 mm un a cadascú de les anomenades cales[513].

En una altre informació, aquesta del 21 de desembre de 1937, on també s'adjuntaria un croquis, s'informava de les defenses del Cap de Sant Sebastià, assenyalant amb varis números els punts més destacables. Així, amb el número 1 s'assenyalava l'edifici en el que es trobava instal·lada a l'Hostaleria del Far de Sant Sebastià, convertit en refugi de la guarnició del cap i dipòsit de municions de les seves defenses; els números 2 i 3 corresponien a un canó de Marina de llarg abast, el número 4 a l'angle esquerra de l'antiga hostaleria, al lloc que més sobresortia de l'edifici, s'assenyalava l'emplaçament d'un heliògraf per la comunicació òptica amb Palafrugell i veïnatges; els números 5, 6 i 7 corresponien a canons antiaeris, segons l'informant el número 5 era un canó d'antic model pertanyent a l'Exèrcit Espanyol, mentre que el número 6 i 7 eren de fabricació americana. Per finalitzar, al número 8 s'assenyalava la instal·lació preparada pel muntatge d'un canó de Marina de gran abast[514]. En una altre informació sense data tot i que probablement era a finals de 1937 o principis de 1938, es deia que a la carretera que anava des de l'anomenat poble a la costa en

[513] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/22.
[514] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/130.

la seva part anterior a la bifurcació a Llafranc i Calella de Palafrugell i en un lloc anomenat Santa Margarita i al marge esquerra de la carretera, es trobava emplaçat un fortí capaç per una secció de metralladores, construït en un principi de rulls i sacs terrers (havent entrat en la seva construcció unes setanta tones de rulls de pi). A aquest fortí se'l considerava com un dels punts de la xarxa de fortificacions de la costa i el seu objectiu era batre el creuament de les anomenades carreteres. Les casamates per metralladores de l'anomenat fortí s'estaven reformant, construint-se amb formigó[515].

Llafranc i Calella de Palafrugell

Batent les platges corresponents als anomenats pobles, s'emplaçarien també nius de metralladores als turons d'entrada als mateixos.

Vall-llobrega[516]

Poques informacions existien sobre aquesta població, tot i així es sabia que prop de l'estació de l'anomenat poble i al vessant d'un petit turó i batent la carretera que anava des de Palamós a Girona, passant per la Bisbal, es trobaven emplaçades unes casamates amb metralladores, les quals s'unien entre si per medi de trinxeres cobertes. A la mateixa carretera i prop de Sant Joan de Palamós, es trobava situada un altre emplaçament de característiques molt semblants a l'anterior, constituint els dos punts part de la línia de resistència de la xarxa de fortificacions de la costa[517].

Palamós

Amb 5.450 habitants el 1936, l'oficial anglès destacava al seu informe que Palamós era un poble important amb un bon port natural que comptava amb dos parts: una exterior o dic de refugi i una altre interior que era el moll comercial, amb una bona profunditat de fins a 7 braces i amb un Far a l'anomenada Punta del Molí. Afegia que un desembarcament en aquesta part de la costa era una cosa molt possible, ja que segons ell les defenses que s'havien construït no podrien evitar-lo, dons al nord del poble s'havia construït un emplaçament per una bateria de 75 mm, és a dir amb objecte de batre l'adversari una vegada hagués desembarcat i existien trinxeres de sacs de terra i deu nius de metralladores sense que cap d'ells tingués cap màquina[518].

Segons l'informe republicà de fortificacions de la costa de Girona[519], el destacament de Palamós havia estat potser un del més estudiat per les diferents possibilitats de desembarcament i penetració cap a l'interior pels valls de Calonge i Palamós i tenia la seva intersecció en el punt denominat el

[515] AHEA. A 93.
[516] Les posicions defensives d'aquesta població es recullen juntament amb les de Palamós.
[517] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.
[518] AGMAV, C.2451, Cp.1/18.
[519] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*

Collet, situat entre la carretera i el mar. En quant a la posició avançada, aquesta estava constituïda per deu nius i una trinxera distribuïts per les diferents platges que es trobaven entre La Fosca i Cap Roig mentre que la posició de Resistència en canvi, la constituïen tres punts de suport situats a la cota 44 al sud del camí de Palamós a Vall-Llobrega, altures al nord de Calonge i Palet (cota 145) i aquestes punts de suport tenien destacats els seus corresponents elements de resistència.

Segons l'anomenat informe, a l'abril de 1937, les fortificacions de la zona compresa entre Palamós, Vall-Llobregat, Calonge i Llevantí de Mar eren les següents:

Niu de Vall-llobrega, que es trobava finalitzat i consistia en tres torretes de troncs amb trinxera coberta; niu del Figueral, proper a finalitzar-se amb tres torretes de troncs i trinxera coberta; niu del Mas Gorgoll, també proper a finalitzar-se i realitzat amb troncs; niu del Castell, que s'estava reformant totalment i constava de dos torretes de troncs i trinxera; niu de Sant Esteve, que també s'havia de reformar totalment, realitzat amb troncs; l'emplaçament de la Bateria de Palamós; niu de l'Escullera, tot i que només es trobava excavat mancant-li encara realitzar la torreta amb dos espitlleres i refugi i espitlleres pels tiradors, realitzat amb formigó i bigues de ferro; trinxera del Passeig de Mar, que es trobava finalitzada; niu del Collet, construït amb troncs, tot i que s'havia de reformar totalment; niu de Mas Falet, finalitzat i realitzat amb formigó i troncs; niu de Sant Daniel, que es trobava excavat mancant-li encara realitzar les dos torretes de troncs i la trinxera coberta; niu de Mas Oliver, finalitzat i realitzat amb troncs; niu de Mas Ribot, també finalitzat i realitzat amb troncs; niu Torre de Calonge, que encara li mancava realitzar tres torretes amb troncs i la trinxera coberta; niu de la Pujada d'en Vila, finalitzat i realitzat amb troncs; niu del Puig de la Cadira, finalitzat i realitzat amb troncs; niu Roca Criadora, que s'havia de reformar totalment, format per tres torretes de troncs i trinxera descoberta; niu Torre Valentina, amb una torreta realitzat amb formigó en massa, estava proper a finalitzar-se; dos nius a Roques Planes, finalitzats i realitzats amb troncs i el niu de les Escoles de Calonge, tot i que s'havien realitzat les dos torretes amb troncs i trinxera coberta encara no estava finalitzat.

Així per tant, l'abril de 1937 Palamós comptava amb les següents defenses: onze nius de metralladora finalitzats, vuit més en construcció i tres més projectats, amb una bateria de costa en construcció. També disposava de 400 metres de trinxera finalitzats i altres 80 metres de camí també construït ja.

Els nacionals però, a banda de saber la ubicació de la bateria de costa, també sabrien les diferents fortificacions que es construirien a la ciutat gràcies als seus agents destacats en aquesta zona de la costa gironina. D'aquesta manera sabrien que a l'escullera del Port de Palamós s'estava finalitzant la construcció d'un niu de metralladores rodó amb cúpula esfèrica, construït de ciment armat, amb l'objectiu de batre l'anomenada escullera i a la platja que s'estenia des de Palamós a Sant Antoni de

Calonge s'havia construït un filferro d'uns 1.500 metres, protegida per un niu de metralladores i un tros de trinxera, construïts els dos a la mateixa platja. Per la part alta de la carretera s'havia construït un emplaçament format per tres casamates per metralladores, unides entre si per trinxeres cobertes, construït tot ell amb formigó, i junt a l'anomenat emplaçament, hi havia un pou especial per col·locar una metralladora antiaèria mentre que prop del Mansó San Daniel, es trobava emplaçat un fortí capaç per una secció de metralladores, construït amb rulls i sacs terrers, considerant-se aquest fortí com punt de resistència de la xarxa de fortificacions de la costa. Sortint de Calonge i a la carretera que anava a Palamós, al seu marge esquerra, es trobava emplaçat un fortí de característiques semblants a l'anterior. A l'anomenada Torre Valentina i a uns 100 metres de la mateixa, es trobava emplaçat un niu de metralladores, construït en formigó armat, on el seu foc batia l'entrada al Port de Palamós mentre que a la carretera que anava des de Palamós a Sant Feliu de Guíxols i prop d'un forn de totxanes es trobava un emplaçament construït per tres casamates per metralladores, unides entre si per trinxera construït tot ell amb rulls i sacs terrers amb cuyo foc es batia l'anomenada carretera i al Putxet de la Cadira i batent la platja es trobava emplaçat un niu de metralladores[520].

El 25 de juny de 1938 una informació franquista descrivia els principals llocs de Palamós en un plànol. En ell s'assenyalava una bateria de quatre peces de 75 mm instal·lada al Monte El Molino, els quarters existents a l'Hotel Rocafosa i l'Hotel Jeroglífic, la caserna de la Guàrdia Nacional Republicana al nº5 del carrer Pi i Maragall, i el Comitè de Milícies Antifeixistes al nº56 del carrer Major[521], mentre que un croquis anterior amb data 21 de juliol de 1937 donava altres informacions sobre les defenses de la ciutat. A l'anomenat croquis sortia assenyalat amb el nº1 una vista de conjunt de la població i del port de Palamós, mostrant-se en ell la bateria de canons de 75 mm emplaçada al turó anomenat Molí de Vent i la caserna de milicians, situat a l'antic Hotel Roca Fosca. Al centre del moll comercial del port, assenyalats al croquis amb el nº2, hi havia uns tinglats de recent construcció, de parets de pedra i sostre d'uralita, en els quals es dipositava tot el material de guerra que es desembarcava a aquest port, doncs el poble s'oposava a que es dipositès als magatzems particulars que hi havia a la població, pel perill que representava en cas de bombardeig. Entre els efectes desembarcats abundava la trilita.

Sobre les posicions defensives de Palamós, el 3 de juliol de 1937 un agent nacional informaria que al lloc anomenat Torre Valentina i a ras mateix de la riba estava emplaçat un niu de metralladores de la mateixa construcció i a la vessant davant a Calonge existien també alguns nius de metralladores i trinxeres que per la seva situació escalonada del terreny es convertirien aviat en trinxeres[522].

[520] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.
[521] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/ 13.
[522] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/24.

Platja d'Aro

Al 1936 aquesta població comptava amb 1.1.72 habitants (Castell d'Aro) i l'oficial anglès definia les platges existents entre Palamós i Sant Feliu de Guíxols (on es trobava precisament aquesta població) com platges on hi havia gran quantitat de sorra i el mar tenia poca profunditat[523].

Per altre banda, l'informe republicà de la defensa de la costa gironina[524] definiria que la posició avançada estava defensada per un filferro de planta trencada interrompuda pel riu Ridaura i formada amb tres files de piquets de fusta al portell i tres files de filferro espinós i dos diagonals de cada tram. Darrera del filferro s'emplaçaven set nius de metralladores (cinc dels quals estaven finalitzats amb troncs i els restants a construir amb ciment). Aquests nius projectats havien d'estar situats als extrems de la platja, però encara a la mateixa sorra eren de formigó armat amb cúpula i tres espitlleres de 15 m3.Per altra banda, la posició de resistència estava constituïda per dos punts de suport situats a Torre Basca i Puig Pinell.

Segons l'oficial anglès,s'havien construït gran quantitat de trinxeres i s'havien construït també molts nius de metralladores sent la novetat en elles tant en trinxeres com en nius l'abundant utilització de la fusta, doncs s'havien destrossat moltíssims pins que s'havien utilitzat en blindar les trinxeres i els nius de metralladores, quedant així convertits en verdaders blockhouses[525].

L'abril de 1937 Platja d'Aro comptava amb deu nius de metralladora finalitzats, tres en construcció i dos més en projecte, a més a més de comptar amb 1.350 metres de trinxera ja construïda, sent les fortificacions les següents[526]: niu Restaurant Costa Brava, finalitzat i constituït per dos torretes de troncs i trinxera coberta; niu a la Riera, iniciada la construcció amb formigó armat de tres torretes i la trinxera coberta, mancant-li encara realitzar una torreta amb cúpula; niu a la platja, finalitzat amb tres torretes de troncs i trinxera coberta; niu a la Platja 2, igual que l'anterior però que li mancava reformar-lo totalment amb formigó armat; niu prop del Riu Ridaura, finalitzat amb tres torretes de troncs i trinxera coberta; niu a l'altre vessant del riu Ridaura, igual que l'anterior; niu sota Punta Prima, que es trobava excavat en espera del ciment Portland per tal de realitzar una torreta amb cúpula; niu a Punta Prima, finalitzat amb dos torretes de troncs; dos nius a la platja, que es trobaven en projecte de realitzar dos torretes unides amb formigó en massa; filferro de 2.200 metres; trinxera a la platja de 400 metres amb sacs de sorra; niu a la Conca Nord, finalitzat amb una torreta amb una espitllera realitzat de troncs; niu a la Conca Sud, finalitzat amb dos torretes amb un sol gruixut de pins i 40 metres de terra; niu de S'Agaró, finalitzat i realitzat amb troncs; niu de Pou Plana, finalitzat amb dos torretes de troncs; trinxera de Pinell a Punta Prima en construcció de 800 metres;

[523] AGMAV, C.2451, Cp.1/18.
[524] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*
[525] AGMAV, C.2451, Cp.1/18.
[526] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*

niu del Pinell dominant la carretera, i que es trobava excavat tot i que encara li mancava realitzar una torreta en formigó en massa; punt de suport de Fanals, que també es trobava excavat tot i que encara li mancava realitzar cinc torretes unides per trinxera coberta; trinxera a la Bòbila, finalitzada i de 80 metres de longitud; niu de Mas Iglesias, excavat totalment, tot i que encara li mancava realitzar dos torretes de formigó, la trinxera coberta i el refugi amb dos boques; trinxera sota el torrassa finalitzada de 100 metres de longitud; trinxera de cara al Nord en construcció de 50 metres i trinxera al Pinell dominant S'Agaró que es trobava en estudi.

El bàndol nacional com sempre, estaria ben informat sobre les defenses d'aquesta població. Així, una nota del 3 de juliol de 1937 afirmava que a Platja D'Aro també hi havia defenses de filats[527], mentre que un evadit d'aquest sector considerava aquesta platja com una de les propícies per un desembarcament[528]. En una altre informació sense data tot i que probablement de principis de 1938, s'informava de les diferents posicions defensives que hi havien a la ciutat, afirmant que prop del creuament de la carretera de Sant Feliu de Guíxols amb la de Santa Cristina d'Aro i sobre un turó que dominava l'anomenat creuament, batent-lo amb foc de fusell i metralladora, es trobava l'emplaçament format per casamates de metralladores, unides entre si per trinxeres, cobert tot i construït amb ciment armat. També s'afegia que a Pou-Plana es trobava emplaçat un niu per metralladores construït en formigó i maçoneria i amb el seu foc es podia batre la carretera que anava des de Platja d'Aro a Santa Cristina d'Aro mentre que a la platja que anava des de Platja d'Aro al Pirrell s'estenia una trinxera construïda amb sacs terrers, en la que repartides convenientment, tenien unes casamates per metralladores, amb les que es batia l'anomenada platja, sent construït tot ell en terreny de sorra i protegit tot ell, s'havia construït un filferro que abastava tot el llarg de l'anomenada trinxera que era d'uns 3 km. La nota afegia que al Pirrell pel costat de Platja d'Aro i batent la carretera que venia de l'anomenat poble, s'havia construït un emplaçament format per dos casamates per metralladores, construïdes en ciment i unint-les entre si hi havia una trinxera construïda amb sacs terrers i rulls, mentre que dominant l'anomenada carretera i pel costat de Sant Feliu de Guíxols, a la vessant esquerra de l'anomenada carretera i dominant-la des del com del turó, es trobava emplaçat un niu de metralladora de tipus rodó amb volta esfèrica, construït amb formigó armat. Per la vessant esquerra de l'anomenada carretera s'havia construït una trinxera descoberta, d'uns 100 metres de longitud i que per ser el terreny dur, no havia estat precís l'ús de cap tipus de material de construcció. La informació finalitzava dient que a la Cala Conca i batent la platja que al fons de la mateixa s'estenia, s'havia construït a la vessant dels monticles que formaven l'entrada a l'anomenada cala, dos nius per metralladores sent la seva construcció de rulls de pins i sacs terrers

[527] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/24.
[528] AHEA. A 93.

però que per aquelles dates, es trobaven en estat molt deplorables[529].

Sant Feliu de Guíxols

Aquesta era una ciutat important de la costa ja que comptava al 1936 amb 9.147 habitants. A l'informe de l'oficial anglès es definia la costa com aspra i rocosa després de Platja d'Aro i a Sant Feliu de Guíxols com una bona població on la seva riquesa principal era l'exportació del suro i afegia que tenia una platja dividida en dos per la Punta de Guíxols, que formava una badia o port natural, tancat al sud-oest per la Punta Garbí i al nord-est per la de Llevant, quedant d'aquesta manera abrigat contra els vents del sud, tot i que el port es trobava en construcció encara[530].

Respecte a la seva defensa, l'informe de Fortificacions i Obres de la costa de Girona, que precisament era signat en aquesta població el dia 5 d'abril de 1937, informava que la posició avançada estava formada per varis nius de metralladora, sent aquestos els següents[531]:

El niu de la Punta de Sant Telme, que estava finalitzat tot i que s'havia de reconstruir, s'havia necessitat per la seva construcció uns 8 metres de fusta i de pi del país i no s'havia fet excavació ja que s'havia aprofitat el terreny natural i la seva finalitat era la de dominar l'entrada del port de Guíxols per una part i per l'altre dominar part de la costa fins a Sant Pol, creuant focs amb els nius de Salvament i niu de damunt del moll del Port.

Per altre banda, el niu de Sant Telme encara no estava finalitzat i s'estava construint de formigó armat. Es tenia com a obra ja realitzada 60 m3 d'excavació en roca dura, 24 m3 d'excavació en roca fluixa i 15 m3 de formigó de 350 kg, així com 610 kg de col-locació de ferro per l'armat; però encara li quedava realitzar 35 m3 de formigó de 350 kg i 90 m3 de terra per l'aguant de les explosions de l'aviació. Aquest niu havia de tenir un refugi per 25 homes i la seva finalitat era com l'anterior, dominar l'Escullera per les dos parts, creuant focs amb el niu de Salvament i el de damunt del moll del port.

El següent era el niu del Salvament que estava compost per dos torretes amb metralladores i quatre espitlleres per fusellers. S'estava construint amb formigó de 300 kg de ciment Portland, mentre que els llindes de les espitlleres i arestes de les voltes estaven construïts amb una carcassa de ferro circular de 15 mm de diàmetre. Aquest niu estava construït de fusta, però donada la importància degut a la seva situació estratègica s'havia construït de formigó. Estava ja realitzat els 100 m3 d'excavació de terra, els 15 m3 d'excavació de roca, 150 m3 de formigó de ciment de 350 kg i 390 kg de ferro per les arestes de la volta i les espitlleres però encara li quedava per realitzar 545 m3 de desmuntatge de terres, 650m3 de farciment de terres per la contenció de les explosions a les voltes i

[529] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.
[530] AGMAV, C.2451, Cp.1 /19.
[531] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*

65 m3 de formigó de 350 kg de ciment Portland. El seu refugi tenia una capacitat per 25 homes i la seva finalitat era batre de front l'escullera del port, tot l'horitzó del mar, la carretera de Sant Telme i la platja de Guíxols, creuant els focs amb el niu Punta de Sant Telme, Sant Telme i el de damunt del moll del port.

El niu de damunt del moll del port de Guíxols estava construït de fusta però per aquelles dates s'havia desfet per ampliar-lo i reforçar-lo, aprofitant els mateixos materials. De l'obra realitzada es podia aprofitar 42 m3 de l'excavació de terres i 16 m3 de fusta però en canvi, s'havia de reomplir 56 m3 de terra la part superior de la coberta per les explosions així com aprofitar i muntar la fusta del niu desfet. El refugi tenia la finalitat de que la guàrdia de la costa i els vigilants pogueren refugiar-se en ell, fent-lo amb una capacitat fins a 25 homes i la seva finalitat era dominar la part rocosa fins a Sant Pol per una banda i per l'altre dominar el moll del port de Guíxols al que batia de flanc, creuant d'aquesta manera els focs amb el niu del Salvament i el de Sant Telme.

El niu de la Punta dels Rat-Penats estava construït de fusta i completament finalitzat, tot i que s'estava estudiant la seva reforma i el seu reforç. Per la seva construcció s'havia realitzat uns 100 m3 d'excavació de pedra, i gastat uns 25 m3 de fusta de pi i del país i comptava amb un refugi per fins a 20 homes sent la seva finalitat la de dominar la platja de Sant Pol, S'Agaró i la Punta de la Mola, creuant els focs amb el niu de la Caleta. Per últim, aquest darrer niu anomenat de la Caleta estava construït també de fusta i completament finalitzat. S'havia realitzat uns 120 m3 d'excavació de roca, uns 117m3 d'omplerta de terres per la contenció de les explosions i 20 m3 de fusta pel muntatge de l'esquelet del niu sent la seva finalitat la de dominar tota la Platja de S'Agaró i la Punta de la Mola, creuant els focs amb el Niu de la Punta dels Rats-Penats.

Per la seva banda, la posició de resistència també estava composta per varis nius de metralladora.

Per exemple, es trobava en projecte el niu sobre la fàbrica del gas i es trobava en construcció el niu sota de les Bateries. D'aquest darrer niu s'estava construint la seva carcassa de fusta i la coberta de pins del país creuats i s'havia realitzat ja 80 m3 d'excavació en terra forta, 5 m3 de fusta de pi del país però encara quedava per realitzar 30 m3 d'excavació en roca per refugi, 120 m3 per omplir de terra la coberta per les explosions i 14 m3 de fusta per cobrir el niu, a banda de reforçar amb maçoneria les parts fluixes del terreny. La seva finalitat era dominar la carretera, la Platja d'Aro i el ferrocarril de via estreta de Girona a la Platja de Sant Pol, creuant els focs amb els nius de la Punta de la Caleta i Can Cases. Aquest darrer niu, l'anomenat de Can Cases, estava completament finalitzat faltant només alguns detalls. Estava construït amb carcassa de fusta sent la seva obra uns 240 m3 d'excavació de terra molt forta, 260 m3 d'omplert de terres a la part de la coberta per contrarestar les explosions, 50 m3 de fusta de pi del país i 15 m3 de maçoneria com obra de fàbrica quedant només per finalitzar arreglar les espitlleres dels tiradors. La seva finalitat era dominar la

carretera de Palamós i la Platja de S'Agaró per una part i per l'altre la plana del terme municipal de S'Agaró, creuant focs amb el niu de sota de les Bateries i amb els nius de S'Agaró.

Altre niu era el del Forn de Mas Ferré que es trobava també completament finalitzat i estava construït de fusta de pi del país, tot i que per aquelles dates li faltaven fer algunes reformes. S'havia excavat 120 m3 de terra molt forta, 330 m3 d'omplert de terres a la coberta per contrarestar les explosions de les bombes, s'havia gastat 50 m3 de fusta de pi del país per la carcassa i coberta del niu i quedava per realitzar arreglar els desaigües dels corredors. La seva finalitat era dominar tota la plana de la Platja d'Aro, Sant Pol, ferrocarril de Girona i carretera de Palamós, creuant els focs amb els nius de S'Agaró i el niu de Can Cases.

Al mig de la Pineda del Rufo estava construïda també una trinxera en forma de zig-zag amb una longitud de 76 metres que per la seva realització s'havien excavat 200 m3 de terres i comptava amb 100 m3 de distribució de terres, faltant encara per realitzat els desaigües de la trinxera. La seva finalitat era dominar la Platja de S'Agaró i la via del ferrocarril de Girona i a cada extrem de la trinxera s'havien col·locat dos nius de metralladora descoberts per cas de necessitat.

També s'havia construït una bateria de costa, un emplaçament que confirmava l'oficial anglès al seu informe i que deia que s'havia construït per defensar la ciutat, situada a un turó al nord i lluny de la població i afegia que el Comitè d'aquesta població tenia gran confiança en l'ús de les metralladores per evitar els desembarcaments, havent prodigat la construcció del nius per la seva instal·lació, sent alguns de ciment armat, tot i que la majoria eren blindats amb troncs de pins molt espessos, arribant alguns a tindre dos peus de diàmetre. L'oficial anglès també deia que últimament tenien llestos ja 24 nius de metralladores, però volien construir més ja que el cert es que aquest poble tenia 40 metralladores comprades pel Comitè i esperava tenir més. Finalitzava l'informe sobre la ciutat dient també que s'havien construït abrics subterranis de refugis contra els bombardeigs i que un desembarcament en aquesta part de la costa no era gens aconsellable[532].

Pel que fa referència a l'informe de Fortificacions i Obres de la costa de Girona en ell es resumeix que a Sant Feliu de Guíxols existien en aquella data quatre nius de metralladora finalitzats, altres quatre en construcció i dos en projecte, a més a més de comptar amb una bateria de costa en construcció i 76 metres de trinxera realitzats[533].

Per la seva part, és interessant veure les informacions que aconseguirien els nacionals sobre Sant Feliu de Guíxols, sent aquestes molt extenses demostrant així la gran activitat que tindrien els agents franquistes en aquest sector. Així per exemple el 3 de juliol una nota d'un dels agents informava que a Sant Feliu de Guíxols, concretament a la platja de S'Agaró i al lloc anomenat del

[532] AGMAV, C.2451, Cp.1 /19.
[533] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*

Brots estava emplaçada una bateria de 75 mm i fins a Blanes hi havia emplaçaments de metralladores i trinxeres[534], mentre que una altre nota d'una altre agent dos dies després acompanyada fins i tot d'un croquis i un plànol de la ciutat, assenyalava els emplaçaments de metralladores del port i s'informava que al turó que s'aixecava sobre els edificis dels banys de San Telme s'estava instal·lant una emissora de telèfon sense fils (T.S.H.) i un heliògraf. Al plànol apareixia l'emplaçament d'una bateria de 75 mm automàtica a les proximitats de la població de Sant Feliu de Guíxols i d'un niu de metralladores a la platja de Sant Pol situada entre l'anomenada població i l'aglomeració de S'Agaró[535]. El 15 de juliol s'ampliaria la informació amb una altre nota on es deia que a Guíxols es trobava un emplaçament de dos canons del deu i dos nius de metralladores a un costat i l'altre de la bocana del port[536].

Cap a finals d'any continuarien arribant notícies dels agents nacionals i el 8 de novembre una altre nota confirmaria l'existència de nius de metralladora a la punta de Garbí i una bateria que es creia finalitzada però desguarnida de peces per falta d'elles[537], mentre que una altre informació, aquesta del 3 de desembre afirmava que al port de Sant Feliu de Guíxols hi havia instal·lats nius de metralladores, a banda de que mirant des del mar al poble de Sant Feliu de Guíxols i a la seva dreta en un turó, potser més elevat hi havia una bateria antiaèria de 55 mm a un km aproximadament i a la falda de l'anomenat turó també nius de metralladora[538], i el 23 de desembre una altre nota d'espies afirmava que al Molí de les Forques a Sant Feliu de Guíxols hi havien emplaçats canons del 105 mm un o dos antiaeris i abans d'arribar al mar i al costat del Molí hi havia unes metralladores emplaçades cara al mar[539].

Els franquistes sabrien amb tot detall les fortificacions existents a Sant Feliu de Guíxols tal i com ho demostra una nota sense data, tot i que segurament es situaria cap a finals del 1937[540]. Segons aquesta informació, a la platja de Sant Pol a S'Agaró s'havia construït agafant tot al llarg de la mateixa un filat i a la part esquerra de l'anomenada platja, a l'anomenada Caleta, s'havia construït un niu per metralladores en formigó, que amb el seu foc podia batre l'anomenada platja mentre que dominant la platja de Sant Pol i la badia de Sant Feliu de Guíxols, i sobre un turó situat a la dreta de la carretera de Palamós a Sant Feliu de Guíxols, s'estava finalitzant la construcció d'una bateria per peces de 90 mm, faltant solament per finalitzar-la fer la volta de comandament i la galeria de recanvis de projectils. Pel servei de l'anomenada bateria s'arreglaria en un principi un camí d'accés

[534] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/24.
[535] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/29-30.
[536] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/41.
[537] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/112.
[538] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/125.
[539] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/135.
[540] AHEA. A 93.

que ja havia existit abans però que ja de per si era massa estret però que degut a que l'anomenada carretera tenia unes pendents en extrem accentuades, s'havia ordenat que es realitzés el corresponent estudi amb la fi de fer un traçat més uniforme, realitzant-se només el corresponent plànol topogràfic. Segons l'informant solament hi havien emplaçats dos canons Krupp de 90 mm, i com a dada curiosa es feia observar que per la construcció de l'emplaçament de l'anomenada bateria s'havia comptat amb el turó de 9 metres d'alçada del cim amb la que s'aconseguiria una esplanada que dominava la badia de Sant Feliu de Guíxols i la platja de Sant Pol. Baixant per la carretera d'accés a l'anomenada bateria i pel marge esquerra a l'anomenat Xalet d'en Cases, es trobava instal·lat la Plana Major d'Artilleria de Costes del Sector Nord de Girona, que abastava des de l'Estartit a Blanes i prop de l'anomenat xalet s'emplaçaria un niu per metralladores que podia batre la carretera que anava des de Sant Feliu de Guíxols a Palamós en el seu inici.

En quant a la defensa de la badia de Sant Feliu de Guíxols aquesta era la següent: el foc del flanc es trobava format pels nius de l'Escullera, que per estar col·locat l'anomenat niu per metralladores al fons de la mateixa, la batia amb foc de fusell i metralladora. Aquest niu estava construït en formigó armat i de tipus rodó i de cúpula esfèrica. Un altre niu era el de la Punta Garbí, que dominava l'entrada de la badia pel costat esquerra de l'anomenada entrada, construït entre dos roques en formigó armat, per una sola metralladora. Un altre niu, el de Sant Telme, estava col·locat per davant de l'escullera, de tipus rodó i de volta esfèrica i amb capacitat per tres metralladores. El fons de la badia estava defensat pel niu de metralladores anomenat Salvament, construït de ciment armat, capaç per dos metralladores i amb espitlleres també de ciment armat,per fusells que podia batre el port i la platja. Ordenat per la Superioritat d'Infanteria s'havia començat la construcció d'un niu per metralladores capaç per una màquina, construït en formigó, emplaçat al fons de la badia al seu marge esquerra mentre que a l'anomenat Molí de Vent s'havia construït un niu per fusells i una metralladora en construcció de rulls i sacs terrers, amb el que es podia batre la carretera que anava de Girona passant per Llagostera i Cassà de la Selva al seu començament.

Ja cap a la darrera part de la guerra i segons un informe republicà amb data 10 d'octubre de 1938 realitzat a Sant Feliu de Guíxols que recolliria l'estat de les posicions defensives de la mateixa població de Guíxols, Tossa de Mar, Lloret de Mar i Blanes; a Sant Feliu existien 19 nius de metralladores, dels que vuit eren de formigó i deu de rulls, mentre que el niu restant nomes estava feta la seva excavació[541]. Del tipus de rulls existia un a la platja per dos metralladores completament derruït i que segons ordre del Coronel Velasco, encarregat en aquestes dates de la defensa de la costa d'aquell sector, havia de reconstruir-se mes avançat, mentre que pràcticament tots els altres

[541] AGMAV, C.1156, Cp.13,D.2 /1-2.

necessitaven una bona neteja. En alguns d'ells per exemple s'havia de donar mes pendent o mes visibilitat a les espitlleres o reforçar els seus pilars, fins i tot en un niu per quatre metralladores s'havia de rebaixar l'altura de les mateixes i disminuir-li l'exagerada llum que tenia. De tots aquests nius només hi hauria un niu d'aquestes característiques que també estava construït en maçoneria que no necessitaria cap tipus de reforma, igual que els construïts amb formigó, que només alguns que li mancava netejar-los, es trobaven en bones condicions.

La Selva

Només tres poblacions d'aquesta comarca eren les que comptaven amb fortificacions de costa, precisament les úniques tres que estaven emplaçades a la costa: Tossa de Mar, Lloret de Mar i Blanes.

Tossa de Mar

L'oficial anglès afirmava al seu informe que els penya-segats de la costa tenien en aquesta part altures que arribaven als 500 peus i la carretera que bordejava la costa es veia obligada a fer continus zig-zags per anar-se adaptant al terreny. Sobre Tossa de Mar, deia que era una població de 2.000 habitants, (en concret al 1930 comptava amb 1.442 habitants) dedicats a l'agricultura i a la pesca i que un desembarcament allà era pràcticament impossible, tot i que havien estat construïdes unes trinxeres amb protecció de filferro i sis nius per metralladores[542].

Sobre les seves defenses, l'informe republicà de l'abril de 1937[543] informava que la posició avançada de la població, corresponent a la platja de Tossa de Mar d'uns 300 metres de longitud estava defensada pels flancs per tres nius, mentre que la seva posició de resistència la formaven a la part nord de la població, sobre la carretera de Guíxols, tres construccions anàlogues escalonades, formades per trinxeres i nius, tot i que estaven en construcció dos d'ells mentre que la tercera si que estava finalitzada i encara s'estava estudiant els punts de suport en número de tres: un pròxim a la carretera de Llagostera i els altres a ambdós costats de la població. Era notable per la seva capacitat el refugi de Tossa de Mar, amb quatre boques reforçades amb anells de formigó armat i amb uns passadissos que es comunicaven interiorment entre si per varis punts formant sales o estàncies per persones amb bancs de fusta, tenint una capacitat per mil persones i fins i tot tenint instal·lada corrent elèctrica. Segons l'oficial anglès, aquest abric-refugi era la construcció més important de la ciutat, amb cabuda per tot el poble i que s'havia construït en una muntanya al sud del poble, sent l'autor un mestre d'obres del poble que demostraria ser un gran artista; doncs resultava un verdader

[542] AGMAV, C. 2451, Cp.1/20.
[543] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*

palau encantat amb gran varietat de columnes, salons, corredors, tot ell il·luminat elèctricament, donant-li així un aspecte fantàstic i de gran solidesa, ja que el gruix mínim era sempre de més de 40 peus[544]. Així i segons aquestes informacions, a l'abril de 1937 es trobaven finalitzats tota una sèrie de nius de metralladora, construïts tots amb troncs i rulls, sent aquests els següents[545]: el niu de Mar Menuda, compost per una torreta; el niu de l'Illa, amb dos torretes i una trinxera coberta de 20 metres; el niu de Can Guíxols inferior compost per una torreta refugi per 15 homes i 50 metres de trinxera; niu de Vila Vella amb dos torretes i refugi i niu del Camí del Far, amb una torreta. Així mateix també es trobava finalitzada una trinxera al sud de Tossa de 200 metres amb dos refugis i descoberta i el refugi per la població civil amb capacitat per mil persones realitzat a mina. Es trobava en excavació el niu de Can Guíxols superior, amb dos torretes i trinxera descoberta de 50 metres construït amb troncs i en construcció es trobaven els nius de Can Guíxols intermedi compost per una torreta i 50 metres de trinxera també realitzat amb troncs; el niu proper a les ruïnes, amb dos torretes i refugi, construït aquest amb formigó i troncs i es trobava en estudi un punt de suport dominant la carretera de Llagostera. Resumint, Tossa de Mar comptava amb cinc nius de metralladora finalitzats, dos més en construcció i tres en projecte a més a més de comptar amb 250 metres de trinxera realitzades.

Els nacionals per la seva part i gràcies a un altre informe[546], coneixerien també les fortificacions de la ciutat. En aquest informe s'assenyalava que a ambdós costats de la platja que s'estenia davant de l'anomenat poble es trobaven emplaçats uns nius per metralladores que podien batre l'anomenada platja així com que a la sortida de l'anomenat poble i a la carretera que anava a Lloret de Mar per la costa i aproximadament a uns 2 km del poble, hi havia un emplaçament format per casamates per metralladores, unides entre si per trinxeres cobertes, construït tot ell en formigó armat i amb el foc d'aquest emplaçament es podia batre l'anomenada carretera i la que anava des de Tossa a Llagostera, les dos al seu començament. Però aquestes informacions no sempre serien correctes com seria l'exemple d'una nota del 3 de juliol de 1937 que informaria que a Tossa estaven emplaçats dos canons de 150 mm[547].

Per altre banda i segons un informe republicà del 10 d'octubre de 1938[548], a Tossa de Mar existien un total de set nius de metralladores, dels quals només un estava construït en formigó, estant la resta construïts amb rulls. El niu de formigó era per dos màquines i tenia una trinxera coberta per 20 tiradors, mixta de formigó i rulls, però aquesta no estava unida amb el segon niu ja que faltava la

[544] AGMAV, C. 2451, Cp.1/20.
[545] AGGCE. Secció Incorporats.Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*
[546] AHEA. A 93.
[547] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/24.
[548] AGMAV, C.1156, Cp.13,D.2 /3.

coberta i a l'interior de la trinxera petits despreniments havien tancat el pas, faltant per tant realitzar treballs de neteja i de desenrunament. En quant a la resta de nius de metralladora, tots construïts amb rulls, com a mínim necessitaven una neteja, i fins i tot dos resultaven pràcticament inservibles. El primer d'aquests era un niu de rulls per una màquina amb trinxera coberta per tiradors, però era una construcció molt deficient que necessitava una reforma total mentre que la situació del segon encara era pitjor ja que era un niu per tres màquines completament inservible i en la seva substitució estava projectat construir un niu de formigó subterrani, tot i que per aquelles dates es trobaven les obres suspeses.

Però en una relació posterior dels nius de metralladora existents a la ciutat i datada el 4 de gener de 1939[549], es donava que a la població existien un total de vuit nius de metralladora. En aquest cas, el niu que augmentava aquest número de posicions defensives no era ni menys ni més que un niu subterrani que s'havia abandonat la seva construcció feia aproximadament un any, i que només estava començat, per tant, no apte per la defensa i dintre d'aquesta relació es comptava amb l'existència d'una trinxera descoberta per unes 15 tiradors, amb dos petits refugis que es trobava en bon estat.

Lloret de Mar

Amb 3.330 habitants el 1936 i segons l'oficial anglès, Lloret de Mar era un poble de pescadors on solament podien arribar embarcacions molt lleugeres i que per la seva defensa tenia trinxeres protegides per filferro pelut i construïdes per mitjà de sacs de sorra, tot i que també hi havia algunes excavades a la terra en muntanyes que rodejaven el poble. En quant a nius de metralladora, podien comptar-se fins a deu, la major part de blindatge de fusta, tot i que l'oficial anglès informava que no hi havia de témer cap possible desembarcament en aquesta costa[550].

L'informe republicà d'abril de 1937 informava que la posició avançada estava formada per les obres que dominaven les platges de Canyelles, Santa Cristina, Lloret de Mar i Fanals i les de la posició de resistència eren les situades als turons de l'interior, on s'estava estudiant dos punts de suport amb els seus corresponents elements de resistència[551]. Segons aquest informe, Lloret de Mar comptava l'abril de 1937 amb onze nius de metralladores finalitzats, dos en construcció i altres dos en projecte a part de comptar amb 324 metres de trinxera finalitzat, sent aquestes les següents:

Niu de Santa Cristina, amb dos torretes i trinxera coberta de 20 metres que estava emmascarat amb troncs, i tot i que estava finalitzat, s'havia de reformar totalment; tres nius a Fanals que en total comptabilitzaven cinc torretes, emmascarat amb troncs i sacs, i que s'havia de reformar també

[549] AGMAV, C.1156, Cp.13,D.2 /21.
[550] AGMAV, C. 2451, Cp.1/20.
[551] AGGCE. Secció Incorporats.Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*

totalment; dos nius a Can Fornés, amb quatre torretes i 250 metres de trinxera descoberta, emmascarat amb troncs i finalitzada la seva reforma total; niu de Can Batet, amb dos torretes, una d'elles amb dos gruixos i l' altre emmascarada amb 15 metres de trinxera coberta; emmascarat el niu amb troncs i finalitzada la seva reforma total; niu de l'Esquince, amb dos torretes excavades, es trobava en reforma i estava emmascarat amb troncs; niu de Canyelles, amb dos torretes refugi, emmascarat amb troncs i reformat; altre niu de Canyelles, aquest amb una torreta refugi, emmascarat amb troncs i finalitzat; trinxera al camí de Canyelles de 50 metres; niu a la platja de Canyelles, que tenia una torreta en mal estat i es trobava emmascarat amb troncs però feia falta una reforma total; niu de la Caleta, amb tres torretes i trinxera coberta, emmascarat amb troncs tot i que s'havia de reformar amb formigó i troncs; niu del Manicomi amb una torreta i emmascarat amb sacs i troncs però s'havia de reformar amb formigó en massa; refugi fet a mina amb una capacitat de 150 persones; niu a Santa Cristina amb tres torretes i trinxera coberta, emmascarat amb troncs en projecte i punt de suport el Lo d'en Conti en estudi.

Els nacionals com sempre i gràcies als seus agents estarien informats de les posicions defensives existents en aquest cas a Lloret de Mar. Així en una informació de finals de 1937, es deia que hi havia un niu de metralladores a la platja de Canyelles, batent la mateixa i altres nius més a ambdós costats de la platja que s'estenia cap al poble, batent aquesta així com també a Santa Cristina, al costat de l'hotel del mateix nom i col·locat a la part alta d'un turó hi havia un emplaçament format per casamates per metralladores unint-les entre si per una trinxera coberta per fusells, tot ell construït en formigó armat i que podia batre la carretera que anava des de Lloret de Mar a Blanes, pel costat de Lloret de Mar[552].

Per altre banda i segons una altre informe republicà en aquest cas amb data del 10 d'octubre de 1938[553], Lloret de Mar comptava el amb un total de 13 nius, dels que s'havien construït tres de formigó, vuit de rulls i dos mixtes de formigó i rulls. Aquests dos nius mixtes estaven constituïts per un niu per cinc màquines units per una trinxera coberta per tiradors de formigó i coberta amb rulls que només necessitava una lleugera neteja al trobar-se en bon estat i un altre niu per dos màquines amb trinxera coberta per tiradors de rulls que també només necessitava una lleugera neteja. En quant als nius de formigó, un per dos màquines havia de desenrunar-se l'entrada i netejar-lo; un altre projectat com un niu per tres màquines units per una trinxera coberta de formigó per 60 tiradors solament tenia construït el primer niu, i es trobava sense cobrir encara el primer tram de trinxera. La resta de trams de trinxera així com la resta de nius estaven solament excavats i suspeses les obres.

[552] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.
[553] AGMAV, C.1156, Cp.13,D.2 /4.

El tercer i últim niu de formigó, aquest subterrani per una màquina, només necessitava una neteja ja que es trobava en bon estat. Per altre banda, els vuit nius de rulls es trobaven en una situació diferent. Només hi havia un niu, aquest per dos màquines que no necessitava cap tipus de reforma al trobar-se en bon estat; un altre niu d'una sola màquina només necessitava una petita neteja mentre que dos nius, cadascú de dos màquines i units per una trinxera descoberta cegada a la seva major part necessitaven neteja i desenrunament. En canvi un altre niu per dos màquines amb trinxera coberta per tiradors estava cegada en part per terres despreses de la coberta, cosa que feia necessària tasques de desenrunament i neteja mentre que el segon niu estava solament excavat, igual que un altre niu per dos màquines, que tenia cegada l'entrada i desenrunaments interiors cosa que feia imprescindible reforçar el corredor interior i una neteja. Per últim hi havien dos nius més de rulls: el primer, per dos màquines tenia una construcció deficient i necessitava una reforma total, mentre que el segon que consistia en un niu de rulls per tres màquines units per un tram de trinxera coberta també tenia una construcció molt deficient i de poca resistència, necessitant una reforma total que estava ja projectada, fent-la subterrani, tot i que les obres estaven aturades des de feia un any aproximadament. En canvi el 4 de gener de 1939, una nova relació dels nius existents a la ciutat informava que existien un total de 16, tres més que tres mesos abans tot i que aquí es comptava un que només estava excavat ,el qual havien estat suspeses les obres feia un any i dos nius dobles més de formigó en construcció[554]. Sobre aquests dos darrers, el primer d'ells tenia finalitzada la plataforma d'assentament però s'estava esperant a disposar de ciment per procedir al formigament mentre que l'altre niu doble s'estava construint semi-soterrat i encara s'estava treballant per aquella època en l'obertura de la mina de comunicació. De la resta de nius de metralladora, pràcticament no s'havien realitzat cap de les diferents tasques expressades a la relació d'octubre, trobant-se en en estat deficient casi inservible encara els dos nius de rulls anomenats a la relació d'octubre.

Blanes

Blanes era una població industrial d'uns 6.638 habitants el 1936 i últim poble de la costa de la província de Girona, i segons tal i com descrivia l'oficial anglès al seu informe, al 1906 havia estat declarat el seu port com d'interès general i és diria que es construiria tot i que al 1937 encara no s'havia fet res, afegint l'oficial anglès que per aconseguir que Blanes tingués un bon port, havia de gastar moltíssim diners i moltíssim temps[555]. L'oficial anglès detallava també al seu informe que el Comitè de Blanes s'havia preocupat enormement de la defensa de la població i per ella comptava amb moltes trinxeres de variades longituds, construïdes no solament a la platja i a les rodalies del

[554] AGMAV, C.1156, Cp.13,D.2 /22-23.
[555] AGMAV, C. 2451, Cp.1/21.

poble si no al sud de la mateixa localitat, prop de la desembocadura del riu Tordera on hi havia fins a quatre línies de profunditat, qualificat pel seu autor pomposament de camp atrinxerat. Totes aquestes defenses eren realitzades a base de sacs plens de sorra gràcies a tot el terrenys era completament sorrenc tot i que també hi havia molts blockhouses per posicions d'infanteria i a quasi tots hi havia emplaçaments per metralladores mentre que a les rodalies del poble s'havien construït refugis subterranis, havent-se empleat en alguns d'ells força ciment. Tot i així, la població de Blanes no reunia les condicions suficients per un desembarcament seriós[556].

Segons l'informe de Fortificacions i Obres del sector Girona del mes d'abril de 1937[557], tres objectius eren els principals a defensar a Blanes: el Port amb la seva platja, la Platja de Sabanell i la riba esquerra del riu Tordera. Per la situació topogràfica i per l'extensió a batre és creuria necessari l'emplaçament d'una bateria situada a mig vessant, formant una esplanada en corba amb quatre emplaçaments amb parapet de formigó i mina per protecció de les peces, explosius i personal mentre que un niu de metralladores que s'havia construït aquí havia estat el que es formava perforant les canteres per la seva part alta i descendit per una escala fins aconseguir en l'escarpat una protecció superior de roca de set metres com a mínim. Al sortir a l'exterior d'aquesta excavació, es formava una torreta de formigó en massa amb volta i arrencades a diferent nivell i espitlleres, armada amb ferro circular de 15 mm. Per la seva banda, la posició avançada estava constituïda per les obres efectuades a la platja de Sabanell, tractant-se aquestes de trinxeres i nius de metralladores mentre que per altra banda, la posició de resistència estava constituïda per dos punts de suport situats a les canteres S.A.F.A. i al Turó de Montells on destacaven els seus elements.
Aquestes posicions defensives que hi havien a Blanes tant en la seva posició avançada com de resistència eren les següents:
Trinxeres de la platja de Sabanell, amb sis pous d'observació i 2.500 metres de trinxera, sis nius amb refugi, camí a la platja de 2.000 metres i filferro a tot el llarg. El material utilitzat eren sacs terrers a la trinxera i als nius troncs i formigó en massa, trobant-se finalitzat; bateria de costa, tot i que encara havia de realitzar-se l'emplaçament; niu de metralladores A (davant del camp de futbol), que comptava només finalitzat amb 35 metres de mina i encara s'havia de realitzar amb formigó les dos torretes que s'haurien de combinar amb les dos trinxeres; niu de metralladores B, que es trobava proper a finalitzar-se, realitzat amb formigó en massa i comptava amb 40 metres de mina, dos torretes ja construïdes en formigó i 80 metres de trinxera amb dos polvorins; niu de metralladores C Recó blau que tenia finalitzat les mines excavades de 30 metres de longitud i l'excavació de tres

[556] AGMAV, C. 2451, Cp.1/21.
[557] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*

torretes, però encara s'havia de realitzar tres torretes amb cúpula en formigó armat i maçoneria;
niu de metralladores D, que tenia realitzada l'excavació de dos mines de sis metres i de dos torretes, amb trinxera de 100 metres tot i que encara li faltava construir amb formigó en massa dos torretes amb escala independent combinada amb la trinxera; nius de metralladora E-F, situats sobre la S.A.F.A., que comptava amb dos torretes de troncs finalitzades, quatre excavades, 38 metres de mina, 150 metres de trinxera, dos refugis i tres polvorins tot i que encara havia de realitzar-se encara tres torretes amb troncs i tres torretes de formigó, utilitzant per tant a tota l'obra formigó armat i fusta. En construcció es trobava també una trinxera de 800 metres que unia els nius A, B i D i és trobaven en projecte un niu dominant els ponts del ferrocarril i de la carretera sobre el riu Ter que es realitzaria amb formigó; un punt de suport al Turó de Montella, on s'havia projectat construir cinc torretes de troncs unides per trinxeres cobertes i un punt de suport de formigó en un monticle de 160 metres de costa amb vistes a les poblacions de Lloret i Tossa.
Resumint, Blanes comptava a l'abril de 1937 amb sis nius de metralladora finalitzats, altres sis en construcció i vuit en projecte a banda de comptar amb una bateria de costa en construcció. També disposava de 3.300 metres de trinxera finalitzat i 2.000 metres de carretera en construcció.

Més endavant i segons un informe republicà amb data 10 d'octubre de 1938 i anomenat abans en les darreres poblacions de la costa gironina, Blanes comptaria amb un total de 15 nius de metralladores, dels quals quatre eren de rulls, nou de formigó i dos més sense especificar[558]. D'aquests dos darrers es tractava d'un niu de tres màquines i un altre de una sola màquina que es trobaven només excavats i suspeses les seves obres, per tant no comptaven per la defensa de la població i del total realitzat, vuit nius eren per una sola màquina; tres per dos màquines i dos per tres màquines.
A la platja hi havien tres nius de metralladores, anomenats a la relació d'abril de 1937 com nius A, B i C; cadascú d'ells per dos màquines però es trobaven en mal estat. El primer estava cegat en part per les filtracions de sorra, necessitant tasques de neteja i desenrunament i donar visibilitat a les espitlleres; el segon niu també estava cegat en part per les filtracions de sorra i tenia el seu revestiment en diversos llocs a punt de cedir degut a la pressió de la sorra, necessitant tasques de desenrunament, neteja i reforç de les espitlleres mentre que el tercer niu també necessitava tasques de desenrunament i reforç dels revestiments. Els tres nius estaven units per una trinxera excavada a la sorra amb un revestiment de sacs terrers que es trobava cegada a tres quartes parts degut en part a filtracions de sorra i en quasi la seva totalitat a la desaparició dels sacs terrers en bon ús i tal com recollia l'informe, repetidament al mes de març es donaria compte d'aquests incidents a les Autoritats de Blanes i simultàniament es substituirien els sacs desapareguts per altres nous els quals

[558] AGMAV, C.1156, Cp.13,D.2 /5-6.

desapareixerien encara més ràpidament, abandonant-se llavors la idea d'una nova substitució. A l'anomenada trinxera existien escalonadament petits refugis per personal de rulls que es trobaven a la seva major part derruïts per la putrefacció dels rulls i d'escàs valor de protecció.

Pròxim a la bateria de costa existien fins a vuit nius de formigó que es trobaven enllaçats amb varis trams de trinxera, tot i que aquesta es trobava cegada en vàries parts degut a la terra arrossegada per les aigües de pluja, necessitant la trinxera tasques de neteja i desenrunament. Sobre aquests vuit nius de formigó, tots eren de una sola màquina excepte un que era per tres màquines, i pràcticament tots necessitaven tasques de neteja, alguns fins i tot donar visibilitat a l'espitllera.

El darrer niu de formigó, allunyat d'aquests també per una màquina necessitava tasques de desenrunament i neteja ja que es trobava cegat per les terres arrossegades per les aigües de pluja; i en quant a l'últim niu de rulls de Blanes, aquest per tres màquines, necessitava tasques de neteja tot i que es trobava un quart niu excavat però amb les seves obres suspeses.

Els nacionals per la seva banda també tindrien informació sobre les fortificacions de Blanes i la seva defensa, destacant sobretot entre les seves informacions la bateria de costa existent a la població. Sobre les fortificacions existents a la ciutat, una nota del 19 d'agost informava que hi havia unes defenses de trinxeres entre aquest i la desembocadura del riu Tordera, constituïdes simplement per excavacions a la sorra i protecció de sacs terrers[559]. En aquesta nota també s'informava sobre altres defenses existents a la ciutat, així es deia que al Castell de Sant Joan, existia un antiaeri situat entre el Castell i una ermita antiga, dissimulat dintre d'un forat, tot i que per aquelles dates encara no s'havien realitzat exercicis de tir per no descobrir les bateries. Entre les Penyes del Noviciat i l'anomenat Castell de Sant Joan també existia un reflector d'una potència de fins a 17 km. La mateixa nota també informava que a la ciutat existien uns 20 o 25 carrabiners republicans i uns 30 guàrdia civils de caràcter molt dubtosos.

Aquestes primeres informacions s'anirien ampliant successivament amb altres que donarien més detalls sobre les construccions defensives de la població. Així, una nota posterior afirmava que les fortificacions de Blanes estaven construïdes sota la direcció d'Enginyers Militars i eren relativament eficaces per evitar un desembarcament, formades per varis nius de metralladores construïts amb sacs terrers i rulls, soterrats a la platja amb passos coberts de comunicació i línies de trinxeres, sacs de sorra, camins coberts i refugis subterranis i situades al llarg de la platja de Sabanell que comprenia des de la sortida del poble fins el riu Tordera en una longitud de 400 a 500 metres paral·lels al mar a una distància de 50 metres del mateix, on per protegir-les s'estenia un filat d'un 3 km aproximadament[560]. Pocs dies després, el 22 d'agost una altre informació amb un croquis adjunt

[559] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/63.
[560] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.

assenyalava les defenses abans citades. Així, el punt marcat amb el nº2 es referia al reflector de 17 kilòmetres d'abast, trobant-se instal-lat a una casa de camp situada sobre el carrer de l'Esperança i el punt marcat nº3, era l'anomenat canó antiaeri del que es deia que en alguna ocasió, s'havien fet proves podent els habitants de Blanes observar els petits núvols blancs que deixaven a l'aire quan esclataven els projectils[561]. A l'octubre de 1937, els nacionals gràcies als seus agents tindrien notícies relatives al Semàfor de Blanes. Segons aquesta informació, el Semàfor estava dotat d'uns magnífics bessons amb trípode circular sistemes "revòlver" amb una possibilitat d'ampliació de 12 a 45 de diàmetre. També disposava d'una emissora d'ona de 5 metres amb antena dirigida que comunicava amb el cap de Tossa de Mar situat a 15 km al nord-oest i posseïa heliògraf i una llampara que anomenaven "Biosca" que comunicava amb Tossa de Mar i Malgrat i tenia a més a més comunicació telefònica amb Barcelona i amb la bateria de Blanes. Aquest estava situat a l'est del poble a una altura de 60 a 70 metres que dominava el poble de Blanes formant aquesta altura un petit cap que l'anomenaven Punta de Santa Anna i l'edifici el Convent de Blanes. Els bessons estaven situats a una caseta de fusta instal·lada a l'edifici i es distingia perfectament des de molt lluny doncs apareixia com un punt blanc que ressaltava sobre les parets grises de l'edifici. Constituïa una magnífica vista doncs amb horitzons regularment clars es distingia perfectament Barcelona per un costat i el far de Sant Feliu de Guíxols per l'altre i amb els anomenats bessons s'arribava a veure de 30 a 40 milles mar endins, tornant-se els milicians dia i nit amb comunicació amb Barcelona i a les bateries sobre el moviment de vaixells i avions. L'emissora estava a 50 metres més al nord-oest en una altre caseta de fusta i en ella hi havia de guàrdia permanent quatre soldats de transmissions[562]. Una nota posterior de finals de 1937 d'un agent franquista informaria que els nius de metralladores es trobaven distribuïts per protegir tant el port com la desembocadura del riu Tordera, construïts amb sacs terrers i rulls, tot i que s'havia començat a procedir a la reforma dels anomenats nius amb la finalitat de realitzar-los permanents[563]

Com a mode de resum sobre les construccions realitzades a la costa de la província de Girona, aquesta seria la província catalana que comptaria amb més posicions defensives, emplaçant nius de metralladores i trinxeres en llocs molt difícils o pràcticament impossibles de patir qualsevol intent de desembarcament, veient d'aquesta manera el gran treball realitzat tot i que molt dels projectes no es finalitzarien mai. Així, segons el projecte de fortificació de la costa gironina de l'abril de 1937 existien a tota la costa de la província un total de 163 nius finalitzats i en construcció a més de trobar-se en projecte 106 més, fent un total de 269 tot i que aquest número total de nius no

[561] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/66-67.
[562] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.
[563] AHEA. A 93.

s'arribaria a realitzar-se mai, ja que molts d'aquests projectes s'abandonarien. En una posterior relació sobre els nius de metralladora a la província gironina obtinguda pels serveis d'espionatge franquistes aquests ascendien a 220 nius de metralladora els existents a tot el litoral de la província de Girona. Encara continuarien sent números força elevats respecte a la realitat, sobretot si ens atenem a que una relació d'abril de 1938 confirmava que existien 64 nius construïts i 33 en construcció entre Blanes i l'Estartit a l'abril de 1938, fent un total de 97 nius a més a més de trobar-se 28 nius més en projecte en aquella època per aquesta zona.

El 31 de desembre de 1938 es signava a Palafrugell un informe en el que es feia referència de tots els nius de metralladores existents entre el riu Tordera i l'Estartit. Segons aquest informe, hi existien 91 nius de metralladores dels quals 50 eren construïts amb rulls, 26 de formigó, 11 de formigó i rulls, 2 de maçoneria i rulls, altres 2 de rulls i sacs terrers així com 6 nius que només es trobaven excavats[564]. En quant a la seva composició, 33 nius eren només per una màquina, 36 per dos màquines, 14 per tres màquines, 5 per quatre màquines, 2 per cinc màquines i un per sis màquines.

Del total d'aquests 91 nius de metralladora, es trobaven en bon estat un total de 60, 8 es trobaven en estat regular, 15 en estat deficient i 7 derruïts o bé inservibles. A aquestes xifres se l'havien de sumar els 89 nius de metralladora que recolliria l'informe realitzat per l'exèrcit espanyol una vegada acabada la guerra entre les poblacions de Portbou i l'Estartit[565], resultant un total de 180 nius de metralladora els existents a tot el litoral de la província de Girona, quedant una mica llunys els 269 nius de metralladora que en principi es comptava pel litoral d'aquesta província a l'abril de 1937, sent per tant un nombre més exacte el que donava el mateix informe quan afirmava que eren 163 nius els finalitzats i en construcció en aquella època i que si els comparem amb el total de 180, es podia dir que els primers mesos de 1937 serien els de més activitat en tot allò referent a la construcció de nius de metralladores. Resumint es podia dir que tots els nius de metralladores d'aquest sector comptaven amb el seu corresponent abric contra aviació, estaven construïts a prova de bombes de petit calibre els efectuats amb troncs, i de gran calibre els construïts en mina o ciment que eren la seva majoria.La capacitat dels expressats nius venia determinada pel nombre de torretes (metralladores), corresponent cada màquina a una esquadra. Igualment també s'entenia quan es parlava d'un punt de suport i element de resistència que corresponia respectivament a una Companyia i una Secció tot i que en general la capacitat era força major. L'informe de l'abril de 1937, redactat en un primer temps i que no constituïa en cap cas l'exposició del pla general de defensa, si no una simple numeració de les obres realitzades, en construcció i en projecte fins aquelles dates, podia resumir-se en el següent quadre[566]:

[564] AGMAV, C.1156, Cp.13,D.2 /7-20.
[565] AIMP. Caixa 10098. Expedient 15.
[566]AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716. *Fortificaciones y Obras. Detalles de las mismas. Sector Gerona.*

NIUS DE METRALLADORA

Emplaçaments	Finalitzats	En construcció	En projecte	Total
Portbou	3	1	-	4
Colera	1	5	6	12
Llançà	4	7	9	20
Port de la Selva	2	4	13	19
Cadaqués	3	7	5	15
Roses	5	1	9	15
Castelló Empúries	-	-	13	13
Empúries	3	1	-	4
Armentera	-	2	3	5
L'Escala	3	6	16	25
Estartit	5	4	4	13
Torroella	3	-	-	3
Pals	3	4	1	8
Begur	2	2	4	8
Palafrugell	8	2	3	13
Palamós	11	8	3	22
Platja d'Aro	10	3	2	15
Guíxols	4	4	2	10
Tossa	5	2	3	10
Blanes	6	6	8	20
Lloret	11	2	2	15
TOTALS	92	71	106	269

D'aquesta manera, el total de nius de metralladora finalitzats eren 92, 71 restaven en construcció mentre que 106 estaven en projecte, sumant un total de 269 nius de metralladora.

2.5.3. Les Construccions defensives a la província de Barcelona.

Per saber les posicions defensives que es construïren a la província de Barcelona seria molt important la informació que recopilarien els agents nacionals als seus informes així com un inventari realitzat posteriorment una vegada acabat el conflicte on es feia constar totes les obres defensives construïdes a la província i que segons aquest serien 139[567]. Interessant també seria un informe franquista on es recollien totes les posicions defensives construïdes al litoral català així

[567] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix IV. Pàgs 146-151.

com el ja anomenat vàries vegades informe de l'oficial anglès. Era de destacar que la costa presentava un gran canvi una vegada que s'entrava a la província de Barcelona ja que els penya-segats es tornaven poc freqüents i es transformava en una continuada sèrie de llargues platges però molt poc extenses, tot i que les extensions de les platges en profunditat eren molt petites, arribant per terme mig a la petita quantitat de cent peus i en molts llocs encara era força menor. Des de Malgrat a Barcelona corrien paral·lels a la costa la línia fèrria i la carretera, sent el ferrocarril el més proper al mar. El mar per la seva banda arribava immediatament a profunditats d'una i dos braces i en dos o tres milles els grans vaixells no podien apropar-se a la costa que a més a més no tenia cap port bo ni dolent des de Barcelona fins al final nord de la seva província, o sigui fins a Malgrat. Així doncs i donada la disposició de la costa en tots aquests pobles al nord de Barcelona feia que no fos recomanable practicar cap desembarcament en cap d'aquestes platges, però tot i així els pobles litorals de la comarca del Maresme serien els que comptarien amb més fortificacions de costa. Per altre banda, el litoral de la ciutat de Barcelona comptaria amb un pla defensiu especial al trobar-se l'important port i de Barcelona cap al sud, les poblacions litorals del Baix Llobregat i el Garraf també comptarien amb les seves respectives posicions defensives enclavades al seus respectius litorals.

Un exemple de les organitzacions de les línies de defensa avançada i de resistència seria el pla defensiu que es redactaria per defensar la zona del Riu Tordera a mitjans del 1938[568]. L'informe seria redactat pel Coronel en cap de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes respecte al pla defensiu de la zona de Tordera entre Blanes i el Far de Calella, en una profunditat de 10 km, amb la intenció de que si era aprovat, començar les obres necessàries amb l'objectiu de deixar en condicions de defensa l'anomenada zona en un breu termini ja que hi havien treballs executats que s'havien de modificar segons la Comandància de Defensa de Costes, però que no dificultaven ni modificaven per res ni els treballs portats a terme ni els que s'havien d'executar.

A l'anomenat informe és descrivia que un combat procedent del mar imposava a l'organització defensiva del terreny certes particularitats especials ja que al combat marítim, el desembarcament es realitzava o no, sense que hi hagués un terme mig. Per tal de posar resistència i impedir l'anomenat desembarcament, era necessari que les defenses del litoral constituïren una verdadera línia principal de resistència tot i que fos la línia terrestre situada a més avantguarda i que no podia considerar-se com una línia de vigilància amb la seva línia de resistència a rereguarda ja que la posició avançada envoltava per norma general la idea de replegament sobre la posició de resistència per donar temps a aquesta per portar a terme la defensa. Així per tant, aquesta primera línia era la verdadera línia de

[568] AGMAV, C.1156, Cp. 15, D.2. / 2-12

resistència, sense que quedés opció a replegament que seria doncs consentir el desembarcament i la vigilància i el combat amb els elements que en aquest cas els nacionals intentessin posar en joc abans d'arribar a l'abast eficaç de les armes d'aquesta línia de resistència que estaven a càrrec dels observatoris i d'elements de la flota. En definitiva, la vigilància d'aquesta primera línia que no era de vigilància si no de resistència, solament podia ser considerada contra petits nuclis aïllats que intentessin infiltrar-se entre els elements marítims per donar un cop de mà en un punt determinat.

Per altre banda, la profunditat donada a la zona estudiada, uns 4 km, feia que pogués ser considerada tota ella com una sola posició de resistència ja que els assentaments més retardats de l'Artilleria permetien a aquesta executar els seus focs perfectament dintre de la distància eficaç davant de la primera posició i utilitzar com línies de sustentació i de reserva respectivament perfectament organitzades dintre de la posició de resistència i susceptible de portar-les a aquestes en cas de que qualsevol punt fos ocupat el primer. Així, segons aquest procediment, el Cap que sotaescrivia l'informe opinava que primerament s'havia d'organitzar una posició de resistència, on la línia principal estigués determinada pels elements més avançats de la costa com eren nius de metralladores, organitzacions defensives dels poblats i emplaçaments de les bateries fixes de la costa; la línia de sustentació amb la situació dels punts de suport i la línia de reserva determinada així mateix pel límit a avantguarda de la zona d'escalonaments de l'artilleria, límit que seria real al tindre que replegar-se alguna força de la línia principal de resistència.

El segon punt del pla de defensa tractava de la verificació d'un estudi d'organització d'una segona posició successiva de resistència amb objecte de completar l'estudi ordenat d'una zona de 10 km de profunditat, posició que hauria d'estar definida per la Serra de Roca Rosa, Dona Morta i Puig-Mort mentre que el tercer punt tractava sobre el pla de focs a que havia d'obeir l'organització, que era el següent: a la línia principal de resistència línies de nius per dos màquines que defensarien per complet les platges amb trajectòries rasants i com no havien de batre amb major alça que 600 metres, que era la que tenia tota la seva trajectòria eficaç per l'home en peu, no havien d'estar situats els nius uns d'altres a més de 1.200 metres de distància. Aquesta xarxa de nius havia d'estar completada per altres nius més a rereguarda a una distància de 200 a 300 metres, situats al portell amb els anteriors i que es flanquejarien mútuament els de la primera i segona línia, mentre que als poblats es substituirien els nius per organitzacions defensives dels mateixos que serien menys costosos i més ràpid; seguint les mateixes regles per emplaçaments de màquines. Ja per últim i per l'organització de les línies de sosteniment i reserves i situació en elles de l'esquelet de l'organització, es tindrien en compte els mateixos principis, a més a més que la seva relació amb les línies anteriors havia de ser la d'escaqueig, batent els intervals d'elles.

Passada la Memòria de l'estudi de l'organització defensiva efectuada pel coronel cap de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes el 21 d'agost de 1938 a la Comandància de Marina, el Cap de l'Estat Major de Marina exposava que s'observaven dos tendències en quant a la posició de resistència i que una vegada estudiats i analitzats els dos informes, l'anomenada Comandància decidiria que la divisió en sectors s'havia de modificar en quant es referia a la zona de la tercera Brigada amb la fi de que la defensa de la desembocadura del riu Tordera fossi encarregada únicament una sola unitat, quedant modificat el límit sud d'aquesta brigada per la línia Tordera (ciutat)-Les Ferreries-Camí del Mas Vall. En canvi si que estava d'acord que la posició avançada estigués constituïda pels elements que determinava la ponència com línia de vigilància i que les armes automàtiques de la mateixa fossin únicament l'esquelet del seu esglaó de combat, havent de sostenir-se fins rebre ordre de retirada, però no considerava procedent la constitució a la mateixa riba de la línia principal de resistència doncs l'esglaó de combat de la posició avançada abans anomenada tindria com a missió acceptar combat en el cas d'un desembarcament sense idea de replegament. Argumentada aquesta determinació estimava oportú establir la posició de resistència als accidents del terreny més pròxim a la riba o platja i que per la seva situació es poguessin establir més eficaces barreres de foc.

Però en escrit posterior del 18 de setembre de 1938 del Coronel Cap de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes, ampliava i complementava aquesta informació establint fins a cinc punts diferents. Primer es tractava de dividir la zona d'acció de la Divisió en tres sectors de Brigada enllaçant els sectors 1er i 2on als vèrtex Guàrdia-Gracia-Ermita de Gracia-km. 52 del ferrocarril a la frontera francesa per Mataró i establir destacaments mixtes; delimitant el límit entre els sectors 1er i 3er la línia Tordera (ciutat), Les Ferreries-Camí de Mas de Valls amb els destacaments mixtes a Vigos, Mas de Valls i a la sortida del camí anomenat a la platja. El segon punt era que la línia de vigilància avia de constituir l'esquelet del esglaó de combat de la posició avançada amb missió definida de sostenir-se fins a rebre ordre de retirada. Aquesta havia d'estar constituïda per una línia de nius per dos metralladores intercalant a 300 metres a rereguarda i al portell amb els nius de la primera així com altres nius a una distància d'uns 300 metres. Com a tercer punt s'havia d'establir una posició de resistència on la línia principal la constituïen punts de suport sòlids on és pogués executar la major resistència, havent d'estar els elements de resistència d'aquesta línia units per trinxeres dintre de cada punt de suport, i podent-se completar aquests diversos punts de suport per ramals de comunicació també organitzats d'aquesta línia amb la de sosteniment i aquesta amb la de reserva. Complementava tota aquesta organització dotar de filats i construir emplaçaments per armes automàtiques per poder batre d'enfilada els diferents trossos de la mateixa de forma que dividirien el terreny, obligant a portar l'atac de l'adversari per les zones que fossin favorables per batre'l, organitzant a la seva vegada abrics per descans així com per situar als punts convenients les

forces que tinguessin que portar a terme reaccions ofensives. Els dos darrers punts tractaven de proposar igualment que a un espai de 300 a 1.000 metres de la línia anterior es construís una segona línia de sosteniment amb idèntiques característiques amb la finalitat de poder soldar qualsevol ruptura que s'originés a la principal de resistència i de donar conformitat a la línia de reserves assenyalada anteriorment, podent aquesta convertir-se en principal de resistència en cas de ser tallades les anteriors.

Una vegada passat l'informe a la Comandància General d'Enginyers, el Comandant General d'Enginyers manifestaria que la línia de vigilància estava constituïda per la flota de guerra i al seu defecte per embarcacions lleugeres i guaites de terra amb la finalitat de donar l'avís de presència adversària mentre que la línia de primera resistència estava constituïda per pocs emplaçaments però ben blindats amb una organització que sense ser de gran importància per la defensa dels poblats però si per evitar en aquesta línia possibles desembarcaments, reforçant amb una segona línia que defensés els intervals de la primera organitzats amb gran blindatge i emplaçaments per canons lleugers en nombre aproximadament de quatre. Per la seva banda, el mateix Comandant General d'Enginyers també manifestaria que la línia principal de resistència estaria constituïda per punts de suport a base d'obres tancades amb refugis o galeries de mina per protegir de l'aviació i de l'artilleria de gran calibre, previstes de filats i amb comunicacions cobertes en el sentit del front i de la profunditat mentre que les línies de sosteniment i reserva estarien constituïdes anàlogament a la principal de resistència i definida per les altures de Torre de Santa Anna, Guàrdia, Montagut, Palafolls, Vigas i Montella. Per finalitzar, el Comandant General d'Enginyers també proposaria una segona posició a l'altura del poble del mateix nom a les immediacions d'unió del riu, el ferrocarril i les carreteres de Vic i de França, estant definides per les Serralades de Roca Roses-Vèrtex Matas-Serralada de la Dona Morta i Vèrtex Gay, mentre que la seva organització defensiva podia ser amb abrics lleugers i emplaçaments de rulls i formigó a les obres més importants.

Així que una vegada serien estudiats els escrits del Cap de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes, el del Cap d'Estat Major de Marina, l'ampliació del Cap de l'Agrupació de Defensa de Costes i l'informe de la Comandància General d'Enginyers, la 3ª Secció d'Estat Major informaria que estudiant la constitució del terreny s'observava que existia una platja a tot el llarg de la costa on únicament estaven emplaçats els poblats de Calella, Pineda, Malgrat, desembocadura del riu Tordera i Blanes. Aquesta platja tenia una extensió de profunditat a la seva majoria d'un km a excepció de les immediacions del riu Tordera, on la seva amplitud era fins de 3 km, modificant-se més al nord i a les proximitats de Blanes per unes altures que dominaven el poble i que en certa manera l'envoltaven, les quals eren propicies per la defensa immediata de la desembocadura del riu de referència així com el llit del mateix en un recorregut de 5 km fins desembocar al mar, mentre

que al límit interior de la platja es trobava la carretera general de Barcelona a França i al seu costat esquerra i en direcció aquest sentit començarien una sèrie d'altures que eren contraforts que resultaven de les serralades de l'interior, les quals i per la seva proximitat a la riba del mar eren excel·lents per l'organització defensiva de la costa, continuant ja el terreny en direcció nord amb característiques muntanyoses fins i tot quant les altures eren d'escassa diferència de nivell.

Sobre la longitud de la zona de defensa determinada, aquesta havia de ser distribuïda en tres sectors de Brigada tot i que modificant els límits de les zones, ja que per exemple era fixa que la 3ª Brigada tenia al seu límit sud el llit del riu, quedant d'aquesta manera la defensa del mateix a càrrec de les unitats enlloc d'una que es a qui s'havia d'encomanar aquesta defensa. Així doncs i d'acord amb l'informe que presentava en aquest sentit el Cap de l'Estat Major de Marina, l'anomenat límit es variaria segons determinava la línia Tordera (Ciutat)-Les Ferreries i Camí de Mas del Vall i el límit entre les dos Brigades restants havia de modificar-se per la línia d'altures determinada de Collet de Roca de Vilà- Vèrtex Guàrdia- Vèrtex Gracia i km 52 del ferrocarril de Barcelona a la frontera francesa, d'acord amb l'escrit de 18 de setembre de 1938 del Coronel Cap de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes.

Per altre banda sobre l'organització de la defensa existien varis criteris a la defensa immediata de la costa especialment en determinar si s'havia o no d'establir una línia de vigilància, semblant el més oportú i donada la configuració del terreny ja descrit i la situació de les contraforts pròximes a la carretera, situar en elles la línia de resistència de la posició avançada deixant únicament a la costa la línia avançada que a la seva vegada era també línia de vigilància, amb la missió clara i precisa d'avisar sobre qualsevol contingència adversària a excepció de cops de mà de petita importància que podien ser per si mateix refusats i únicament s'havien de replegar a la línia de resistència quan per la magnitud de l'atac el cas ho requeria.

Respecte a la línia principal de resistència aquesta podia situar-se sobre les altures que existien a rereguarda de la posició avançada, terreny que es prestava això i el qual era propici per efectuar la compartimentació oportuna i poder conduir a l'adversari a les zones en les quals podia ser batut amb la major eficàcia, cas de ruptura de la línia determinada per la posició avançada. Aprofitant les contrapendents i zones desenfilades podien situar-se les línies de sosteniment com igualment més a rereguarda, les reserves, constituint aquestes tres línies la línia principal de resistència pròpiament dita. Existiria a més a més la possibilitat de poder establir en profunditat una segona línia de resistència anàloga a l'acabada d'esmentar amb la finalitat d'evitar qualsevol replegament involuntari de la primera o poder soldar qualsevol bretxa que pogués originar-se a l'anomenada fins i tot quan aquesta quedés al límit i avantguarda de la zona d'escalonament de l'artilleria, constituint aquesta línia una segona posició.

Segons esmentava l'informe del Cap de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes, la línia d'altures determinada per les serralades Roca Rosa-Dona Morta i Puig Mort podia organitzar-se defensivament amb la finalitat d'efectuar una defensa sòlida d'una infiltració adversària pel riu Tordera i poble del mateix nom, com així mateix del nus de comunicacions existent al nord d'aquest poblat amb solament constituir en ella dos grans centres de resistència mentre que d'acord amb la Memòria original d'aquest estudi, les reserves generals de tota l'organització defensiva podien situar-se a les nombroses masies existents a les immediacions d'Hostalric-Martorell de la Selva i Tordera. Respecte els emplaçaments d'artilleria que esmentava la Memòria semblaven ser ben determinats així com els llocs de comandament, observatoris, etc... Ja per últim, també s'estava d'acord amb el que mantenia l'informe de la Comandància General d'Enginyers referent a la construcció d'obres de maçoneria i emplaçaments dels mateixos i donant-se el cas que a la zona que primerament s'havia de combatre en el suposat d'un desembarcament existia la carretera general i el ferrocarril que travessaven en el sentit de la longitud la platja era precís tindre fetes i preparades les obres necessàries per les voladures de ponts, clavegueram i la resta d'obstacles que impedissin la progressió de l'adversari per aquests medis de comunicació.

El Maresme

Aquesta era la comarca catalana que comptava amb més poblacions situades a la costa i per tant també comptaria amb una gran quantitat de posicions defensives. I es que els pobles litorals de la comarca del Maresme serien fortificats a base de nius de metralladores emplaçats molts d'ells a les seves platges o en elevacions properes. Tots aquests pobles i ciutats tenien la particularitat que la carretera i la via del ferrocarril anaven sempre paral·leles a la costa i al arribar als pobles els travessava, creuant moltes vegades l'inevitable riera que els dividia en dos parts. Un factor negatiu d'aquest fet era que a la gran majoria dels pobles no existia cap pont per travessar per exemple la carretera de manera que quan plovia i la riera quedava convertida en un verdader riu el pas era força perillós.

Malgrat de Mar

Era un poble agrícola i també industrial que comptava amb uns 4.507 habitants al 1930, situat al sud de la desembocadura del riu Tordera i que per la seva defensa comptaria amb una bateria situada a un turó a l'oest del poble i diverses construccions defensives al seu litoral. D'entre aquestes fortificacions que es realitzarien a la població es construirien tal i com recolliria un agent nacional destacat a la zona el 20 de setembre de 1937 dos nius per dos metralladores cadascú situats en uns boscos de pins immediats a la platja entre la desembocadura del Riu Tordera i Malgrat de Mar,

estant un d'ells molt pròxim a la desembocadura del mateix riu. Aquests nius eren dos pous d'uns 3 metres de diàmetre i 0,60 metres de profunditat per sota el nivell del terreny, excavat en sorra, amb parets de sacs terrers i coberts de troncs de pins, sacs i sorra. Els pous distaven entre si uns 20 metres i es comunicaven per una trinxera retardada, de constitució anàloga als pous que comptava al seu punt intermedi amb un abric de 3 per 3'50 metres pel personal i municions, revestit de fusta al terra i a les parets. A banda d'aquesta trinxera que unia els dos nius també es construirien altre dos trinxeres, una entre el riu i el primer niu i l'altre entre el segon niu i el poble, sostenint la sorra amb sacs terrers i descoberts fent entre les tres trinxeres uns 100 metres de longitud[569].

A la mateixa ciutat de Malgrat de Mar tal i com recolliria un informe nacional sobre fortificacions a Catalunya[570], també es trobaven fortificades totes les cases que donaven al mar i existien dos trinxeres de 75 metres cadascuna al mateix camp de futbol així com un niu de metralladores a la Casa Moquines i un altre a la Torre de Guaita, aquest últim per dos metralladores, així com dos nius més per dos metralladores cadascú amb unes trinxeres de 45 i 75 metres respectivament a la mateixa Riera de Malgrat. A la platja es realitzarien trinxeres i s'utilitzarien per la seva construcció una gran quantitat de sacs plens de sorra procedent no del mar si no dels sediments del riu Tordera i també es realitzarien varis abrics refugis subterranis, construïts als vessants del turó sobre la que s'havia emplaçat la bateria[571]. Per altre banda, segons l'inventari de l'exèrcit realitzat una vegada acabada la guerra[572], es recollirien a l'informe només dos posicions defensives, sent aquestes dos nius de metralladora construïts de formigó, cadascú d'ells amb dos espitlleres per fusellers, el primer també de pedra i ciment i separats un de l'altre uns dos km.

Santa Susanna

Aquesta població només comptava amb 434 habitants al 1930 i seria coneguda durant el període bèl·lic com a Montagut de Mar. Tot i ser un poble molt petit, també es construirien diferents posicions defensives al seu litoral com un niu de metralladores senzill situat just a la desembocadura de la Riera del Corres, una trinxera al pont del ferrocarril i una altre trinxera de 72 metres de longitud a l'Horta de Santa Eulàlia, tal i com recolliria un informe franquista[573]. Però el fet més curiós seria la construcció d'un altre niu de metralladores a la Platja de les Dunes en una data tan llunyana com el 6 d'octubre de 1938 i realitzat pels brigadistes internacionals que ben aviat marxarien del territori republicà segons els acords internacionals de retirar de la guerra d'Espanya

[569] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/81.
[570] AGMAV, C.2491, Cp.12 /128.
[571] AGMAV, C.2451, Cp.1 /27.
[572] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix IV. Pàgs 146-151.
[573] AGMAV, C.2491, Cp.12 /128.

tots els combatents estrangers (acció que només realitzaria el bàndol republicà). Aquest niu en concret seria construït de formigó armat i estava situat sobre una base de pedra. S'accedia al seu interior per un passadís que presentava a mà dreta un petit armari i l'espai central tenia una superfície més elevada que corresponia a l'emplaçament de la metralladora mentre que les parets que miraven a la costa tenien dues boques de foc i observació. Per altre banda, l'inventari posterior a la guerra faria referència a dos posicions defensives construïdes dintre del terme municipal d'aquesta població[574]: un lloc aïllat, compost de tres pisos on hi havia al primer pis un niu doble de metralladores amb cinc boques i dos espitlleres per fusellers; un segon pis amb un niu doble amb dos boques i un tercer pis on es trobava situat un magatzem-dormitori amb lavabo i terrat amb cabina per refugi (tot i que aquest no estaria construït). Per la seva comunicació comptava amb una escala exterior i tot ell estava construït de formigó i situat a la platja. L'altre posició era el niu de metralladores de la platja de les Dunes, situat a uns 1.700 metres de l'obra anterior, construït tot ell de formigó.

Pineda de Mar

Era un poble agrícola amb uns 3.262 habitants al 1936 i que comptava amb una llarga platja que es fortificaria amb vàries trinxeres fetes totes elles mitjançant l'ajuda dels sacs de sorra i fusta de troncs de pins dels que existien en gran abundància tot i que eren de qualitat força inferior als que es trobaven a la província de Girona. Segons una informació nacional del 20 de setembre de 1937 es construiria un niu de metralladores més senzill que els de Malgrat de Mar i situat a la desembocadura de la riera del Corres[575]. Segons altres informacions nacionals, entre les posicions defensives es construirien dos nius de metralladores, un a la caseta de carrabiners, situada al km 50, 350 de la via del ferrocarril a la Platja dels Pescadors i un altre niu de metralladores per dos màquines situat al km 49 de la carretera[576]. L'inventari de l'exèrcit recolliria però fins a tres nius de metralladores situats a la platja, un niu senzill situat a 800 metres del niu situat a la platja de les Dunes de Santa Susanna; un niu doble de metralladores de quatre boques de formigó situat a 600 metres de l'anterior i un altre niu senzill situat a 700 metres de l'anterior[577].

Sobre la realització de les obres de defensa de la costa, aquestes començarien ben aviat i com a mesures de prevenció davant d'un hipotètic desembarcament, a banda de realitzar els nius de metralladores també es realitzarien altres mesures com la construcció de trinxeres o la col·locació

[574] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix IV. Pàgs 146-151.
[575] AGMAV, C.2257, Cp. 6, D.1. /82.
[576] AGMAV, C.2491, Cp.12 /128.
[577] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix IV. Pàgs 146-151.

de sacs de sorra a la platja. Fins i tot a la sessió municipal del 6 de desembre de 1936, s'acordaria ampliar l'enllumenat públic pel cantó de la platja fins a la caserna dels carrabiners alhora de facilitar els treballs de defensa de la costa imposats per la guerra. Sobre els autors d'aquestes obres, el Comitè de Defensa Local realitzaria una crida per treballar a les obres de fortificació on varis nois del poble s'hi pogueren col·locar, estalviant-se d'aquesta manera anar al front tot i que la Conselleria de Defensa també obligaria a constructors i paletes a fer-ho. En aquesta primera crida realitzada pel Comitè de Defensa es realitzarien trinxeres i s'hi posarien sacs de sorra a la platja, obligant a gent de dretes a realitzar aquests anomenats treballs (en concret era un grup de 15 persones) els quals eren convocats a una hora determinada i als qui se'ls subministraven sacs i pales[578]. Posteriorment serien realitzats els nius de metralladores tot i que una vegada construïts aquests, el mateix Comitè es queixaria a la primavera de 1937 de que els escassos carrabiners que guarnien el litoral de la població (dotze exactament) no tenien ni una metralladora per ensenyar als que desitjaven aprendre el seu funcionament per quan arribés la dotació de les setze metralladores que esperaven per la defensa del poble, en el cas de que s'intentés un desembarcament a la platja[579].

Calella

Per la seva banda, Calella era una població molt industrial que comptava amb 8.207 habitants i vàries fàbriques de teixits. Tot i que la seva platja comptava amb les mateixes condicions que les anteriors, o sigui no apte per realitzar un desembarcament, es construïren en canvi gran nombre de trinxeres i alguns nius de metralladora, a més a més de comptar amb una bateria situada a la muntanya del Far. Calella seria un dels pobles més tranquils dintre de la febre de fortificació del litoral i algunes de les construccions que realitzarien seria deguda més a la pressió dels membres del comitè, que havien de fer el que els manaven els comitès superiors. Era curiós com l'oficial anglès destacat a veure les fortificacions de la costa a la primavera de 1937 tractaria aquest tema amb els Comitès de les poblacions veïnes, obtenint una resposta sorprenent ja que afirmaven que Calella era de naturalesa feixista i que el propi comitè revolucionari patia aquesta influència. Tot i així el Comitè de Calella, a banda de les construccions defensives realitzades a les platges també donaria força importància a la construcció d'abrics refugis contra els bombardeigs i a diferents punts de la població serien reforçades amb ciment armat construccions que oferien bones condicions per tal objectiu[580].

[578] AMAT I TEIXIDÓ, JORDI, *Pineda entre dos temps, 1931-1939*, edita Ajuntament de Pineda de Mar. 1995. Pàgina 151-152.
[579] AGMAV, C.2451, Cp.1/27.
[580] AGMAV, C.2451, Cp.1/29.

Referent a les construccions defensives, el cementiri de Calella comptava amb un mur arpillat comptant als seus extrems amb espitlleres de front i flanc per metralladores[581] i una trinxera d'uns trenta metres que voltava el mateix cementiri mentre que a la muntanya del Far de Calella (lloc on estava instal·lada la bateria) existia un altre niu de metralladores per dos màquines i una trinxera de 31 metres, situat entre la carretera de França i el mar molt proper a la boca del túnel (costat Calella) que travessava la muntanya del Far. Aquest niu batia la Platja existent entre l'anomenat túnel i el poble de Calella, mentre que també existia als respiradors del mateix túnel una trinxera de 82 metres i un niu per dos metralladores i una petita trinxera de 12 metres a la desembocadura del Torrent de la Cabra[582]. Però segons l'inventari realitzat després de la guerra existien dos nius de metralladores a Calella, el primer situat a 600 metres de la darrera posició de Pineda de Mar, consistent en un niu doble de formigó amb dos espitlleres per fusellers i dos boques per metralladores, unes per fer foc de flanc i les altre per foc de front mentre que l'altre seria un niu senzill situat a 1.400 metres d'aquest darrer[583].

Sant Pol de Mar

El poble de Sant Pol de Mar comptava amb 1.658 habitants al 1930 on la gran majoria es dedicava a l'agricultura i una mica a la pesca i contràriament al que succeïa a tots els altres pobles d'aquesta costa durant la Guerra Civil que quedaven travessats per la carretera, Sant Pol quedava completament fora d'ella ja que passava per la part oest del poble que quedava en una fondalada al costat del mar. A la platja i als vessants dels turons que bordejaven la carretera es construïren trinxeres excavades al terra i també alguns nius de metralladores, construïts amb ciment armat però com quasi tots, no tenien màquines i algunes coves als turons per defensar-se dels bombardeigs[584].
Una primera informació sobre defenses i nius de metralladora arrencava de la visita secreta que el president de la República, Manuel Azaña, efectuaria a les rodalies de la població el 21 d'octubre de 1936 i que inspeccionaria amb diversos assessors el Cap de Vallalta i la platja de Grau. Aquest fet i sobretot el bombardeig de Roses pel creuer *Canarias* deu dies després motivaria que ben aviat s'intensifiquessin els treballs per cavar trinxeres des de la riera fins a la Murtra mentre que una mica més tard, el 10 de febrer de 1937, l'Ajuntament encarregaria les reproduccions d'uns gràfics amb dades topogràfiques del terme municipal i facilitaria una còpia a la Delegació de Guerra de Defensa de la Costa, amb càrrec al pressupost de guerra[585].

[581] Altres informacions deien que al mateix cementiri de Calella existien dos nius per una metralladora cadascú.
[582] AGMAV, C.2491, Cp.12 /129.
[583] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix IV. Pàgs 146-151.
[584] AGMAV, C.2451, Cp.1/28.
[585]AMAT TEIXIDÓ, Jordi; *Sant Pol de Mar 1931-1945. República, Guerra Civil i Primer Franquisme*, editorial Oikos-

En total es construirien a banda de les trinxeres varis nius de metralladora com per exemple un per una sola màquina al mateix Passeig Marítim de Sant Pol o un altre per dos màquines situat a la platja al costat de ponent del pont de ferro a la mateixa Riera de Sant Pol[586]. L'estructura d'aquest últim estava perfectament encastada a la roca i la seva boca estava enfilada en direcció a Canet de Mar amb unes obertures horitzontals per veure el blanc, però quedant protegit. D'altra banda, prop de la platja de Moré i dalt d'un monticle rocós, s'hi construiria una altra estructura de defensa, amb espitlleres, però molt més petita i rústica que l'anterior mentre que segons una nota d'un agent nacional del 20 de setembre de 1937, entre Sant Pol i Canet existia un niu de metralladores al marge dret de la Riera de Sant Pol i agües amunt del pont de la carretera general de França, per batre aquesta carretera i un altre niu situat a l'esquerra de la riera per batre a més a més la carretera de Sant Cebrià de Vallalta[587]. En quant a la construcció d'aquestes posicions treballarien gent de la pròpia població i serien dirigides per Lluís Serrat Vellvehí, paleta cap de la col·lectivització del seu ram i encarregat de les fortificacions[588].

Segons l'inventari de l'exèrcit realitzat posteriorment[589], existien vàries posicions defensives en aquest terme municipal, com seria un niu de metralladores amb una boca situat sota d'una caseta a 2.700 metres del darrer niu de metralladores de Calella; un lloc de pilot de fusellers amb coberta, de pedra i ciment, situat en una petita elevació del terreny a tan sols 20 metres del niu esmentat; un niu de formigó amb dos espitlleres situat 700 metres de l'anterior i un altre de les mateixes característiques a uns 30 metres d'aquest; així com un darrer niu de les mateixes característiques situat a 1.200 metres de l'anterior amb entrada pel sostre i un post aïllat compost de dos nius amb una boca cada un i trinxera amb coberta amb nou espitlleres per fusellers, situat a 700 metres de l'anterior, damunt de la platja del Morer.

Canet de Mar

Aquesta població de 4.984 habitants al 1936 es deixaria portar per la febre de la fortificació, al contrari que Calella, i serien molt curioses les obres que podrien veure's al seu terme municipal tal i com afirmaria l'oficial anglès que en les seves paraules podria observar un verdader mosaic de trinxeres de les classes més variades i pintoresques, algunes d'elles tan enterrades que no s'arribaria a comprendre quina havia estat la idea del seu director ja que no es veia manera de que es poguessin

Tau. Vilassar de Mar. 1998. 318 pàgines. Pàgina

[586] AGMAV, C.2491, Cp.12 /129.

[587] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/82.

[588] AMAT TEIXIDÓ, Jordi; *Sant Pol de Mar 1931-1945. República, Guerra Civil i Primer Franquisme.* Pàgina 195.

[589] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix IV. Pàgs 146-151.

utilitzar perquè des d'elles era pràcticament impossible llençar amb un fusell qualsevol[590]. Segons aquest oficial anglès, moltes de les trinxeres defensives de Canet de Mar es construirien per la necessitat moral de realitzar alguna cosa i calmar els nervis tant dels que ho havien fet com de la població que els veia treballar i que ja quedava amb això completament satisfeta, però des del punt de vista defensiu eren pràcticament inutilitzables. No es podia dir el mateix de les variades casetes que es construirien i que havien de servir de nius de metralladora tot i que el seu nombre resultava sorprenent, doncs s'informava que hi havia divuit[591]. D'entre aquestes posicions mitjançant un informe nacional es sabia que existia una trinxera de 30 metres al km 44 del ferrocarril, un niu de metralladores per dos màquines al km 43,800 i un altre de les mateixes característiques al km 43,300 i una trinxera de 50 metres al km 43[592]. Els dos nius esmentats estaven emplaçats al costat de la via del ferrocarril i darrera de dos roques molt grans i molt altes que quedaven entre la via i el mar, podent batre aquests nius de flanc les platges adjacents a aquelles roques mentre que abans d'arribar a la mateixa població de Canet de Mar existien encara altres dos nius de metralladores entre les dos boques del túnel, un altre al bosc al km 42 del ferrocarril i al mateix poble de Canet encara hi havien dos trinxeres més per armes semi-automàtiques. Per altre banda i segons la nota d'un agent nacional del 20 de setembre de 1937, entre Canet i Arenys de Mar, a la muntanya immediata a Canet i a l'interior de la mateixa existia una xarxa de galeries amb 6 o 7 sortides a l'exterior per emplaçaments de metralladores, a força alçada sobre el mar, obra que havia estat construïda pel Comitè de Canet sense intervenció de Fortificacions i Obres[593].

Agents franquistes ressaltarien als seus informes que les fortificacions fetes a Canet de Mar eren de formigó i els nius de metralladora estaven comunicats entre si per unes galeries cobertes. Pels espies aquestes fortificacions eren aptes per la instal·lació de peces de 75 mm i informaven que les autoritats de Canet havien reclamat en diferents ocasions la instal·lació d'alguna secció d'artilleria, reclamació que per altre banda seria desatesa tot i que no confirmada pels propis espies franquistes[594].

Per altre banda i segons l'inventari de l'exèrcit[595], Canet de Mar comptaria amb un niu de metralladores senzill a la platja i set més de senzills, units aquests entre si per un camí subterrani, tots ells construïts de formigó amb tres boques, units tots ells a la roca sobre la carretera i que batien el pla situat entre Arenys de Mar i Canet.

[590] AGMAV, C.2451, Cp.1/28-29.
[591] AGMAV, C.2451, Cp.1/29.
[592] AGMAV, C.2491, Cp.12 /129.
[593] Veure MAS GIBERT, Xavier; *Guerra-Revolució i Contrarrevolució a Canet de Mar (1936-1939). Les dimensions d'una tragedia.* Mataró. Edita Caixa d'Estalvis Laietana. 2002.
[594] Nota signada el 4 de febrer de 1938.
[595] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix IV. Pàgs 146-151.

Arenys de Mar

Aquest poble de 5.8896 habitants al 1936 també patiria la febre de la fortificació i comptaria amb diferents nius de metralladores i trinxeres. La idea de realitzar diferents posicions defensives al litoral de la ciutat vindria donada tal i com ens ho explica l'oficial anglès al seu informe, a través d'uns mapes que realitzaria un capità de carrabiners juntament amb uns quants aficionats i que portarien a l'Estat Major de Barcelona perquè fossin aprovats. En canvi, aquests estaven tan mal fets que serien retornats, agraint la bona intenció però demanant que foren dibuixats de manera que es poguessin entendre. Tot i així, els d'Arenys no ho entendrien de la mateixa manera i començarien a construir al nord i al sud i davant el mar unes obres realment extraordinàries[596]. D'aquesta manera es construïren pel propi Comitè d'Arenys de Mar dos blockhaus de formigó amb murs d'un metre de gruixut i sostre d'1'50 metres amb espitlleres per fusells i metralladores, situats a la muntanya anterior al Mont Calvari d'Arenys de Mar (el túnel de la via fèrria que la travessava és el més immediat anterior a Arenys) i a força alçada sobre la carretera de França[597]. També es realitzaria segons un informe franquista un niu per dos màquines més una trinxera per arma semiautomàtica davant del Cementiri, a les afores de la població en direcció a Caldetes; una casa amb trinxera al Dipòsit d'Aigües de l'estació de ferrocarril i dos nius de metralladores més, així com vàries trinxeres a la platja[598].

Respecte a les dos posicions elevades i situades a un turó que dominava la carretera, aquestes serien camuflades pels seus autors per arbres pintats que no servien més que per atreure encara més l'atenció. Segons l'oficial anglès, aquestes dos posicions no reunien les condicions ni les qualitats militars suficients i no tenien tampoc un adequat camp de tir, ja que els llocs on s'havien col·locat els suports per sostenir les metralladores estaven mal escollits i la disposició interior denotava l'absoluta falta de coneixements militars dels seus constructors. Tot i així i segons el seu relat, serien vàries les posicions construïdes d'aquesta manera errònia, però l'intrigaria moltíssim un que semblaria un puzle de molt difícil solució. Es tractava d'una construcció en ciment armat i que tenia uns sòlids fonaments, del vessant es veien uns vuit peus i a sobre del terreny hi havia altres vuit mentre que a un peu del terreny corria una estreta ranura oberta escassament de quatre polzades. La idea era de que els defensors penetressin arrossegant-se i que estiguessin estirats per poder disparar per la ranura citada que solament dominava una petita extensió de carretera. Una vegada dintre el defensor no tenia possibilitat de seure's, no hi havia altre solució que estar estirat doncs l'alçada era poc superior a dos peus mentre que la sortida s'havia de realitzar també arrossegant-se i en molt difícils condicions. Finalitzava l'oficial anglès dient que com era el propi poble qui havia construït i

[596] AGMAV, C.2451, Cp.1/30.
[597] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/82.
[598] AGMAV, C.2491, Cp.12 /129.

pagat i a més a més estava satisfet de tindre coses que els altres no tenien, se'ls deixava fer, doncs en vista de l'èxit creia que encara construirien noves "coses".

Més endavant, els espies franquistes informarien també que l'hotel Monte Calvario que es trobava habilitat per les necessitats de la guerra per la seva magnífica posició estratègica per defensar-se d'un atac per mar, es trobava enclavat a la terrassa del mateix un magnífic antiaèri de fabricació nord-americana mentre que les finestres de l'edifici i per defensar-se de l'eventualitat d'un desembarcament hi havien vàries metralladores de fabricació francesa. També informarien que passat el Mont Calvari i a la direcció de Girona a la dreta de la carretera general, es trobava una petita explanada a la que es trobava emplaçada a una plataforma giratòria muntada sobre una base de ciment un canó de marina de fabricació russa[599].

Segons l'inventari de l'exèrcit existien fins a set posicions defensives que protegien el litoral municipal d'Arenys de Mar, estant aquestos situats a la platja del Cavaió, damunt de la carretera general, a l'escullera i a la platja de les Muscleres, sent els següents[600]:

Un niu senzill de metralladores, amb una boca, construït de pedra i ciment situat a la sortida del túnel, abans d'arribar a Arenys de Mar i que batia la platja i l'escullera, situat a uns 700 metres del conjunt de nius de metralladores de Canet de Mar.

Un niu doble de metralladores amb dos boques i lloc per 10 fusellers de formigó, situat sobre la carretera a l'altura del primer túnel de la via del ferrocarril abans de l'estació d'Arenys unit un lloc per una esquadra de fusellers de formigó amb cobrecap mitjançant un camí cobert en rasa i a 50 metres a la dreta d'aquest un altre niu doble de metralladores amb tres boques i 10 espitlleres per fusellers construït de formigó, batent les platges de sorra, línia de ferrocarril i la carretera de França.

A l'escullera d'Arenys de Mar existia un niu de pedra i ciment i a 1.500 metres d'aquest un altre niu senzill de metralladores amb una boca per metralladores i dos espitlleres per fusells batent la platja d'Arenys de Mar. Per últim, el darrer niu de metralladores estava a uns 100 metres de l'anterior i era de les mateixes característiques.

Caldes d'Estrac

Entre Arenys i Mataró es trobava la petita població de Caldes d'Estrac que a banda de ser un poble balneari adquiriria una certa importància degut a que seria on es traslladarien molts dels consolats i ambaixades existents a Barcelona, adquirint aquesta població per tant un caràcter especial. Tot i tindre aquest caràcter més internacional, també es construirien algunes posicions defensives a la platja com trinxeres i algun que altre niu de metralladores que tal i com recolliria l'oficial anglès al

[599] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/138. Nota del 26 Desembre 1937.
[600] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix IV. Pàgs 146-151.

seu informe, serien fins a cinc els nius de metralladores que es construirien al seu litoral[601]. Segons un agent nacional, una nota del 20 de setembre de 1937 informava que existia un niu de metralladores davant del Passeig del Anglesos, a les desembocadures de les rieres de Sant Andreu i Sant Vicenç de Llavaneres i a la desembocadura d'un petit torrent, a la platja i immediat a la via fèrria[602]. Per altre banda i segons l'inventari de l'exèrcit[603], existien dos posicions defensives, un niu senzill de metralladores amb dos boques de flanc i de formigó situat a 1.800 metres de la darrera posició defensiva d'Arenys de Mar, situat per tant davant de l'estació de ferrocarril i un altre niu de metralladores amb dos boques de flanc i de formigó situat a 800 metres de l'anterior.

Sant Andreu de Llavaneres

Aquesta població comptava amb 1.565 habitants al 1936 i com la resta, també comptaria amb diferents posicions defensives, cinc segons l'inventari de l'exèrcit realitzat després de la guerra[604]: quatre nius de metralladores senzill i un doble. Aquest darrer niu doble estava construït de formigó amb dos espitlleres per tir de flanqueig i dos boques per metralladores per foc de front i estava situat a uns 700 metres de la darrera posició de Caldes d'Estrac. Els altres quatre nius de metralladora senzills eren un niu de pedra i ciment senzill amb tres boques, una per flanc i una altre de front situat a un km del niu de metralladores dobles; un altre niu de les mateixes característiques situat a 150 metres del mateix; un altre niu senzill de formigó, amb foc de flanqueig situat a 600 metres de l'anterior i encara un altre niu més de formigó i camuflat amb dos espitlleres per fusellers, situat a 1 km de l'anterior.

Mataró

Mataró era una important població fabril amb uns 28.804 habitants al 1936 dedicada la seva principal indústria al teixit de punt. La seva extensió era de més de dos milles en el sentit de la direcció de la via fèrria que passava a l'est mentre que la carretera travessava la ciutat pel seu interior. Abans de la guerra tenia com guarnició un Regiment d'Artilleria de quatre bateries amb peces de 75 mm i tot i que els seus caps es sollevarien, com la rebel·lió finalment no triomfaria a Catalunya els seus caps acabarien empresonats i les peces sortirien a l'agost de 1936 per anar al front d'Aragó, on quedarien repartides a varis llocs del front. A mitjans de 1937 al quarter d'artilleria es tractava de tornar a organitzar un nou Regiment d'Artilleria, però ensopegaria amb la dificultat

[601] AGMAV, C.2451, Cp.1/32.
[602] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/82.
[603] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix IV. Pàgs 146-151.
[604] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix IV. Pàgs 146-151.

fonamental de que no es trobaven canons i es donava als nous reclutes una instrucció purament teòrica, ensenyant-lis els quadres en que es representaven els canons[605].

En quant a les posicions defensives que es construirien a la ciutat aquestes eren força acceptable dintre del que es pretenia en aquesta costa, però tant les trinxeres com els nius estaven fets amb relativa parsimònia ja que només es comptaven a la primavera del 1937 sis nius de metralladores i completava la defensa una bateria que es trobava instal·lada en una elevació pròxima a Cabrera de Mar. Així entre Llavaneres i Mataró existirien diferents posicions defensives com un niu de metralladores per dos màquines passada la Finca Blaumar; un altre a la desembocadura de la riera de Casa Blanca i altre més a les proximitats del km 31 de la via fèrria, darrera d'una caseta de banys i davant d'una bòbila. També és construiria una casamata de formigó armat amb murs d'un metre de gruixut i sostre d'1,50 metres al marge dret de la Riera de Sant Simó i a l'esquerra del ferrocarril, a l'angle que formava aquest amb aquella, podent batre des del seu interior per l'única espitllera que tenia la casamata la carretera general de França, sent aquesta la casamata més resistent de totes les anomenades anteriorment; un altre niu de metralladores a l'altre costat de la via on es trobava la casamata anterior a la platja, dissimulat amb molta runa i carbonissa, amb dos emplaçaments per màquines i trinxera activa entre ells i vàries trinxeres de comunicació cobertes. Ja a Mataró, hi havien diferents nius de metralladora com un immediat a les andanes de l'estació de Mataró (costat Llavaneres en un petit turó de carbonissa), un altre niu al final de l'estació de mercaderies a l'extrem del muret que pel costat del mar tancava l'estació; altre més per una sola màquina a la desembocadura, marge esquerra, de la riera d'Argentona i dos nius més per una sola màquina cadascú juntament a los estreps, costat de mar, del pont de la carretera general de França sobre la riera d'Argentona[606].

Respecte a la construcció d'aquestes obres de defensa, tot i que ben aviat començarien les obres de les posicions defensives, sembla ser que s'iniciarien el 14 de novembre de 1936 però aquestes es farien amb relativa calma. D'aquí que per exemple s'entén que es publiqués al diari *Defensa* de Mataró els dies 24, 25 i 26 de febrer de 1937 una nota informant sobre la importància del Treball Voluntari que segons aquesta, la Conselleria de Defensa demanava a tots els ciutadans (homes, dones, joves) que s'inscrivissin al Treball Voluntari ja que calien bones trinxeres i fortificacions per deixar la ciutat ben defensada. A més a més la nota afegia que els altres pobles del Maresme ja ho tenien fet pràcticament i posava èmfasi en la rapidesa que s'havia de realitzar. La nota finalitzava dient que tots els voluntaris es podien apuntar tant a les seus dels partits polítics, sindicats,

[605] AGMAV, C.2451, Cp.1/32.
[606] AGMAV, C.2491, Cp.12 /129.

Conselleria de Defensa i Secretaria de l'Ajuntament i venia signada pel Conseller de Defensa de Mataró, Jaume Roig[607]. Pocs dies després, el dia 1 de març una nota publicada al mateix diari informaria a tots els propietaris de barraques de fusta instal·lades a la platja que fossin retirades en el breu espai possible de temps i que del contrari serien retirades per la Conselleria de Defensa[608]. La necessitat de defensar la costa seria un tema constant i en aquest diari encara es publicaria algunes notes més referent aquest fet. Així el dia 8 d'abril de 1937 sortiria una nota a la portada amb el títol *La defensa de la costa*, que parlaria de com el Govern de la Generalitat ja pensava en aquest tema però que calia més col·laboració per part del Ajuntaments. En aquesta nota també es deia que era imprescindible construir un camp d'aviació per protegir la costa i sobretot les fàbriques existents a la zona[609].

Els nacionals per la seva banda gràcies als seus agents aconseguirien alguna que altre informació relativa a les construccions defensives realitzades a la població com seria la nota d'un agent franquista el 30 d'abril de 1937 en la que s'informava que en un mur de contenció que existia davant de l'estació de ferrocarril i al costat del mar s'havia tret una mica de terra de la part de darrere per aparentar una trinxera i continuaven les trinxeres al llarg de la platja però cobertes de sorra sobre sostres format per troncs de pi i brancatge[610].

La darrera notícia que es tindria sobre les fortificacions de costa de Mataró, tot i que en aquest cas en l'àmbit republicà seria una notícia publicada un any després al diari *Llibertat* de Mataró que informava que els dies 29 i 30 d'abril de 1938 es realitzarien pràctiques de tir a la Riera de Sant Simó de 9 a 13 hores tal i com segons comunicaria el Comandant Militar de Mataró[611].

Per altre banda, l'informe de l'exèrcit de postguerra recollia que Mataró comptaria amb fins a deu nius de metralladores, tenint pràcticament tots ells les mateixes característiques (construïts de formigó i camuflats amb dos espitlleres per fusellers)[612]. El primer d'aquests nius estaria situat a 500 metres de la darrera posició de Sant Andreu de Llavaneres, un altre a 600 metres d'aquest i encara un més a 500 metres de l'anterior. El següent niu de metralladores es trobava situat entre la carretera de França i el ferrocarril i batria aquests, tractant-se d'un niu senzill de metralladores amb una sola boca de formigó que batia amb foc de front mentre que a 200 metres al sud d'aquest existia un niu doble de metralladores de formigó i camuflat amb dos espitlleres per fusellers i a 500 metres en

[607] *Defensa*, 24, 25 i 26 de febrer de 1937.
[608] *Defensa*, 1 de març de 1937.
[609] *Defensa*, 8 d'abril de 1937.
[610] AGMAV, C.2888, Cp.20, D. 58.
[611] *Llibertat,* 28 abril de 1938.
[612] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix IV. Pàgs 146-151.

direcció a Llavaneres existia un niu senzill de formigó amb dos espitlleres. Les posicions defensives de Mataró continuarien i a 400 metres al sud del niu doble de metralladores esmentat anteriorment existiria un altre niu doble de metralladores de formigó i camuflat amb dos espitlleres per fusellers; un altre igual situat a 500 metres d'aquest; altre de les mateixes característiques també a 500 metres d'aquest darrer i un darrer niu igual a 800 metres de l'anterior.

Cabrera de Mar

A la petita població de Cabrera de Mar existiria una bateria instal·lada a un turó proper a la població anomenat Can Cuiàs però que donat el seu calibre i situació solament podia servir per disparar contra la carretera que anava a Barcelona[613]. Aquí també es construirien diferents posicions defensives com un niu de metralladores per dos màquines a la Riera de l'Àngel, dos trinxeres de 25 metres cadascuna al km 24,700 del ferrocarril, un altre niu per dos màquines a la Riera de Cabrera, una trinxera a la sortida de la carretera d'Argentona de 60 metres i un niu per dos màquines i altre trinxera de 90 metres al mateix lloc[614].

Segons l'inventari de l'exèrcit[615], Cabrera de Mar comptaria amb cinc nius de metralladores, el primer situat al marge dret de la Riera d'Argentona, al pont de la carretera de Mataró i a 1.500 metres de la darrera posició de Mataró, consistent en un niu doble de metralladores, de formigó i camuflat amb dos espitlleres per fusellers que batia el creuament de la riera. Els altres quatre nius eren de les mateixes característiques, situats tots al litoral. El tercer d'aquests nius estaria a uns 700 metres del segon, el quart a uns 500 metres de l'anterior i el cinquè a 400 metres d'aquest darrer.

Vilassar de Mar

Les següents poblacions de Vilassar de Mar, Premià de Mar i Masnou serien també pobles on es construirien trinxeres i nius de metralladores per defensar el seu litoral, però que presentaven un altre aspecte ja que es podia notar la direcció dels oficials de Barcelona a qui se'ls hi encarregaria la direcció d'aquestes obres. Entre els tres pobles de Vilassar de Mar, Premià de Mar i El Masnou i segons l'oficial anglès en viatge a la costa catalana a la primavera de 1937, hi havia establerts vint-i vuit nius en construcció de casetes de ciment del model clàssic per aquestes defenses mentre que les trinxeres estaven construïdes per medi dels sacs omplerts de sorra i en alguns casos fins i tot s'utilitzarien tables per contenir la sorra dels fosos excavats per construir la trinxera que eren totes de model per tirador de a peu i a sobre es cobririen amb canyes i sacs de sorra sustentats per troncs

[613] AGMAV, C.2451, Cp.1/32.
[614] AGMAV, C.2491, Cp.12 /129.
[615] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix IV. Pàgs 146-151.

de pi i tables[616]. Per altre banda, un agent nacional informaria el 30 d'abril de 1937 que a la platja hi a cadascú dels pobles de Vilassar de Mar i Premià de Mar existien trinxeres obertes construïdes a la platja de manera deficient[617]. A Vilassar de Mar, que comptava amb 3.941 habitants al 1936, davant del mar existien unes cases fortificades, de la mateixa manera que també es trobava l'Edifici dels Salesians i les tasques de fortificació del litoral s'iniciarien entre el desembre de 1936 i febrer de 1937 i es podria trobar entre d'altres diverses posicions, com seria un niu de metralladores per dos màquines al km 21,300 de la via fèrria, una trinxera a Roques d'en Pous al km 21,100 i molt propera aquesta al mateix km 21 una altre trinxera de 60 metres[618].

Per altre banda i segons l'inventari de l'exèrcit un cop acabada la guerra[619], existien quatre posicions defensives construïdes al municipi, el primer un niu senzill de formigó amb foc de flanqueig, situat a 600 metres de la darrera posició de Cabrera de Mar; un altre niu doble de metralladores, construït de formigó i camuflat amb dos espitlleres per fusellers, situat a 500 metres de l'anterior; un altre amb quatre boques de formigó, situat a 1.300 metres de l'anterior i un niu senzill de formigó amb foc de flanqueig, situat a 800 metres de l'anterior.

Premià de Mar

A Premià de Mar, població amb 3.829 habitants al 1936, les obres de fortificació s'iniciarien durant el mes de febrer de 1937, i comptaria també amb diverses fortificacions. Així per exemple la tanca de l'estació es trobaria fortificada i existiria un niu per dos màquines al km 17,900 entre l'estació i la Platja de la Descàrrega, un altre al Pla de l'Ós i encara niu més per dos màquines i una trinxera al km 17, a la Riera del Forn[620]. En aquesta localitat també és cavaria una trinxera de tota la llargada del poble al Camí Ral, a una banda de la via del tren, mentre que a l'altra banda de la via existia una vorera que separava la via del Camí Ral i on serien col·locats sacs de terra deixant la via al mig.

Pels treballs de fortificació de Premià de Mar es crearia una Comissió de reclutament de personal per a Fortificacions de Guerra que depenia de la Conselleria de Defensa i que seria l'encarregada de que tots els ciutadans compresos en la mobilització general decretada per imperatius de necessitat de guerra i defensa, fossin obligats a complir una o vàries jornades de treball de sis hores quan eren requerits. Les llistes dels treballadors requerits eren públicament exposades, indicant-se el nom i dia en que s'havia complert la jornada per tal d'evitar situacions de favoritisme o privilegi tot i que els qui no complien podien ser castigats. El treball era obligatori i s'havien de presentar unes targes

[616] AGMAV, C.2451, Cp.1/33.
[617] AGMAV, C.2888, Cp.20, D.59.
[618] AGMAV, C.2491, Cp.12/129.
[619] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix IV. Pàgs 146-151.
[620] AGMAV, C.2491, Cp.12 /129-130.

emeses pel Consell Municipal de Premià de Mar (Serveis de fortificacions) on constava un títol ben significatiu i clar de Tarja de Treball Obligatori i on també hi constaven el nom i l'adreça del treballador. Però tot i les indicacions anteriors, el cert és que molts treballadors forçats eren de dretes, i es toparia amb el problema que algunes persones no volien anar-hi, trobant-se a vegades la solució en fer complir del servei a un familiar[621]. L'inventari de l'exèrcit informaria de l'existència de cinc nius de metralladora[622]. El primer d'ells era un niu senzill de formigó amb foc de flanqueig situat a 1 km de la darrera posició de Vilassar de Mar; un altre niu senzill de pedra i ciment amb foc de davant i de flanc esquerra a un km de l'anterior; un niu senzill de pedra i ciment amb dos boques, una amb foc de front i l'altre de flanc dret, situat a 10 metres de l'anterior; un altre niu senzill, de formigó i amb dos espitlleres per fusellers, situat a 500 metres de l'anterior i un niu de les mateixes característiques a 600 metres del darrer.

El Masnou

Per altre banda, la població del Masnou comptava al 1936 amb més habitants que les altres dos poblacions, en concret amb 5.069 habitants i destacaria com a posicions defensives una trinxera a la paret de la carretera a Ocata, un niu de metralladores per dos màquines al Rentador Públic i una trinxera als voltants de l'Estació així com també existia un niu de metralladora més trinxera a la carretera d'Alella, un altre igual al Laboratori Nord Espanya, mentre que a la Riera de Pelegrí, al km 12,700 de la via fèrria es construiria un niu de metralladores i al Roc de Montcerdà dos trinxeres, una de 20 metres i altre de 60 metres[623].

Segons l'inventari de l'exèrcit serien sis les posicions defensives construïdes a El Masnou[624]. Un niu senzill, de formigó i amb dos espitlleres per fusellers a 700 metres del darrer de Premià de Mar; un altre de les mateixes característiques 500 metres del mateix; un niu de metralladores, amb tres boques i un lloc de fusellers, de pedra i ciment, situat junt al mar a 900 metres de l'anterior, un altre niu de metralladores de les mateixes característiques situat junt al mar a 800 metres de l'anterior; un niu de maçoneria senzill situat a 300 metres de l'anterior, sobre la carretera de França que batia conjuntament la mateixa amb el ferrocarril amb dos boques i un darrer niu senzill de pedra i ciment amb tres boques, situat a 600 metres de l'anterior.

[621] AMAT TEIXIDÓ, Jordi; *Premià de Mar 1931-1945. República, Guerra Civil i Primer Franquisme*, edita Ajuntament de Premià de Mar. Premià de Mar. 2001. Pàgina 253.
[622] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix IV. Pàgs 146-151.
[623] AGMAV, C.2491, Cp.12/130.
[624] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix IV. Pàgs 146-151.

Montgat

La població de Montgat amb 2.613 habitants el 1936 comptava amb una bateria de canons emplaçada a un turó de la part superior del poble per la defensa del litoral i comptaria a més a més per la defensa del litoral amb diferents posicions defensives més modestes com seria una trinxera a les cases davant del mar a Can Monsolís. El ferrocarril travessava la població a través d'un petit túnel i molt proper al mar i als flancs d'aquest turó es col·locarien quatre nius de metralladora, dos a cada vessant que dominaven les platges nord i sud del túnel mentre que a les mateixes platges hi havia unes quantes línies no molt llargues de trinxeres sent una de 20 metres, altre de 10 i una tercera de 90 metres. A la fàbrica de quitrà, també es trobava un niu per dos màquines més trinxera de 10 metres i on es trobava emplaçada la bateria de Montgat, existien vàries línies de defensa on una d'elles comptava amb dos nius per una màquina i una altre amb un niu per dos màquines més trinxera[625].

L'inventari de l'exèrcit per la seva banda[626], recolliria uns quants nius de metralladora que serien construïts al seu litoral, com seria un niu doble de metralladores de pedra i ciment amb dos pisos, situat a 500 metres del darrer construït al Masnou; dos nius senzills de formigó units per un camí cobert de terra d'uns 20 metres però amb coberta protectora deficient situats al turó al final de la platja de Badalona, a uns 500 metres de l'anterior i que batien amb els seus focs les platges de Badalona i la de Montgat i per últim un niu doble de metralladores de formigó amb quatre boques, dos amb foc de flanc i dos amb foc de front.

El Barcelonès

El litoral del Barcelonès comprenia les poblacions de Badalona, Sant Adrià del Besòs i l'important ciutat de Barcelona, sent la característica principal que la gran majoria d'ell estava fortament industrialitzat mentre que altre bona part era ocupat pel port de la capital catalana i que comptaria amb una defensa especial.

Badalona-Sant Adrià del Besòs

El litoral de Badalona i Sant Adrià del Besòs estava ocupat per una gran quantitat de fàbriques i indústries que havia en aquestes poblacions instal·lades, on destacarien entre altres per ser les més grans la Casa Cros i la CAMPSA a Badalona i la Fàbrica d'Electricitat La Catalana a Sant Adrià del Besòs.

[625] AGMAV, C.2491. Cp.12/130.
[626] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix IV. Pàgs 146-151.

Badalona comptava amb una població al 1936 de 47.929 habitants mentre que Sant Adrià del Besòs tenia al 1930 6.515 habitants i per la defensa d'aquest litoral Badalona comptaria algun temps amb una bateria de costa semblant a la de Montgat mentre que en quant a les posicions defensives, el 30 d'abril de 1937 un agent nacional informaria que al Passeig Marítim existia una línia de trinxeres paral·leles a la via entre aquesta i el mar de forma ondulada, desprovistes d'armament i construïdes rudimentàriament mentre que les finestres de les cases que donaven al mar estaven protegides per sacs terrers[627]. Segons altres informacions molt més precises, les construccions defensives es realitzarien a la platja i principalment a la desembocadura del Riu Besòs, on es construirien fins uns deu nius de metralladores i variades trinxeres de sacs terrers[628]. Entre aquestes construccions defensives es trobava un niu de metralladores per dos màquines i trinxera a la Riera de Pomar; un altre igual a l'Estació de Badalona; una trinxera davant de la Fàbrica d'Anís Diana; un niu de metralladores per dos màquines a la CAMPSA i altre igual davant de la Casa Cros. També existia un niu per dos màquines a l'entrada a la carretera; un altre niu i una trinxera de 170 metres a la Fàbrica de Borras i un niu per dos màquines i una trinxera de 100 metres a la Fàbrica d'Electricitat La Catalana.

Segons l'inventari de l'exèrcit serien varis els nius de metralladora que es construirien al litoral d'aquestes dos importants poblacions, sent aquests els següents[629]: un niu doble de formigó, encastat dintre de la sorra a uns 2 km de la darrera posició defensiva de Montgat; un altre niu doble de metralladores també de formigó i amb dos espitlleres situat a la vessant esquerra de la desembocadura del riu Besòs a uns 2.200 metres de l'anterior; un niu senzill de metralladores de formigó amb una sola boca situat a l'extrem del pont de ferrocarril sobre el riu Besòs i un darrer niu senzill de metralladores construït de formigó també amb una sola boca situat sota del pont de ferrocarril sobre el riu Besòs al vessant dret del mateix i que batia conjuntament amb l'anterior la vessant del riu.

Barcelona

La ciutat de Barcelona tenia al 1936 un total de 1.062.157 habitants i era la que comptava amb més bateries de costa per la seva defensa, emplaçades als voltants del port com serien la Bateria del Astillero a la Barceloneta i les Bateries de Álvarez de Castro i la Bateria de Buenavista a Montjuïc així com temporalment també comptaria amb algunes peces més instal·lades al Camp de la Bota. A més a més, comptava també puntualment amb petites unitats navals per protegir el port, que

[627] AGMAV, C.2888, Cp.20, D.60.
[628] AGMAV, C.2491, Cp.12/130.
[629] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix IV. Pàgs 146-151.

esdevindria durant la Guerra Civil el més important pel bàndol republicà degut a l'intens tràfic que aquest mantindria.

La ciutat de Barcelona estava enclavada enmig de les desembocadures de dos rius, al nord-est el Besòs i al sud-oest el Llobregat, estant el port més pròxim a aquesta última. Precisament era l'estuari del Llobregat el lloc més indicat per on realitzar un desembarcament, lloc molt pròxim al port. Segons l'oficial anglès, alhora de realitzar un possible desembarcament en aquella zona els vaixells podien quedar ancorats a només dos milles de la costa i podien ser enviades les tropes en barques planes qualsevol dia que no bufessin vents del primer quadrant. Per la seva part, els vaixells podien fàcilment destruir les bateries de Montjuïc i destruir les dèbils fortificacions que es trobaven instal·lades a la costa, que no es tractaven res més que de nius de metralladores i trinxeres com la resta que es trobaven al llarg del litoral català[630].

La forma de construir aquestes posicions defensives seria força curiosa ja que agafaria més un caràcter polític, com tot els assumptes tractats a Barcelona des de que començaria la guerra. La idea de fortificar "fortament" Barcelona per defensar-la de qualsevol atac del mar, seria atribuïda i la faria seva la U.G.T (Unió General de Treballadors) i per tal motiu publicaria diversos i cridaners cartells que serien col·locats als carrers de Barcelona convocant a tots els ciutadans perquè acudissin voluntàriament i gratuïtament als treballs de fortificació. Aquesta idea seria llençada al novembre de 1936 però no podria portar-se a la pràctica fins a mitjans de desembre, patint al mateix temps moltes modificacions per l'oposició realitzada per la C.N.T. (Confederació Regional de Treballadors). La C.N.T. que ja controlava el que en fortificació s'estava fent al front d'Aragó, no podia consentir que el control del front marítim passés a la UGT, com pretenia aquesta però tot i la forta oposició, finalment la U.G.T. aconseguiria portar endavant el seu projecte i organitzaria expedicions dominicals de voluntaris pels treballs de fortificació. Tots quants desitjaven anar a treballar s'inscrivien a les oficines muntades per la UGT i en nombre de 1.000 a 1.500 sortien en autobusos a les immediacions de Barcelona, on sota la direcció de membres de la U.G.T. i d'alguns oficials d'enginyers, procedien a omplir sacs de sorra, transportar fusta, etc... En realitat aquests treballadors no feien gaire cosa ja que era més un dia a fora que passaven els dependents de comerços, que eren els que constituïen la majoria dels qui acudien tots els diumenges a realitzar aquest treball, quan tenien els dies lliures de les seves ocupacions ordinàries. D'aquesta manera es construirien múltiples línies de trinxeres de sacs de sorra i a les dues riberes dels rius Besòs i del Llobregat. D'altre banda, per si a la C.N.T. se l'escapava el control d'aquests treballs aconseguiria tindre un dels seus membres per exercir "la inspecció" de totes les obres realitzades al litoral barceloní, sent aquest membre el Tinent Coronel d'Artilleria Morales, home de molt mals

[630] AGMAV, C.2451, Cp.1/35.

antecedents, però hàbil polític i disposat a fer tot el dany possible als membres de la U.G.T. Un exemple de com s'executaven aquests treballs la donaria el fet, moltíssimes vegades repetit, de que el treball assignat un diumenge als homes -normalment cada diumenge eren homes diferents- era el de desfer tot el que havien fet els homes que havien treballat el diumenge anterior[631].

Igualment, els canons dels creuers franquistes *Canarias* i *Baleares* podien fàcilment destruir totes aquestes senzilles obres que en gran nombre es construirien a les platges de Barcelona.

Segons la informació d'un evadit de Barcelona de principis de 1937, assegurava que fins al mes de gener de 1937 no s'havia realitzat res a Barcelona i als seus voltants, com a mínim d'importància i es començarien a organitzar brigades de treball voluntari amb cinc pessetes de gratificació per les despeses del menjar. Aquestes brigades sortien els diumenges de Barcelona a les set del matí i sembla ser que s'inscriurien en les anomenades Brigades vuit o deu mil homes però es realitzarien diferents seleccions ja que molts pretenien passar un dia al camp amb el menjar i el transport pagat, i fins i tot dificultats en aquests aspectes, les crides es realitzarien de mil en mil homes. Aquestes Brigades de Barcelona eren conduïdes al Tibidabo i Turó de Sant Pere a les vessants contràries a Barcelona i des d'on es dominaven totes les entrades terrestres a aquesta ciutat, on es construirien amb profusió trinxeres, refugis, nius de metralladores i emplaçaments futurs d'artilleria. Dintre de la ciutat en algunes parts afegia que existien petits reductes de sacs terrers sense importància i les barricades que hi havien a l'entrada dels pobles establertes a les carreteres havien desaparegut per complet, sent la major preocupació les fortificacions costaneres, i en totes les platges en data de l'informe s'estaven realitzant treballs de fortificació ja que el temor a un desembarcament dominava a tothom i la premsa, sobretot *Solidaridad Obrera*, de la C.N.T., mantenia una constant campanya amb aquest fi[632].

Aquestes defenses construïdes al litoral de Barcelona serien quatre línies de trinxeres realitzades des del barri de la Barceloneta, on estaven enclavats els dipòsits de Gas (Somorrostro) fins on estava l'Hospital d'infermetats infeccioses, construïdes totes a base de ciment armat i que arribaven fins més enllà del Masnou, fortificades amb armament de fabricació russa i amb alguns filats amb corrent elèctric mentre per la part de Can Tunis començaven altres atrinxeraments que arribaven fins al Balneari de Castelldefels[633].

Per altre banda i segons la declaració d'un altre evadit amb data del 23 de febrer de 1938[634], s'informava que els blocs de ciment que servien per la construcció i defensa de l'escullera havien servit per construir una espècie d'atrinxerament cobert i en aquests s'havien emplaçat metralladores.

[631] AGMAV, C.2451, Cp.1/37-38.
[632] AGMAV, C.2888, Cp.20, D.52.
[633] AGMAV, C.2888, Cp.20, D.
[634] AGMAV, C.2888, Cp.20, D.76.

Aquests centres de resistència o fortificació eren els següents: l'Escullera en diferents punts d'ella; al principi del Moll del Passeig Nacional; al Moll d'Espanya; al Moll de la *Trasatlántica*; als dos costat de la Porta de la Pau, al Moll de Barcelona; als dos costats de l'Estació Marítima; al Moll de Sant Beltrán i al Moll del carbó,

D'una manera més detallada i segons com es detallava en una altre informació franquista[635], existia al Camp de la Bota un niu per tres màquines a més a més d'una trinxera de 60 metres i una altre de 900 metres, al lloc on havia estat instal·lada l'antiga Bateria hi havia un niu de metralladores simple mentre que pròxim aquesta darrera posició, existien tres nius per dos màquines i una trinxera de 1.000 metres al barri denominat Pekín i una trinxera de 1.300 metres a l'Estació del Poble Nou. A l'altre cantó de la ciutat, a la zona de Can Tunis, existia un niu de metralladores i una trinxera al Far, les mateixes defenses a Can Trucó i una trinxera a la Casa dels Caçadors, enllaçant aquestes fortificacions amb les del delta del Llobregat.

Referent a la defensa del port de Barcelona, en una data tan llunyana ja com el 4 maig de 1938, seria ordenat un estudi pel Coronel Cap de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes per la defensa de la costa de Barcelona, comprenent entre els rius Besòs i Llobregat i incloent el port[636]. Aquest assignaria per efectuar-lo al Tinent Coronel Manuel Vidal, Enginyer Comandant de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes i al Major de Carrabiners de l'Estat Major de l'anomenada Agrupació, Claudio Martín. Per l'estudi de l'organització defensiva, en el que a Infanteria es referia, el port de Barcelona i els flancs que el protegien, on els límits quedaven fixats per les desembocadures dels rius Llobregat i Besòs, la Comissió encarregada del pla estimaria oportuna dividir-la en tres parts lligades entre si però amb característiques distintes, ja que dos d'elles estaven formades per platges obertes i la central estava constituïda pel Port de Barcelona, abastant aquest globalment. Així per tant, s'exposava que la primera zona ocuparia des de la desembocadura del Riu Llobregat fins al mur d'unió de l'Estació del Morrot amb el Moll del Contradic del port, on estava enclavada l'Aeronàutica Naval; la segona zona la constituïa el Port de Barcelona, des del límit abans fixat fins al Club Nàutic inclòs mentre que la tercera zona estava formada pel límit anterior, Banys de Sant Sebastià inclòs, fins a la desembocadura del Riu Besòs.

La primera zona, des de la desembocadura del Riu Llobregat a l'Estació del Morrot estava formada per una platja oberta de força profunditat i que resultava per tant molt perillosa davant d'un intent de desembarcament ja que les barcasses pròpies de desembarcament podien arribar fins molt a prop de la mateixa platja. Davant d'aquesta circumstància la Comissió proposaria la construcció de nius de

[635] AGMAV, C.2491, Cp.12/130.
[636] AGMAV, C.1156, Cp.15, D.3./ 5-8.

formigó a una distància aproximada de 800 a 1.000 metres uns d'altres que en tir de flanqueig impedirien el desembarcament.

A l'edifici ocupat per la CAMPSA, que era el que reunia les millors condicions tàctiques, no és proposaria en canvi la construcció de cap niu de metralladora per ser un lloc considerat perillós ja que constituïa un objectiu primordial pels rebels degut a que segurament havia de ser destruït per l'aviació i l'artilleria, causant un greu perjudici pels seus defensors i resultant també molt perillós per l'incendi i les explosions del combustible allà emmagatzemat. En canvi es proposava la construcció de dos nius per fusell metrallador situats a cada extrem del mur, els quals havien de ser ocupats segons les circumstàncies, resultant per tant aquesta part la menys defensada, tot i que sempre amb tir flanquejant de cada metralladora amb alça inferior a 1.200 metres. A partit del niu de la "Fàbrica de Mateos" fins l'Estació del Morrot, tots els nius que s'havien de construir batien a més a més l'entrada del port i la platja a ells encomanats i co-ajudaven a la defensa del port de Barcelona. Per altre part també és suggeria a més a més que podien espitllar-se els murs de l'estació i via del Morrot i s'afirmava que a partir de la CAMPSA, el Castell de Montjuïc dominava i constituïa per si sol una línia de resistència.

La zona del Port de Barcelona, tant per la seva gran importància com per la seva facilitat per la construcció d'obres havia d'estar protegit i fortificat fortament. La defensa bàsica d'aquesta zona estava encaminada a protegir l'entrada situada a la seva part sud-oest ja que la sud-est estava constituïda per l'Escullera que no era de fàcil desembarcament. Segons aquest pla, la defensa de l'entrada havia d'estar constituïda per les obres i fortificacions establertes al Moll del Contradic, Moll de Ponent, extrem sud-oest del Moll de Llevant, Moll de l'Escullera (Far i boca) on a cadascú d'ells s'havien de col·locar nius capaços per dos metralladores amb l'objectiu de que la base i el creuament de focs fos més que suficient per que resultés completament impossible l'entrada i ocupació del port. Per la part de l'Escullera s'havien de col·locar tres nius a distància primordial i que eren suficients per la defensa de l'anomenada escullera.

Per últim la tercera zona composta des de la zona del Club Nàutic fins a la desembocadura del Riu Besòs era una platja semblant a la de la primera zona tot i que de menys profunditat i que tenia a més a més l'avantatge de que tota ella fins quasi el seu final estava edificada a la seva rereguarda. Tot i així, a l'igual que a la primera zona, en aquesta tercera zona havien de ser col·locats nius de metralladora des de 800 a 1.000 metres de distància, completant d'aquesta manera el pla defensiu de Barcelona.

Amb aquestes propostes de nius de metralladores es realitzava l'esquelet de la defensa però s'afegia a l'informe que posteriorment i una vegada construïts, s'havia d'estudiar més detingudament amb l'objecte de que la base de focs (quatre màquines com a mínim) per cada nucli de nius fessin un

total d'una Companyia que de 400 a 600 metres podien batre el tir de barrera, flanquejant d'aquesta manera també els llocs de desembarcament. Les construccions que es proposaven constituïen no solament la línia de vigilància, ja que per la seva potència de foc podia considerar-se com una primera línia de resistència, tot i que les posicions principals de resistència havien de ser objecte d'un estudi especial, del que devien formar part elements tècnics d'Artilleria. Les obres necessàries consistirien per tant en casamates emplaçades a diferents punt construïts de formigó armat, però del més senzill possible perquè la seva execució pogués ser ràpida.

Respecte a les possibilitats per posar en marxa aquest pla, l'Enginyer encarregat manifestaria que la principal dificultat per l'execució de les obres residia a la falta d'elements de transport ja que els que posseïa el Sector nº5 de Defensa de Costes (Província de Barcelona sencera) eren insuficients pel subministrament de materials a les importants obres artilleres en execució. Aquest inconvenient podia esmenar-se en part demanant la cooperació de les Autoritats locals, Junta d'Obres del Port, diferents Sindicats, etc... dels que s'afirmava que segurament respondrien.

D'aprovar-se el pla proposat en aquest informe havia de demanar-se del Cap de l'Estat Major ordre de redacció de l'oportú projecte, acció que seria portada a terme ràpidament per haver-se iniciat el seu estudi des del moment d'haver-se rebut les ordres.

Aquest pla no tindria resposta per part de l'Estat Major fins una data tan llunyana com el dia 9 d'octubre de 1938, quan seria redactat un informe pel Tinent Coronel Cap de l'Estat Major Rafael Blasco Borreguero acceptant íntegrament el projecte, el qual el consideraria urgent realitzar-ho ja que no existia element de defensa de cap tipus en tot el litoral a que aquest estudi es referia.

Així mateix autoritzava al Cap de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes de posar en marxa aquest pla i a facilitar els medis que per la realització de les obres es sol·licitava ja que al seu escrit assenyalava que comptava amb medis suficients per obviar les dificultats que apuntava el representant d'Enginyers. Per altre banda, el pla de l'Estat Major modificava una petita cosa del pla de la Comissió que era construir a l'edifici de la CAMPSA i a cada extrem del mur (un a cada costat) nius de metralladora enlloc del que es proposava per fusell metrallador ja que el perill pels defensors del mateix seria idèntic i la potència de foc seria sempre major.

Aquestes posicions defensives s'acabarien construint, com a mínim al port de Barcelona ja que una vegada acabada la guerra, els nacionals farien un informe del port on anotarien l'existència d'aquests nius de metralladora.

Per altre banda, l'inventari realitzat per l'exèrcit posteriorment recolliria nombrosos nius de metralladores construïts al llarg del litoral de la ciutat comtal[637]. Començava per un niu doble de metralladores de formigó, amb dos espitlleres per fusellers, situat pròxim al riu Besòs i altres quatre de les mateixes característiques situats respectivament el primer a 200 metres de l'anterior esmentat, el segon a 900 metres del primer, el tercer a 200 metres del segon i el quart a altres 200 metres del tercer. L'inventari continuava amb un emplaçament per bateries amb capacitat de 4 peces situada a 200 metres del darrer niu de metralladores dobles anomenat anteriorment (Camp de la Bota), i molt a prop seu, a tan sols 30 metres, un altre niu doble de metralladores de formigó, amb dos espitlleres per fusellers. Un altre niu de les mateixes característiques existia a 2.200 metres d'aquest i a 30 metres d'aquest últim existia un niu doble de metralladores, amb tres boques situat a l'esquerra del Club Natació Barcelona que batia la platja de la Barceloneta i la part exterior i interior del port.

Ja al port, sota del far, a la part exterior del braç esquerra existia un niu de metralladores de formigó amb dos espitlleres per fusellers, i a 50 metres de l'anomenat far, un altre niu doble de metralladores amb sis boques i dos llocs de fusellers que batia la platja de Can Tunis, l'entrada del port i el mateix port. Les fortificacions continuaven en l'àmbit del port, anotant a l'inventari l'existència d'un niu senzill de formigó amb tres boques situat a la part interior del braç esquerra a 400 metres de l'extrem i tres més de les mateixes característiques situat el primer a l'extrem del segon braç dret, vessant esquerra, el segon a l'extrem del segon braç, vessant dreta que batia el port i el tercer a l'extrem del braç dret, vessant esquerra i que batia l'entrada del port. Encara existiria un altre niu, aquest doble de formigó amb quatre boques i situat a l'extrem del primer braç de dret, vessant dreta i que batia l'entrada del port de Barcelona i la platja de Can Tunis.

A l'inventari també es recollirien algun que altre nius de metralladores més, situats aquestos encara al recinte del port com serien dos nius dobles de metralladores construïts de formigó i camuflats amb dos espitlleres per fusellers cadascun separats entre ells per 200 metres, i un niu doble de metralladores també de les mateixes característiques situat al recinte de la CAMPSA, a uns 900 metres de l'anterior.

Els nius dobles de metralladores de formigó amb dos espitlleres i camuflats serien les posicions defensives que més prodigaren al litoral barceloní. Així per exemple existirien quatre nius més a partir del darrer anomenat de la CAMPSA, el primer a 500 metres d'aquest últim; el segon a 550 metres del primer al peu d'una fàbrica destruïda; el tercer a 500 metres del segon i el quart a 1.500 metres del tercer. Per altre banda, a només 200 metres d'aquest últim existia un niu de metralladores de fins a set boques situat al peu del far, seguit d'un niu doble de formigó camuflat amb dos

[637] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix IV. Pàgs 146-151.

espitlleres per fusellers. Aquest estava situat uns 500 metres abans d'arribar a l'emplaçament de la bateria del Llobregat, situat a 50 metres del mar i compost per un emplaçament de formigó per dos peces unides per un passadís subterrani. Ja per finalitzar les obres defensives del litoral barceloní, proper a aquest emplaçament artiller es situava un niu senzill de metralladores amb tres boques de formigó i situat al marge esquerra del riu Llobregat a uns 120 metres de la desembocadura,

El Baix Llobregat

La part litoral de la comarca del Baix Llobregat estava composta per les poblacions del Prat de Llobregat, Viladecans, Gavà i Castelldefels, destacant que cap d'elles es trobava situada a la part contigua amb el mar, sent potser el més important el litoral del Prat de Llobregat, ja que comptava amb l'important aeròdrom militar.

Prat de Llobregat

La població del Prat de Llobregat, de 9.107 habitants al 1936, adquiriria una vital importància gràcies a que al seu terme municipal es trobaven instal·lats fins a tres camps d'aviació, on destacava com el més important el Camp d'Aviació de la Volateria, situat a les rodalies de la desembocadura del Riu Llobregat.

Les fortificacions enllaçarien amb les de Barcelona al delta del Llobregat, construint-se un niu per dos màquines i trinxera a l'Estany de la Podrida, una trinxera a Cal Beites, un niu de metralladores per dos màquines més trinxera a la Caserna de Carrabiners del Prat de Llobregat, una altre trinxera a l'Estany de la Ricarda; un niu per dos màquines més trinxera al Camp d'aviació de La Volateria, igual que al lloc denominat la Caseta del propi camp i un altre niu per dos màquines més trinxera a l'Estany de l'Illa. I és que seria precisament en aquest camp d'aviació on es portaria a terme els principals treballs de fortificació realitzats pels voluntaris de Barcelona que anaven a treballar cada diumenge de mes ja que era on es trobaven els magatzems de material d'aviació amb que comptava el Govern de la Generalitat. Per la seva defensa, el camp d'aviació quedaria tancat per varies línies de trinxeres i freqüents nius de metralladores en les que s'arribarien a instal·lar fins a vint metralladores, però també es construirien alguns nius que no tindrien armes.

Respecte a la fortificació i defensa de la zona de l'Aeròdrom, el 9 de desembre de 1936 es redactaria un estudi per la seva defensa i es redactaria un suposat tàctic davant d'un atac provinent del front marítim envers la zona de l'aeròdrom. Segons aquest atac, l'objectiu de l'atacant podia ser o bé un desembarcament per consolidar la posició o simplement com cop de mà amb mires d'aconseguir un efecte polític o per causar destrosses. Per tant, davant d'aquest tipus d'accions la defensa havia de

ser cenyida bàsicament a evitar el desembarcament en el tros de costa comprés de la zona de l'aeròdrom (entre la desembocadura del riu Llobregat i l'Estany del Remolar) i evitar qualsevol cop de mà sobre els punts vitals de l'aeròdrom. El pla de focs que podia tenir un suposat atac podia ser un bombardeig tant aeri i naval de la zona així com algunes probables accions de fusells i artilleria i desembarcament sobre les zones situades a l'extrem del litoral de l'aeròdrom.

Sobre la defensa de l'aeròdrom, la zona sud havia de comptar amb una defensa més passiva, al existir un embassament d'aigua de fons profund i fangós que era pràcticament infranquejable i una defensa activa de fusell, afavorida per parapets naturals sota el dens bosc de pins que existia a la zona. Al estar situat en aquesta zona sud també un dipòsit de bombes, aquest havia de protegir-se amb un abric de sacs, sobretot contra un possible bombardeig per artilleria de desembarcament. Respecta al llocs de guàrdia de la zona, s'havia d'establir un al sud de l'embassament com vigilància de la costa i guàrdia nocturna muntada per milicians del poble més immediat i un altre lloc de guàrdia, en aquest cas permanent i muntada per les forces de l'aeròdrom al dipòsit de bombes.

Davant del front marítim, el que seria si més no el mateix litoral de l'aeròdrom, existiria una defensa activa confiada a quatre obres tancades constituïdes per niu abric per dos metralladores i personal combatent de les obres a prova de granada trencadora, però no de l'impacte directe, un reducte de parapet de sacs per suplir i protegir el lloc de metralladores i tancament total amb filferro d'arç així com diferents llocs de vigilància avançats en tot el front de costa amb lleugera protecció de parapets i abrigats de la intempèrie.

Pel que respecta al front nord i nord-est, s'establirien diferents parapets de sacs i filferros d'arç per fuselleria per protegir d'un atac audaç procedent d'un possible desembarcament a la zona nord.

Encara hi havia altres zones contigües a l'aeròdrom com era un bosc, el qual en aquella època s'estava talant per ampliar el camp de l'aeròdrom i una zona situada més al litoral però d'improbable atac ja que era una zona d'aiguamolls inundada durant tot l'hivern.

Per la defensa de l'aeròdrom a més a més es comptava amb cent fusells i una metralladora a les ordres del cap de l'aeròdrom del Prat i com mesura de precaució i per la facilitat de ser coberts ràpidament per la proximitat a la capital, es creia molt convenient unir per línia de parapet de sacs i filferro les quatre obres tancades.

Sobre els abrics que s'havien de construir no s'ocultava la dificultat per l'execució dels mateixos, ja que al ser obres menys permanents, la capa d'aigua aflorava ràpidament impossibilitant entrar en subterrani. La seva execució en obres de terra imposava grans volums si s'havia de garantir aquests contra bombes de 200 kg o més de pes o contra impactes d'artilleria naval i precisament per aquest problema de l'aigua, s'aconsellava que no es realitzessin[638].

[638] BPR-UB. FP Del Barrio. Document signat per l'Enginyer del Sector Sud.

Els nacionals obtindrien així mateix també informació relativa aquest assumpte i en data tan llunyana com el 7 d'octubre de 1938, obtindrien una informació sobre les posicions defensives del aeròdrom i les seves immediacions. Així i segons un evadit, aquest comunicaria que els republicans utilitzarien presos de Barcelona per construir una línia de trinxeres al llarg de la carretera que conduïa al Prat i a poca distància d'aquesta línia, havien estat construïts també varis centres de resistència constituïts per obres tancades i cobertes de formigó armat. La nota finalitzava informant que també s'havien realitzat uns treballs entre els llocs anomenats i el riu Llobregat, tot i que s'ignorava quin era el seu objectiu[639].

Per altre banda, segons l'inventari de l'exèrcit realitzat una vegada acabada la guerra, vàries serien les posicions defensives que es construirien al Prat de Llobregat, una població que comptava amb l'important camp d'aviació conegut amb el mateix nom que la localitat[640]. Així, segons aquest inventari es construiria a l'Estany del Remolar un embarcador de 200 metres i fins a deu nius de metralladores. El primer d'aquests nius estava situat a 1.500 metres de la darrera posició defensiva de Barcelona (el niu situat al marge esquerra del riu Llobregat) sent aquest un niu senzill de formigó, camuflat amb dos espitlleres per fusellers i seguit per altres quatre nius d'iguals característiques situats respectivament a 800 metres el primer del niu esmentat, a 1.000 metres el segon del primer, a 600 metres el tercer del segon i a 500 metres el quart del tercer, estant situat aquest darrer al costat de l'Estany de l'Illa. Encara existiria un altre niu senzill de les mateixes característiques que els anterior situat a dos km de l'esmentat anteriorment embarcador i completava la defensa del litoral del Prat de Llobregat dos nius senzills més, els dos construïts de formigó i amb tres espitlleres cadascú situat un a l'entrada del camp d'aviació venint de Barcelona, un altre també senzill a 300 metres d'aquest cap a l'interior

Viladecans, Gavà i Castelldefels

Al sud de Montjuïc des del riu Llobregat fins a les anomenades Costes de Garraf es trobava una extensa plana on s'assentaven les tres poblacions restants del Baix Llobregat amb costa: Viladecans, (3.794 habitants al 1936) Gavà (6.324 habitants al 1936) i Castelldefels (797 habitants al 1930), que també fortificarien el seu litoral i comptarien amb la protecció que podia oferir la bateria instal·lada a un turó darrera de la via del ferrocarril a l'oest de Castelldefels. Així, entre les posicions defensives construïdes al litoral d'aquestes tres poblacions destacaven segons una informació

[639] AGMAV. C.2888, Cp.20, D. 80.
[640] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix IV. Pàgs 146-151.

nacional[641]: un niu de metralladores més trinxera a l'Estany del Remolar; un niu per dos màquines a la Caseta de Carrabiners de Gavà; dos nius senzills un d'ells amb trinxera a l'Estany de la Murtra; altres dos nius senzills també un d'ells amb trinxera a la Caseta de Carrabiners del litoral de Castelldefels; dos nius més per una metralladora i trinxera al lloc denominat Rentadors; altres dos nius més també per una metralladora i trinxera al km 317 del ferrocarril on es trobava el camí de comunals i encara dos nius més per dos metralladores a la Fàbrica de rajoles de Castelldefels. Per últim, també hi hauria altres dos nius de metralladores més construïts de ciment al camí realitzat per portar les peces d'artilleria a l'emplaçament de la bateria, situada a un turó prop de la Torre Moruna.
És curiós com l'inventari de l'exèrcit realitzat després de la guerra no recolliria cap obra defensiva en aquestes poblacions tot i que si que van existir, sobretot per la seva importància degut a la proximitat de Barcelona.

El Garraf

La següent part del litoral de la província de Barcelona corresponia a la comarca del Garraf, on es trobaven les poblacions litorals de Sitges, Vilanova i la Geltrú i Cubelles, destacant també les petites poblacions de Vallcarca i Garraf, situades aquestes últimes a les Costes de Garraf, frontera natural entre les poblacions de la comarca del Garraf i les del Baix Llobregat i Barcelona però comunicades a través d'una carretera i la via del ferrocarril, que travessaven les anomenades costes.

Les Costes del Garraf

Tal i com descrivia aquesta zona l'oficial anglès al seu informe, les anomenades Costes de Garraf eren uns penya-segats abruptes que formaven moltes petites cales durant les dotze milles d'extensió que tenien fins arribar a la gran platja on s'assentava el poble de Sitges. Entre aquestes cales, les més importants eren la de Garraf, on s'assentava un petit poblet de pescadors i Vallcarca, que tenia una important fàbrica de ciment. Per la seva comunicació existia una carretera que comunicava Sitges amb Castelldefels i que anava bordejant totes les cales i entrants de la costa i la via del ferrocarril, que travessava les costes a través de nombrosos túnels[642].
Tot i que era impossible pensar en un desembarcament en aquests llocs, en canvi si que es realitzarien diferents treballs de fortificació d'aquestes costes com la realització de trinxeres i fortificació de les casetes de carrabiners que prestaven els seus serveis de vigilància en aquesta costa. Segons una informació nacional[643], la primera de les fortificacions que es trobaven era un niu de metralladores per dos metralladores construït amb ciment a dalt de la boca del primer túnel de

[641] AGMAV, C.2491, Cp.12/131.
[642] AGMAV, C.2451, Cp.1/40.
[643] AGMAV, C.2491, Cp.12/131.

ferrocarril en direcció a Sitges per protegir la platja de Castelldefels i la mateixa via del tren. Les següents posicions s'anirien construint a cada km del ferrocarril; així al km 316 existia una trinxera; al km 315 un niu per dos metralladores, al km 314 una trinxera, al km 313 altre niu de metralladores; una altre niu més a Cala Ginesta i una trinxera més al km 311 del ferrocarril. Per altre banda, al poble de Garraf existia un niu més i una trinxera; trinxeres a Punta del Ferrer i Cala Vallcarca i un niu i trinxera més a Punta Ferrosa. Aquest darrer niu seria construït pels treballadors de la mateixa Fàbrica de Ciment Fradera de Vallcarca el 17 de febrer de 1937 i comptava amb una trinxera realitzada en ciment en forma de zig-zag d'uns 60 metres de llargada que anava a parar a un abric amb sis espitlleres per fusell. El niu per la seva banda, construït de formigó, estava orientat lateralment cap a la Cala de Vallcarca, en direcció al petit port del mateix nom i comptava amb una sola espitllera.

A l'inventari de l'exèrcit realitzat al final del conflicte[644] es recolliria dos nius de metralladores, un de senzill situat al primer túnel de la via fèrria Barcelona-València, que comptava amb dos boques i una espitllera per fusells per poder batre la platja de Castelldefels i un altre també senzill a Vallcarca, a l'entrada del poble situat a les roques, sota de la carretera, construït de formigó i amb una sola espitllera però connectat a un lloc de fusellers amb set espitlleres per una trinxera i que batia el port de Vallcarca.

Sitges

La població de Sitges comptava amb 7.977 habitants al 1936 i segons l'oficial anglès era un poble que s'havia convertit en els últims temps en un resort internacional ja que tenia bons hotels, com el Terramar Palace i el Golf Hotel, amb excel·lent posició i bons camps de golf que serien reconvertits en sanatoris pels ferits i convalescents de la guerra, a més a més de comptar amb grans viles, propietat moltes d'elles de gent rica de Barcelona i que molts caps republicans ocuparien. Així mateix, el Casino amb la seva gran piscina es convertiria en un fortí i a la platja instal·larien alguns nius de metralladora i varies trinxeres tot i que la platja de Sitges no reunia bones condicions per realitzar un desembarcament[645].

Segons una informació nacional[646], a Sitges existien trinxeres a Cala d'Aiguadolç, al Cementiri i a la Platja de Port Alegre a més a més d'un niu i trinxera a la Platja de Balmins, Platja de la Barra i Platja de Les Anguines així com un niu de metralladores al Baluard; mentre que segons l'inventari de l'exèrcit realitzat després de la guerra[647], aquest esmentava l'existència d'una bateria situada a les

[644] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix IV. Pàgs 146-151.
[645] AGMAV, C.2451, Cp.1/40.
[646] AGMAV, C.2491, Cp.12/131.
[647] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix IV.

proximitats de l'Aiguadolç que comptava amb dos casamates de formigó separades uns 30 metres i a uns 200 metres del mar així com amb un observatori, situat a uns 100 metres de la darrera casamata. mentre que la població comptava amb fins a quatre nius de metralladores. El primer d'aquests estava situat a la platja de Balmins i era un niu senzill construït de formigó amb una sola espitllera per on és podia obrir foc de flanqueig dret. A uns 300 metres d'aquest niu existia una trinxera de formigó, situada molt a prop del cementiri de la població mentre que a 2.300 metres d'aquesta, a la Platja de la Barra existia un niu senzill de metralladores construït de pedra i formigó. Tancaven les fortificacions de la població un niu senzill situat a un km d'aquest darrer de la Platja de la Barra situat prop de l'Hotel Terramar i un altre niu senzill de les mateixes característiques situat a 300 metres d'aquest i a 200 metres de l'Hotel Terramar aquest, encastat a terra.

Respecte a la realització d'aquestes obres de defensa i segons les actes de l'ajuntament, l'equip de govern municipal acordaria a finals de 1936 sobre els treballs de fortificacions que tots els individus de dretes aportessin un jornal cada setmana o que paguessin el seu impost en metàl·lic a banda de que havien de treballar en les obres de defensa i seria rebutjada al mateix temps una proposta de la minoria del PSUC en el sentit de que el treball per a les fortificacions fos obligatori per a tots els homes útils de la ciutat de 18 a 40 anys d'edat[648]. Poc temps després, el dia 11 de gener de 1937 el mateix Consell Municipal acordava que si no eren trobats les paperetes electorals dels elements de dreta, es determinava que Defensa escollís i el propi Consell Municipal pagués l'impost dels materials per a la construcció dels fortins que s'estaven realitzant pel ram de guerra. El dia 15 de febrer membres del Consell Municipal proposarien que fossin mobilitzats per a fer treballs de fortificació tots els homes físicament aptes i desocupats i que no s'havien presentat com a voluntaris el dia 19 de juliol de 1936 i només tres dies després, s'establia de caràcter obligatori aquesta proposta. Una altre notícia relativa a fortificacions de costa seria la del 7 de maig quan s'autoritzaria al Conseller Municipal, Ramon Duran i Mas per que percebés de la Tresoreria de la Generalitat de Catalunya, la quantitat de trenta mil pessetes en concepte de a compte i en reintegrament de les despeses causades per atencions de milícies i fortificacions en aquesta vila.

Vilanova i la Geltrú

La capital del Garraf era un gran poble industrial de 17.494 habitants que comptaria amb diferents fàbriques de guerra com l'important fàbrica de productes Pirelli, que fabricaria cables i caretes de guerra contra gasos durant el conflicte. Al sud de la població, a Sant Gervasi s'emplaçaria una bateria per la defensa d'aquesta part del litoral i es construirien diferents posicions defensives com

Pàgs 146-151.

[648] Les dates que aqui s'expressen corresponen a les actes de l'Ajuntament realitzades aquests mateixos dies. Arxiu de Sitges.

trinxeres i nius de metralladores. Entre aquestes posicions, els nius de metralladores es trobaven situats a la Punta Marbrera, al Far, al Pòsit de Pescadors, al Torrent de la Pastera, al Morro de Gos, dos a la Primera Roca, altre a Sant Gervasi, un més al Racó de Santa Llúcia i el darrer al Prat del Escarrer, a més a més d'existir una trinxera al final de la Rambla de la Pau.
A Sant Gervasi, on es trobava la bateria existiria també una posició que comptaria amb 12 emplaçaments per metralladores, llar i dormitori, realitzant-se la seva entrada a través d'un llarg passadís subterrani, excavat tota ella a la roca.

La construcció d'aquestes fortificacions militars que es van realitzar per tota la costa vilanovina es van dur a terme gràcies al treball realitzat pels ciutadans. El Consell Municipal acordaria el 31 de desembre de 1936 l'obligatorietat de l'aportació ciutadana en les obres previstes i tal i com segons disposaria el mateix Consell Municipal, des del primer diumenge de 1937, en concret el dia 3 de gener, tots els veïns de Vilanova estaven obligats a treballar a les obres de fortificació quan aquest ho cregués convenient[649]. Aquesta mesura afectaria a tots els homes compresos entre els 16 i els 50 anys, excepte aquells que estaven esguerrats, malalts o impossibilitats per qualsevol defecte físic i que presentaven prèviament la justificació pertinent, així com els mobilitzats o els voluntaris de guerra, lògicament. Per tal d'organitzar la feina es dividiria la vila en diversos districtes i cada setmana li tocava a un districte diferent. Els afectats s'havien de presentar el diumenge, dia en què es duia a terme el treball de fortificació a les 7 del matí davant del Sindicat d'Indústries Pesqueres, que es trobava a la platja, per tal de dirigir-se als diferents punts de treball. Tot i que en la disposició del Consell Municipal s'expressaven càstigs severs per a tots aquells que no atenguessin la nova norma o tractessin de burlar-la, el cert és que cada setmana sortia la nota al *Butlletí del Comitè de Defensa Local* en la que es demanava que es presentessin tots aquells que la setmana anterior no ho havien pogut fer. Es mantenia la mateixa hora, però es canviava el lloc, ja que en aquest cas s'havien de presentar a la Plaça de la República (actual Plaça de la Vila).
La crida per anar a la construcció de posicions defensives a la costa de la població, es feia mitjançant el *Butlletí* en el que normalment cada divendres i dissabte sortia la relació del districte al que li pertocava aquella setmana que gairebé sempre era correlatiu, tot i que existirien alguns errors entre els veïns d'un districte i d'un altre. Per aquest motiu es dividirien els districtes en vàries seccions i sortiria publicat cada setmana la relació de carrers que composaven cada districte, així d'aquesta forma, cada veí sabia a quin districte pertanyia i no hi havia confusions. De totes maneres, qualsevol dubte que sorgís respecte aquesta normativa podia ser resolt a les oficines del

[649] Per la construcció de nius de metralladora a Vilanova i la Geltrú veure CABEZAS, Adrián, *La Guerra Civil a Vilanova i la Geltrú (1936-1939). Aspectes militars*. Pàg. 68-75.

departament corresponent, situat al carrer Frederic Soler número 33, on restaven exposades les diferents llistes de control i aquestes noves mesures es començarien a utilitzar per la crida del primer diumenge de febrer de 1937 amb l'objectiu d'evitar possibles confusions. Com a mode d'exemple, la relació de la divisió del treball era de la següent manera: la primera setmana li tocaria a la primera secció del primer districte, la següent a la segona secció del primer districte... i així correlativament fins la darrera secció del últim districte.

Però aquestes obres de fortificació tindrien un començament una mica complicat ja que a banda de les possibles confusions entre els veïns d'uns districte i d'un altre, també es va haver de prendre alguna mesura de caràcter prohibitiu. La construcció d'aquestes posicions no anava tan bé com es podia pensar i d'aquesta manera, el 18 de febrer de 1937, el Departament de Seguretat Interior prohibiria accedir als habitants de la població al lloc denominat racó de Santa Llúcia (Sant Gervasi) si no era per anar a treballar a les obres de fortificació. Aquesta mesura volia evitar l'afluència de gent ja que moltes persones hi anaven per veure com evolucionaven les obres; però deixar passar a tothom era perillós ja que hi podien haver espies que podien aconseguir una valuosa informació.

Al dia següent, el *Butlletí* informaria a través d'una nota publicada als seus fulls sobre la possibilitat d'anar a treballar a les obres de fortificació del litoral de caràcter voluntari. Els voluntaris s'havien de presentar els dissabtes davant del delegat Gascó, que era l'encarregat de distribuir la feina, a l'hora que creguessin convenient. Aquesta crida al voluntariat, que es feia a través del Departament de Defensa i Seguretat Interior apareixerà publicada al *Butlletí* quasi bé cada setmana, i, tot i que anava destinada a tothom, feia una menció especial als obrers. El dia 12 de març encara apareixia la nota publicada a la premsa local, insistint en la voluntarietat dels vilanovins a l'hora de realitzar aquestes obres.

Les obres de fortificació, amb les mesures establertes de la divisió del treball per part del veïns i la crida de voluntaris, cada cop van anar adquirint més importància. Així es desprèn de la notícia que aparegué al *Butlletí* el dia 28 d'abril, en la que es publicaria una nota, si més no curiosa, a la portada. Aquesta feia referència a adoptar mesures per frenar la destrucció de les fortificacions que, inconscientment, feien els infants i perquè això no continués, el Consell Municipal estava disposat a castigar severament tota aquella persona que es dediqués a destruir o sabotejar les obres, sense contemplació de cap classe. L'avís també informava que quedava totalment prohibit fer fotografies, croquis o plànols, de cap secció de la costa, ni circular-hi de nit, excepte la zona que comprenia el nucli urbà de la població (des de l'anomenada farola fins al balneari), a totes aquelles persones que no portessin autorització, ja que tota la costa havia estat declarada zona de guerra. Aquesta última mesura ja s'havia donat a conèixer feia dos mesos, el 18 de febrer, quan es prohibiria l'accés als llocs de les obres, però sembla ser que no va tenir gaire èxit i les autoritats locals van haver

d'enfortir la mesura. Des de Vilanova i la Geltrú també s'informava sobre la possibilitat d'inscriure's com a voluntari per anar a construir fortificacions. És el cas de la notícia que publicaria el *Butlletí* cap a final de febrer de 1937, en concret el dia 24 de febrer, en la qual el sindicat de la UGT informava que s'estava formant a Barcelona el 2n Batalló de Fortificacions de Costes i Refugis, que anirien allà on fos necessari. Aquest batalló portava el nom de *Miguel Valdés* i actuava amb un comandament tècnic i militar. Els treballadors que voluntàriament volguessin inscriure's podien fer-ho tots els dies laborables de 6 a 7 de la tarda a la plaça Riego número 5 (actual plaça dels Cotxes), quedant exceptuats tots els individus que fossin mobilitzats en les últimes lleves i tots els que s'inscrivissin cobrarien el sou de milicià i rebrien la manutenció i l'equipatge.

Per altre banda, en direcció a Sitges i per tal de cobrir tota aquella franja litoral que estava sense fortificar hi havia estacionat un petit tren blindat en una via morta a sota del pont de Sant Cristòfol. La dotació de soldats de guarnició que hi havia servien en una trinxera de sacs terrers, on hi havia emplaçada una metralladora, en un punt situat entre les puntes Marbrera i Escorreguixes, i aprofitarien una cavitat natural que hi havia al costat de la via del tren, modificant-la i eixamplant-la una mica per ser utilitzada com a refugi o magatzem de material. Aquest tren blindat pertanyia a les forces aèries de la DECA i corresponia al nom de 19a Màquina Metralladora "Máxims", composta la seva tripulació per un sergent, que era el cap de la màquina, un caporal i vuit artillers[650]. Aquest tren blindat servia per protegir el litoral entre Vilanova i Sitges tot i que per la seva proximitat a l'estació de tren de Vilanova i la Geltrú, era utilitzat com artilleria antiaèria, amagant-se als túnels propers per no ser atacat en cas de bombardeig. Igualment, aquest tren blindat seria objecte d'un bombardeig de l'aviació italiana a mitjans de 1938 tot i que l'atac no tindria conseqüències pel tren. Aquesta idea d'utilitzar trens blindats era una altra mesura d'artillar la costa, que en aquest punt era molt vulnerable, ja que hi havia platges petites en les quals es podia realitzar un desembarcament franquista sense perill ja que no hi havia cap dotació de soldats ni cap posició defensiva.

Cubelles

El darrer poble de la província de Barcelona comptava amb 760 habitants al 1936 i tot i ser una petita població, comptaria amb vàries posicions defensives destacant entre elles una important fortificació existent al anomenat turó de la Mota de Sant Pere. Aquesta posició estava situada a un turó elevat situat a 150 metres del mar i a un km del poble, construït tot ell de formigó i molt bé camuflat, amb un observatori, dos nius senzills de metralladora i fins a 56 llocs de fusellers o

[650] CABEZAS, Adrián, *La Guerra Civil a Vilanova i la Geltrú (1936-1939). Aspectes militars*. Pàg. 64.

espitlleres, formant una posició de resistència[651].

Per altre banda, a la desembocadura del Riu Foix existia un niu doble de metralladores construït de formigó i camuflat amb dos espitlleres per fusells mentre que a 500 metres d'aquest en direcció a llevant, existia un niu senzill de metralladores construït de formigó i sense camuflar.

Per altre banda i segons l'inventari realitzat per l'exèrcit[652], a la platja en direcció a Cunit existirien també varis llocs de fusellers, tots construïts amb sacs terrers. El primer d'ells estava situat a 450 metres del niu de metralladores doble de la desembocadura del Riu Foix; un segon estava a 250 metres de l'anterior i un lloc de pilot de fusellers estava situat a uns 800 metres d'aquest últim i batia amb el seu foc tant el flanc esquerra com el front. La darrera posició era un niu doble de metralladores de les mateixes característiques que el niu de la desembocadura del Riu Foix situat a un km del lloc de pilot de fusellers a uns 30 metres del mar i a uns 400 metres del límit de la província.

2.5.4. Les Construccions defensives a la província de Tarragona.

La costa de la província de Tarragona oferia les mateixes característiques que la de Barcelona, o sigui platges de gran extensió i poca profunditat, fins a la desembocadura del riu Ebre que presentava un delta molt extens. Al litoral d'aquesta província també es construirien una gran quantitat de nius de metralladora on s'utilitzaria gran quantitat de ciment, utilitzant-se preferentment el ciment fos, tot i que el seu ús comportava un alt preu, motiu pel qual semblava més indicat utilitzar-ho en casos de greu emergència que no pas en aquestes construccions.

L'oficial anglès descrivia com la majoria d'aquests nius estaven construïts a la mateixa platja però que al tenir un fons profundament sorrenc, la cimentació s'havia fet sobre pilots de pi, algunes vegades fins i tot amb força dificultat, però que amb la pròpia habilitat dels obrers aquestes dificultats eren vençudes[653].

Sobre la informació de les posicions defensives que es realitzarien a la costa tarragonina, seria molt valuosa els mapes que realitzaria l'Estat Major republicà cap a mitjans de 1937 amb totes les obres de defensa del litoral tarragoní[654], així com les informacions que tindrien els nacionals a través de diferents vies, destacant entre aquestes a banda de la dels seus agents, les del mes de desembre de 1938 i les de gener de 1939, protagonitzades per informes realitzats pel submarí *General Sanjurjo*

[651] AGMAV, C.1155, Cp.10, D.3/ 1. Croquis de l'emplaçament.
[652] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix IV. Pàgs 146-151.
[653] AGMAV, C.2451, Cp.1/45.
[654] AGMAV, C.1156, Cp.11, D.1/1-73.

durant aquestes dates[655] i les fotografies que realitzarien avions de la Legió Còndor el 16 de desembre de 1938 sobre la costa tarragonina en previsió de recaptar tota la informació possible en vista de realitzar un intent de desembarcament a les costes de l'Hospitalet de l'Infant durant la Campanya de Catalunya[656]. També serien importants per reconstruir les posicions defensives que es realitzarien al litoral tarragoní l'informe que redactaria un oficial de l'exèrcit franquista al poc d'acabar la guerra per veure l'estat en que es trobaven les mateixes o l'inventari de totes les obres realitzades al litoral d'aquesta província una vegada acabat el conflicte[657].

Referent a la defensa del litoral, al octubre de 1936 la província de Tarragona seria on es realitzaria un dels primers estudis globals sobre una zona determinada en previsió d'un hipotètic desembarcament, motivat en part per la facilitat com les tropes republicanes havien portat a terme el desembarcament a Mallorca l'agost de 1936 cosa que faria pensar que les tropes nacionals poguessin realitzar el mateix a qualsevol punt de la costa catalana. Aquest hipotètic desembarcament podia semblar força versemblant i fins i tot podia tenir un cert èxit si per part republicana no es prenien mesures i es deixaven portar per la confiança i la poca precaució, situació que obligava a establir, paral·lel al front de batalla que s'endinsava a l'Aragó, un altre front amb vista a la Mediterrània que podia salvar-los d'un atac per mar.
Posteriorment, el 23 de febrer de 1937 i quan ja moltes poblacions catalanes ja havien iniciat les obres de defensa del litoral, es reunirien els presidents dels consells municipals de les localitats costaneres de la província de Tarragona amb un total de 28 persones on s'aprovarien les directrius de defensa per part de la Conselleria Militar de Tarragona. En aquesta reunió s'acordaria la realització de tot un seguit de construccions de nius de metralladora, fortins, casamates i trinxeres a les costes de Tarragona i per aquest motiu es portarien a terme tota una sèrie de directrius de les obres, passant els arquitectes a grau de capità d'enginyers i els aparelladors i pèrits industrials a ajudants d'obres militars. Però només tres dies després existiria un problema amb la Comissaria de Defensa Militar de la ciutat de Tarragona arran del coneixement i inspecció a les Costes de Tarragona radicant el conflicte en l'atorgament de responsabilitat de la Comissaria i no de l'inspector de Costes de Catalunya i per aquest motiu es sol·licitaria informació sobre els esdeveniments militars de la costa de Tarragona. Així per tant es ratificaria per unanimitat la confiança en la Comissaria de Defensa Militar de Tarragona i que les ordres militars no poguessin ser donades sense el coneixement de la Comissaria de Defensa, desconeixent per aquest motiu els

[655] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.
[656] AGMAB. SHEMA. Caixa 9042.
[657] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

acords de l'inspector de Costes de Catalunya i els distints municipis de Catalunya. Aquell mateix dia, el comissari militar de Tarragona i el Cap de la 3a Divisió, Eduardo Medrano, ubicat a Salou enviaria al Conseller de Defensa de la Generalitat de Catalunya una informació en contestació amb l'ordre militar: "*Lo que de ninguna manera, por dignidad propia y por la de la organización a la cual pertenezco, puedo tolerar es que el Inspector de todas las costas de Cataluña se permita decir a subordinados mios que voy a ser destituido*"[658]. Eduardo Medrano seria substituït pocs dies després per Enrique Álvarez Samperio, que el dia 6 de març demanaria a la Comissaria de Defensa Militar de Tarragona la documentació sobre les indústries de guerra, com era el cas de Reus, per exemple.

Respecte a l'execució i inspecció de les obres de fortificacions, serien encarregats els capitans d'enginyeria Alapón i Pujol arquitectes habilitats a l'efecte, recolzats per un grup de pèrits i aparelladors amb grau d'ajudants d'obres militars, com Boxó, Marcos, Roca, García, Capell, Cabo i Rocas. Entre les fortificacions supervisades estarien als municipis de Calafell, Cambrils, l'Hospitalet de l'Infant, l'Ampolla i Sant Carles de la Ràpita i Alcanar.

Baix Penedès

Aquesta comarca que limitava tant a la costa com a l'interior amb poblacions de la província de Barcelona, comptava amb les localitats costaneres de Cunit, Calafell, Sant Vicenç de Calders i Vendrell i també es fortificaria el seu litoral mitjançant la construcció de diferents posicions defensives.

Cunit

Aquest era el primer poble de la província de Tarragona venint des de la província de Barcelona, ubicat sobre la via del tren proper a la costa i que comptava amb tan sols 309 habitants al 1936. Entre les seves defenses i tal com es recull a la informació de mapes republicans[659], existia a banda i banda de la caseta de carrabiners dos trinxeres rectes: la situada a llevant era de 1.200 metres i la situada a ponent de 1.000 metres, les dos realitzades a base de sacs terrers camuflats amb rulls, tot i que encara li faltaven construir dos refugis, un per cada trinxera.

Però segons l'inventari de l'exèrcit realitzat posteriorment[660], de les obres de fortificació de la costa de la població existien tres nius dobles de metralladores situats respectivament a L'Estany, els Tres Pins i Masia de Segur. El niu doble de l'Estany es trobava situat a la costa junt al poble de Cunit i la

[658] ANC.
[659] AGMAV, C.1156, Cp.11, D.1/1.
[660] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

seva construcció era de formigó armat, consistint el sostre en lloses de formigó sobre un entramat de bigues de ferro, les plantes rectangulars amb testers semicirculars. Aquests dos nius es trobaven separats per una galeria coberta, existint dos portes d'entrada que es comunicaven a l'interior i cadascú d'ells tenia tres espitlleres: una frontal i dos laterals, mirant els seus punts al sud-est i creuant focs amb el següent niu de metralladores anomenat de Tres Pins. Aquest niu consistia en un niu doble de metralladores, construït de formigó armat amb plantes rectangulars i testers semicirculars i amb el seu sostre consistent en una llosa de formigó sobre un entramat de bigues de ferro. Cadascú d'aquests nius tenia dos espitlleres, una frontal i altre de costat separades per altre més petita per tir de fusell que batia el punt mort, on el seu punt de mira central era el sud-est. El darrer niu de metralladores de Cunit era l'anomenat com Masia Segur i consistia en un doble niu de metralladores de formigó armat situat a uns 100 metres de la línia fèrria i a uns 2 km de l'anomenat poble. Cada niu tenia dos espitlleres, una frontal i altre de costat i entre elles altre per tir de fusell amb punt de mira orientat cap al sud-est. Tenia a més a més una galeria de comunicació i dos recanvis i les seves plantes eren rectangulars amb testers semicirculars.

Calafell

La població de Calafell al 1930 comptava amb 1.818 habitants i estava situada a una altura cap a l'interior. La platja d'aquesta població (anomenada la confrontant amb Cunit com Segur de Calafell) presentava unes característiques desfavorables per realitzar un desembarcament ja que quedava oberta a tots els vents, oferint dificultats fins i tot a les petites embarcacions dedicades a la pesca. Per la seva defensa existiria una bateria de costa tot i que la posició quedaria sent abandonada degut sobretot al material obsolet amb que ella comptava i es realitzarien diferents obres a la seva platja com vàries línies de trinxeres i nius de metralladora molt bé construïts de ciment armat.

Segons els mapes republicans[661], es construirien diferents i nombroses defenses dintre del terme municipal de Calafell. D'aquesta manera per exemple es construirien dos trinxeres a la platja a base de sacs terrers camuflats amb rulls, una de 100 metres de longitud a l'altura del km 55 de la carretera i altre de 40 metres abans d'arribar aquest punt, mentre que darrere de la carretera, a partir del km 55 també es realitzaria una trinxera de 80 metres. L'anomenada Platja de Segur de Calafell comptaria amb un total de quatre trinxeres situades una a la platja de 150 metres; una altre a la corba de la carretera abans del km 56 de 60 metres i dos més sobre la carretera a partir del km 56, una en forma de L a l'inrevés de 200 metres i una altre en forma de U de 80 metres, construïdes totes amb sacs terrers i rulls. Continuant a la platja de Calafell entre els km 56 i 57 de la carretera existien fins a set trinxeres a més a més d'un niu de metralladores de formigó i un dipòsit de

[661] AGMAV, C.1156, Cp.11, D.1/2-6.

municions. Aquestes estaven situades als llocs següents: a la mateixa platja, a mà esquerra de la caseta de carrabiners de Calafell existia una trinxera de 30 metres i una altra a l'altura del km 57 de la carretera de 70 metres en forma de U; darrera de la carretera, entre el km 56 i 57 existia una trinxera amb forma de zig-zag de 150 metres i propera a ella sota la carretera una altre trinxera també de 150 metres semicircular orientada a la platja mentre que proper al km 57 de la carretera entre aquesta i la via del tren existien tres trinxeres, la primera corba orientada cap a Barcelona de 120 metres, la segona de 40 metres orientada cap a la platja i Tarragona i la tercera amb aquesta mateixa direcció de 150 metres. Per últim, al Sanatori de Sant Joan de Deu, situat a ponent del litoral calafellenc existien dos trinxeres situades cadascuna darrera de l'esmentat sanatori, a cada extrem. La de l'extrem de llevant tenia una longitud de 50 metres realitzada de sacs terrers i rulls i separada uns 300 metres d'unes edificacions existents mentre que l'altre trinxera, també de sacs terrers i rulls en forma de U feia 100 metres de longitud, la mateixa distància amb que estava separada del Sanatori i segons el mapa encara faltava construir un refugi.

Respecte a les informacions obtingudes pel submarí *General Sanjurjo* durant el reconeixement que realitzaria d'aquestes costes al gener de 1939[662], podria observar entre altres defenses tres casamates o nius de metralladores a les platges de Cunit i Segur de Calafell, als que descrivia a l'informe realitzat per l'oficial al càrrec com unes obres senzillament formidables ja que podien ser vistes des de la mar però no creia que es veiessin també des de l'aire, doncs estaven rodejades de pins i tenien el sostre tapat amb brancatge. A l'informe del submarí també es recolliria que a la platja de Segur hi havia un vaixell varat amb la proa al sud-est aproximadament[663], i que encara conservava bé les pintures, dos pals i xemeneia negres, sense marca ni nom algú que pogués permetre identificar-lo, així com una vela des de la coberta i semblava estar trencat pel terç de popa. Referent a les altres defenses existents, l'informe del reconeixement del submarí recolliria que al Pujat Radó hi havia un remogut de terres que semblava una trinxera d'una bateria mentre que al Pi de l'Àliga podia observar-se unes excavacions i terrenys remoguts i una carretera molt ampla que passava per allà i sortia de les proximitats de l'estació de Segur, semblant com si allà hi hagués instal·lada una bateria, tot i que les peces no serien vistes. També afegiria l'informe del reconeixement del submarí que les platges de Calafell, Sant Salvador i Francàs estaven cobertes de cases, algunes d'elles molt bones, però que no s'observava res de particular.

[662] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.

[663] És tractava del *Betis,* enfonsat al juny de 1938. Veure apartat 4.1.2. Els atacs al tràfic marítim.

Per altre banda, un cop acabada la guerra i segons l'inventari de l'exèrcit[664], tres serien les posicions defensives d'aquesta població, sent aquestos un niu doble de metralladores i dos nius metralladors senzills. El doble niu metrallador estava situat a la platja de Calafell, a uns 200 metres del ferrocarril d'aquest poble i la seva construcció era de formigó armat mentre que el seu sostre consistia en una llosa corba pel extradós, sobre un entramat de bigues de ferro, sent les plantes rectangulars amb testers semicirculars. Aquesta obra comunicava mitjançant un passadís amb habitació per recanvi amb una altre porta exterior. El primer niu constava de tres espitlleres, una frontal i altres dos de flanqueig, tenint els seus punts de mira cap al sud-oest mentre que el segon tenia dos espitlleres, una frontal i altre de flanqueig cap al sud-est, existint entre aquests dos nius una altre espitllera pel tir de fusell.

Pel que respecta als nius metralladors, el primer es trobava a la platja, a l'esquerra del sanatori marítim de Calafell i a uns 500 metres de l'estació fèrria del poble esmentat mentre que el segon es trobava a la també a la platja però en aquest cas a la dreta del Sanatori marítim a uns 700 metres de l'estació fèrria de l'anomenada població. Respecte a les seves característiques, els dos nius metralladors eren idèntics, estaven construïts de formigó armat i formigó, amb el sostre consistent en una llosa sobre un entramat de bigues de ferro i cadascú d'ells comptava amb tres espitlleres, sent aquestes una frontal i dos laterals, amb una porta per tapar-la amb la punta de mira orientada al sud-est i de planta rectangular.

Sant Salvador, Coma-ruga, Sant Vicenç de Calders

A continuació de la platja de Calafell venien les platges de Sant Salvador i Coma-ruga pertanyents al Vendrell, que comptava amb una població total al 1936 de 4.597 habitants i el municipi de Sant Vicenç de Calders, amb 458 habitants al 1936 i que albergava l'important estació de ferrocarril que patiria un centenar d'atacs aeris durant la guerra.

Les platges d'aquests tres nuclis de població també comptarien amb diverses obres de fortificació tal i com es descriuria als mapes republicans[665]. D'aquesta manera a Sant Salvador per exemple i segons el mapa de defensa de la costa, havia de construir-se en aquest punt fins a cinc nius de metralladores amb les seves respectives trinxeres. El primer niu, situat al marge esquerra de la carretera tenia una trinxera de 150 metres, el següent niu situat ja passat la carretera feia uns 30 metres i el travessava un camí que anava a parar a unes cases a la platja on existia una trinxera de deu metres; el tercer niu comptava amb una trinxera de 70 metres, el quart amb una trinxera de 40 metres (existint davant d'ell a la platja unes edificacions i una petita trinxera de 16 metres, i el

[664] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.
[665] AGMAV, C.1156, Cp.11, D.1/7-9.

cinquè niu comptava amb una trinxera de 100 metres. Davant d'aquest últim es situava una altre trinxera dividida en dos parts de 1000 metres. Totes les trinxeres estaven construïdes amb sacs terrers i rulls. De tots aquests nius de metralladora només es construiria un situat a ponent de la platja prop de la riera, destacant entre les seves característiques la seva forma quadrangular amb entrada posterior, tot realitzat de formigó i amb tres espitlleres, una frontal i dos laterals.
Per altre banda a la platja de Coma-ruga existia una trinxera lineal davant de la platja amb una longitud de 550 metres realitzada amb sacs terrers i rulls que comptava també amb un abric i quatre posicions de tirador; però seria al municipi de Sant Vicenç de Calders on és construirien més fortificacions. D'aquesta manera existia a la pròpia estació de ferrocarril dos petites trinxeres, una a mà esquerra del camí que anava fins a la platja de 40 metres i l'altre a mà dreta d'aquest camí, mentre que a 400 metres de l'anomenat camí a la mateixa platja existia una mena d'observatori o abric. Pròxim a ell hi havia una trinxera de 80 metres que comptava amb un niu de metralladora i un altre niu que estava protegit per dos trinxeres, la primera frontal de cara al mar de 55 metres i la segona lateral de cara a Tarragona de 40 metres, construïdes totes les trinxeres amb sacs terrers i rulls. A la mateixa Platja de Sant Vicenç de Calders i segons el mapa republicà sobre la zona, existien en aquest tram fins a cinc nius de metralladores amb les seves respectives trinxeres. El primer de tots comptava amb una trinxera frontal de 60 metres i una lateral cap a llevant; el segon, al sortint d'un cap comptava amb una trinxera en forma de U de 16 metres; el tercer niu, situat a la dreta de la caserna de carrabiners comptava amb una petita trinxera de 10 metres mentre que el quart, situat a un altre sortint de la platja comptava davant seu amb una mena de pou de tirador i el cinquè niu situat a ponent de la platja comptava amb una trinxera en forma de V de 60 metres, estant totes les trinxeres construïdes amb sacs terrers i rulls.

Segons l'inventari de l'exèrcit[666] hi havia un niu metrallador a la mateixa platja de Sant Salvador, a uns 200 metres de la línia fèrria i a poca distància d'un altre niu situat també a la platja de Sant Salvador. Aquest primer niu estava construït de formigó armat, tenia planta rectangular i el seu sostre consistia en una llosa sobre un entramat de bigues de ferro. El niu comptava amb tres espitlleres, sent aquestes una frontal i dos laterals, amb una porta per tapar-la i amb la punta de mira orientada al sud-est. Per altre banda, l'altre niu esmentat i proper d'aquest darrer situat a la mateixa Platja de Sant Salvador consistia en un niu doble construït de formigó armat i estava pròxim a l'estació de ferrocarril. Cada niu constava de tres espitlleres, una frontal i dos laterals en direcció sud-est i creuava focs amb l'anterior niu amb plantes rectangulars i testers semicirculars.

[666] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

A uns 400 metres aproximadament de l'estació de ferrocarril, a la platja de Coma-ruga, existien dos nius metralladors més separats per tan sols 10 metres, lloc que s'havia aprofitat per instal·lar una casa de banys que els servia d'emmascarament. Els dos nius metralladors tenien les mateixes característiques: eren de planta rectangular, estaven construïts de formigó i revestits de ciment i comptaven amb quatre espitlleres, una d'elles frontal i les altres tres de flanqueig, en direcció al sud per la part del mar.

Per últim, al lloc denominat com el Francàs existia encara un altre niu metrallador situat a uns 70 metres del Quarter de Carrabiners, a 50 metres de la línia fèrria i a 1.500 metres de la carretera general de Tarragona-Barcelona. El niu estava construït de formigó i el seu sostre consistia en una llosa de formigó sobre un entramat de bigues de ferro, amb planta rectangular i tester semicircular comptant a més a més amb tres espitlleres; una frontal i dos laterals en direcció sud-est.

Tarragonès

Aquesta seria la comarca que comptaria amb més població de la costa tarragonina ja que comprenia la ciutat de Tarragona a banda d'altres petits pobles que també comptarien amb les seves pròpies posicions defensives, com Rodà de Barà, el Creixell, Torredembarra, Tamarit, Vila-seca i Salou.

Roda de Barà

Aquesta era la primera població de la comarca del Tarragonès, un petit poble de tan sols 637 habitants al 1936 i el seu litoral continuava sent de les mateixes característiques que de les anteriors poblacions. A la seva platja es construirien dos nius de metralladores que podien ser perfectament els observats pel submarí durant el reconeixement del 13 de gener de 1939[667], quan observaria una casamata a les proximitats de la casa de carrabiners del Francàs i una altre a l'extrem de ponent del promontori de la Punta Palomera. A l'informe del reconeixement del submarí també es deixaria reflectit que s'observaria al costat d'aquesta darrera construcció defensiva la boca d'un túnel que semblava un refugi.

En quant als mapes republicans sobre la defensa d'aquest tram de costa[668], pròxim a l'Arc de Barà, entre el km 300 i 301 de la carretera i abans d'arribar a la via fèrria en direcció a la platja a mitjans de 1937 s'estaven construint cinc pous per canons de 150 mm a barbeta amb un dipòsit de municions, tot de formigó. Aquest tram de platja comptava amb varies fortificacions, com seria un camí cobert de 200 metres que passava sota la via del tren i anava a parar a dos nius de metralladora protegits per una trinxera de 98 metres. Al seu costat, en direcció a Sant Vicenç de Calders es

[667] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.
[668] AGMAV, C.1156, Cp.11, D.1/ 10.

trobava també un altre niu de metralladora protegit per una petita trinxera de 57 metres de llargada i passat els dos nius esmentats abans i en direcció sud, es trobaven a les platges diferents trinxeres: una de 110 metres de forma semicircular, dos més petites rectes de 20 metres cadascuna, altre de 60 metres protegint l'anomenada Ermita i encara una més de 80 metres una mica més al sud, situant-se entre aquestes dos darreres trinxeres un niu de metralladores amb el seu camí cobert.

Per altre banda, el reconeixement realitzat per un oficial de l'exèrcit nacional acabada la guerra només faria menció de dos nius de metralladores a la costa del municipi sense especificar el lloc concret. Dintre del terme municipal de Roda de Barà, l'inventari posterior de l'exèrcit[669] recollia l'existència només d'un niu doble de metralladores, situat al lloc denominat Ermita de Barà, a uns 300 metres de la línia fèrria i a uns 350 metres de la carretera general de Tarragona a Barcelona. Aquest niu doble no seria finalitzat completament, sent la seva construcció de formigó armat amb el sostre consistent en un entramat amb bigues de ferro, amb planta rectangular els dos però amb tester semicircular un d'ells i l'altre amb arc de cercle. Els dos nius comptaven amb tres espitlleres, una frontal i dos de flanqueig en direcció sud-est el primer dels nius i una frontal i dos de flanqueig també però en direcció sud el segon. L'entrada dels mateixos s'efectuava per mitjà d'una galeria subterrània que els comunicava entre si al massís de la muntanya de Barà, construïda de formigó armat i amb forma de volta. Els nius amb plantes rectangulars, amb testers semicircular en un dels nius i amb arc de cercle a l'altre.

Creixell

El petit poble del Creixell amb 311 habitants al 1936 comptaria segons un informe d'un oficial nacional un cop acabada la guerra amb un niu de metralladores situat a tres km a ponent dels dos nius de la Platja de Roda de Barà[670], mentre que el reconeixement realitzat pel submarí reconeixeria dos casamates de ciment armat a la Platja del Creixell sent una d'elles més gran que l'altre[671].

Per la seva part i segons els plànols republicans[672], la platja del Creixell comptava amb vàries posicions defensives, sent aquestes de llevant a ponent les següents: una trinxera de 71 metres; una altre de 57 metres situada a 150 metres d'aquesta última; altre trinxera de 94 metres amb un petit niu de metralladores; una altre de 40 metres en forma de V situada a 200 metres d'aquesta última amb el seu respectiu niu de metralladores i encara altre més de 34 metres també en forma de V situada a 250 metres de l'anterior amb el seu respectiu niu de metralladores, construïdes totes les trinxeres amb sacs terrers i rulls.

[669] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.
[670] BPR-UB. FP. Infiesta. Caixa 7.
[671] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.
[672] AGMAV, C.1156, Cp.11, D.1/ 11.

Per altre banda i segons l'inventari de l'exèrcit realitzat posteriorment[673], a la platja del Creixell existien dos posicions defensives, un doble niu de metralladores i un niu metrallador. El niu doble estava situat a un lloc anomenat La Murta, a uns 100 metres de la línia fèrria i a 600 metres de la carretera Barcelona-Tarragona. Aquests dos nius estaven units entre si per mitjà d'una galeria amb dos portes d'entrada i la seva construcció era de formigó armat tenint cada niu tres espitlleres, una frontal i dos laterals en direcció sud-est, amb les plantes rectangulars amb testers semicirculars.
Per la seva part, el niu metrallador es trobava al lloc denominat El Gort i Platja de Mar, a uns 100 metres de la línia fèrria i a 400 metres de la carretera de Barcelona a Tarragona. Aquesta obra es trobava en construcció un cop finalitzada la guerra i estava realitzada de formigó armat, sent la llosa del sostre d'un entramat de biga de ferro. A més a més constava de tres espitlleres, una frontal i altres dos laterals en direcció sud-est mentre que la seva planta era rectangular i el tester semicircular.

Torredembarra

Segons l'oficial anglès al seu informe, Torredembarra era un poble una mica més gran que Calafell, en concret comptava amb 2.278 habitants al 1936, i comptava amb una platja més extensa que oferia més comoditats pels banyistes, sent per això la platja preferida pels habitants de Tarragona. En quant a la seva defensa, les obres de fortificació que s'havien realitzat eren molt semblant a les de Calafell, sent sis les casetes de ciment destinades a contenir les metralladores que haurien de funcionar en el cas d'un desembarcament, tot i que a tots aquests pobles no hi havia ni una sola metralladora disponible i als seus habitants se'ls hi deia repetides vegades que en el cas de que fos necessari, les màquines arribarien al moment amb tota urgència, el mateix que els homes que sabien utilitzar-les així com els homes amb els fusells per ocupar i defensar les llargues línies de trinxeres construïdes al llarg de tota la costa, no quedant-li més remei als habitants d'aquests pobles que creure en allò que se li deia i se'ls hi prometia amb tanta insistència. L'oficial anglès afegia també que darrera d'unes plantacions de canyes i ocultes es col·locaria una segona línia de trinxeres una mica més allunyada de la platja – a uns 500 peus- dividides en diferents trams, tenint cadascú d'aquests una capacitat per 20 homes[674]. A més a més, el litoral de Torredembarra comptava a banda de l'extensa platja amb una punta important anomenada Cap Gros, que també seria defensada.
Segons els mapes republicans[675], la platja de Torredembarra comptava amb un niu de metralladora amb el seu respectiu abric comunicat amb una trinxera de 45 metres de llargada construïda de sacs

[673] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.
[674] AGMAV, C.2451. D.1/ 45-46.
[675] AGMAV, C.1156, Cp.11, D.1/12-15.

terrers i rulls; a la zona coneguda com la Marina existien altres dos nius de metralladores units amb una trinxera de 30 metres construïda també de sacs terrers i rulls mentre que al Cap Gros hi haurien les fortificacions més importants, com serien dos nius de metralladora situats en unes posicions més elevades sobre penya-segats. Un d'aquests nius unia dos trinxeres de 25 metres cadascuna en forma de L mentre que l'altre niu estava situat en una posició més avançada però molt proper al niu anomenat, comunicat amb la trinxera per un camí cobert i a cada costat de la trinxera existia un camí cobert que anava a parar a un refugi. Per últim, també existia un altre niu que comunicava amb un petit camí cobert en forma de zig-zag amb una trinxera de 10 metres construït de sacs terrers amb rulls.

Per altre banda i durant el reconeixement que faria el submarí *Sanjurjo* per aquesta costa[676], aquest podria observar quan estava davant les Botigues de Torredembarra com les finestres de l'estació apareixien fumades, trobant-se al costat una casa tallada en dos, el tinglat del costat de l'estació també amb un forat que el dividia en dos trossos i fins i tot alguns vagons destruïts. A la platja en canvi podria observar un edifici amb xemeneia molt alta amb un rètol que deia "Construcciones Eléctricas", mentre que al promontori de Cap Gros a l'extrem de llevant serien reconegudes unes trinxeres i una casamata amb uns murs llargs arpillerats però no seria possible descobrir les bateries que segons altres informacions anteriors, hi havien allà instal·lades.
Segons l'informe realitzat per l'oficial nacional una vegada acabada la guerra recolliria que existia un niu de metralladores amb trinxera a banda i banda al centre de la platja de Torredembarra, dos nius de metralladora més amb una trinxera per davant i altres per darrera d'uns 50 metres a l'est del Cap Gros i un niu més a la platja del Canyadell[677].
En canvi l'inventari posterior de la guerra realitzat per l'exèrcit[678] assenyalaria un dipòsit de munició a mig fer que es trobava al lloc denominat Platja de Mar, a uns tres km del poble de Torredembarra, al costat de la línia fèrria i a uns 500 metres de la carretera de Tarragona-Barcelona. Aquesta obra estava en construcció a falta de sostre, una vegada acabat el conflicte, sent de formigó armat revestit de maó. A més a més, el dipòsit comptava amb dos portes laterals i a continuació d'aquesta existia una trinxera de sacs terrers, força deteriorada. També s'assenyalaria a l'informe un doble niu metrallador situat a diferents cotes d'altura: el primer al lloc denominat Rec de Sant Pere i el segon al Rec de Sant Joan, a uns 80 metres de la línia fèrria i a 600 metres del poble de Torredembarra. El primer d'aquests nius estava construït de formigó armat i la llosa del sostre d'entramat de bigues de

[676] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.
[677] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 7.
[678] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

ferro, comptant amb de tres espitlleres: una frontal i dos laterals en direcció sud-est. Per altre banda, el segon niu situat al costat del mar i a la roca estava construït com el primer i unit a ell per un atrinxerament però comptava amb només dos espitlleres en direcció sud-est.

Altafulla

El poble d'Altafulla, que al 1936 comptava amb 695 habitants tindria instal·lada per la defensa de la seva costa i sobretot la de Tarragona una bateria de canons situada a la muntanya de Sant Joan, que estaria comunicada amb la població per una molt bona carretera de 12 milles de longitud que també seria realitzada en tres mesos durant aquestes dates col-laborant en ella els habitants del poble doncs la carretera els hi permetia anar amb major facilitat als seus camps i servia pel transport dels productes agrícoles[679].

Segons els mapes republicans[680], vàries serien les construccions realitzades a les costes d'aquest terme municipal. A la platja d'Altafulla hi havia un niu doble amb dos troneres amb el seu respectiu refugi i altres dos nius més situats pròxims al Castell de Tamarit units entre si per una trinxera de 10 metres. A la Cala de la Mora, situada a ponent del castell estaven en projecte fins a quatre nius de formigó, situats dos a cada costat de la platja, altre en una posició més elevada també a un costat i el quart ja més a l'interior proper a la via del ferrocarril, amb una trinxera i els seus respectius refugis.

Ja a la Punta de la Mora, existien diferents posicions defensives com una trinxera de 25 metres, una altre de 40 i altre de 20 situades a la part posterior i al mig d'aquestes dos, un niu de metralladores, dos trinxeres més de 60 metres situades una darrera l'altre i encara altre de 10 metres, situant-se en mig altre niu de metralladores i encara una trinxera més sense especificar més dades, estant tots els nius amb els seus respectius refugis.

Pel que respecte a la informació aconseguida pels nacionals, segons l'informe del reconeixement del submarí *Sanjurjo* quan aquest és trobava davant de la Riera d'Altafulla podria observar un petit penya-segat que tallava en dos la platja, trobant-se a dalt una casamata[681]. Precisament en aquesta platja hi havia un vaixell varat, desmantellat completament i desballestat en part, sent l'espanyol *Navarra* de la Transmediterrània, enfonsat a primers de 1937 per un submarí italià mentre que l'oficial franquista recollia al seu informe l'existència d'una trinxera al centre de la Platja d'Altafulla; dos nius de metralladora a Punta Tamarit; un emplaçament doble per canons a Punta Sant Joan mentre que a Punta de la Móra hi havia al vessant de la costa coberta de pi, una trinxera construïda amb excavacions de terra i sacs sorrals d'una longitud aproximada de 25 metres.

[679] AGMAV, C.2451. C.1 / 46-47.
[680] AGMAV, C.1156, Cp.11, D.1/ 16-19.
[681] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.

L'inventari del exèrcit realitzat posteriorment de la guerra faria referència a dos nius metralladors[682], el primer d'ells situat a l'anomenat Fortí a uns 800 metres de l'estació fèrria i a un km del poble d'Altafulla mentre que el segon es trobava a Roca de Gaià, a uns 300 metres del poble d'Altafulla. El primer d'aquests estava construït de formigó armat tot i que encara li mancava finalitzar la part exterior i posterior del niu. El seu interior estava revestit de maó, amb un entramat de bigues de ferro pel sostre i el seu accés s'efectuava per un passadís curt. Respecte a la seva planta aquest era rectangular amb tester semicircular. El segon niu comptava amb varis nius petits més,amb plantes romboïdals i testers en arc de cercle, construïts de formigó armat i comptaven amb una entrada composta per una espècie de boca d'abric del mateix material, on a pocs metres es trobava la línia divisòria de nius amb una escala de pujada, sent la coberta d'aquests nius d'una llosa de formigó sobre un entramat de bigues de ferro. Cada niu tenia tres espitlleres: una frontal i dos laterals, en direcció sud-est.

Tamarit

Durant l'època de la guerra civil, Tamarit era un municipi independent de tan sols 303 habitants i no seria fins al 1956 quan aquest s'integraria a la ciutat de Tarragona. Sobre les seves defenses, segons l'inventari de l'exèrcit[683], existia a Tamarit un niu metrallador que es trobava a la part baixa del Castell de Tamarit, a uns 700 metres de l'anomenat poble i a uns 800 de la carretera de Barcelona a Tarragona. Estava camuflat a la pedra de la muntanya i construït de formigó armat, amb un entramat de bigues de ferro pel sostre, de planta rectangular i tester semicircular. La seva entrada tenia forma de boca de refugi, del que s'iniciava un petit passadís d'alguns metres, en el qual es trobaven cinc espitlleres per tir de fusell (home a peu) mentre que les tres espitlleres del niu, una frontal i dos de flanqueig, tenien el seu punt de mira en direcció sud-est però la de la part de la dreta estava tapada per la interposició de la muntanya mentre que per la seva proximitat al mar es trobava inundat permanentment per les aigües.

Tarragona

La capital de la província estava situada al fons d'una gran cala que quedava dominada al nord per la muntanya de Sant Joan i al sud per l'elevació del Cap de Salou, precisament els llocs on s'acabarien establint dos bateries de costa.

La ciutat tenia al 1936 concretament 31.421 habitants i segons l'oficial anglès, el seu port podia

[682] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

[683] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

tindre gran importància ja que era la sortida natural per mar de tots els molts productes agrícoles de la província de Lleida i de la seva pròpia, però en canvi era un port petit de males condicions i molt poca capacitat que comptava amb el Moll de Costa, el Moll Paral·lel, el Dic de Llevant i el Dic de Ponent, tots força petits ja que el major d'ells no superava els 600 peus a banda de que la profunditat de l'aigua al seu interior no superava les tres braces[684].

L'oficial anglès afegiria que per la defensa immediata de Tarragona es recorreria al mateix sistema que a Barcelona, així la UGT convocaria a tots als homes que volguessin gastar els seus diumenges treballant gratuïtament a les obres de fortificació. També serien molts els que acudirien i sota la direcció d'oficials d'enginyers començarien a omplir sacs de sorra i construir trinxeres a l'anomenada Platja del Miracle i serien emportats sacs en gran quantitat a la Plaça d'Olozaga, immediata al Port i punt d'entrada a la ciutat. Tarragona tot i estar en una elevació que dominava molt bé el Mediterrani, tenia totes les seves defenses instal·lades a la part baixa de la ciutat i propera al mar i més que el port, la desembocadura del Riu Francolí havia estat el lloc on més atenció posarien els fortificadors ja que es construirien a banda i banda del riu a la seva desembocadura vàries línies de trinxeres i s'emplaçarien també deu nius de metralladora de ciment armat. Aquestes trinxeres quedarien ocultes pel ramatge de les canyes que abundaven molt a la regió i com a més a més estaven cobertes, era dels llocs en que menys senyals de fortificació podien notar-se fins i tot després de prestar molta atenció[685].

Respecte als mapes de defensa republicans[686], a la Punta de la Creueta existien dos trinxeres tot i que sense especificar la seva llargada, comunicades entre si per un petit camí, comptant la més important amb dos posicions de tirador i un refugi. La Platja de Mas Rabasa comptaria amb dos nius de metralladora situats a la platja comunicats per un petit camí, trobant-se al centre un refugi i uns altres dos situats a una altura, comunicats per una trinxera en forma de V, tenint cadascú d'ells un refugi situats a l'entrada de la trinxera; un altre niu de metralladora i una trinxera de 30 metres existiria a la Platja del Morrot, situant-se cada element a cada costat de la via del tren; el niu estava situat immediat a la corba de la carretera i tenia un camí cobert que anava a parar a un refugi mentre que un altre niu de metralladores es trobava a la Platja dels Capellans, a un costat d'aquesta, tenint el niu forma circular amb el seu refugi, comunicat per un petit camí i una trinxera de 40 metres a l'altre cantó de la platja amb dos refugis. Per altre banda, la Platja de la Savinosa comptaria amb una trinxera en forma de zig-zag de 20 metres a la part de Llevant de la platja amb un niu al mig i un petit refugi, comunicada per un camí cobert amb una altre trinxera en forma de zig-zag de 30 metres mentre que a l'altre cantó de la platja, tocant el sanatori existiria una altre trinxera recta amb un niu

[684] AGMAV, C.2451. C.1 / 47-48.
[685] AGMAV, C.2451. C.1 / 48-49.
[686] AGMAV, C.1156, Cp.11, D.1/ 20-34.

o refugi al mig orientada totalment cap a la platja i una altre trinxera a la platja propera a aquesta de 40 metres en forma de zig-zag comunicada amb un camí cobert sota de la via del ferrocarril. A la Platja de l'Arrabassada, al Sanatori i orientats cap a la platja existirien dos nius o posicions de tirador units per una trinxera de 30 metres mentre que a l'altre costat de la platja hi hauria un niu de metralladores comunicat amb una trinxera de 27 metres amb un refugi i proper a aquesta posició, a la platja una trinxera en forma de zig-zag de 18 metres. El Fortí situat a la Punta del Miracle també comptaria amb les seves posicions defensives, així a la seva part cap al mar amb hi hauria una trinxera de 70 metres que seguia bordejant la costa 20 metres més i girava per acabar en una posició de tirador avançat mentre que la platja immediata, l'anomenada Platja del Miracle, comptaria amb una trinxera davant de la platja de 90 metres amb dos refugis. D'un costat de la trinxera sortia un camí cobert que comunicava amb un refugi de formigó i abans d'arribar aquest a una banda sortia un altre camí també cobert que anava a parar a una trinxera de 30 metres i un niu de metralladores també de formigó. Per últim, darrera de la mateixa platja i la via del ferrocarril hi havia una trinxera de 180 metres. La ciutat comptaria també segons aquests mapes amb altres posicions defensives com dos trinxeres situades a les Cases Barates, les dos de 30 metres tot i que una d'elles comptaria amb un refugi; una posició de tirador o una trinxera de 80 metres i dos petits nius comunicats entre si per un camí existint al mig un refugi al Pont del Diable o les posicions existents al Riu Francolí, on abans de la seva desembocadura i proper al pont del ferrocarril existia una trinxera de 168 metres a la riba de ponent del riu així com un niu de sacs terrers a la punta de l'espigó del port i una trinxera de 10 metres a la platja passat l'espigó, que comunicaria el niu i el seu refugi. Per últim, a la Platja del Riu Clar existia una trinxera de 50 metres amb un abric central i dos posicions de tirador a cada costat de l'abric.

Sobre les informacions franquistes, agents nacionals informarien a finals de setembre de 1937 que a Tarragona existia una sèrie considerable de fortificacions, assegurant que la platja estava minada amb dinamita en previsió d'un desembarcament[687], i una altre nota, aquesta del 31 d'octubre del mateix any afegia que a la sortida de la població a la costa, a uns 30 metres de la carretera, podien observar-se fortificacions noves[688]. Però aquestes posicions defensives serien millor descrites per l'oficial franquista al seu informe realitzat un cop acabada la guerra[689], que començaria descrivint que a llevant de la Platja Cala de Bens es trobava la costa coberta de pins i al vessant d'aquesta i protegida pels arbres hi havia una trinxera de sacs sorrencs amb una longitud aproximada de 40 metres, trobant-se una altre trinxera de aproximadament 25 metres de les mateixes condicions que l'anterior a la Platja de La Arbosal. La Platja Llarga per la seva part i degut a la seva gran extensió

[687] AHEA. A 83.
[688] AHEA. A 83
[689] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 7.

també comptaria amb diferents posicions defensives; així al seu centre mateix existiria un petit monticle envoltat de trinxeres, excavacions i sacs sorrencs on hi havia un refugi en construcció i una base que podia servir per emplaçar un canó petit. A 600 metres aproximadament a llevant de l'anomenat monticle hi havia una trinxera construïda amb sacs sorrencs d'una longitud aproximada de 25 metres, situada a la Punta de la Creueta mentre que a l'oest de l'anomenada platja, a la Punta del Morrot existien dos nius de metralladores de formigó separats un de l'altre uns vuit metres aproximadament, cadascun d'ells amb cinc espitlleres.

La Platja de la Savinosa per altre banda comptaria a la seva part de llevant, a la raconada entre la costa i la platja, amb una trinxera que anava des de la via del ferrocarril fins a la mateixa vora de la costa mentre que a a ponent de la platja, és a dir al costat de la raconada de la muralla de l'Hospital Militar i la platja hi havia un niu de metralladora de formigó amb una sola espitllera. La Platja de l'Arrabassada comptaria a la seva part de llevant i prop de l'Hospital Militar amb dos nius de metralladores de formigó amb tan sols una espitllera, separats un de l'altre uns 10 metres aproximadament i units per trinxeres al descobert, mentre que a ponent de la platja hi havia un niu de metralladores de formigó molt reduït amb tres espitlleres.

Per últim, a la Platja del Miracle al peu del Fortí hi havia un niu de metralladores que al mateix temps servia de refugi amb una longitud aproximada de 30 metres mentre que a la mateixa platja existia un altre niu de metralladores gairebé acabat i a 10 metres d'aquest aproximadament un altre en construcció, els dos construïts amb formigó.

Per altre banda i segons l'inventari de l'exèrcit[690], el litoral de la població de Tarragona comptaria amb una gran quantitat de nius de metralladores. El primer d'aquests seria un doble niu de metralladores tot i que aquest es trobaria inacabat un lloc finalitzada la guerra i situat al lloc anomenat de les Coves, separat i comunicat per una trinxera de 10 metres. Es trobava en construcció fins al plànol de les espitlleres i el seu interior estava revestit de maó, amb planta rectangular i tester semicircular. També es trobaria un altre niu metrallador inacabat, aquest situat a la Platja Llarga de Tarragona, construït amb formigó armat, amb planta rectangular i tester semicircular tot i que estava en construcció fins les espitlleres, de les quals en tenia tres: dos frontals i una lateral, en direcció sud-est. A l'esquerra de la posició i a la seva dreta sortia una trinxera de pocs metres, feta amb sacs terrers. A 200 metres d'aquest niu existia un altre a la mateixa Platja Llarga, a la dreta de la via fèrria sent la seva construcció de formigó armat, amb la resta de l'obra de pedra, maçoneria i ciment. El sostre el cobria una llosa de formigó sobre un entramat de bigues de

[690] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

ferro i tenia forma rectangular amb testers semicirculars. El niu a més a més comptava amb tres espitlleres: una frontal i dos de flanc en direcció sud-est i amb vàries escales de baixada a les plantes d'emplaçament de peces. Immediat aquest, a tan sols 15 metres, existia un altre niu metrallador amb les mateixes característiques mentre que al lloc denominat Mont-roig i situat a l'esquerra de la línia del ferrocarril a 150 metres de l'anterior niu, a prop de la Platja de la Savinosa es trobava un altre niu metrallador de formigó i planta rectangular amb una sola espitllera frontal amb el punt de mira en direcció nord-est, batent la carretera general. La llosa descansava sobre un entramat de bigues de ferro i al seu interior i a l'exterior estava coberta de pedres.

També al terreny cercat del Sanatori Marítim de La Savinosa existiria un altre niu metrallador, de planta rectangular, sent la seva construcció de ciment i formigó i estant la seva part interior revestida de maó, sent la seva forma volta. Disposava d'un petit recanvi per municions i dos portes laterals així com una sola espitllera frontal amb punt de mira cap al nord-est en direcció a la mateixa platja La Savinosa. Ja a l'interior del Sanatori, a poc més d'un km de la ciutat de Tarragona i a uns 30 metres de la línia de ferrocarril existia un doble niu metrallador. Aquest estava construït de ciment armat i de formigó, revestit el seu interior amb bigues de ferro mentre que l'única espitllera de cadascú dels nius era frontal. També al massís rocós de la Platja del Miracle es trobava un altre niu metrallador construït de formigó armat, sent la seva llosa de maó sobre un entramat de bigues de ferro. Aquest niu només tenia una sola espitllera frontal en direcció al sud-oest mentre que existia un altre niu metrallador al lloc denominat Caserna de l'Est, al costat de la platja de la Rabassada, a uns 50 metres de la línia fèrria. Estava construït de formigó armat a la part exterior i de maó a l'interior estant la coberta reforçada per bigues de ferro. La seva planta era rectangular, amb tester semicirculars i tenia tres espitlleres: una frontal i dos de flanqueig, situant els seus punts de mira cap a l'est mentre que l'entrada es verificava per la porta situada a l'interior de la finca Boixó. Per altre banda, a tan sols 100 metres de l'estació de ferrocarril de la ciutat i a la part de la costa es trobaven altres dos nius metralladors, separats entre ells tan sols 25 metres. Tot i que el segon niu no es finalitzaria, els dos nius tenien les mateixes característiques, sent aquestes les següents: planta rectangular amb testers semicirculars, construïts de formigó armat i amb el seu interior revestit de maó, descansant la llosa sobre un entramat de bigues de ferro. Tenien a més a més tres espitlleres, una frontal i les altres dos de flanqueig, que tenien orientats el seus punt de mira cap al sud-est en el cas del primer niu i cap al sud en el cas del segon. Ja a les afores de la ciutat de Tarragona, al lloc denominat Caserna Nord i situat a un km de la costa, dominant el mar es trobava un altre niu metrallador, de planta rectangular i construït de formigó i pedra de maçoneria. Tenia dos petits recanvis de municions, així com dos portes d'entrada a dreta i esquerra del punt de mira, amb una sola espitllera frontal en direcció sud mentre que a les sortides de les entrades sortien unes trinxeres

d'escassa longitud.

El port de Tarragona i segons aquest inventari també comptaria amb algunes defenses com serien dos nius dobles situats el primer al Far i el segon a l'extrem més sortint del dic de defensa del riu Francolí. El niu doble de metralladores del Far no es trobaria finalitzat i la seva construcció era de maçoneria formigonada, revestida al seu interior de pedra de canto, coberta de maó i la part de tir per maçoneria. Les plantes dels nius eren rectangulars, amb testers semicirculars i en ells estaven replantejades una espitllera frontal i dos de flanqueig, amb el seus punt de mira orientats cap al nord-oest. La seva altura era de 1,50 metres i per la part superior sortien les varilles de ferro que dividien les espitlleres encara no construïdes. Tenia a més a més departaments per cuina, amb les seves divisions corresponents. Per altre banda, l'altre niu doble comptava amb uns emplaçaments normals entre, sent la seva construcció de formigó armat i les seves plantes rectangulars. El seu interior es trobava revestit de maó i bigues de ferro que sostenien el sostre mentre que el seu exterior estava revestit per una capa de maçoneria en camuflatge. Cada niu tenia tres espitlleres de mira per tir de fusell i la seva entrada constava de vuit esglaons, a poc més d'un metre del pis del dic.

També existia un altre niu doble de metralladores, a La Pineda, junt al Mas dels Canònics, dintre del terme municipal de Tarragona. Aquests dos nius estaven units per mitjà d'una galeria curta de 2 metres d'alt i la seva construcció era de formigó armat, amb plantes rectangulars i testers semicirculars. El seu interior es trobava revestit de maons i la llosa descansava sobre un entramat de bigues de ferro. Cadascú dels dos nius comptaven amb tres espitlleres: una frontal i dos de flanqueig, amb direcció sud i creuaven els seus focs amb els altres nius de metralladores, immediats tant anteriors com posteriors. I es que en aquesta part del litoral abundarien les obres defensives, així al lloc denominat El Prado, a La Canonja, es construirien fins a dos nius doble i altres dos més senzills, creuant-se els focs entre ells. El primer d'aquests en sentit Tarragona a Vila-Seca seria un niu doble proper al Mas dels Canònics, amb plantes rectangulars i testers semicirculars, construïts de formigó armat descansant les respectives lloses sobre bigues de ferro i maons. Cadascú d'ells tenien tres espitlleres: una frontal i dos de flanqueig i el tram recte de la unió dels dos nius també comptava amb una espitllera fontal mentre que el segon era un niu metrallador situat a tan sols 200 metres d'aquest, junt al Mas dels Canònics. De la mateixa construcció que l'anterior tant exterior com interior comptava també amb tres espitlleres: una frontal i dos de flanqueig, tot i que orientat el seu punt de mira cap el mar, en direcció sud mentre que el següent niu metrallador només distava d'aquest últim uns 200 metres i es trobava situat a El Prado, al costat del mar. Era de planta rectangular amb tester semicircular, sent la seva construcció de formigó armat i descansant la llosa sobre un entramat de bigues de ferro i maó, comptant amb tres espitlleres: una frontal i dos laterals

en direcció sud. Finalment, la darrera obra de fortificació seria un niu doble de metralladores, situat també a El Prado, a uns 5 km de la ciutat de Tarragona. Els nius d'aquesta posició es trobaven separats entre si per una trinxera coberta de pocs metres mentre que tota l'obra era de formigó armat, descansant la llosa sobre un entramat de bigues de ferro i maó. Els dos nius tenien planta rectangular amb testers semicirculars, mentre que cada niu comptava amb tres espitlleres: una frontal i dos laterals, amb els seus punts de mira cap al mar, en direcció sud.

Vila-seca

Era un poble que comptava al 1936 amb 3.092 habitants, situat a unes quatre milles al sud de la ciutat Tarragona tot i que no estava a la costa. El seu litoral estava format per la platja de la Canonja i la pròpia platja de Vila-seca fins que s'arribava al Cap de Salou. Segons l'oficial anglès al seu informe detallava que de la mateixa Vila-seca arrencava una carretera militar de 9 milles que és construiria per arribar a l'emplaçament de l'altre bateria Krupp 150 mm que defensava Tarragona i que igual que la d'Altafulla, també proporcionava bons serveis a l'agricultura ja que travessava molts camps abans de començar la seva ascensió a la muntanyes del Cap de Salou[691]. La bateria construïda prop del cim d'aquesta muntanya a la seva vessant nord, o sigui mirant a Tarragona, es idèntica a la de Muntanya Sant Joan (Altafulla). Segons aquest mateix informe, prop de la bateria hi havia quatre nius de metralladora i varis elements de trinxeres amb objecte de protegir a la pròpia bateria mentre que a sota d'ella, o sigui a la platja hi havia altres quatre casetes per metralladores i varis trossos de trinxeres al descobert unes i cobertes altres, totes per tirador en postura d'home a peu i a un replegament de la muntanya i a uns 700 peus de la bateria és muntarien dos barraques per allotjar als artilleres i als seus caps. L'informe de l'oficial anglès finalitzava dient que la bateria estava manada per un ajudant d'obres públiques i que un bon punt de referència per localitzar-la des del mar era el far de Cap de Salou.[692]

Per altre banda, l'inventari de l'exèrcit recolliria fins a tres nius metralladors[693], els dos primers situats al lloc denominat Mas del Moix, a uns 6 km de Salou, d'idèntiques característiques i separats tan sols 50 metres mentre que el tercer estaria ubicat al lloc denominat El Racó, a uns 5 km de la població de Salou i a un km. Els dos primers nius estaven construïts de formigó armat i cadascú d'ells comptava amb tres espitlleres: una frontal i dos de flanqueig en direcció nord-est sent la seva planta rectangular amb tester semicircular i creuaven focs amb l'anterior niu doble de Tarragona situat a El Prado i el següent del Racó. Aquest últim es trobava construït en roca viva, entre el mar i

[691] AGMAV, C.2451. C.1 / 50.
[692] Íbidem.
[693] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

el lloc denominat El Racó, i a uns 400 metres del ferrocarril. Tota la seva construcció estava feta en roca viva, coberta amb pedres mentre que el seu interior estava revestit de formigó i el niu de maons, amb bigues de ferro que la sostenien. A més a més comptava amb quatre espitlleres: dos frontals i dos de flanqueig, sent la seva planta rectangular i el tester semicircular.

Salou

Segons l'informe de l'oficial anglès, Salou era un petit poble constituït per viles per les vacances de la població rica de Reus, població que era comercialment molt més important que Tarragona de la que solament estava separada per unes set milles per una molt bona carretera i que comptava amb una extensa platja que reunia excel·lents condicions pels banyistes tot i que havien de marxar més d'una milla mar endins per trobar cinc peus d'aigua[694]. Per la seva defensa, afegia l'oficial anglès al seu informe, a la muntanya del Cap de Salou que quedava al nord-est del poble és construirien vàries línies de trinxeres i sis nius de metralladores que enfilaven tota l'extensa platja mentre que a la mateixa platja solament es col·locarien uns quants trossos de trinxera feta amb sacs de sorra. Salou seria a més a més durant poc temps la Caserna General de la 2ª Divisió organitzada per la defensa de la costa i que seria traslladat a una gran propietat situada al sud-oest del poble de Cambrils anomenada Parc Samà[695].

Segons els mapes republicans de defensa de costa[696], el terme municipal de Salou comptava amb forces posicions defensives, destacant entre aquestes les situades al mateix Cap de Salou. Per exemple a Punta Grossa existia un niu de metralladores de sacs terrers cobert i existia el projecte de realitzar un altre niu de formigó; a la Punta del Cavall hi havia un niu amb el seu refugi posterior i trinxera de 40 metres en forma de V de sacs coberts a la primera punta; un altre niu, aquest en projecte de formigó amb dos troneres i refugi passada la segona punta i en una posició més elevada un altre niu amb el seu refugi i trinxera d'uns 40 metres de llargada en total sobre les altres puntes, trobant-se comunicades la trinxera del primer i tercer niu per un camí cobert mentre que a la Punta del Purroc existien dos trinxeres en forma de L, una en direcció al mar de 200 metres i l'altre en direcció la platja de Salou de 180 metres, trobant-se al final d'aquesta i sobre la mateixa Punta dos nius orientats un cap a Llevant i altre cap a Ponent de sacs coberts amb un refugi al mig. La trinxera en direcció al mar tenia dos camins coberts que la comunicaven amb unes ruïnes i un petit refugi d'on també sortia un altre camí cobert per comunicar l'altre trinxera mentre que aquesta per la seva banda comptava també amb un altre camí cobert que passava darrera d'un niu amb casamata en galeria de mina orientat cap a la platja de Salou. A la mateixa població, existia el projecte de

694 AGMAV, C.2451. C.1/ 51.
695 AGMAV, C.2451. C.1/ 51.
696 AGMAV, C.1156, Cp.11, D.1/ 35-40.

construir un niu de formigó de dos troneres i refugi a l'espigó del port i es construiria també una trinxera de 80 metres amb tres nius de sacs coberts, comunicats dos d'ells amb un refugi situat darrera de la mateixa trinxera a la Punta de Sant Pere.

Per altre banda, l'agent franquista al seu informe de final de la guerra anotaria totes les construccions defensives que es trobaria en aquesta zona[697]. Així i segons aquest informe es deia que a la Punta del Cavall, situada al nord-est del Cap Salou hi havia un niu de metralladores de ciment armat amb tres espitlleres; a la Punta del Purroc dos nius de metralladores també de ciment armat amb dos o tres espitlleres cadascun; al lloc denominat Pilones a l'est de Salou i a uns 1.300 metres, altres dos nius de metralladores amb tres espitlleres situats al nord-est i dos nius més al sud de ciment armat. Prenent com a referència el Moll de Salou, a la seva part nord-est existia un niu de metralladores amb dos espitlleres de ciment armat, al nord i a uns 50 metres, dos nius de metralladora més amb dos espitlleres cadascun de ciment armat i a la part sud del moll, dos nius de metralladora també amb dos espitlleres cadascun i construïts de ciment armat.

Per últim, finalitzava les posicions defensives de Salou dos nius de metralladores de ciment armat i amb tres espitlleres cadascun situats a la Punta de Sant Pere al nord-est de Salou i a uns 1.200 metres de la població.

També el submarí *General Sanjurjo* realitzaria una inspecció en immersió el dia 4 de desembre de 1938 entre el Cap de Salou i el Cap del Terme (Hospitalet de l'Infant), emprant des de les 07:00 fins les 16:45 hores per realitzar l'esmentat reconeixement[698]. Aquest seria realitzat entre 0'5 milles i 1'5 milles de la costa en profunditats compreses entre els 18 metres i els 56, en cota periscòpica constantment, permetent així l'observació continua i adquirint una informació d'absoluta garantia en quant a casamates, bateries i obres de fortificació que sobresortien del terreny, bé a la platja o en roca perceptibles des del periscopi però no totes aquelles que lògicament es trobaven a nivell inferior al terreny com podien ser les trinxeres, molt característiques sobretot a les platges i als pinars i canyars pròxims a elles. A banda de l'informe, també es realitzarien croquis de les obres de fortificació com eren els nius de metralladora i vistes panoràmiques de les zones observades.

Sobre el Cap de Salou el submarí va recórrer tota aquesta zona a una distància mitjana de 0,5 milles sent el més important observat a ella una bateria de dos canons situada al nord del Far. Al telègraf de la Llosa podria observar un edifici de ciment que segons semblava podia ser una antiga edificació existent allà anteriorment i aprofitada com lloc d'observació del tir de la bateria, però no serien observats pals de línies telefòniques tot i que si camins unint Punta Grossa amb el Far i

[697] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 7

[698] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.

aquest amb la bateria i telègraf de la Llosa i Punta Grossa cap a Salou poble. Aquesta zona seria descrita visualment com vista panoràmica nº1.
El següent tram seria visualment descrit com vista panoràmica nº2 i comprenia de Punta Grossa a Punta de Sant Pere on el submarí s'aproparia fins a 1,3 milles i destacaria l'existència a la Punta de Ponent de Purroc d'un mur finalitzat en dos nius amb dos troneres que batien un sector comprès entre el sud i l'oest o potser més i flanquejaven de través per un costat la platja de Pinatell i per l'altre la de Salou fins la Punta de Sant Pere, a les quals lògicament s'havia de presumir l'existència de trinxeres, casamata que es representava en detall al croquis anomenat com nº1.
A la cala entre les Puntes de Purroc i Llatzaret i sota la Torre Nova, hi havia una sèrie d'edificis entre els quals destacava un amb dos grans portes que podria ser dipòsit d'alguna cosa segons feia constar la tripulació del submarí que també observaria al poble de Salou que vàries cases de l'extrem oriental del poble semblaven que tenien espitlleres. Ja per últim, a la Punta de Sant Pere, es podria veure una altre casamata però molt més petita que la senyalada a Punta Purroc, i que flanquejaria les trinxeres situades a la platja i al pinar que hi havia a llevant de l'anomenada Punta.

Per altre banda, l'inventari realitzat per l'exèrcit un cop acabada la guerra recolliria les diferents posicions defensives que es construirien a Salou[699]. D'aquesta manera es donaria constància de l'existència d'un niu metrallador amb atrinxerament, sobre roca viva al lloc costaner denominat Punta del Cavall a 4 km del poble de Salou. Aquest es trobava construït de formigó armat mentre que el seu interior estava cobert de maons, amb bigues de ferro que cobrien el sostre i comptava amb tres espitlleres orientades cap el mar en direcció sud-oest, una frontal i dos de flanqueig.
Al lloc denominat Llatzaret i a un km de l'anterior niu metrallador es trobava un doble niu de metralladores, a roca viva i construïts amb maons, en forma circular sent les seves galeries de formigó. Cada niu tenia tres espitlleres: una frontal i dos de flanqueig, orientades les del primer en direcció sud-oest i les del segon al sud-est. La seva entrada era per una porta de 1,75 metres d'alt per 0,80 metres d'ample, amb uns esglaons de baixada que donaven a uns espais quadrats utilitzats per recanvi de municions. Per altre banda, a uns 800 metres d'aquesta darrera posició i a un km del poble de Salou i de l'estació fèrria, es trobava un doble niu metrallador, situat al lloc denominat Llatzaret i a una profunditat a roca viva de 5 metres. La seva entrada es verificava per una boca de 2 metres d'alt i 1 metre d'ample, que comunicava amb els dos nius. Aquestes dos obres estaven emplaçades a la roca i revestides interiorment amb maons tot i que el front de l'obra tenia un revestiment de maçoneria formigonada, sent la seva cúpula sortint de formigó armat. Els dos nius

[699] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

eren de planta circular però existien diferències en quant a les seves espitlleres ja que un d'ells tenia una espitllera frontal i dos de flanqueig i l'altre només dos de flanqueig.
Al moll de Salou existien fins a tres posicions defensives: la primera d'elles seria un niu metrallador situat al mateix moll i a uns 500 metres de l'estació fèrria. Es trobava camuflat en forma de caseta de planta rectangular, sent la seva construcció de formigó revestit de maó, sostingut per bigues de ferro. La seva entrada era per una porta de fusta de 1,20 metres d'altura per 70 cm d'ample i la seva forma era quadrada. Comptava a més a més amb una espitllera frontal i una altre de flanqueig i creuava focs amb els altres nius més immediats a ell. Un d'ells era un altre niu doble situat a tan sols 40 metres d'aquest, construït de formigó i ciment armat, amb dos portes que es comunicaven al seu interior i disposava d'un recanvi de municions realitzat amb maó. Cada niu tenia dos espitlleres, una frontal i una altre de flanqueig, amb els seus punts de mira orientats cap al mar i en direcció sud-oest. Aquest niu a més de creuar focs amb l'anterior esmentat abans, també ho feia amb el doble niu de metralladores de Llatzaret i el niu metrallador de Mas Gran, que era el que tancava les fortificacions de Salou. Abans d'aquest però encara existia un niu metrallador ubicat al moll de Salou, situat aquest a uns 100 metres de l'anterior i a uns 400 metres de l'estació fèrria, situat a l'interior d'una casa. La seva construcció era de formigó de forma rectangular, estant revestit el seu interior amb maó i comptava amb dos espitlleres: una frontal i altre de flanqueig, amb els punts de mira cap al mar i orientats en direcció sud-est. Per últim, es trobava el niu esmentat abans de Mas d'en Gran, situat a un km de Salou i de l'estació fèrria, construït de ciment armat i formigó i revestit d'una capa de maons amb ciment. La seva planta tenia forma rectangular, amb testers semicirculars i comptava amb tres espitlleres: una frontal i dos de flanqueig.

Baix Camp

Els pobles litorals d'aquesta comarca eren Cambrils, Mont-roig del Camp, Vandellòs i Hospitalet de l'Infant, i comptava a més a més amb el lloc denominat com a Coll de Balaguer, una serralada de muntanyes de poca altura (140 metres) que s'alçaven a la mateixa línia de costa i que sempre havia estat considerat com un pas dificultós que seria altament fortificat.

Cambrils

Amb 3.717 habitants al 1936, l'oficial anglès feia constar al seu informe que Cambrils estava situat a una fondalada i es trobava limitat al sud pel mar. Des de Tarragona es travessava abans d'entrar al poble la Riera de la Canonja que tenia la desembocadura al mar fortificada amb varies trinxeres i sis nius de metralladores de ciment armat, mentre que al nord de la desembocadura i entre les plantacions de canyes hi havia també vàries línies de trinxeres i quatre nius de metralladores també

de ciment armat i sòlidament construïts[700].

Els mapes republicans assenyalarien diferents construccions defensives a Cambrils[701]. Així, a la seva platja, davant del km 256 de la carretera aproximadament existien vàries posicions defensives com una trinxera situada immediatament darrera del ferrocarril de via estreta amb el seu refugi situat a una banda i darrera d'ell, dos camins per unir-lo amb la trinxera. Davant d'aquesta trinxera, passat el ferrocarril de via estreta i a la platja, existia un niu de sacs coberts amb dos troneres i refugi, distant la trinxera uns 1.000 metres del camí que comunicava amb la carretera amb la platja mentre que a uns 550 metres aproximadament del camí de la platja hi havia una altre trinxera de 50 metres amb un niu de formigó en construcció, un niu de sacs coberts i dos refugis aquests situats darrera de la trinxera i comunicats amb aquesta amb dos camins. Per últim i a la mateixa zona, existia un niu de metralladores realitzat en formigó a l'antic castell molt proper a la platja amb dos troneres i situat on començava el camí de la platja a la carretera. Una altre zona on existien més fortificacions era la Platja de Riudoms, on hi havien tres nius de metralladora; el primer i més llunyà de Cambrils era de sacs terrers i comptava amb una trinxera i un refugi comunicat amb la trinxera amb dos camins; un altre niu de metralladores es trobava a la platja, construït aquest de formigó amb dos troneres i un refugi i el tercer niu estava situat a uns 300 metres d'aquest últim, construït també de formigó amb dos troneres i un refugi igual que l'anterior.

A la mateixa Platja de Cambrils existiria també un altre niu de metralladores amb dos troneres i refugi enmig del port mentre que al lloc denominat com *Villa Cinta* hi havien altres dos nius de metralladora més amb un refugi, cadascú separats per una trinxera de 10 metres i a la desembocadura de la Riera de Gené hi havia un altre niu de formigó situat a la mateixa platja i construït de formigó amb dos troneres i refugi. En aquesta mateixa zona, també es construiria un camí a la carretera en el km 260 (2.500 metres) i la darrera posició seria la situada a dos km més endavant en direcció a València, on hi havia un camí en projecte i al costat de l'anomenat camí, un niu doble de sacs terrers i 50 metres de camí cobert construït a més a més de 200 metres de trinxera en projecte.

Per altre banda, l'oficial franquista recolliria al seu informe l'existència de vàries posicions defensives dintre del terme municipal de Cambrils[702]. Així, segons aquest informe al nord-est de la desembocadura de la Riera de Riudoms existia una trinxera paral·lela al mar d'uns 100 metres de longitud i un niu per metralladora amb tres espitlleres de ciment armat; a 200 metres al nord-est del Port de Cambrils, dos nius per a dos metralladores amb dos espitlleres cadascun de ciment armat mentre que a la desembocadura de la Riera de Giner a 2 km al nord-est de Cambrils hi havien altre

[700] AGMAV, C.2451, Cp.1/ 51-52.
[701] AGMAV, C.1156, Cp.11, D.1/ 41-45.
[702] BPR-UB. FP. Infiesta. Caixa 7-

dos nius de metralladores de ciment armat separats uns 30 metres.

Una altre informació important seria l'informe del submarí *General Sanjurjo* comentat abans quan es parlava de les defenses de Salou i que també faria diferents mencions a la zona compresa entre la Punta de Sant Pere i la Punta de la Pixerota[703]. El submarí realitzaria aquest recorregut a una distància mitjana d'una milla de la costa i podria observar al grau de Cambrils amarrades com una desena d'embarcacions de pesca però res important a les esculleres mentre que a un extrem de l'anomenat Grau de Cambrils, el més pròxim al poble, si que observaria una planícia on realitzaven instrucció un grup d'uns 200 reclutes. L'informe del submarí també donaria compte que l'Església de la població apareixeria sense creu i que a la platja de Cambrils, al lloc indicat amb el nom de Mas de l'Enramada, hi havia una magnífica casamata de ciment armat amb quatre torres amb troneres que batien la mar i els trossos de platja situats a llevant i ponent d'ella i representada al croquis nº2 situada exactament al límit del Pinar de Frare i al seu centre aproximadament i molt difícil la seva localització per l'aviació. Per últim, l'informe també feia constar que a la desembocadura de la Riera de Riudecanyes a la riba de llevant podien veure's a la platja uns monticles que ben podien ser nius de metralladora al ras de terra i com a dada curiosa descrivia un vaixell encallat, situat a les proximitats de la Punta de la Riera de Riudecanyes, una mica a Llevant d'ella i a una mitja milla de la platja. Aquest es trobava orientat paral·lel a la platja i amb la proa a Ponent, amb una vela de més de tres metres del seu costat, amb el seu costat de babord en la seva major part oxidat i sense el pal de proa i amb la xemeneia rajada. Segons la tripulació del submarí, el vaixell semblava haver estat incendiat i posteriorment encallat i tot i que no els hi seria possible veure cap nom per conservar la xemeneia una mica de pintura groga i endevinar-se una Y en fons blau, semblava haver estat un dels vaixells de la *Isleña Marítima*, filial de la *Compañía Transmediterranea*[704].

L'inventari de l'exèrcit per la seva part recolliria totes les fortificacions realitzades pels republicans en aquesta població[705], començant per un atrinxerament que es trobava al lloc denominat Vila Fortuny a uns 2 km del poble de Salou i de l'estació fèrria. Aquest estava construït de ciment i formigó i comptava amb diverses espitlleres per tir de fusell[706]. Junt al mar i també a Vila Fortuny, es trobava un niu metrallador de planta rectangular construït de formigó armat mentre que el seu interior tenia una capa de maons que el cobrien amb bigues de ferro que servien de sosteniment.

[703] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.
[704] Veure apartat 4.1.2. Els atacs al tràfic marítim.
[705] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.
[706] A l'inventari es deia que aquesta posició solament aixecava del terra un metre però que segons semblava tot feia indicar que havia assolit l'altura d'una persona per sacs i rulls de fusta, si bé pel temporal s'haurien enfonsat.

Comptava amb tres espitlleres, una frontal i dos laterals i portaven la direcció del mar, orientades cap al nord-est i l'entrada en ell es verificava per trinxera coberta d'uns 2 metres d'altura, tota de pedra i ciment. També existia un altre niu metrallador que es trobava situat a la Riera de Riudoms, sobre la costa, a un km del barri marítim de Cambrils, construït de formigó armat, de planta rectangular i amb tres espitlleres, una frontal i dos de flanqueig. La porta tenia dos metres d'alt per 80 cm d'amplada i comunicava amb una habitació en quadre que estava amb el niu mentre que partint de la porta cap a l'exterior hi havia una trinxera d'igual amplada i d'uns 3 metres d'alt amb un recorregut de 22 metres en total. Per altre banda, dintre de la finca denominada Villa Magdalena, Xalet Blau, al barri marítim de Cambrils, a uns 500 metres de l'estació del ferrocarril i a uns 600 metres de la carretera general existia un niu doble de metralladores que creuava els seus focs amb l'anterior. Aquest estava construït de formigó armat, trobant-se els nius units per una galeria en forma de volta, igual que els fortins, que al seu exterior es trobaven revestits per guarniments de roques que dissimulaven la seva vista, propis de la finca. Els nius eren de costats majors paral·lels i els menors semicirculars, amb dos espitlleres de flanc cadascuna. Al lloc denominat com a Riera de Gené és trobava un altre doble niu de metralladores, situat més concretament a la part de la costa a uns 2 km de l'estació fèrria de Cambrils i terme municipal d'aquest poble i a un km de la carretera general València-Barcelona. Aquests dos nius estaven construïts de formigó armat, revestits de maó i els seus murs tenien un gran gruix. Els nius es trobaven a dreta i esquerra, equidistants del passadís que els separava que comptava amb una espitllera per tir de fusell a peu mentre que les espitlleres dels nius, una de flanc i altre frontal, portaven la direcció del mar mentre que la darrera posició de Cambrils era un niu metrallador situat a la costa, a uns 500 metres de la carretera general i a 2 km de Cambrils al lloc denominat Mas d'Arany, proper a la riera de Riudecanyes. Aquest estava construït de formigó, amb planta rectangular i tester semicircular i comptava amb tres espitlleres orientades cap al mar; les de flanqueig dret i frontal estaven dirigides al sud-oest i la de l'esquerra al nord-est.

Mont-roig del Camp

Entre Cambrils i Hospitalet de l'Infant es trobava aquest poble de 2.374 habitants al 1936 que tot i estar a l'interior, comptava amb una bona franja litoral.

Segons els plànols de defensa republicans[707], existia a la Punta de la Pixerota una trinxera a ponent de la caseta de carrabiners de 250 metres amb pous de tiradors i dos refugis, comunicada amb un camí cobert i amb una altre trinxera amb varis pous de tirador i un refugi situada a la platja. A la platja de Rifà es construiria un pou doble de sacs terrers amb refugi amb 40 metres de camins

[707] AGMAV, C.1156, Cp.11, D.1/ 47-52.

coberts i darrera d'aquest camí, uns 250 metres de trinxera amb pous de tirador, situat a prop del camí vell entre els km 255-254 de la carretera. Per altre banda, a la Platja de la Porquerola existia un projecte de realitzar un camí de 1.000 metres al km 253 de la carretera i existia ja construïda una trinxera amb varis pous de tirador de 200 metres en forma de L a la platja amb tres nius de metralladora, dos en direcció a la platja i l'altre en direcció a llevant amb dos refugis, mentre que darrera d'aquesta posició també hi havia una trinxera i pous de tirador, també en forma de L.

On es trobava la caserna de carrabiners de Maria Cristina també existien varis nius de metralladora situats al costat de ponent de l'esmentada caserna. En aquest lloc hi havia una casamata en galeria de mina en direcció a llevant aprofitant una mina que sortia en direcció a la carretera, i s'accedia a través d'un camí vell que sortia al km 251. Aquesta casamata és comunicava amb un refugi que anava a parar a altres dos nius de metralladora, un en direcció a ponent i l'altre en direcció al mar.

Un altre niu de metralladores també es construiria a la Punta de Pengals, aquest compost per dos troneres i refugi i comunicat per dos camins amb dos trinxeres, una a cada costat de 30 metres mentre que també existiria un altre niu de metralladores amb dos troneres i refugi a la desembocadura del Riu Llastres.

Per la seva banda, l'oficial franquista informaria que a la casella de Carabiners Rifà situada a La Peixerota existien dos nius de metralladora amb tres espitlleres cadascuna separats 20 metres units entre si per un corredor cobert de ciment armat i dos nius nius de metralladores situats a la Casella de Carabiners de Marina Cristina, amb dos espitlleres cadascuna i separats uns quinze metres de ciment armat[708].

En canvi, dos serien les posicions que recolliria l'inventari de l'exèrcit realitzat una vegada acabada la guerra[709], un doble niu de metralladores situat a la Pixerota, a 1'5 km de l'estació fèrria de l'anomenat poble i a 500 metres de la carretera general i uns altres dos nius metralladors situats a la Caserna de Carrabiners de Maria Cristina. Respecte al niu doble, aquest era de ciment i cada niu tenia planta rectangular amb tester semicircular a més a més de comptar amb una espitllera frontal i dos de flanqueig. Pel que respecta als nius metralladors, tan sols estaven separats entre si uns 30 metres i tenien les mateixes característiques; eren de planta quadrada amb testers semicirculars, el seu interior es trobaven revestits de ciment i els seus exteriors de pedra, comptant cadascú d'ells amb una espitllera frontal i altre de flanqueig amb el seu punt de mira orientat cap al mar i creuant focs entre si.

[708] BPR-UB. FP. Infiesta. Caixa 7.
[709] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

Hospitalet de l'Infant

Els agents franquistes informarien que existia un niu per dos metralladores a Punta dels Penyels, un altre a Punta dels Riu Llastres; dos nius més al Port de l'Hospitalet de l'Infant amb una trinxera de 400 metres; tres nius més i una trinxera de 200 metres al Penya-segat del Coll de Balaguer; un altre niu a l'Estació de Vandellòs i a la Platja de l'Almadrava i dos més amb una trinxera de 500 metres al Cap del Terme[710]; mentre que l'oficial franquista recolliria al seu informe l'existència d'un niu de metralladores amb dos espitlleres de ciment armat a la Punta del Barranc de Sant Pere i un altre niu de metralladores sense camí cobert i compost de quatre espitlleres a la Punta del Baconet, entre Platja Calamorrongo i Cala Avellana[711].

En altre sentit, les costes dels termes municipals de Mont-roig del Camp i l'Hospitalet de l'Infant serien recorregudes dos vegades pel submarí nacional *General Sanjurjo* durant el desembre de 1938, concretament entre els dies 4 i 14 de desembre[712]. La primera d'aquestes seria un reconeixement que es realitzaria des del Cap de Salou, ja citat anteriorment i que aniria fins a Cap del Terme, mentre que la segona seria realitzada entre Cap del Terme i la Riera de Riudecanyes.

Referent a la primera d'aquestes i continuant amb les descripcions anteriors de Salou i Cambrils, la vista panoràmica número 3 correspondria a la zona compresa entre la Punta de la Pixerota, Platja de Rifà i Punta i Barranc de la Porquerola. Tal i com es descriu en aquest informe, aquest sector seria recorregut tres vegades alhora de realitzar una millor vista panoràmica variant la distància a la platja des de 1,8 milles (primera passada) fins a 0,9 milles (tercera passada).

Segons l'informe, durant el reconeixement els mariners franquistes no veurien cap construcció de ciment però en canvi al finalitzar la platja s'elevaria el terreny verticalment per on sobre d'ell passava el tren i la carretera. Precisament sobre aquesta elevació i al centre de la platja podien observar-se tot una sèrie d'excavacions rectangulars iguals unes a les altres, i que semblaven troneres que bé podien ser nius de metralladores i que per la seva orientació, semblaven disposats per batre de front, o sigui embarcacions que tractessin d'arribar a la platja.

El recorregut següent seria realitzat a una distància mitjana de 0,9 milles i comprenia entre la Punta i Barranc de la Porquerola a Punta de Riu de Llastres. La primera observació que es trobava en aquesta zona era molt important ja que corresponia a la casa de Carrabiners anomenada dels Lladres i que és trobava edificada damunt d'una elevació amb una petita barraca al davant així com i a semblança del que ocorria a la Platja de Rifà, amb una excavació horitzontal i llarga que acabava en dos cúpules de pedra com si fossin una trinxera acasamatada als extrems, representada al croquis nº3 adjunt a l'informe. Per altre banda, a la Punta de Penyals i a Cala Bot i segons l'informe podien

[710] AGMAV, C.2491. C.12 /132.
[711] BPR-UB. FP. Infiesta. Caixa 7.
[712] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.

observar-se dos petites barraques de pedra, tot i que sense importància, continuant la costa fins la Punta de Riu de Llastres sense observar-se des del submarí res d'important, tot i ser la distància a que es navegava de terra solament de 0,8 milles mentre que la zona des de la Punta de Riu de Llastres a Punta i Barranc de Cala d'Oca seria també adjuntades a l'informe com vistes panoràmiques nº4 i nº5 tretes a 1,2 milles i 1,9 milles respectivament. El submergible recorreria aquesta zona dos vegades, la primera a una distància mitjana de 1,4 milles i la segona, per major seguretat en la informació i comprovació de dades obtingudes, arribant fins les 0'4 milles al sud-est de la Punta i Barranc de Cala d'Oca i a 0,9 milles de la Torre de l'Hospitalet (poble). Així, de les observacions realitzades anotarien a l'informe que per sobre de la punta de Riu de Llastres passava la carretera i finalitzava tallada a pic i començava la platja, que finalitzava aquesta a la Punta d'Oca. A la platja no és realitzaria cap observació d'importància però sota la carretera, precisament al lloc assenyalat com Casa dels Carrabiners, podien observar-se excavacions al centre que finalitzaven al lloc on la costa corba a l'oest, en unes casamates de ciment armat, fins un nombre de quatre, amb troneres que batien la platja de l'Hospitalet de l'Infant, considerades pel comandant del submarí com admirablement situades per batre les embarcacions que arribessin a la platja citada i que serien representades a les vistes panoràmiques nº4 i 5. Aquestes defenses eren complementades amb les situades a la Punta d'Oca, a l'extrem de ponent de la platja i situades al penya-segat de l'anomenada Punta. Aquest penya-segat no estava tallat a pic, era completament blanc com de sorra i baixava en un desnivell de 45 graus; en ell i en la forma que es representava al croquis nº4 es veien tres excavacions que semblaven tres nius de metralladores que batien el mar, probablement la platja de l'Hospitalet. Segons l'oficial franquista, aquestes defenses de punta de Riu de Llastres i Punta d'Oca, flanquejaven a les trinxeres que podien existir a la platja anomenada, les quals no havien pogut ser localitzades des del periscopi. També es feia constar a l'informe que a un cim situat a 0'9 milles de distància de la Punta d'Oca podien observar-se al seu dos terraplens de terra remoguda que podien ser dos grans trinxeres on podia existir alguna peça d'artilleria que sense dubtes no serien vistes.

La darrera zona reconeguda seria la compresa entre Punta i Barranc de Cala d'Oca a Cap del Terme, també per dos vegades, la primera a una distància de 1,2 milles i la segona a 0,7 excepte la part de Cap del Terme al Barranc de la Batalla que a causa d'estar fondejada l'almadrava de Cap del Terme, el submarí hauria de navegar lliure de la part posterior de fóra que sortia aproximadament de la costa. Sobre aquesta zona no s'observaria res d'importància però l'informe si que es faria ressò del Castell de Sant Felip i la Casa de Baisa i del qual seria reflectit a la vista panoràmica nº6.

De la carretera de la costa, a les proximitats de Cala Justell, arrencava una carretera ampla que pujava fent zig-zag fins al Castell de Sant Felip on podien observar-se les ruïnes d'aquest, però tot feia pensar que havien estat rehabilitades i figuraven tres grans obertures horitzontals i rectangulars

com de ciment amb les seves boques orientades cap al sud-oest. Per sobre d'elles i cap al nord-est es podia veure com un lloc d'observació, creient l'oficial franquista que podia tractar-se d'una important posició artillera mentre que a l'altura on estava situada la Casa de Beisa solament podia observar-se el terreny remogut i un camí estret per on pujava la carretera cap a l'anomenada altura.
Referent al segon reconeixement, com s'ha dit abans realitzat el 14 de desembre de 1938 entre les zones de Cap del Terme i la Riera de Riudecanyes, l'objectiu seria sobretot, a banda dels possibles nius de metralladora existents, la posició artillera que s'havia fet esment en l'anterior reconeixement. Aquesta incursió seria realitzada entre les 07:00 hores i les 14:00 hores tot i que el submarí estaria en immersió des de les 05:55 hores fins les 19:00 hores i la zona seria recorreguda a una distància de la costa que variava de 0,4 a 1,2 milles, en profunditats compreses entre els 17 i els 42 metres, donant fins a tres passades per davant de Cala Bot, per intentar de localitzar la Bateria que segons les informacions franquistes deia que existia situada al nord-est de l'Hospitalet i els nius de metralladora de l'anomenada cala, mentre que a la resta de punts només realitzaria una passada ja que podria observar ben bé els objectius.
Tot i que el punt 5 de l'Ordre d'Operacions Nº 391 autoritzava a suspendre l'operació davant la presència d'embarcacions de pesca, donada la urgència d'aquesta i estimant que podia realitzar-la sense ser apercebut, el submarí la portaria a terme tot i que les nombroses embarcacions que allà hi havia, el podrien descobrir. Finalment tal i com recull als seus informes, els resultats obtinguts serien els següents: de Cap del Terme al Barranc de les Forques observaria un mur de pedres a la platja i segons semblava també una tronera a l'extrem de ponent d'aquest mur; el Castell de Sant Felip des d'una distància 2,8 milles presentava quatre troneres mentre que a la Casa de Carrabiners de Balaguer per la seva part de llevant tenia un filferro que pujava des de la costa fins la carretera de triple fila d'estaques. Per la seva part a la Cala Justell des del submarí es veuria una quadrilla d'homes treballant sota el pont i a l'extrem de llevant al terraplèn de la via mentre que a la platja de llevant de la cala també es veuria treballar alguns homes i molts rulls de fusta. D'altre banda, al turó existent al costat de l'anomenada Cala i a 0,7 milles de distància observaria una caseta i a la seva esquerra unes obres camuflades, anotant a l'informe que potser aquesta fos la bateria a que es referia un informe d'aviació sobre la Bateria, tot i que les peces no serien observades. L'informe també venia acompanyat de gràfics i vistes panoràmiques com una vista de la Punta de la Oca i el turó que hi havia al nord-oest d'ella on podia observar-se els grans terraplens i uns tinglats.
La zona compresa entre Punta de Riu de Llastres i Cala Bot seria recorreguda pel submarí durant tres vegades, la primera a 1'1 milla i l'última a 0,7 milles però tot i la poca distància existent, no podria localitzar la Bateria que es deia situada al nord-est de l'Hospitalet. L'informe seguia descrivint tot el que observaria el submarí així, entre Cala Figuera i Cala Bot podria observar una

petita caseta a dalt d'una petita elevació; entre Cala Bot i Punta del Pinyals, enganxat a la línia fèrria podria observar-se dos petits munts de pedres que segons l'informe podien ser nius de metralladores i més a la dreta a l'extrem del petit penya-segat que allà existia hi havia una barraca de pedra mentre que a la Cala Bot, a la riba del mar no es veia res que fes sospitar l'existència de defenses, tot i que si que s'anotava que potser aquestes podien estar molt ben dissimulades entre els penyals que formaven el fons de la Cala. L'exploració de la zona no seria fructífera al cent per cent perquè a banda de no poder veure la bateria marcada per l'aviació, tampoc podria reconèixer dos casamates senyalades a una informació de l'aviació amb els números 10 i 11.

Continuant amb el recorregut, a la riba dreta del Barranc de la Porquerola, a la mateixa platja, des del submarí podia veure's aixecat una mica del terra com un mur de pedres mentre que a la desembocadura del Barranc de la Pixerota, a la riba dreta en el canyar es veien dos nius de metralladores de ciment mentre que al canyar existent a la riba esquerra era molt més atapeït i no permetia veure res a la platja ni res a ras del terra.

Per altre banda, a la desembocadura del la Riera de Riudecanyes des del submergible podia observar-se obres a ras de terra i una petita casamata així com un vaixell que hi havia enfonsat, on també es veuria arribar una embarcació amb gent mentre que a la Casa de Carrabiners de les Lladres, situada entre Punta dels Penyals i Barranc de la Porquerola, hi havia hissada una bandera vermella amb un dau blanc al centre, i s'observaria com arribaria un camió del que baixarien uns homes i traslladarien uns paquets a dintre de la casa. Sobre la bandera, aquesta seria treta al arribar els homes i tornada a posar al anar-se el camió, que estaria allà aproximadament 1 hora i 20 minuts. L'informe finalitzava assegurant que en aquesta zona de costa no existien mines fondejades ja que havia estat recorreguda dues vegades pel submarí i a més distància de la costa, afegit a més a més que havien estat molts els pesquers vistos allà en el dia anterior pescant amb aparell d'arrossegament, cosa que feia pensar en la inexistència de mines.

L'inventari de l'exèrcit però recolliria diferents posicions defensives existents a la població d'Hospitalet de l'Infant[713], sent una d'aquestes un niu doble situat a la costa, a 300 metres de l'estació fèrria i a 200 metres de la carretera general, construït de formigó i revestit el seu interior i exterior amb pedra i ciment. Era de planta rectangular, amb tester circular i cadascú d'ells tenien dos espitlleres de flanc. Un altre niu de metralladores es trobava situat al Barranc de Cala d'Oques, a uns 25 metres del mar i a 10 metres de nivell, sent la comunicació més propera la carretera València-Barcelona que distava a uns 20 metres del km 244, hectòmetre 3 i del ferrocarril que passava a uns

[713] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

40 metres i paral·lel a la carretera. Aquests dos nius de Cala d'Oques estaven construïts de formigó armat i revestits tant exterior com interiorment per maó de canto, tenint els seus murs i el sostre un gruix de 0'65 metres i d'igual ventilació i tenint també ventilació a la superfície. Cada niu a més a més tenien planta rectangular i una sola espitllera frontal amb els seus punts de mira orientats cap a Hospitalet (nord-oest) i el mar (migdia).

Al Pont de la Bassa Nova i distant uns 30 metres del ferrocarril de Vandellòs a Hospitalet de l'Infant existia un niu metrallador construït de ciment i pedra, amb un punt de ventilació dintre del niu, a l'exterior i una única espitllera orientada cap al sud-oest de la costa.

En aquest mateix lloc però al costat de la costa i a uns 100 metres del ferrocarril i a 30 metres de la Caserna de la Guàrdia Civil Costes de Vandellòs-Hospitalet existia un altre niu metrallador revestit per maons i ciment i cobert amb pedra al seu exterior i amb ciment el seu interior. El niu era de planta rectangular amb una sola espitllera frontal i comptava amb un petit departament per caixa de munició amb ventilació mentre que a 300 metres al sud d'aquest niu i a 300 metres també de l'estació fèrria de Vandellòs, al lloc denominat Cala Ronyosa existia un altre niu de metralladores de planta rectangular construït de formigó amb pedra canto, amb l'exterior de ciment i pedra. Aquesta obra tenia dos petits departaments de municions amb ventilació a la part superior i una sola espitllera frontal amb el seu punt de mira orientat cap al sud-est del mar i la costa. Finalment l'informe recollia un altre niu doble de metralladores, existent aquest al lloc denominat La Almadrava, a dos km de l'estació fèrria de Vandellòs i la carretera general, construït de maons i pedra canto i revestit al seu interior i les espitlleres amb ciment, sent les seves plantes rectangulars amb testers semicircular i amb dos espitlleres de flanqueig.

Coll de Balaguer

Segons l'oficial anglès, al sud de l'Hospitalet de l'Infant el terreny era muntanyós pels contraforts procedents de la Serralada de la Mafia, situada a l'oest i la carretera que es desviava del ferrocarril marxava més a l'oest i havia de vèncer aquests contraforts passant per un estret pas anomenat Coll de Balaguer, lloc que s'havia elegit per fortificar-lo, instal·lant en ell dos emplaçaments per bateries[714]. Tal i com deia l'oficial anglès, aquestes bateries més que repel·lir una possible invasió pel mar, principalment la que mirava al costat sud, servien per batre la carretera que procedent de València conduïa a Tarragona i posteriorment a Barcelona. Però a més a més de les bateries, també és construirien trinxeres i fins a vuit nius de metralladores, quatre al costat nord i altres quatre mirant al sud així com varis camins militars que arrencaven des de la carretera i anaven a parar a les bateries, tenint una distància aproximada de milla i quart el camí nord i el sud poc més de mitja

[714] AGMAV, C.2451, Cp.1/52-53.

milla[715]. Al maig de 1937, l'oficial anglès descrivia al seu informe que totes aquestes fortificacions del Coll de Balaguer seguien sense tindre ni un canó ni una metralladora. Per altre banda, marxant en direcció nord a sud la pujada al Coll de Balaguer, aquesta es realitzava per pendents suaus i s'anava guanyant el punt culminant amb gran facilitat, tenint aquest solament una altitud de 320 peus, però la baixada es feia mitjançant uns ràpids zig-zags de la carretera, que eren molt dolents de prendre amb els automòbils perquè les corbes eren de radi excessivament petit. Per remeiar aquest gran inconvenient, que havia costat moltes vides i molts carruatges destrossats, tal i com deia l'oficial anglès s'estava procedint a la seva rectificació del traçat. Així, la carretera aniria més a l'est i no pujaria a tanta alçada, però es mantindria a mig vessant, aconseguint un traçat molt millor i més directe. Les dues bateries es trobaven a l'est de la carretera mentre que les metralladores estaven situades a ambdós costats, sent la distància entre les dos bateries de ¾ de milla i es construiria un camí d'unió entre les dos tot i que cadascuna tenia el seu camí especial des de la carretera perquè les peces poguessin pujar amb facilitat[716].

Sobre les defenses existents al Coll de Balaguer una informació franquista del 23 de desembre de 1938 detallaria aquestes[717]. Segons aquesta informació es deia que la primera línia de trinxeres estava a uns 9 km al sud del poble de Perelló, al Barranc de Sant Pere. Sobre el Perelló es deia que era in s'havia establert el lloc de comandament de resistència i el poble estava fortificat, protegint-se algunes cases interiorment amb ciment armat i construint-se mines a base de ciment que es comunicaven entre si mentre que al nord del poble es construïren vàries línies aprofitant les sinuositats del terreny. També l'informava donava constància que un dels punts forts d'aquest sector estava al Barranc d'Estanc i el nucli de resistència més important estava al Coll de Balaguer. Així també s'informava que en una caseta al peu de la carretera, al iniciar-se la pujada anant del Perelló a l'Hospitalet estava el lloc de Comandament on existia una estació emissora i de receptació de radio molt important mentre que al llarg de la carretera principal, a les corbes s'havien construït nius de metralladores. Ja a dalt del mateix Coll de Balaguer hi havien emplaçades algunes bateries de canons de muntanya, protegint varis nius de metralladores, dominant aquesta posició tot el pla i la línia de ferrocarril i al cim hi havien instal·lades peces antiaèries. Cap al nord del Coll existien varis nius de metralladores i punts de resistència ben camuflats mentre que la carretera de l'Hospitalet al Perelló estava minada en varis punts. Per altre banda, Hospitalet era el centre de provisionalment del sector de mar i estava en comunicació constant i directa amb el front de Falset, no havent fins aquesta data encara forces en aquest sector.

Però la informació més exacta seria donada per l'inventari que realitzaria l'exèrcit un cop acabada la

[715] AGMAV, C.2451, Cp.1/ 52-53.
[716] AGMAV, C.2451, Cp.1/ 52-53.
[717] AHEA. A 83.

guerra on es recollirien tots els nius de metralladora que existirien al anomenat Coll de Balaguer[718]. D'aquesta manera, a 1 km de la costa i a 100 metres de la carretera nova de València-Barcelona i a 40 metres d'altura sobre el nivell del mar es trobava un niu metrallador que tenia una trinxera d'un metre de profunditat per 60 de longitud, amb tres ramals que comunicaven amb dos barraques, cadascuna d'aquestes aptes per una esquadra. La seva construcció era de rulls i tenia sobre la roca firme les barraques i refugis mentre que a uns 300 metres d'aquest niu es trobava un altre niu de metralladores d'iguals característiques, tenint el seu punt de mira cap al sud i trobant-se a la mateixa distància de la carretera i costa també que l'anterior niu. La diferència era que aquest tenia planta rectangular i una espitllera frontal.

Existia un altre niu metrallador de les mateixes característiques que els anteriors al km 239, a uns 200 metres del ferrocarril i estació de Vandellòs però la seva construcció era de maçoneria. Aquest niu tenia una trinxera firme de 30 metres amb dos barraques que servien de refugi amb cabuda per unes 10 persones, el seu punt de mira estava orientat cap al sud-oest, batent la carretera i Coll de Balaguer i la seva construcció era dolenta, de planta quadrada i comptava amb una espitllera frontal. Per altre banda, un altre niu es trobava a 200 metres de la carretera antiga que conduïa al Coll de Balaguer partint de la carretera general sent la seva construcció de ciment armat, tot i que estava volat a la seva part davantera o sigui on tenia la seva espitllera i a més a més existia una galeria-passadís i dos boques a dreta i esquerra que presentava empremtes de refugi. Al mateix lloc que l'anterior i separat per tan sols uns 20 metres es trobava un altre niu metrallador amb planta quadrada i una espitllera frontal, amb el seu punt de mira orientat cap al sud-oest, batent la carretera i Coll de Balaguer i comptava amb dos barraques refugis com els precedents. Només a 100 metres d'aquest niu, sota de la variant de la carretera vella de Coll de Balaguer es trobava un reducte corba per fuselleria amb cinc espitlleres. La seva construcció era de ciment armat, sense sostre, i comptava a més a més amb un refugi a la seva entrada de ciment armat i la resta de roca viva, sent el sostre del refugi de rulls de fusta i ciment, realitzant-se la seva comunicació a través de la carretera vella que passava per sobre del refugi. A més a més, sortint cap al Castell de Coll de Balaguer pel vell lloc i a 50 metres del niu que es trobava a uns 200 metres de la carretera antiga que conduïa al Coll de Balaguer partint de la carretera general esmentat abans hi havia una barraca refugi construïda de formigó amb sostre de rulls de fusta i ciment amb cabuda per 10 persones i a 50 metres del refugi anterior, existia un altre nou refugi amb dos portes, una d'entrada i altre, segons semblava, d'entrada a un niu metrallador. La seva construcció era de formigó amb grans troncs de pi, però tant la seva construcció com la seva conservació resultaven deficient mentre que a uns 50

[718] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

metres d'aquest hi havia un altre refugi amb una cabina per 10 persones sent la seva construcció de formigó i el sostre de rulls de fusta i ciment. Per altre banda, a la part baixa del Coll de Balaguer a la carretera nova, existia un refugi de terra i a uns 50 metres es trobava una cantera que comptava amb un altre refugi fet a la roca viva i a la superfície, un niu metrallador de ciment i pedra.
Per últim, encara existirien tres nius metralladors més a la zona del Coll de Balaguer. El primer d'aquests tenia una planta quadrada i una espitllera frontal, amb un punt de mira cap al sud, batent la carretera i construït de formigó revestit interiorment per capes d'uralita i a més a més comptava amb un atrinxerament en forma de zig-zag amb una barraca igual a les anteriors esmentades abans.
Un altre niu metrallador es trobava situat a 300 metres del vell castell del Coll de Balaguer. Aquest estava construït de formigó armat, revestit al seu interior per capes d'uralita, tenint el seu punt de mira cap al sud, batent la carretera general i comptava amb un atrinxerament a la pedra, amb dos barraques cobertes de fusta i terra, sent el niu de planta circular i comptant amb una espitllera frontal. El darrer niu metrallador és trobava al hectòmetre 6 del km 240 de la carretera general, sent la seva construcció igual que l'anterior niu. El niu tenia planta circular i una espitllera frontal, amb el seu punt de mira orientat cap al sud, batent la carretera i el Barranc de Bassa Nova i pel seu accés des de la carretera existia una trinxera feta de roca viva sent la seva construcció i conservació bones.

Baix Ebre

La comarca del Baix Ebre comptava amb les poblacions litorals de l'Ametlla de Mar i l'Ampolla i limitava amb el Montsià al sud, tenint com a frontera entre ambdues el riu Ebre.

L'Ametlla de Mar

Aquesta població comptava amb un total de 3.088 habitants al 1936 i agafant novament el relat de l'oficial anglès de la primavera de 1937 deia al seu informe que una vegada es travessava el Coll de Balaguer, la carretera tornava a terreny pla, suaument ondulat, però quedant a una distància d'unes tres milles de la costa i els pobles no eren gaire freqüents en aquesta part de la província de Tarragona i la seva costa presentava poc interès. Tot i així, afegia que també es construirien trossos de trinxera i des de l'Hospitalet de l'Infant a l'Ametlla de Mar es trobaven vuit casetes de metralladores ben construïdes[719]. El poble de l'Ametlla de Mar per la seva part, no estava a la carretera principal si no que s'arribava a ell per un camí que arrencava de la carretera i que tenia tres milles i mitja de longitud, tractant-se d'un petit poble de pescadors situat al costat del mar dividit en dos parts: una en una petita cala i la nord en plena platja, construint-se a l'elevació que separava aquestes dos parts dos nius de metralladora i més endavant quatre trossos de trinxera amb capacitat

[719] AGMAV, C.2451, Cp.1/ 53-54.

per 20 homes cadascuna, situant-se a més a més a la part sud, a l'anomenat Port de l'Estany una bateria de costa[720].

Segons els mapes republicans de la defensa de costa[721], hi havien dos nius de formigó en construcció i un camí que sortia al km 257 de la carretera; un niu de maçoneria també en construcció excavat a la roca al Cap de Sant Jordi amb un camí cobert natural que anava a unir-se a un altre camí de 700 metres (construït) i que anava a sortir al km 230. Així mateix, en aquesta zona també es construirien dos camins més coberts, un de 70 i l'altre de 100 metres. Abans d'arribar al Port de l'Ametlla es trobava en construcció un niu de formigó excavat a la roca així com es tenia en projecte fer refugis subterranis i 1.500 metres de camí, mentre que al mateix Port de l'Ametlla de Mar es construiria un niu de metralladores amb dos troneres i un refugi en una posició elevada davant del port. Continuant amb les posicions defensives dintre del terme municipal de l'Ametlla s'emplaçaria una bateria de costa a Port de L'Estany i per la seva protecció un niu de metralladores amb dos troneres i un refugi, mentre que cada banda de la punta comptaria amb una trinxera, una de 30 i altre de 35 metres. Per la seva part, a la Punta de Santes Creus hi hauria un niu de metralladora amb dos troneres i refugi amb un camí cobert de 80 metres que es comunicava amb una trinxera també de 80 metres situada a ponent mentre que a la Punta de l'Estany Podrit es trobaven separats dos nius de galeria de mina en construcció i 1.500 metres de camí construït. Ja per finalitzar, al sud de la costa a Punta de l'Àliga existien dos nius més orientats a cada banda i units amb una trinxera comunicats ambdós nius amb un camí que anava a parar a un refugi central, comptant cadascun d'ells també amb una trinxera pel seu accés mentre que al lloc anomenat Morro de Gos hi havia un niu de metralladores amb dos troneres i refugi, sent el seu accés una trinxera de 35 metres.

Per altre banda i segons l'oficial franquista referent a les fortificacions construïdes[722], existiria un niu de metralladores de ciment armat amb quatre espitlleres i camí cobert a la Punta de Cap Terme; un niu de de metralladores amb dos espitlleres i camí cobert, al Castell de Sant Jordi, un emplaçament d'Artilleria per 3 peces, situat a Punta de la Platja de l'Estany d'en Gras, a uns 100 metres de la vora del mar, disposant de refugi per al personal i municions i un niu de metralladores amb camí cobert i una espitllera a Punta Àliga Els agents franquistes també assenyalarien als seus informes que existien més posicions defensives com serien un niu per dos metralladores a Punta del Calafat; un altre igual a la Punta de Cala Mosques; dos nius per dos metralladores cadascú a la Punta de l'Estany-Tort; un niu per dos metralladores a Port de l'Ametlla, un altre igual a Port de l'Estany i Punta de Santes Creus, aquest últim també amb una trinxera de 80 metres i encara un niu

[720] AGMAV, C.2451, Cp.1/ 53-54.
[721] AGMAV, C.1156, Cp.11, D.1/ 53-59.
[722] BPR-UB. FP. Infiesta. Caixa 7.

de metralladores més a Punta de l'Estany Podrit[723].

L'inventari de l'exèrcit anotaria diferents posicions defensives situades dintre del terme municipal de l'Ametlla[724]. Entre aquestes destacava el niu doble de metralladores situat al Castell de Sant Jordi, a uns 4 km del poble de l'Ametlla de Mar i a 500 metres del ferrocarril, a la costa. La seva construcció era de ciment i pedra, sent els dos emplaçaments rectangulars, amb testers semicirculars i amb un espai intermedi per altre màquina amb espitllera frontal, comptant cada niu amb una espitllera frontal i altre de flanqueig mentre que a un km d'aquest i creuant els seus focs, al lloc denominat Torrent del Pi, al costat de la costa es trobava un altre niu de metralladores amb tres espitlleres: una frontal, a l'angle d'unió dels dos nius i una de flanqueig a cadascú d'ells. El niu central estava sense revestir i la resta es trobaven finalitzats amb els seus desaigües al mar, construïts de formigó i revestits de maons. A l'Estany Tort, a dos km del niu anterior hi havia un altre niu metrallador, construït de formigó armat, de planta rectangular amb una espitllera frontal però a falta de revestir el sostre de la segona capa de ciment.

Per últim, la darrera posició es trobava situada al Pic de l'Àliga, a uns sis km del poble de l'Ametlla de Mar i a la mateixa distància al nord de l'Ampolla. En aquest lloc existia un altre niu metrallador situat a una altura de 20 metres sobre el nivell del mar, de planta rectangular i construït amb formigó, tot i que encara li mancava acabar el revestiment de quasi tot el sostre. Comptava només amb una espitllera frontal que mirava cap al mar mentre que a la part sud de la mateixa costa es trobaven els abrics amb una capacitat de 70 persones.

L'Ampolla

Estava encara més separat de la carretera que l'anterior ja que el seu camí particular per arribar a ella tenia set milles de longitud i segons l'oficial anglès, el poble era encara de menys importància que l'Ametlla i a la seva platja es construirien dos nius de metralladores i quatre trossos de trinxeres, el mateix que en l'anterior poble[725].

A l'Ampolla existia segons els mapes republicans[726], un niu de dos troneres amb refugi i molt proper a ell cap al sud una trinxera de 80 metres; a Cala Maria dos nius de metralladora més, un orientat a cada costat i comunicat cadascú d'ells amb un petit camí cap a un refugi. D'aquest refugi sortiria un camí que aniria a la carretera i a mig d'aquest es desviaria cap al sud per anar a parar a una trinxera de 40 metres. Al mateix port de l'Ampolla existia també una posició molt semblant a l'anterior, consistent aquesta en dos nius, un orientat a cada costat i comunicat cadascú amb un petit camí cap

[723] AGMAV, C.2491. C.12 /132.
[724] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.
[725] AGMAV, C.2451, Cp.1/54.
[726] AGMAV, C.1156, Cp.11, D.1/ 60-62.

a un refugi on sortia un camí que anava a la carretera mentre que al sud del refugi i davant de la costa hi havia una trinxera de 40 metres però sense connexió amb el refugi. A la mateixa Platja de l'Ampolla hi havien dos nius de metralladores més, cadascú d'ells amb dos troneres i refugi però no comunicats. Segons informacions d'agents franquistes, és construiria un niu per dos metralladores a la Punta del Morro de Gos, un per una sola peça a la Cala Moica i un altre per dos metralladores al Port de l'Ampolla[727]; mentre que per altre banda, l'inventari de l'exèrcit una vegada acabada la guerra assenyalaria dos posicions defensives[728], la primera un niu de metralladores situat al lloc denominat La Dubo, a la part nord del poble de l'Ampolla, i a uns 400 metres d'aquest poble, a la costa i la segona un niu doble de metralladores situat on es trobava la terra denominat Rosa de Comandina a la part sud i a 400 metres del poble i a 600 metres de la carretera general i enclavats a la mateixa costa. El primer d'aquest estava construït de formigó i roca costera i els seus paraments es trobaven camuflats amb maçoneria irregular en sec, sent la seva planta rectangular amb espitllera frontal i de flanc. Per altre banda, el niu doble de metralladores estava construït de formigó i cadascú d'ells tenien planta rectangular, amb testers semicirculars i una espitllera frontal i dos de flanqueig, creuant els focs entre si. Distanciaven un de l'altre uns 30 metres però es comunicaven per galeries subterrànies de 2 metres d'altura per 1,50 d'ample, existint un dipòsit al centre de la galeria que no tenia sostre, així com alguns trossos de l'anomenada galeria.

Delta de l'Ebre

Des de l'Ampolla es podia veure la Punta del Fangar que era l'extremitat nord del Delta i que tenia la seva extremitat sud a la Punta de la Banya, comprenent una distància de més de 40 milles. Tal i com descriuria l'oficial anglès al seu informe, l'Ebre era un riu que arrastrava gran quantitat de fang procedent de la descomposició de les terres argiloses que travessava durant el seu llarg curs i aquestes matèries terroses s'anaven dipositant a l'estuari, motiu pel qual el Delta avançava mar endins d'any en any. Tota la gran extensió de terreny que comprenia l'anomenat Delta estava creuada per múltiples canals de regadiu ja que tot el terreny estava dedicat al cultiu d'arròs i quan es feia la recol·lecció, els homes es veien obligats a transportar a coll llargues distàncies la collita perquè els carros no podien arribar als camps. Amb aquesta descripció realitzada per l'oficial anglès quedava ben clar que era completament impossible realitzar un desembarcament al Delta[729].

[727] AGMAV, C.2491. C.12 /132.
[728] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.
[729] AGMAV, C.2451, Cp.1/54.

Montsià

La comarca situada més al sud de Catalunya comptava amb les poblacions litorals de Sant Carles de la Ràpita i Alcanar, que a partir de mitjans de març de 1938 caurien en poder dels nacionals després de l'ofensiva realitzada per aquests des de l'Aragó. Igualment, en aquesta franja del litoral català també es realitzarien diferents construccions defensives i fins i tot s'emplaçarien peces artilleres per protegit la desembocadura del riu Ebre i el port dels Alfacs.

Sant Carles de la Ràpita

Amb 6.482 habitants al 1936 i tal i com recolliria l'oficial anglès al seu informe, des de l'època de Carles III quedaria en projecte realitzar un port a la gran rada dels Alfacs, al sud del Delta. Al 1936 però, realitzar un port no tenia gran importància degut al calatge dels vaixells i que la seva gran badia no tenia més que dos o tres braces i el fang ho envaïa tot contínuament[730]. L'oficial anglès afegia que Sant Carles de la Ràpita solament era un poble de pescadors però tot i així un desembarcament no resultaria ser una cosa molt difícil, deixant els vaixells a dos milles de la Punta de la Banya mentre que per la defensa de la zona també recolliria a l'informe que és construiria una bateria de ciment a milla i mitja sud del poble a la mateixa riba del mar, en una elevació d'uns quinze peus sobre el nivell de l'aigua i al nord i sud de la la bateria existirien llargues línies de trinxeres i deu nius de metralladores[731].

Segons els mapes republicans les diferents posicions defensives de tota aquesta zona fins la província de Castelló eren les següents[732]: a la carretera d'Amposta a Sant Carles de la Ràpita sobre el km 29 existien dos trinxeres, una de 100 metres amb tres refugis i un niu de metralladores o dos pous de tirador amb dos troneres i una altre trinxera de 90 metres amb dos refugi mentre que a les costes de Sant Carles de la Ràpita hi havia una trinxera de 300 metres amb sis refugis, un d'ells doble. Els refugis eren de formigó de dos metres de gruix i deu metres de profunditat i a un cantó de la trinxera, on acabava el camí de la carretera a la platja també hi havia un niu de metralladores amb dos troneres amb un refugi. Més cap a ponent es trobava una trinxera de 300 metres amb sis refugis, aquests de formigó, també de dos metres de gruix i deu metres de profunditat i davant del camí de la platja a la carretera hi havia un niu de metralladores amb dos troneres i un petit refugi davant de la trinxera.

[730] AGMAV, C.2451, Cp.1/55.
[731] AGMAV, C.2451, Cp.1/56.
[732] AGMAV, C.1156, Cp.11, D.1/ 63-67.

En canvi, segons l'oficial franquista, un cop acabada la guerra les posicions defensives que encara existien a aquesta zona serien les següents[733]: a 1 km. de Cases d'Alcanar i en direcció cap a Sant Carles de la Ràpita, a la platja, hi havia unes trinxeres d'uns 30 metres de longitud; a 1 km. de Sant Carles de la Ràpita dos nius de metralladores seguits de trinxeres amb 17 refugis i altres tres nius de metralladores pròxims a la bateria. Segons l'oficial franquista feia constar que aquestes construccions es trobaven en perfecte estat de conservació excepte les trinxeres a causa dels arrossegaments de la pluja, i podien ser utilitzades en qualsevol moment. Continuant amb les posicions defensives, a uns 4 km de Sant Carles de la Ràpita existia un emplaçament doble per bateria i a la vora de la platja dos nius de metralladora, un a cada costat de la bateria mentre que les darreres posicions de la província de Tarragona eren dos nius de metralladores que es trobaven a 500 metres al nord-est del Riu Sénia, units per una galeria de suport, trobant-se el seu centre a la part alta on hi havia el polvorí, comptant els dos nius amb refugi.

Per altre banda, l'inventari de l'exèrcit recolliria al terme municipal de Sant Carles de la Ràpita dos nius de metralladores dobles i un de senzill[734]. Un d'aquests nius dobles es trobava situat a un km al sud de la població de Sant Carles de la Ràpita i a només 2,50 metres de la carretera, a un lloc denominat com Els Hortets, a prop també de la costa. Cadascú dels nius comptava amb espitlleres frontals i laterals que creuaven foc sobre si i altres de flanqueig divergents i comptaven a més a més amb un refugi que no és finalitzaria. A només 80 metres d'aquest niu doble de metralladores, a 100 metres de la carretera principal i a 7 metres de la costa de Sant Carles de la Ràpita, coneguda per Los Tontos, existia un altre niu doble de metralladores. Comptava amb un refugi de 12 metres de longitud per 4 metres d'ample, amb 22 esglaons i 14 metres de profunditat que és comunicava directament amb el niu de metralladores a uns 40 metres. Aquest niu constava de dos emplaçaments on cadascú d'ells tenia una espitllera frontal, dos laterals que creuen focs entre si i altres dos laterals, divergents. El seu interior es comunicava per petites naus sostingudes per murets i encara existia un soterrani o refugi de 7 metres de profunditat, amb 27 esglaons de 30 metres de llarg per dos d'ample. A la mateixa zona també existiria un niu de metralladores situat al costat de la platja i distant uns 50 metres de la carretera provincial de Vinaròs a Sant Carles de la Ràpita a la seva part dreta. Aquest niu estava construït de formigó armat i reforçat amb maons, i tenia la porta d'accés situada a la part oposada a la costa. El niu es trobava a la roca, que la cobria i tenia dos espitlleres de costat.

[733] BPR-UB. FP. Infiesta. Caixa 7.
[734] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

Alcanar

Aquesta era una població similar en habitants a l'anterior, ja que comptava al 1936 amb 6.450 habitants i també comptaria amb diferents posicions defensives.

Així i segons els mapes republicans[735], existiria una trinxera continua davant de la platja amb quatre refugis i un cinquè encara més gran i davant de la trinxera i del camí que anava a la platja, sobre el km 11 de la carretera, un niu de metralladores amb refugi. També existiria una altre trinxera amb quatre pous de tirador o nius de metralladora de 25 metres, amb un refugi posterior comunicat per dos camins i situada més a ponent encara una altre trinxera de 20 metres amb quatres pous de tirador o nius de metralladora, dos a cada extrem i un refugi posterior amb dos camins per comunicar el refugi amb la trinxera. Al final de les costes d'Alcanar, hi havia una trinxera de 100 metres amb dos nius, cadascú de dos troneres i situats a cada extrem de la trinxera amb dos refugis, situats aquests molt propers als nius. Per altre banda a l'Estació de ferrocarril de La Cava també hi havien altre dos nius a l'esquerra de l'anomenada estació, comunicats amb una trinxera de 20 metres i amb un refugi al centre dels dos i tancava les posicions defensives de la província de Tarragona dos nius de metralladora situats abans d'arribar al km 2 de la carretera de Santa Bàrbara, cadascú d'ells amb dos troneres i refugi al mig i comunicats amb una trinxera, fent un total de 32 metres de llargada.

En canvi i segons l'inventari de l'exèrcit[736] existia una bateria de 6 peces, coneguda per La Martinenca i que era protegida per dos nius de metralladores situats a cada costat de la bateria i a una distància de 100 metres d'aquesta. Els dos nius estaven construïts de formigó amb forma esferoïdal, tenint el situat més al nord una espitllera continua mentre que el niu situat més al sud es trobava situat a la dreta i a uns 100 metres de la carretera provincial de Vinaròs a Sant Carles de la Ràpita i a 10 metres de la costa d'Alcanar. Tenia un pla visual més baix que l'altre niu, sobre el nivell de terra amb la seva entrada situada a la part oposada a la costa i es comunicava amb un segon fortí que tenia dos naus sostingudes per un mur on al costat existia un altre niu de 3,40 metres de diàmetre amb una espitllera continua. Seguint la costa d'Alcanar al sud existien fins a cinc nius de metralladores més, els dos primers d'iguals característiques amb una espitllera frontal i dos de flanqueig i separats uns 16 metres; més al sud un altre niu de metralladores construït aquest de formigó armat, amb porta d'entrada a la dreta defensada per un mur que la sostenia. Aquest niu posseïa un abric de 6 metres de longitud per 2'50 metres d'altitud, amb cabuda per 10 persones, tenint la porta baixada a la seva dreta amb una profunditat de 12 metres. El niu tenia planta rectangular amb front semicircular i dos espitlleres de flanqueig. Els altres dos nius de

[735] AGMAV, C.1156, Cp.11, D.1/ 68-73.

[736] CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

metralladores tenien les mateixes característiques que aquest últim, el primer tenia quatre metres de longitud per 2 metres d'altitud i contenia també un abric de les mateixes característiques que el niu esmentat abans i estava situat a la costa d'Alcanar, entre Sol del Riu i les Cases d'Alcanar. El darrer niu de metralladores comptava amb les mateixes característiques que aquests dos anteriors i s'accedia a ell per un camí de carros, situat a uns 2 km de la carretera de Vinaròs a Sant Carles de la Ràpita.

2.6. El servei d'espionatge franquista

El servei d'espionatge franquista[737] funcionaria molt bé durant tota la guerra i pel que es refereix a la costa, els nacionals sabrien moltes vegades amb més o menys exactitud la relació de força existents a les respectives ciutats, les fortificacions realitzades al litoral així com les diferents peces d'artilleria destinades a aquesta, tot i que en la majoria dels casos i degut a les múltiples informacions que rebrien, algunes vegades aquestes informacions es minimitzaven mentre que d'altres s'augmentaven en consideració. Ja hem vist com al tractar el tema de les posicions artilleres i les posicions defensives a la costa catalana, els agents nacionals o els evadits de zona republicana informarien amb tot tipus de detalls sobre les defenses existents a qualsevol població de la costa catalana. I es que els franquistes aconseguirien tot tipus d'informacions a banda de les fortificacions de costa, des dels ponts de ferrocarril a Catalunya i el seu servei de trens així com la situació de les fàbriques de guerra o qualsevol altre informació, gràcies sobretot a que aconseguirien desxifrar els missatges republicans així com l'actuació intensa dels seus agents en territori republicà.

Aquests agents i espies al servei dels sollevats aportarien gran quantitat d'informació que eren trameses al Cuartel General del Generalísimo, on era inclosa en uns butlletins que s'enviaven a òrgans i inferiors i procedien de tot el territori republicà tot i que moltes vegades les diferents informacions eren proporcionades pels mateixos oficials que pertanyien a les forces de la República i que se'ls havia confiat la defensa del país. Aquest seria l'exemple del Cap de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya un cop creada aquesta al juny de 1937[738], o de molts altres oficials que estaven al comandament d'unitats de defensa de costes. Un exemple seria la declaració que realitzaria un evadit el 24 de novembre de 1937, quan informaria a la seva declaració que entre alguns militars que romanien a la zona republicana i eren afectes als franquistes circularia

[737] Existeixen vàries obres que aprofundeixen més en aquest tema com serien: BERTRAN MUSITU, José, *Experiencias de los Servicios de Información del Nordeste de España (SIFNE) durante la guerra*. Madrid. Editorial Espasa Calpe. 1940; HEIBERG, Morten i ROS AGUDO, Manuel, *La trama oculta de la Guerra Civil. Los servicios secretos de Franco*. Barcelona. Crítica, 2006; SOLER FUENSANTA, José Ramón i LÓPEZ-BREA ESPIAU, Francisco J. *Soldados sin rostro. Los servicios de información, espionaje y criptografía en la Guerra Civil española*. Barcelona. Inédita Editores. 2008; entre d'altres.

[738] Veure apartat 3.4.3. La Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya.

durant el mes de setembre de 1937 la notícia de que el Comandant d'Enginyers Ángel Alfonso Luna anava a evadir-se per presentar-se a la zona nacional, però al saber-lo el també el comandant d'Enginyers Jorge Palanca, realitzaria un viatge a Figueres per fer-lo desistir del seu propòsit, dient-li que el seu deure com a militar era ajudar als nacionals des de la mateixa zona republicana on podia prestar més utilitat que ho feien els militars que es passaven, versió que es va estendre "soto voce" fent-se constar un cas que coneixia el mateix informador. Aquest explicaria que un tinent d'enginyers anomenat Joaquín Gay Villar de 30 anys d'edat i del que feia ja algun temps havia demanat la llicència absoluta per dedicar-se a assumptes tècnics exercint com enginyer de via i obres en el ferrocarril M.Z.A., al assabentar-se que anava a ser mobilitzat pel Govern republicà a finals d'octubre intentaria evadir-se però quan ja tenia tot preparat per realitzar aquesta acció, el dia 26 d'octubre mantindria una conversa amb el Comandant Luna, fent-lo al final desistir de la seva evasió[739].

Per altre banda, moltes d'aquestes informacions s'aplegarien als anomenats *Servicios de Información de la Frontera del Noreste de España* (S.I.F.N.E.) creat per José Bertran Musitu sota desig del general Mola, a iniciativa del Conde de los Andes tal i com descrivia Musitu al seu llibre[740]. El S.I.F.N.E. tal i com informava Musitu funcionaria regularment des del mes de setembre de 1936 fins que es fusionaria el 28 de febrer de 1938 amb els Serveis d'Informació i Policia Militar (S.I.P.M.) que dirigiria el coronel José Ungría Jiménez i crea amb la missió principal de recopilar tota la informació possible sobre diversos assumptes republicans, com serien moviments de vaixells, fortificacions, indústries de guerra, moviment de tropa, etc... i fer arribar a questa informació a la seu central que seria establerta en un primer moment a Biarritz i després a Irún. Precisament a l'obra de Musitu, publicada solament un any després d'acabar-se la guerra, es detallaria com s'aniria aconseguint tota la informació relativa entre d'altres, a la defensa de costes. Segons Musitu, en un primer moment es recollirien i coordinarien les declaracions dels evadits de la zona republicana i que es refugiaven a l'estranger, sobretot a França, per tal de recalar tota la informació possible sobre les defenses de costes. Aquests evadits podien aconseguir la informació a través de varis sistemes com per exemple haver habitat a les poblacions costeres, per les observacions fetes al seu pas pel ferrocarril, o fins i tot per referències de terceres persones que coneixien en alguns llocs els treballs de fortificacions, la situació de les bateries i l'emplaçament dels nius de metralladora i les trinxeres. Tot i que totes les declaracions serien incompletes, l'ordenada recollida de cadascuna d'elles facilitaria per la seva repetició, el treball de coordinació a l'Oficina i aquesta arribaria a formar amb elles una relació de les fortificacions de costa que

[739] AGMAV. C.2888, Cp.20, D.74.

[740] BERTRAN MUSITU, José, *Experiencias de los Servicios de Información del Nordeste de España (SIFNE) durante la guerra*. Madrid. Editorial Espasa Calpe. 1940. Pàgina 177.

construirien els republicans. Pel coneixement d'aquestes fortificacions alguns d'aquests evadits assenyalaven en imperfectes croquis els emplaçaments; altres dibuixaven la línia externa dels canons; altres més es servien de targetes postals dels punts més pintorescos de la Costa Brava per fixar al plànol la col·locació de les bateries o la posició dels atrinxeraments, etc... Però tota aquesta informació necessitaria depurar alguns errors, com eren de situació, de dimensió, de costes inexistents o erròniament assenyalades, i gràcies a l'ajuda del personal d'enginyers que es dedicava a aquesta tasca, servint aquesta feina per refusar altres informacions que poguessin arribar al Centre, i més endavant, per comprovar les que, procedents d'elements tècnics, portaven per major seguretat i autoritat, el inequívoc segell d'haver estat subministrades per qui tenia accés als Centres oficials del Comandament republicà.

Al seu primer període, amb totes aquestes notes i informacions una vegada estudiades degudament permetien a la Secció Cartogràfica fixar al plànol i remetre al Comandament una primera informació gràfica de les defenses de costa de les províncies de Girona, Barcelona i Tarragona.

Musitu explica a la seva obra que més endavant, els enllaços pel procediment indicat de la fotografia en reduïda mida transmetria una part dels plànols oficials de la defensa de costes i una vegada ampliades aquestes i comprovada la seva exactitud, oferiria al Comandament una segona relació completa d'aquella zona, on quedarien en ell perfectament fixats per punts els emplaçaments, la distància entre unes i altres obres de defensa, el radi d'acció de les bateries, etc... Encara però es perfeccionaria més aquest treball ja que aconseguirien obtenir a gran proporció el plànol exacte de cadascuna de les obres de defensa que a l'anterior mapa ells mateixos havien assenyalat per punts, fixant d'aquesta manera el lloc exacte de la seva situació. Finalment, aconseguirien també un plànol a escala 1:20.000 sobre la situació de les defenses de autenticitat indiscutible, que si bé no aportava moltes dades noves, si que contribuiria a precisar els ja coneguts. D'aquesta manera i gràcies a l'obra conjunta de la informació i coordinació d'aquesta, el Comandament podria obtenir un coneixement total, pràcticament perfecte en paraules de Musitu sobre les defenses de les costes de Llevant en quasi la seva totalitat, un element indispensable per coneixement de la Marina i de l'Aviació així com per tenir-lo en compte en cas d'atac per un Exèrcit amfibi. I es que es cert que s'intentaria desenvolupar una operació de desembarcament amb l'inici de la campanya de Catalunya a les costes de l'Hospitalet de l'Infant en un primer moment i més tard a la zona de Palamós, tot i que amb el ràpid avançament de les tropes franquistes per terres del Principat, finalment no es desenvoluparien tals accions.

Sobre les forces republicanes establertes a la costa, el S.I.F.N.E. sabria el nombre aproximat que guarnien aquesta gràcies a múltiples informacions com eren la coordinació de les notícies de la Premsa republicana, les declaracions dels evadits o manifestacions dels agents directes. I és que la

premsa republicana constituiria una font d'informació imprescindible pel S.I.F.N.E. on aconseguirien extreure valuosa informació militar com la situació de les columnes al front, l'arribada de vaixells de l'estranger amb armes i queviures, detalls de les indústries de guerra, assumptes interns a l'Espanya Republicana, etc... tot per una mala censura, que no seria millorada fins a mitjans de 1937. Amb l'ordenació de tota aquesta informació al Centre es sabria la situació de les forces que guarnien les línies de defensa costera i el seu resum els hi permetia conèixer les forces establertes i que en un hipotètic cas de desembarcament podien trobar-se al suposat lloc on es desenvolupés l'acció.

També es recolliria la situació dels camps d'aviació establerts a la zona pròxima al mar, gràcies sobretot per les informacions obtingudes pel personal tècnic evadits a França i finalment al aconseguir els plànols dels anomenats camps.

Igualment i en relació amb aquest assumpte, l'oficina del S.I.F.N.E. recolliria també informació sobre la moral a la zona on es pretenia realitzar els desembarcaments, tot i que els desertors, els refugiats a França, els evadits i els oferiments d'elements civils a la zona propera als llocs de desembarcament eren testimonis prou clars d'una moral molt decaiguda a la Catalunya republicana de finals de la guerra. Musitu tenia la certesa de que si s'hagués realitzat una operació de desembarcament a la costa de Catalunya, cap de les dades que se li remetrien al Comandament nacional, hauria resultat erroni i tots interessants per la preparació de la mateixa. Per la labor de selecció i coordinació de tota aquesta informació, s'havia de precisar exactament els principals objectius militars, la situació dels aeròdroms, de les fàbriques de material de guerra, de les casernes, així com principalment la situació de les defenses de costes. Tot aquest material vindria a resumir-se en un informe d'unes 40 pàgines realitzat el 10 de gener de 1939 amb el títol *Defensas y Recursos de la Costa Roja*[741], on es descriurien tots els aspectes militars destacats desglossat de nord a sud, població per població i dividits segons províncies i aquests a la seva vegada segons sectors. Per tal de realitzar aquest treball, totes les Seccions estarien obligades a actuar amb la màxima precisió i rapidesa, especialment el fitxer de matèries, que facilitaria enormement la coordinació; la Secció Cartogràfica i la Fotogràfica.

Segons aquest informe, al sector entre la frontera francesa i el Riu Tordera existien quatre canons de 200 mm muntats sobre vagons de ferrocarril i a més a més s'afirmaria que s'havien fondejat mines entre Cap de Creus i les Illes Medes a una distància de 2 a 3 milles de la costa (tot i que no estava comprovat), assenyalant algunes informacions com a límit sud el Cap de Tossa enlloc de les Medes. Per altre banda, s'afirmava que durant els dies 28, 29 i 30 de setembre de 1938, el guardacostes republicà *Monturiol* havia fondejat 300 mines entre Llançà i Begur a distància de 2 a 3

[741] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 7. *Defensas y Recursos de la Costa Roja*. 10 de gener de 1939.

milles de la costa de la que tenien ordre els pescadors de no allunyar-se més d'una milla i també fondejarien mines a la Badia de Roses, recomanat no navegar a l'oest de la línia Cap Falconera-Punta Milà. També es deia que existia un camp de mines davant el frontó de Begur i Sant Sebastià, fins a 9 milles de la costa i asseguraven a més a més que havien començat a retirar artilleria de la costa per portar-la al sector de Seu d'Urgell, especialment l'artilleria de la costa Brava Catalana .

El sector número 5 estava compost per la zona existent entre Cap Falcó i Punta de Cala Nans, incloent en ell totes les poblacions de costa existents i algunes de l'interior importants.

Ja per poblacions, la primera que seria descrita a l'informe seria Portbou, on es calculava que hi havia una guarnició de 250 carrabiners i existia una o mitja bateria de canons Schneider de 75 mm de campanya a la Punta Nord de la cala; una altre peça, aquesta de 240 mm a l'extremitat sud-est del Massís de La Serra i encara una peça més de 155 mm., tot i que ignorant-se les seves marques en un revolt de la carretera junt a Punta Gastilleps (també coneguda per Punta Clapé). En aquest darrer lloc era on és trobava una bateria de costa Krupp de 150 mm, probablement dividida en dos seccions, una a Puig Brau i l'altre a Puig Palau i annexa a aquesta bateria, es trobava una estació de telefonia sense fils (T.S.H.), altre de senyals òptiques i un canó (tot i que el mateix informe l'esmentava d'existència dubtosa) situat a les roques sota del cementiri, a 200 metres a l'est del poble.

En quant a les armes antiaèries que existien a la ciutat, es multiplicaven les existents ja que aquestes eren segons l'informe: un canó antiaeri situat al Massís de la Serra al nord de la població, prop de la frontera; dos canons i vàries metralladores al poble; quatre canons antiaeris de 105 mm a Puig Clapé i altres dos metralladores antiaèries a Puig Pelat de 7'62 mm. També s'informava que a Portbou estava assignada una secció d'il·luminació fixa, composta de dos projectors de 60 mm, i altres dos de 90 mm, però que no tenien notícies de l'existència d'aquestos projectors, i si, en canvi, de dos de 1'5 metres situat un juntament a la Cala de les Rates al Massís de la Serra i altre, entre Puig Clapé i Puig Pelat (informacions poc concises encara assenyalarien altres dos entre Puig Clapé i el poble). Per altre banda, entre els mesos de juny i juliol del 1938, començarien a ser traslladades a Port de la Selva part de la defensa antiaèria de Portbou i posteriorment també traslladarien els projectors. En quant a les fortificacions defensives, s'informava que existien a la costa atrinxeraments i nius de metralladores entre la frontera i Punta Clapé, mentre que la vessant oriental de Puig Clapé estava tota atrinxerada. L'informe acabava sobre Portbou assenyalant que al túnel de Pineda a Puig Clapé s'emmagatzemava material de guerra que arribava de França fins al seu embarcament en el ferrocarril i estava en construcció una carretera a Vilamaniscle per que la inutilització de la costa no paralitzés el tràfic amb França.

Referent al poble de Colera, l'informe assenyalava que s'havien realitzat treballs sota del cementiri, segons els informadors probablement per emplaçar dos canons però no existien notícies de que aquests s'haguessin muntat. Algunes informacions en canvi si que assenyalarien l'existència de dos canons de 320 mm al costat del viaducte juntament al poble, però al mateix informe ja es feia notar que aquesta informació era absolutament falsa. Si que era en canvi certa l'existència de dos o tres metralladores antiaèries de gran calibre que estaven situades a les muntanyes a ambdós costats del viaducte i que també recolliria l'informe. El viaducte al costat del poble havia estat bombardejat en moltes ocasions, i per aquest motiu havien estat revestit els seus pilars amb vàries fileres de sacs terrers que donaven un aspecte cònic per un observador des del mar i circular per l'aviació. Al febrer de l'any 1938 els republicans havien començat a construir una via de respecte per cas de destrucció d'aquest important pont, ignorant els agents franquistes el traçat d'aquesta nova via.

Continuant amb la descripció de l'informe seria el torn de diferents poblacions o llocs d'interès a destacar com Cala Garbet, Vilamaniscle, Llançà o Sant Pere de Roda entre d'altres. Així per tant, segons l'informe a Cala Garbet existien nius de metralladores al llarg de la costa i atrinxeraments al fons de la badia de Cap Ras; a Vilamaniscle però les informacions franquistes respecte a aquesta població és limitaven a informar sobre la carretera en construcció cap a França i que passava molt pròxima a Portbou per cas d'inutilització de la costa. Sobre Llançà per altre banda, s'informava que per la seva defensa existien dos canons de petit calibre a les immediacions del poble i quatre canons Schneider de 75 mm, tipus de campanya a Punta Sarnella, a banda de que és trobava en construcció un aeròdrom entre les carreteres de Llançà-Port de Llançà-Port de la Selva i el mar i que existien quatre metralladores antiaèries de gran calibre, dos d'elles situades a 800 metres al nord-oest del poble i 300 metres a l'oest de l'estació del ferrocarril i les altres dos entre el poble i l'aeròdrom, a meitat de la distància.

Com a posicions defensives l'informe feia constar que existien nius de metralladores, trinxeres i filferros entre Cap Lladró i Punta Sarnella, pròximes a la costa, al ferrocarril i la carretera i un niu doble de metralladores a Illa Castellà. A l'estació de ferrocarril, on s'estaven ampliant els seus molls, s'emmagatzemava fins el seu enviament definitiu tot el material de guerra desembarcat a Port de la Selva, aprofitant també per deixar emmagatzemat el material el túnel de Canyelles, situat a quatre km al sud-oest del poble, sobre la via del ferrocarril, en direcció a Vilajuïga (el túnel tenia 1.200 metres de llarg i el tràfic no es veia entorpit gràcies a que s'havia realitzat uns desviaments a l'interior del túnel). Fins i tot per la descàrrega del material a principis de l'any 1938 també s'iniciarien alguns treballs tot i que al no tenir els agents franquistes més notícies sobre el tema, ignoraven l'estat d'aquests treballs. La informació sobre Llançà finalitzava assenyalant que a la sortida de la població i en direcció a Vilajuïga també hi havia un pont metàl·lic del ferrocarril de

regulars dimensions, poc visible des del mar i força des del aire.
Per últim a Sant Pere de Roda existia segons l'informe una caseta de senyals i una estació de T. S. H. al Monestir, on algunes informacions de molt poca confiança també havien assenyalat quatre canons de 200 mm.

El Port de la Selva per la seva part tindria un paper important sobretot a partir de 1938 pel tràfic marítim i a l'informe també s'assenyalarien diferents aspectes sobre aquesta població. Per la defensa de la costa per exemple s'informaria de l'existència de dos canons de 155 mm muntats i altres dos amb els seus emplaçaments llestos per muntar a les proximitats de la Punta Sarnella, tot i que de localització imprecisa i d'existència dubtosa. S'assenyalava això si d'una manera més fiable una bateria de 150 mm a Puig Gros tot i que segons informacions de maig del 1938 encara no estava muntada. Aquesta estava unida al Port de la Selva per una carretera que també es trobava en construcció a la mateixa data i juntament a l'emplaçament de la bateria s'assenyalava l'existència d'una estació de senyals. També era assenyalada una altre bateria, aquesta de 76 mm junt al Far de Punta Sarnella tot i que probablement la bateria a que es referia el primer paràgraf d'aquest punt no era altre que aquesta. Com a material antiaeri l'informe donava l'existència de dos o tres canons antiaeris moderns situats al Puig de la Carbonera, al nord-est del poble mentre que segons altres informacions es deia que recentment havien estat instal·lats varis canons antiaeris russos de 76 mm i alguns projectors amb objecte d'assegurar la defensa d'aquest port degut a la gran activitat d'aquest, que augmentaria moltíssim, a més a més de que l'aviació de Figueres tenia al seu càrrec la defensa tant d'aquest port com el de Roses. L'informe també deia que els republicans havien construït dos petits molls junt al poble amb objecte de descarregar material procedent dels ports del sud de França i en ells havien muntat tres grues que traurien de Tarragona, tot i que una d'elles seria totalment destruïda per l'aviació a mitjans de novembre.
Referent a altres dependències s'assenyalava la construcció d'uns dipòsits subterranis de benzina, probablement al Puig de la Carbonera; un polvorí a La Ioia, al nord del poble i a uns 300 metres del Moll Major i un garatge, taller de reparacions i dipòsit de benzina pels camions que transportaven el material desembarcat situat junt a la carretera del Port a La Selva de Mar.
També existien trinxeres i nius de metralladores al llarg de la badia i dominant la carretera a Roses mentre que l'entrada del port era dragada dos vegades diàries per dragamines que tenien en ell la seva base i que comprovaven que no existissin mines en un canal a una milla de la costa, des de la frontera francesa fins al Cap de Creus. Els republicans construirien a més a més un camí veïnal que unia el Port a Figueres per estalviar temps als trasllats del material desembarcat i el mateix port també era la base de dos llanxes ràpides.

Per acabar aquest sector es feia referència a les posicions defensives del Cap de Creus i les poblacions de Vilabertran i Cadaqués. Així al Cap de Creus unes informacions poc concretes assenyalaven l'existència de dos canons de petit calibre i altres dos obusos de 15 mm vells, tot i que la seva existència era molt dubtosa. Segons aquest informe, els vaixells republicans tindrien en un principi ordre de passar a més de sis milles de la costa, però, o bé el minat nacional en aquestes aigües, o bé altre causa que era desconeguda, faria canviar de procediment mentre que els darrers informes facilitats en la seva major part per qui havien navegat en vaixells republicans, asseguraven que la navegació era realitzada entre Cap de Creus i l'Illa Masa d'Or. També s'assenyalarien camps de mines entre Cap de Creus i Cap de Tossa.

Per altre banda de Vilabertran només s'informava que es trobava un aeròdrom en construcció a banda de que es muntaven avions i eren ocultats a les arbredes a ambdós costats de la carretera a Cabanas, mentre que sobre les informacions de Cadaqués es deia que la defensa antiaèria era poc important i que existien catorze nius de metralladores entre Portlligat i Cala Nans, així com dos canons de 152'4 mm Vickers amb els seus emplaçaments llestos per muntar i altres dos a Punta Prima amb un abast de 23 km i dos carreteres en construcció, una que enllaçava aquesta bateria amb Cadaqués i l'altre que anava de l'anomenada bateria fins al Cap Norfeu.

El següent sector, el número 6 comprenia tot el territori entre la Punta de Cala Nans fins a la desembocadura del Riu Ter, tenint com a primera població Roses. Per aquesta ciutat i segons les informacions reflectides a l'informe, feien constar que existia a la localitat una guarnició d'uns 300 homes, en la seva major part carrabiners i un elevat número de peces d'artilleria com eren dos canons de 305 mm procedents del cuirassat republicà *Jaime I* situats a Cap Norfeu amb un abast de 18 km, tot i que a l'informe s'anotava aquesta darrera informació d'existència dubtosa. En canvi si que existia l'emplaçament, que estava unit a Roses per una carretera que passava també per la bateria de Punta Falconera, i a Punta Prima i a Cadaqués per una altre en construcció. Segons l'informe existien altres quatre canons de 150 mm Krupp a Punta Falconera amb un abast de 12.000 metres; quatre canons de fusta a uns 100 metres, al sud-oest de la bateria anterior, a l'extrem mateix de Punta Falconera; dos canons de 75 mm de campanya a Puig Rom situats a 400 metres al nord-est del Far de Roses, pròxim a una estació de T. S. H.; altres quatre canons de 75 mm de campanya al peu del Castell de la Trinitat, junt al Far i un altre canó (tot i que els franquistes ignoraven la seva marca i calibre a les ruïnes de la Ciutadella).

Referent a les armes antiaèries, es deia que existien dos metralladores antiaèries de 40 mm i un projector a Puig Rom; altres dos metralladores antiaèries al Castell de la Trinitat; quatre peces antiaèries – ignorant els agents franquistes si canons o metralladores a Mas Matas, al nord-oest del poble; un canó antiaeri,- també sense saber el seu calibre i marca – entre Mas Coll i el Puig de la

Garriga, al nord-oest del poble i vàries metralladores antiaèries més en un petit bosc entre Mas Coll i Mas Matas, servides per uns 100 homes. També s'assenyalava que existia un projecte d'instal·lar una bateria antiaèria al Grup Escolar, que es trobava convertit en Quarter de la Base Naval entre el poble i el Moll Comercial, i dos bateries antiaèries de 105 mm al terrat de la Torre del Sastre, a uns 600 metres a l'est de la Cala de les Canyelles Petites mentre que sobre els projectors, l'informe assegurava que havia estat assignada a la ciutat una Secció d'Il·luminació Mòbil, composta de tres projectors de 90 mm sobre camions, un altre és trobava al nord de Punta Falconera i a un km d'ella un altre més en un petit turó junt al Moll Comercial.

Sobre les posicions defensives la ciutat de Roses comptaria amb algunes quantes dirigides totes per protegir la costa. Així al costat del Castell de la Trinitat existia una caseta tot i que s'ignorava el seu contingut mentre que existien quatre nius de metralladores a Cala Montjoi, dos d'aquestes junt al Moll Comercial i les altres dos junt al Moll del Serraní. Entre els dos molls també hi existien dos files de trinxeres i vàries trinxeres i nius de metralladora als voltants de la població així com una doble fila de trinxeres i nius de metralladores al Puig de la Garriga, dominant la bifurcació de les carreteres a Figueres i Cadaqués.

Per altre banda, a Roses es descarregava molt material procedent dels ports del Sud de França i la seva defensa estava a càrrec de l'aviació de Figueres, existint també a la ciutat la Base Naval Secundària a la que segons els informes franquistes estarien afectes els vaixells armats *Francisco*, *Ana* i *Adela*, que amaraven al costat sud del Moll Comercial generalment de punta i dos llanxes torpedines que amaraven a unes boies davant de la Ciutadella, a la punta del Moll on hi havia un guardacostes enfonsat. El port de Roses també era base de dos dragamines que dragaven un canal paral·lel a la costa entre Cap de Creus i L'Escala i dintre del propi port, segons l'informe existia un taller de reparacions junt al començament del Moll Comercial, un dipòsit d'explosius junt al començament del Moll del Serraní on s'emmagatzemaven les municions de les bateries de Puig Gros i del Far i altres dependències properes com una estació de T.S.H. a la Ciutadella i un dipòsit de benzina amb uns 30 bidons de 200 litres per les llanxes torpedines en una casa en ruïnes pegada a la muralla de la Ciutadella.
Per últim, l'informe assenyalava que havia estat minada la Badia de Roses, sent perillosa la navegació a l'oest de la línia Punta de la Creu-Punta del Milà sense pràctic i que aquest es sol·licitava apropant-se a Cap Norfeu i fent les senyals reglamentaries del Codi Internacional de Senyals, ja que segons les informacions dels agents franquistes, la zona minada arrencava de les proximitats de la Punta de la Ponsella en direcció oest, sud-est i no arribava a la platja de Castelló d'

Empúries, precisament el lloc on estava el comandament de les defenses de la badia, amb quatre línies de trinxeres i nius de metralladores i en alguns punts filferros als qui s'aplicava corrent elèctrica. Concloïen les informacions sobre Roses assenyalant que s'estava construint un aeròdrom entre Roses i Castelló d'Empúries, i entre la carretera i la platja i proper a ell, existia una petita base d'hidroavions.

Cap a l'interior es trobaven les poblacions de Peralada, Vilajuïga i Figueres, existint a la primera d'elles un important parc mòbil d'aviació i un taller de muntatge d'avions a la mateixa Església, del poble davant del Castell, mentre que a Vilajuïga hi havia un aeròdrom amb tres hangars subterranis a 2,5 km al nord-oest del poble i 1 km al sud de Garriguella. Figueres per la seva part era una important població que comptava per la seva defensa amb tres canons antiaeris situats als patis de l'institut i col·legi dels Escolapis i un aeròdrom a l'esquerra de la carretera a Cabanes i a la meitat de la distància entre els dos pobles, on es trobaven instal·lats tres projectors i tres bateries antiaèries. Segons l'informe, s'assegurava que en aquest camp hi havia sempre un gran número d'aparells, bé de pas, procedents de França, o bé dels encarregats de la defensa dels ports pròxims a la frontera i principalment de Roses mentre que proper a l'aeròdrom, a les cases de camp dels voltants, hi havien uns dipòsits de bombes d'aviació.
A l'estació s'assenyalava que hi havia sempre molt material emmagatzemat temporalment fins el seu embarcament al ferrocarril procedent tant de França com de Roses i Port de la Selva i existien uns tallers de muntatge d'avions en uns garatges transformats en hangars a 1 km al nord-est del poble i en un garatge a la plaça principal del poble (plaça coberta) així com una fàbrica i dipòsit de material de guerra, un dipòsit de benzina a les proximitats de la presó i un altre dipòsit de material de guerra als dipòsits d'aigües en unes cases anomenades Can Reseguier.
També existia a la ciutat vàries fàbriques d'espoletes a quatre o cinc tallers del poble, una d'elles, la més important produïa 400 espoletes diàries i era al mateix temps un taller de muntatge i una altre fàbrica de granades de 75 mm i 105 mm a un altre taller del poble que produïa unes 100 diàries.
S'habilitaria a més a més com quarters un teatre i dos cinemes, situats tots al centre del poble mentre que al Castell de San Ferran, situat al nord-oest del poble es trobaven muntats dos canons antiaeris i a les cavallerisses i soterranis del mateix Castell es muntarien peces d'artilleria i s'emmagatzemava trilita i tota classe de material de guerra. L'informe sobre la ciutat finalitzava dient que existien tres metralladores antiaèries muntades sobre camions a les proximitats del Castell.

En aquest mateix sector també hi havien altres poblacions com Alfar, Castelló d'Empúries, Sant Pere Pescador, Sant Miquel de Fluvià, Empúries, L'Escala, l'Estartit, Illes Medes i Verges.
La primera com hem comentat era Alfar on es feia constar que existia una bateria antiaèria molt propera al poble; seguida de Castelló d'Empúries que era el lloc de comandament de les defenses de la Badia de Roses i que com a guarnició tenia dos companyies de fusellers i una secció de metralladores de les Brigades de Defensa de Costes. Segons l'informe s'instal·laria també defensa antiaèria a la ciutat tot i que no es sabria la seva composició i existiria un dipòsit de material de guerra, concretament d'explosius junt al poble a la carretera de Figueres a Roses. Per finalitzar es deia que en ambdues ribes del Riu Muga des del poble fins la desembocadura existien nius de metralladores.

Per altre banda a Sant Pere Pescador es deia que existia una triple línia de trinxeres i varis nius de metralladores a banda i banda del riu Fluvià, a les proximitats del poble i a Sant Miquel de Fluvià existia un aeròdrom a les proximitats del poble mentre que a Empúries algunes informacions assenyalaven que junt al poble existia una bateria de 75 mm, 90 mm o 105 mm, tot i que d'existència molt dubtosa, i que en cas d'existir, el seu emplaçament probable estaria a uns 100 metres al nord del poble. També informaven sobre nius de metralladores pròxims al poble.
Segons l'informe la població de L' Escala comptava per la defensa de la costa de la ciutat quatre canons de 155 mm marca Krupp a Punta Grossa, amb un abast de 12.000 metres, estant la bateria unida a L'Escala per una carretera que es prolongava fins a Punta del Milà.
També es deia que existien altres quatre canons de 75 mm de campanya situat a uns 200 metres al sud-oest de la mitja bateria anterior i altres dos canons de 152'4 mm a Punta del Milà en un emplaçament de ciment, amb un abast de 23.000 metres, però tant d'aquesta mitja bateria com de la bateria de 75 mm anomenada anteriorment, assegurava un evadit que no existien.
Si que es deia a l'informe que existia una caseta d'observació, possiblement amb fonolocalitzadors, aparells d'escolta submarina o de telefonia sense fils a Punta Trenca Braços, on hi havia instal·lada també un projector i trinxeres i nius de metralladores a les proximitats del poble i dominant la carretera a Punta del Milà.
Per altre banda, sobre l'Estartit algunes informacions assenyalarien una bateria de 90 mm situada a la sortida del poble en direcció a Torroella de Montgrí i a l'esquerra de la carretera que anava des aquest punt, amb dos de les seves peces llistes mentre que altres informants situaven una bateria del mateix calibre a Punta Guixeres, tot i que els dos assenyalaments serien considerats força ambigus, i dubtosos. En canvi s'informava que existien nius de metralladores a Punta Guixeres, a ambdós costats de la carretera a Torroella de Montgrí a una extensió d'uns 5 Km i a la desembocadura del

riu Ter i trinxeres i filferros a ambdós costats de la carretera a Torroella de Montgrí i finalitzava la informació dient que dos dragamines dels quatre de Palamós dragaven diàriament el canal des de L'Escala a Palamós.
Ja per últim a les Illes Medes informes poc segurs assenyalarien una bateria de 105 mm d'existència molt dubtosa mentre que a Verges s'informaria que hi havia un aeròdrom (en construcció a primers de Juny del 1938), conegut també por aeròdrom de Bellcaire i de Torroella de Montgrí, situat entre el Riu Ter i la carretera Verges-Torroelles, davant del ramal de Bellcaire.

El següent sector, el nº 7 anava des de la desembocadura del Riu Ter fins a la Punta d'en Pau, englobant a moltes poblacions de la costa i començant per la Platja de Pals que segons l'informe existia una bateria de calibre no precisat en un turó situat prop del mar a Manso Pinel, entre una caseta blanca i un cim de gran altura, (a l'informe s'assenyalava que aquesta informació datava del 31-12-1937). Els que si que existien i eren ben informats pels agents nacionals eren les trinxeres i els nius de metralladores al llarg de la platja, tots ells amb filferros.
Seguint per la costa, davant del frontó Begur-Cap de Sant Sebastià existia un camp de mines d'uns 7 milles de latitud per 4 de longitud, trobant-se el centre a unes cinc milles de la costa. Així mateix també es feia constar l'existència d'una bateria de quatre canons de 75 o 80 mm sobre del Xalet d'en Coll amb un abast no superior a 6.000 m., estant l'emplaçament rodejat de sacs terrers i en molt mal estat de conservació. També existia un semàfor i una estació radiotelegràfica al Castell i trinxeres i nius de metralladores al sud de Cap Begur.
L'informe continuava per les poblacions de Tamariu a la costa i Rupià i Girona a l'interior, informant que a la primera d'aquestes existien trinxeres i nius de metralladores a la platja; a Rupià un important dipòsit de benzina en una fàbrica de maons situada a uns 300 metres de l'estació del ferrocarril anomenada de Pubol-Rupià-La Pera- al sud de la carretera Palamós-Girona, que sortia cap a l' aeròdrom de Verges (Torroella de Montgrí) mentre que sobre Girona destacava l'informe de que el Ministeri de Defensa republicà havia decidit construir un aeròdrom especial amb paviment de llambordes destinat a les "fortaleses volants" (tetramotors *Boeing YB- 17* nord-americans) dels que s'informaven que havien comprat uns dotze, situats a les rodalies de Girona i altre a les de Barcelona.
Tornant a les poblacions de la costa l'informe recollia sobre el Cap de Sant Sebastià la mateixa nota del camp de mines ja descrit al parlar de Begur i afegia a més a més que existien de manera molt dubtosa dos canons muntats i un emplaçament a construcció junt al Far i tres canons antiaeris pròxims al Far, també d'existència molt dubtosa.

De Llafranc i Calella de Palafrugell l'informe només deia que existien nius de metralladores a les cotes que dominaven el poble i a les cales adjacents mentre que de Palafrugell es deia que existia un fortí amb capacitat per una secció de metralladores a Santa Margarita, punt de bifurcació de les carreteres a Llafranc i Calella de Palafrugell i una fàbrica de municions al carrer Valles i Ribat i als tallers Trill S. A.

Per la seva banda la ciutat de Palamós comptava amb dos companyies de fusells i una de metralladores de les Brigades de Defensa de Costes al poble i un canó de 75 mm a la platja de "La Fosca", tot i que aquesta darrera informació era d'existència no comprovada.
Sobre peces d'artilleria a la ciutat l'informe donava a conèixer que existia una bateria de 155 mm, (les darreres notícies deien haver muntats solament dos canons) a Puig Gros i proper a la bateria existia una estació radiotelegràfica. Per la bateria és construiria un camí d'accés de més d'un km de longitud i 3'5 metres d'ample. També notícies subministrades per evadits assenyalaven una bateria de 22 mm, al principi del Moll del Port, tot i que el més probable era que fos una bateria de metralladores antiaèries de 20 mm., mentre que una sola informació assegurava que era un canó antiaeri, tot i que faltava per comprovar la seva veracitat. També recollia l'informe que existien nius de metralladors i trinxeres de formigó a diferents punts de la ciutat com proper a l'estació de ferrocarril, al llarg de la carretera a La Bisbal (sobretot al seu començament), junt a l'escullera i port i a tot el llarg de la carretera a Sant Feliu de Guíxols, a un vessant entre Palamós i Sant Antoni (algunes informacions asseguraven que aquestes metralladores també comptaven amb antiaeris) així com al llarg de la carretera a Calonge i junt a l'anomenada Torre Valentina i al Putxet de la Cadira.
En l'aspecte naval els franquistes sabien que Palamós era també la base de quatre dragamines que comprovaven l'existència de mines entre Blanes i l'Escala i fins i tot un dels agents informaria que una de les embarcacions dedicades al rastreig trobaria dos mines davant al port a mitjans de novembre del 1938, que per altre banda, el port es trobava per aquestes dades quasi totalment inutilitzat per efecte dels bombardeigs aeris.

Continuant per la costa l'informe recolliria també les defenses de Platja d'Aro, El Pirell, Cala Conca i Sant Feliu de Guíxols. A la primera d'aquestes els agents franquistes informarien de l'existència de casamates amb metralladores unides entre si per camins coberts i trinxeres, tot de formigó, en un turó que dominava la bifurcació de carreteres de Palamós a Sant Feliu de Guíxols i a Santa Cristina d'Aro i l'existència d'un altre niu de metralladores de formigó i maçoneria a Pou Plana, batent la carretera a Santa Cristina. Sobre el Pirell l'informe recollia les informacions de que existien nius de metralladores i trinxeres a banda i banda de la carretera Palamós-Sant Feliu de Guíxols a una

extensió de 3 km, mentre que a Cala Conca existien nius de metralladores a les vessants dels turons que dominaven la Cala, batent la platja.
Sobre Sant Feliu de Guíxols l'informe recollia força informació sobre la seva defensa i altres aspectes d'interès. D'aquesta manera s'informava que existien dos canons de 90 mm amb un abast de 6 km junt al Molí de Vent a la part alta d'un turó que tindrien que tallar a nou metres del cim i es trobava en projecte instal-lar una bateria de 105 mm al lloc que ocupava la de 90 mm. Al Molí de les Forques en unes roques junt a Punta Mula, es deia que hi havien dos canons de 105 mm i algunes informacions senyalarien un o varis antiaeris al Molí de les Forques tot i que la seva existència no havia estat comprovada.
Referent a les armes antiaèries, l'informe recollia que existia un canó o metralladora antiaèria al cap de l'escullera del port; dos metralladores antiaèries en un petit turó proper a la muntanya de Sant Telme i un projector instal-lat en un camió.
Per altre banda, sobre les posicions defensives els agents franquistes tenien notícies de que existia un niu de metralladores a les proximitats del Xalet d'en Casos (on es trobava instal·lada la Plana Major de l'Artilleria de Costa de la província de Girona) batent la carretera a Palamós; diversos nius de metralladores de formigó a la Caleta, batent la platja de S'Agaró que estava defensada per filferros; nius de metralladores i trinxeres al voltant del Molí de Vent, batent principalment el començament de la carretera a Girona; un niu múltiple de metralladores de formigó amb volta esfèrica a l'escullera i varis senzills, també de formigó, al llarg de la badia, principalment a Sant Telme i Punta Garbí.

També es recollia a l'informe que existia una estació radiotelegràfica i heliògraf a Sant Telme i al costat un refugi molt sòlid conta aviació; una fàbrica de material de guerra (probablement d'explosius) a una fàbrica de paper dintre del casc urbà i dintre del port, que es trobava totalment inutilitzat, estaven enfonsats els vapors *S.A.C. Nº5* i *Cabo Tres Forcas* entre d'altres.
A l'interior l'informe recollia diverses informacions sobre Cassà de la Selva i Vidreres, tractant sobretot dels aeròdroms existents a aquestes poblacions. A la primera població es feia notar que existia un aeròdrom pròxim a la carretera cap a Llagostera i a la meitat de la distància entre els dos pobles, tot i que algunes informacions, no confirmades, assenyalarien un altre aeròdrom molt important entre Cassà i Llambilles. Els agents franquistes també assenyalaven que un d'aquests aeròdroms estava dedicat al muntatge dels avions que descarregaven a Sant Feliu de Guíxols i que treballaven en ell 1.500 treballadors mentre que a Vidreres l'informe recolliria que a primers de l'any 1938 començarien a construir un aeròdrom amb hangars subterranis, amb capacitat segons algunes informacions, per 150 aparells situat a dos km del poble molt proper de la carretera a Sant Feliu de

Guíxols però que no seria finalitzada la seva construcció al juny quan seria abandonat pels freqüents bombardeigs de l'aviació nacional.

Tornant a la costa, l'informe recolliria les defenses de les poblacions de Tossa de Mar, Lloret de Mar i Blanes, les darreres pertanyents a la província de Girona.

Sobre Tossa de Mar algunes informacions acusarien una o vàries peces de 70 i encara de 100 mm, sense precisar número ni emplaçament proper al poble mentre que de Lloret de Mar, notícies inconcretes i sense comprovar assenyalarien dos canons antics i un modern de costa situats en un turó al nord del poble, tot i que la seva existència era molt dubtosa pels propis franquistes.

També hi hauria dubtes sobre l'existència de dos canons antiaeris i dos metralladores antiaèries, sense tenir notícies del seu emplaçament. El que si que es tenia notícies era de les trinxeres i nius de metralladores existents, construïdes part de ciment i part de rulls, a banda i banda de la platja de Canyelles i de la carretera a Blanes. Finalitzava la informació sobre aquesta ciutat dient que en una torre a la Platja de Fanals guardaven un bote amb el que havien fet proves de manejo a distància amb resultat insegur.

Per últim, de Blanes informacions sense comprovar assenyalarien una bateria de calibre inferior a 105 mm al nord del poble tot i que d'existència dubtosa. També s'assenyalaria una bateria de 90 mm amb un abast de 6 km de la que solament es trobarien muntades dos peces a Casa Alsina, trobant-se el projecte de millorar l'emplaçament que era de rulls i sacs terrers i canviar els canons per altres de 150 mm i un canó antiaeri i un projector muntats en un turó entre el poble i el convent de Sant Joan.

Respecte a les posicions defensives l'informe recollia les informacions de l'existència de trinxeres, nius de metralladores i filferros a la platja de Sant Francesc i voltants del convent del mateix nom, a la muntanya de Sant Joan, on hi havia instal·lada una estació radiotelegràfica i un semàfor així com altres trinxeres i nius de metralladores a les proximitats del poble, al llarg de la platja del Sabanell i a la desembocadura del riu Tordera. També s'especificava que existia una fàbrica de cartutxeria en un edifici molt gran amb sostre d'uralita, al costat de la muntanya de Sant Joan; un taller de fabricació de bombes d'aviació de pes no superior a 50 kg i bombes de mà a la bifurcació de les carreteres a Tordera i a l'estació del ferrocarril i un dipòsit de benzina molt important en un gran edifici rectangular amb sostre d'uralita, davant a l'estació de ferrocarril a l'altre costat de la via.

Finalitzava la informació de la ciutat dient que Blanes era base de dos dragamines que comprovaven l'existència de mines entre Blanes i Mataró mentre que notícies de finals de novembre del 1938 asseguraven que en aquella data estava proper a finalitzar-se un petit aeròdrom entre Blanes i el riu Tordera i entre la carretera de la costa i el mar.

La següent zona comprenia tot el territori costaner de la província de Barcelona, també diferenciat en varis sectors. Sobre aquesta zona l'informe detallava que existia a la costa catalana quatre canons de 200 mm muntats sobre vagons de ferrocarril i que a primers de novembre del 1938 havien traslladat a Menorca divuit projectors, alguns dels quals procedirien del sector de Barcelona.

Respecte a les poblacions i zones de la província l'informe començaria per la desembocadura del Riu Tordera on es deia que existia una bateria de 75 mm al lloc denominat Manso Pascual i un pont de ferrocarril a 2 km de la desembocadura del riu molt visible.

L'informe continuaria descrivint diverses poblacions de la costa com Malgrat de Mar, Calella i Sant Pol de Mar i vàries de l'interior com Hostalric i Gualba. Així, de Malgrat de Mar l'informe recolliria l'existència d'una bateria d'obusos de 210 mm antics al nord-oest del poble i a 600 metres de la costa mentre que altres informacions asseguraven que en lloc d'obusos de 210 mm eren canons de 155 mm i s'afegia que existia una altre bateria de 105 mm o 155 mm molt antics a 1 km al sud-oest del poble propera al mar amb un abast aproximat de 7 km. També s'informava que existien trinxeres i nius de metralladores a la platja cap al Riu Tordera i cap a Calella a banda d'un polvorí a una mina de ferro a 2 km al sud-oest del poble i una fàbrica de fusells i taller de càrrega de bombes i granades al poble, l'últim a les proximitats de l'estació de ferrocarril.

Sobre Calella l'informe feia constar que existien quatre canons de 75 mm de campanya junt al Far tot i que unes informacions d'agents franquistes posteriors dirien que al febrer del 1938 serien traslladats a Tordera i l'existència de trinxeres i nius de metralladores dèbils, a ambdós costats del poble sobre la costa.

Per altre banda, a Canet de Mar l'informe feia constar l'existència d'un canó de 155 mm en un turó a 300 metres de la costa entre el poble i l'estació del ferrocarril i una altre bateria a la muntanya del cementiri al sud del poble, d'existència molt dubtosa així com trinxeres i nius de metralladores als turons que dominaven el poble i els seus accessos i una fàbrica de cossos de projectils i bombes al nucli del poble junt a la riera que el travessava mentre que a Sant Pol de Mar s'informava que existien tres canons de 155 mm en un turó al nord del poble sobre un túnel, tot i que d'existència dubtosa i trinxeres i nius de metralladores dèbils sobre la costa, a ambdós costats del poble i batent la carretera a Cant Ciprià de Vallalta.

En quant a les dos poblacions de l'interior, l'informe feia constar que a Hostalric hi havia un aeròdrom de regular importància pròxim al poble i un important dipòsit de benzina al Castell sobre la carretera del poble a l'estació del ferrocarril, característic per una gran torre que el dominava mentre que a la població de Gualba es deia que existia una fàbrica d'èter a 1 km de l'estació del ferrocarril del poble de La Batlloria i a meitat de la distància entre aquest poble i Gualba.

Tornant a la costa, l'informe detallaria les informacions d'interès d'altres poblacions com serien Arenys de Mar, Caldetes, Mataró i Cabrera de Mar.

A la primera d'aquestes l'informe explicava que existia una bateria, tot i que s'ignorava el calibre, sobre el túnel del ferrocarril a uns 40 metres darrera del començament de l'espigó del moll, així com canons (també ignorant-se el calibre i número) a la muntanya, darrera del poble, però d'existència dubtosa. Respecte a les defenses antiaèries l'informe recolliria que existia dos canons antiaeris al Mont Calvari; tres metralladores antiaèries al casc urbà i defensa antiaèria entre el Cementiri i el mar. Per altre banda, el port era utilitzat com base d'hidroavions i existien trinxeres i nius de metralladora a la muntanya del cementiri, lloc on algunes informacions senyalaven un canó de marca i calibre ignorats. A Arenys de Mar també existien fàbriques de bombes d'aviació, explosives i espoletes en tres edificis aïllats a 300 metres de l'estació, prop del túnel immediatament al sud del poble i un dipòsit de municions al casc urbà mentre que la guarnició de la població s'allotjava a l'Hotel Mont Calvari.

Sobre Caldetes l'informe recollia que existien quatre canons de 90 mm de bronze de l'any 1890 a la Torre dels Encantats, a 500 metres al nord-est del poble i trinxeres i nius de metralladores a la platja junt al poble i a les desembocadures de les rieres de Sant Andreu i Sant Vicenç de Llavaneres mentre que a tres milles del poble s'informava que hi havia fondejada una barca pintada de blanc sobre la que feien exercicis de tir i bombardeigs els avions.

Per altre banda, a Mataró existien quatre canons de 155 mm Schneider a l'Escollera tot i que de localització imprecisa i existència dubtosa, una bateria antiaèria de 20 mm Oerlikon a les proximitats de l'estació de ferrocarril, trinxeres i nius de metralladores a la platja cap Caldetes i a la del Astillero davant del poble i vàries fàbriques com una de material de guerra a la sortida del poble per la carretera a Granollers (laboratoris Unitex), una altre de gasos i bombes d'aviació al casc del poble i dos més de municions junt a l'estació a la sortida del poble cap a Barcelona entre la carretera i el ferrocarril.

Per últim Cabrera de Mataró comptava amb dos canons de 150 mm i altres dos de 105 mm molt vells a Casa Cuiàs així com nius de metralladores a la platja a ambdós costats de la riera d'Argentona i una bateria antiaèria a un km al sud-oest de Casa Cuiàs.

En quant a les poblacions de l'interior, l'informe feia constar que a Cardedeu existia un aeròdrom amb dos pistes d'aterratge asfaltades en que solia haver-hi permanentment dos o tres esquadrilles de caça a més a més d'un dipòsit de bombes a les immediacions de l'aeròdrom; a La Roca un aparcament i taller de reparacions de carros blindats, tancs i camions a la sortida del poble per la carretera a Mataró, junt al cementiri i en un petit bosc a l'altre costat de la carretera; a Granollers un

important dipòsit de tota classe de material i un taller de muntatge d'avions a 200 metres al nord-oest del pont de la carretera a Caldes de Montbui i sobre el riu Congost mentre que a Premià de Dalt existien segons l'informe metralladores antiaèries així com defensa costera, ignorant-se en que consistia aquesta.

Més poblacions de l'interior que també serien recollides a l'informe serien Montmeló, Mollet del Vallés i Santa Coloma de Gramanet, fent constar que a la primera d'aquestes poblacions existia un aeròdrom en construcció al juny de 1938; a Mollet del Vallés una fàbrica de material de guerra en una fàbrica de adobats molt gran a un km del poble sobre la carretera a Badalona, on havien traslladat gran part de les instal·lacions de la Casa Elizalde de Barcelona, dedicada també a la càrrega de granades i bombes amb maquinària portada de la Maestranza d'Artilleria de Barcelona i dipòsits de benzina, els de la CAMPSA de Barcelona traslladats pels bombardeigs tot i que aquests últims de localització imprecisa i a Santa Coloma de Gramanet quatre canons antiaeris situats en un turó junt al poble i un dipòsit d'explosius a l'Església.

Per altre banda, les darreres poblacions de la costa d'aquesta zona que es recollien a l'informe eren Premià de Mar, El Masnou, Montgat i Badalona, força importants per diferents motius.

Així, l'informe recollia que a Premià de Mar existia el Quarter dels Carrabiners de Mar (aproximadament uns 300 homes) al col·legi dels germans de la Doctrina Cristiana, on tindrien instal·lada una Escola de Radiotelegrafia però que havia estat traslladada. També existien metralladores antiaèries als voltants del poble i trinxeres i nius de metralladores a ambdós costats del poble sobre la costa així com una fàbrica de paracaigudes, careta antigàs i neumàtics per neu a la Casa Galindo, al mateix casc urbà.

Sobre El Masnou les informacions franquistes es centraven en l'existència d'una bateria de 50 mm russa de l'any 1914, probablement antiaèria i de localització imprecisa, així com una bateria antiaèria de 20 mm Oerlikon als terrenys dels Laboratoris del Nord d'Espanya sobre el marge esquerra de la Riera Alella i pròxim a la seva desembocadura. Al maig del 1938 assenyalarien alguns informes que es treballava en una instal·lació d'una emissora de radiotelegrafia molt potent, ignorant-se el seu emplaçament i que havien dedicat durant algun temps a estudis de gasos de guerra o inclús a assaigs de guerra bacteriològica.

Del següent poble, Montgat, l'informe donava a conèixer una bateria de 155 mm Krupp vella situada en un turó a un km al sud-oest del poble; un canó de 150 mm sobre el túnel junt al poble entre aquest i Masnou i un altre canó de 150 mm pròxim a la muntanya La Conreria, a 5 km al nord-oest del poble (cota 388) així com dos canons antiaeris a la muntanya del túnel abans anomenat, dos canons de 75 mm localització imprecisa, nius de metralladores batent les boques del túnel i una fàbrica de municions molt important a Gallard i Barrau entre el poble i el túnel.

Per últim sobre Badalona les informacions franquistes donaven a conèixer dos canons de 105 mm al nord de la població de localització imprecisa, altres dos canons de 105 mm a Can Calixt, al nord de la població, entre Badalona i Santa Coloma, a la cota 29; una bateria, de la que s'ignorava marca i calibre en un turó junt al Cementiri a la sortida del poble per la carretera de Barcelona; una bateria antiaèria de 75 mm russa de l'any 1914 de localització imprecisa així com metralladores antiaèries en alguns edificis alts, entre ells l'Església de Sant Josep al centre del poble. També s'informava de l'existència de trinxeres a la platja fins el Riu Besòs mentre que vàries informacions asseguraven que els republicans havien fondejat una línia de mines paral·lela a la costa davant Badalona, ignorant-se la seva situació i extensió. En quant a les fàbriques existents, es feia ressenyar una destil·leria i dipòsit de combustible de la CAMPSA, molt importants, proper a la Casa Cros i al nord d'ella; una fàbrica d'explosius i material de protecció contra gasos importantíssima a la mateixa Casa Cros i una fàbrica d'explosius, espoletes, granades i material divers en vàries fàbriques de guerra en uns tinglats una mica al sud de la Casa Cros.

El següent sector era el delimitat entre el Riu Besòs i el Riu Llobregat i es centrava principalment en la ciutat de Barcelona tot i que també es donaria informació sobre les poblacions de Montcada i Reixac i Sabadell. Sobre aquesta darrera població es deia que existia un important aeròdrom a 4 km del poble junt a la carretera a Sant Esteve de Castellar amb pista asfaltada i un taller de muntatge d'avions al mateix aeròdrom mentre que de Montcada l'informe recollia que existia defensa antiaèria a la fàbrica de ciments Asland al sud del poble, dedicada a la fabricació de material de guerra, una central elèctrica transformadora, de nit fortament il·luminada així com un taller de càrrega de granades a la fàbrica Mosaicos Armengol al vessant esquerra del Riu Ripoll junt a la seva confluència amb el Riu Besòs on carregaven unes 10.000 granades diàries, a més a més d'un important dipòsit junt al Cementiri, un polvorí a la meitat de la distància entre Montcada i Ripollet i un parc automòbil, taller de reparacions i aparcament de camions a Mas Ramon a la sortida de la carretera de Barcelona.

Altres poblacions interiors que també serien reflectides a l'informe serien Esplugues de Llobregat, Hospitalet de Llobregat i Molins de Rei. De la primera ciutat l'informe citava l'existència d'un pont pel qual passaven diverses canonades de conducció d'aigües al descobert i on existia una fàbrica de material de guerra i dipòsit de bombes d'aviació a 1 km del poble, al costat de la carretera a Sants; de la segona població només s'anomenava una refineria de la CAMPSA a la carretera a Cornellà mentre que de Molins de Rei l'informe feia referència a un dipòsit de material de guerra a "Can Capellans", entre el poble i Sant Feliu de Llobregat i a l'Est del ferrocarril.

La informació sobre la ciutat de Barcelona que seria recollida a l'informe seria abundant ja que la capital catalana era la ciutat més important de Catalunya i com a tal la més defensada. Per la seva defensa es feia constar que existia un canó de 105 mm o 155 mm junt a la Farola del trencaones; quatre canons de 155 mm molt vells a la Barceloneta als Banys de Sant Sebastià; una bateria de la que s'ignorava el calibre darrera de la CAMPSA a Can Tunis, tot i que d'existència dubtosa, una bateria de la que s'ignorava calibre també i d'existència dubtosa junt a la Farola del Llobregat; dos canons de 355 mm Vickers del *Jaime I* a Montjuïc amb un abast de 18 km on els emplaçaments quedarien llestos a primers de setembre del 1938; un altre canó de gran calibre junt al Cementiri del sud-oest, al sud de Montjuïc; dos canons de 150 mm entre Cementiri del sud-oest i Montjuïc a mig turó, altres dos canons de 155 mm de l'any 1880 d'abast de 12 km; set canons de 102 mm Vickers del *Jaime I* a Montjuïc; una bateria d'obusos de 300 mm Ordoñez molt vells al Parc Maricel, al nord de Montjuïc; una bateria de 155 mm molt vells darrera del moll de Sant Beltrán; dos bateries de 150 mm Ordoñez molt vells, una a cada costat de l'estació del ferrocarril de Poble Nou al Camp de la Bota (entre Poble Nou i Besòs) i una bateria de la que s'ignorava calibre al dipòsit d'aigües del Llobregat (vessant del turó de Sant Pere de Màrtir al sud-oest de la ciutat). La defensa antiaèria de la població estava composta en la seva major part per canons russos i francesos i metralladores Oerlikon suïsses tot i que les últimes notícies dels agents franquistes deien que havien instal·lat un lot de metralladores angleses. Donada la profusió de defenses antiaèries que segons l'informe existien s'assenyalarien solament els llocs de més concentració, que eren: a Montjuïc, nou canons antiaèries de 76,2 mm russos i vàries metralladores antiaèries al Castell, a Can Tunis sis canons antiaeris de 76,2 mm russos i dos metralladores antiaèries als voltants de la CAMPSA; nou canons antiaeris i cinc metralladores antiaèries, repartides pels molls del port i a les torres del transbordador; metralladores antiaèries als sostres d'algunes cases a la Barceloneta; tres o set canons antiaeris i vuit o deu metralladores a les proximitats de l'estació del ferrocarril del nord a la Ciutadella; vuit canons de 76,2 mm russos i sis metralladores antiaèries al Poble Nou; dos bateries antiaèries de 76,2 mm russos i vàries metralladores antiaèries a Exposició; dos o tres bateries de 76,2 mm russes i profusió de metralladores antiaèries repartides pels sostres de les cases al centre de la ciutat; set bateries antiaèries d'elles tres de 76,2 mm russes i vàries metralladores a Sarrià així com dos bateries antiaèries de 105 mm i quatre metralladores antiaèries a Pedralbes.

També hi haurien diverses armes antiaèries a les muntanyes de Sant Pere Màrtir, Vallvidrera, Tibidabo, Carmel, Coll, Putxet, etc... que dominaven la ciutat per la seva part occidental, estant instal·lades unes dotze bateries d'artilleria antiaèria i metralladores antiaèries. Agents franquistes informarien que recentment havien estat instal·lades dos noves bateries antiaèries prop del port per fer més eficaç la seva defensa i tractar de reparar les destrosses que l'aviació causaria a les

instal·lacions de descàrrega, assegurant que es tractava de canons francesos molt moderns.
A més a més informarien que s'havia construït camps d'aterratge de socors al Puig de Pedralbes i en uns plans d'Horta i el Ministeri de defensa republicà decidiria construir un aeròdrom en paviment de llambordes destinat als *Boeing B-17* dels que segons semblaven havien comprat dotze.
També es recollia a l'informe que Barcelona tenia assegurada les Seccions de Munició 11, 12, 21 i 22; les dos primeres mòbils i les altres dos fixes i un total de quatre fonolocalitzadors i catorze projectors de 1,5 metres estant els fonolocalitzadors instal-lats a Montjuïc i Poble Nou i els projectors a Montjuïc, Port, Sant Andreu, Sant Adrià del Besòs, Sarrià i la sèrie de turons a l'oest de la ciutat, o sigui a les seves parts extremes i altes.
La ciutat comtal a més a més era la base de quatre dragamines que comprovaven que no hi havia mines entre Mataró i Vallcarca que rastrejaven cinc canals d'entrada al port sent aquestos dos paral·lels a la costa, altres dos a banda i banda de la boca i altre normal davant d'ella així. Sobre aquest tema vàries informacions asseguraven que els republicans havien fondejat davant Barcelona una línia de mines paral·lela a la costa tot i que s'ignorava la seva situació i extensió i afegia que al juliol de 1938 els republicans havien realitzat diferents gestions perquè una firma francesa instal·lés un cable Barcelona-Maó-València i que existien indicis que havien intentat empalmar el cable de Barcelona-Màlaga de la Italcabel amb València, tot i que segons semblava havien fracassat els intents. El port disposava de trinxeres i nius de metralladores i el Moll del Contradic (Aeronàutica) era l'amarrador habitual de dragamines, llanxes torpedineres i submarins quan aquestos anaven i s'informava també a més a més que a l'Aeronàutica només quedaven dos hidroavions torpeders *Vickers* que solien portar una càrrega de profunditat.Tancava les informacions sobre el port el fet de que les fotografies dels últims bombardeigs aeris de Barcelona no apareixia el dic flotant que hi havia,suposant-se l'havien traslladat a Alacant ja que algunes informacions d'aquest últim port assenyalaven un dic.
Per altre banda, sobre les centrals d'energia elèctriques més importants de la ciutat aquestes eren les següents: una situada al costat del Moll de Sant Beltrán, transformadora; dos al costat de la desembocadura del Riu Besòs, una a cada costat, tèrmica i transformadora respectivament; dos al costat de la Plaça de Catalunya, transformadores; una al costat del Parc de Ciutadella, una altra a Sants i una altra a Sarrià, les tres transformadores, i una en Sant Andreu, al costat del Besòs, tèrmica. En quant a les emissores radiotelegràfiques l'informe recollia que existien a Horta (de la D.C.A.), Tibidabo ("Ràdio Barcelona"), Hotel Colon a la Plaça de Catalunya i Rambla ("Ràdio Associació de Catalunya"), aquesta última però, semblava que havia estat traslladat a Castelldefels, mentre que també es donava constància de que existia una Central telefònica a la Plaça de Catalunya.

L'informe recollia també les principals fàbriques de la ciutat i afirmava que pràcticament totes les indústries privades treballaven en material de guerra. Entre les més importants destacaven: El Parc d'Artilleria de Sant Andreu, amb una gran capacitat com ho demostrava que traurien d'ella uns 36.000 fusells amb les seves municions per portar-los al front; La Unión Española de Colorantes i Explosivos a Poble Nou dedicada a la fabricació de gasos, material de protecció contra aquests i explosius; La Hispano Suïssa que fabricava armes, i que per haver estat aconseguida per l'aviació els republicans pensarien traslladar-la a Manlleu tot i que a finals de 1938 encara els nacionals no tenien confirmat el trasllat; La Maquinista Terrestre i Marítima, Nueva Vulcano i Elizalde dedicades les dues primeres a blindatges i bombes i l'última a bombes i mines submarines tot i que segons algunes informacions, deien que havien traslladat a Mollet, Rubí i Manlleu maquinària d'aquesta última fàbrica tot i que sense confirmar aquest trasllat; Argenteria Ribera a Poble Nou, que fabricava cartutxos en gran quantitat; Fosa Girona en què treballaven 2.000 obrers a tres torns diferents en la construcció i reparació de tancs, canons, etc...

També existien diferents dipòsits i magatzems per la ciutat com els dipòsits de combustible líquid a la CAMPSA, (Can Tunis) de benzina en la major part dels grans garatges, dedicant-se a tallers de reparació dels diferents parcs mòbils; subterranis de Montjuïc, acabats de construir i llestos, al Palau d'Agricultura de l'Exposició, en una pineda al costat de l'estació inferior del funicular del Tibidabo i en un túnel que unia Horta amb La Prosperitat amb una capacitat de 50 milions de litres.

També existia uns dipòsits de gas a les fàbriques de Poble Nou i la Barceloneta, de torpedes a l'Aeronàutica, i municions i material de guerra en general en molts magatzems subterranis, Esglésies, Palaus de l'Exposició entre els que destacaven com més importants la Plaça de toros Monumental, el túnel del carrer de Balmes, el túnel del ferrocarril entre l'estació del Nord i Sant Andreu, els túnels del metro a Gracia i Plaça de Catalunya, els tinglats de l'estació del ferrocarril de la Sagrera, el Parc i Mestrança d'Artilleria, les Casernes de la Ciutadella, i de manera momentània els molls del port. Per acabar la informació sobre Barcelona l'informe feia constar que existien dipòsits de queviures en els magatzems del port, (especialment de carn congelada), una oficina anomenada "d'enllaç radiotelegràfica" al Hipòdrom de Can Tunis dedicada a captar missatges i eren objectius importants per realitzar qualsevol ataca els ponts del ferrocarril i carretera sobre el Riu Besòs a Sant Adrià i Sant Andreu.

El següent sector de la província de Barcelona corresponia la zona entre el Riu Llobregat i el Riu Foix, o sigui les poblacions costaneres del Baix Llobregat i el Garraf així com algunes poblacions interiors de l'Alt Penedès. Així l'informe recolliria diferents informacions sobre aquestes poblacions com la del Prat de Llobregat, on recolliria que existia dos canons de 20 mm en una pineda entre els

camps d'aviació i el mar, tot i que de localització imprecisa i d'existència dubtosa. També s'informaria que existia un aeròdrom militar, tot i que que semblava que al final del 1938 no l'utilitzaven i tenien alguns avions de fusta en ell per fer creure als nacionals de que disposaven de més avions; dos aeròdroms civils de la "Air France" i "Canudas", rarament usats per a fins militar així com tres metralladores Hotchkiss a l'aeròdrom militar. També existien nius de metralladores al llarg de la carretera que unia el poble amb els camps d'aviació units entre si per una trinxera contínua i tot construït en formigó i també existien diferents treballs de atrinxerament entre la carretera i el riu així com una fàbrica de productes químics i explosius a La Seda de Barcelona davant de l'estació i al costat de la via del ferrocarril, un dipòsit de bombes d'aviació a l'aeròdrom militar i un pont de ferrocarril important sobre el Riu Llobregat.

De Viladecans l'informe recollia que existia una fàbrica de llevat i dos dipòsits elevats de capacitat aproximada de 30.000 litres en un gran edifici amb xemeneia alta de maons a la sortida del poble cap a Barcelona i a l'oest de la carretera que produïa llevat per gairebé tot el pa que es feia a Catalunya, mentre que les informacions franquistes de Gavà recollien que hi havia tres metralladores antiaèries a la fàbrica de radiadors Roca, situada entre la carretera i el ferrocarril a Barcelona, a la sortida del poble i dedicada a la fabricació de municions d'artilleria i de Castelldefels s'informava de l'existència d'una bateria de 155 mm de l'any 1888 situada a 2'5 km al sud-oest del poble, un o més fonolocalitzadors al Castell, trinxeres i nius de metralladores a la platja així com l'emissora de Ràdio Associació de Catalunya, que seria traslladada des de Barcelona fins a Castelldefels tot i que no seria localitzada.
Continuant per la costa l'informe recolliria les informacions de les diferents poblacions litorals de la comarca del Garraf, sent les primeres d'aquestes les dos petites poblacions de Garraf i Vallcarca on s'informaria que a la primera de les poblacions, existien trinxeres i nius de metralladores a les proximitats del poble sobre la costa així com un important dipòsit d'explosius al túnel de La Falconera mentre que diverses informacions acusarien mines en aquestes aigües tot i que s'ignoraven més detalls, igual que a Vallcarca que a més a més d'aquesta informació els agents franquistes també recollirien l'existència d'una estació de senyals a l'Ermita de la Trinitat i que el desembarcador de la fàbrica de ciments Fradera era utilitzat per a petits desembarcaments de material de guerra que era dipositat als túnels propers.
Sitges per la seva banda comptava per la seva defensa amb dos companyies de fusells i una secció de metralladores de les Brigades de Defensa de Costes; tres canons de 90 mm, Krupp, de l'any 1880 situat a uns 40 metres de la costa, tot i que de localització imprecisa, probablement es trobaven a 100 metres a Llevant del poble al costat del ferrocarril i no tenien un abast superior als 6.500

metres, així com canons, probablement antiaeris, al camp de Golf i trinxeres i nius de metralladores a la platja. L'informe també feia constar que Sitges disposava d'una base de hidroavions, rarament usada; era el lloc de descans de les Brigades Internacionals que s'allotjaven a les edificacions de la platja i comptava amb uns importants dipòsits de gasolina a l'Autòdrom i una fàbrica de bombes de mà en un taller al costat de l'estació del ferrocarril.

Altre ciutat molt important era la pròpia capital de comarca, Vilanova i la Geltrú que disposava per la seva defensa amb dos companyies de fusells i una secció de metralladores de les Brigades de Defensa de Costes, quatre obusos de 150 mm. molt vells a Sant Gervasi, trobant-se al costat de la mateixa bateria una estació radio telegràfica i de senyals així com trinxeres i nius de metralladores de formigó a la platja fins al Riu Foix. La ciutat era també base de dos dragamines que comprovaven que no hi havia mines des de Vallcarca fins al Vendrell i comptava amb unes importants indústries com una fàbrica de bombes d'aviació situada en dos grans pavellons bessons, molt a prop i a l'esquerra de la via del ferrocarril i a 1 km de l'estació en direcció a Barcelona; una fàbrica de material de protecció contra gasos a Nacional Pirelli, situada en un conjunt de grans edificis al costat de l'estació del ferrocarril; importants tallers de reparació de material ferroviari a l'Estació; Tallers Casa Tomàs, que es dedicava a fabricar mines submarines, situada al casc urbà i la fàbrica de material de guerra molt important Calibradora Mecànica, situada al costat dels Tallers del ferrocarril.

Per últim, la darrera població de la costa d'aquest sector era Cubelles tot i que solament s'informaria d'un important pont del ferrocarril i carretera sobre el Riu Foix.

Sobre les poblacions de l'interior, l'informe recollia que a Santa Coloma de Cervelló existia una fàbrica de gasos en una fàbrica de teixits de la Colònia Güell; a Sant Sadurní de Noia s'havia traslladat als cellers Codorniu gran part del material de fabricació i muntatge d'avions que tenien a Reus; a les proximitats de Vilafranca del Penedès, hi havia al juny del 1938 un aeròdrom en construcció situat concretament a 2,5, km al bord-oest del poble, al costat de la població de Pacs i que era conegut amb el nom d'aquesta població mentre que als Monjos existia un aeròdrom molt important a la sortida del poble, a prop de la carretera al Vendrell i un taller de muntatge d'avions al costat del aeròdrom i el ferrocarril.

La darrera zona de l'informe era anomenada Zona 4ª i estava dividida en els sectors 12, 13 i 14. Sobre les tres zones en general, l'informe explicava que a tota aquesta zona circulaven dos canons antiaeris muntats sobre camions que patrullaven propers a la costa entre Vendrell i Tortosa i que segons les darreres informacions aconseguides per agents franquistes, havien estat acabades al novembre del 1938 grans fortificacions entre Tortosa i Tarragona.

També es deia que circulava a tota la costa catalana quatre canons de 200 mm muntats sobre vagons del ferrocarril i que pel ferrocarril de la costa circulava un obús que segons les darreres informacions eren de 300 mm muntat sobre una plataforma de sis parells de rodes.

Sobre les poblacions del sector 12, que anava des de la desembocadura del Riu Foix fins a la Riera de Riudoms les informacions franquistes anirien desenvolupant-se de la mateixa manera que a la resta descrites anteriorment a l'informe. Així de Cunit s'informava que existien trinxeres i nius de metralladores de rulls i sacs terrers a la platja, en una extensió de 3 km; a Calafell existia una bateria de 150 mm molt vella, a la platja, situada a l'est del poble i que es trobava abandonada pel pèssim estat dels canons així com trinxeres i nius de metralladores a la platja des de Cunit a Sant Salvador i Cap Gros, construïts amb rulls i sacs terrers; El Vendrell comptava amb un aeròdrom situat a 2'5 km al nord de la població i a 500 metres a l'oest de Santa Oliva, així com amb una fàbrica de peces de fusell i metralladora en cinc grans edificis entre l'estació del ferrocarril i el Cementiri i trinxeres i nius de metralladores a la platja de Creixell, entre Sant Salvador i Cap Gros, totes elles de rulls i sacs terrers mentre que Rodà de Barà comptava amb quatre canons de 90 mm situats al costat de la Torre de Barà i es trobava en projecte canviar aquests canons per altres de 150 mm, existint al voltant de la bateria, trinxeres, refugi i dipòsit de municions, tot unit per camins coberts.

Per la seva banda a Cap Gros es feia constar que existien vuit canons de 155 mm, quatre de 105 mm i altres quatre de 75 mm situats una mica al nord de la Riera, així com quatre canons de 155 mm, al centre del quadrilàter La Secuita-Vespella-Catllar, al costat del Riu Gaià així com trinxeres i nius de metralladora en les proximitats del Cap; a Altafulla-Tamarit l'informe deia que existien dos canons de 150 mm Krupp de l'any 1877 situats al Castell, al cim de la muntanya de Sant Joan on també hi havien metralladores i trinxeres i nius de metralladores de rulls a la platja, des de Cap Gros fins a Montnàs, mentre que a la Punta i Cala de la Mora l'informe feia constància de l'existència de dos canons Krupp de 75 o 90 mm a la Punta, tot i que les mateixes informacions franquistes recalcaven que probablement era la mateixa mitja bateria assenyalada en Altafulla-Tamarit, on també existien quatre nius de metralladores de formigó a la Cala i un projector petit a la punta i Montnàs comptava amb dos canons Krupp de 75 mm a la platja de Mas de Rabassa i trinxeres i nius de metralladores a la mateixa platja, fins Tarragona.

Sobre la ciutat de Tarragona l'informe deia que existia una bateria de 150 mm a la Punta del Miracle; un canó, del que s'ignorava marca i calibre tot i que probablement era de 75 mm situat al costat del fanal del Moll; un canó antiaeri a la CAMPSA, al costat de la desembocadura del Riu Francolí i dos bateries antiaèries més, situada una d'elles a l'estació del ferrocarril i l'altra al centre de la població. També Tarragona comptava amb la secció d'il·luminació fixa número 24, composta d'un fonolocalitzador, un projector de 90 cm i dos de 60 cm, així com un aeròdrom de socors en el

Camp de Mart, al Nord de la Ciutat i un aeròdrom i base de hidroavions al costat de la platja situat a ponent de la ciutat i a uns 5 km, al sud-oest d'ella, a La Pineda. També existien trinxeres i nius de metralladores en tots els accessos a la població i platges adjacents així com dos línies de trinxeres, una d'elles de ciment i una altra excavada en el terreny, amb nius de metralladores, en cercle a uns 8 o 10 km, de Tarragona. A més a més, la ciutat era la base de dos dragamines que comprovaven que no hi havia mines entre Vendrell i Cap Salou i segons un telegrama detectat el dia 10 de gener de 1939, sabrien que havien estat minades les aigües del port i que per aquest cas, era obligatori prendre pràctic, que estaria a unes dos milles del port. També els informes franquistes deien que hi solia haver un parell de llanxes torpedineres que amaraven al costat del Club Nàutic i que havien desmuntat tres de les grues del port que havien estat traslladades a Port de la Selva. A Tarragona també existia l'important factoria de la CAMPSA, situada a la desembocadura del Riu Francolí, amb una capacitat de vint milions de litres i atacada per l'aviació amb insistència, acció que havia provocat que es construïssin nous dipòsits subterranis, així com dos o tres fàbriques petites més i alguns dipòsits de benzina sense importància militar al nucli de la població, un altre dipòsit de benzina en bidons aquest si més important sota uns garrofers a 5 km de Tarragona, sobre la carretera a Valls i es destacava també com a objectiu militar un pont de la carretera i dos ponts del ferrocarril sobre el Riu Francolí al costat de la seva desembocadura. Precisament, al Riu Francolí es donava la informació de que existia una bateria antiaèria al costat de Constantí, mentre que El Morell era el lloc de concentracions de l'exèrcit, on una vegada eren arribades les tropes per ferrocarril, aquestes eren distribuïdes per carretera a les seves destinacions.

Cap a l'interior es trobava l'important ciutat de Reus, amb el seu importantíssim aeròdrom situat a 6 km, al nord-est del poble i 500 m a l'est de la carretera a Montblanc on hi havien muntades en ell dos bateries antiaèries i diverses metralladores soltes de 20 mm Oerlikon. Segons informacions franquistes, es deia que els republicans tenien la intenció de construir hangars subterranis havia estat traslladada des de Puigcerdà una bateria antiaèria, de 76,2 mm, ignorant-se el seu emplaçament exacte. Així mateix es feia constar una fàbrica de bucs i taller de muntatge d'avions en uns pavellons costat del aeròdrom, Últimament havien traslladat el material als cellers Codorniu de Sant Sadurní de Noia, a Alió prop de Valls i a Sabadell però notícies dels últims dies de novembre del 1938 afirmaven que l'havien traslladat ja, però a Banyoles (Girona).També s'afirmava que muntaven avions en un garatge del poble, on existien tallers de tornejat i càrrega de bombes, central elèctrica molt important i entroncament de la Cia. Telefònica, a la Central de Telèfons. Reus també disposava de dipòsits d'explosius en el Manicomi i en unes cases al costat del aeròdrom així com un important dipòsit de municions o Intendència a "Mas d'en Perdiu", a 7 km, del poble entre la carretera i el ferrocarril a Saragossa.

Tornant a la costa trobaríem Cap Salou, Salou i Cambrils. Sobre el Cap de Salou, l'informe deia que existien dos canons de 150 o 155 mm Krupp sense mastelet, al cim d'un petit turó entre el Far i el Telègraf de La Llosa, estant la bateria unida a la Llosa i al Far per una carretera. Algunes informacions assenyalarien, en un sentit ambigu, que encara hi haurien vuit canons en aquest lloc, però per observació directa només és podrien localitzar dos. Al mateix lloc existia un lloc d'observació que molt probablement era la direcció del tir d'aquests canons al Telègraf de La Llosa i trinxeres i nius de metralladora batent la costa, entre La Canonja i la Riera de Riudoms, especialment a la Punta del Purroc així com un aeròdrom de 700 o 500 m. amb hangar a uns 2,5 km al nord del fanal de Cap Salou, conegut per La Pineda. Notícies d'absoluta confiança permeten assegurar que a mitjans de desembre no havia mines en el tros de costa comprès entre Cap Salou i Cap del Terme.

L'informe continuaria i sobre Salou, algunes informacions assenyalarien un altre aeròdrom, mal localitzat, al voltant del poble i pròxim a la carretera Barcelona-València, tot i que probablement era el mateix assenyalat com el de La Pineda. També es deia que les últimes cases del poble, en el seu extrem de llevant comptaven amb espitlleres i existien trinxeres i nius de metralladora al voltant del poble, com una casamata de metralladores amb dos o tres troneres situada a la Punta de Sant Pere i que pel seu emplaçament, feia suposar que defensava els flancs de les trinxeres que havien d'existir a la platja.

El sector número 13 anava de la Riera de Riudoms fins a la desembocadura del Riu Sènia tot i que des de Cap de Tortosa cap al sud, era ja territori nacional.

L'informe començaria sobre aquesta zona per la població de Cambrils de la que s'informaria que existia artilleria, ignorant-se el nombre, calibre i marca, a la riba dreta de la Riera de Riudoms, al costat de la platja tot i que algunes informacions situarien aquests canons al sud del poble, tot i que sense gaire fonament. A banda i banda de la desembocadura de la Riera de Riudoms hi havia fetes excavacions que podien ser trinxeres i nius de metralladora al costat de la platja. Així també s'informava de l'existència de dos canons antiaèries, ignorant-se el calibre i marca i la seva localització, un dipòsit d'armes i municions i un lloc de concentració i instrucció de tropes com era el Parc Samà, situat entre Cambrils i Vinyols i Arcs on hi havien uns cinquanta barracons capaços per allotjar uns 10.000 homes.

Sobre les trinxeres i nius de metralladora que existien a la costa, des de la Riera de Riudoms fins Hospitalet de l'Infant les més importants eren: una casamata de ciment, amb espitlleres entre la Pineda del Far i la Riera de Riudecanyes; una petita casamata i diverses obres excavades en el terreny al costat de la Riera de Riudecanyes, a mitja milla de la platja; dos nius de metralladora de ciment i obres excavades a les Platges de la Peixerota i de Rifà; tres casamates de color gris clar,

separades entre uns 500 metre en les proximitats de la Punta de la Porquerola; trinxeres i nius de metralladora de pedra al costat dels Carrabiners dels Lladres; barraques de pedra prop de la Punta del Penyals i a Cala Bot. També es deia que existien importants ponts del ferrocarril i carretera sobre les Rieres de Riudoms, Cambrils i Riudecanyes i la ciutat era la base de dos dragamines que comprovaven l'existència de mines entre Cap de Salou i Cap del Terme i que a mitja milla a l'Est de la Punta de la Riera de Riudecanyes hi havia un vaixell incendiat i encallat.

Referent a l'Hospitalet de l'Infant es deia que existia una bateria de costa, amb uns canons molt antics i en mal estat, situat el seu emplaçament probablement al costat de la desembocadura del Riu de Llastres per la seva part nord (tot i que els propis agents franquistes assegurarien que no havia pogut ser localitzada); metralladores antiaèries a les rodalies del poble; tres o quatre nius de metralladores de formigó al sud-est de la població al costat de la platja i un altre niu de metralladores amb tres troneres al promontori de Punta de la Oca, flanquejats tots ells per trinxeres a la platja, tot i que la seva existència no havia estat comprovada. També els agents franquistes avisarien que havien pogut observar tres llanxes torpedineres fondejades de vegades al sud-oest del poble i existia un camp de concentració de presoners proper al poble mentre que la carretera a Perelló estava minada i la de Tivissa molt batuda per les fortificacions de les serres de Tivissa i Llaveria.

Pel que respecta al Coll de Balaguer l'informe feia constar que existia una bateria, probablement de 155 mm. vells, al massís costat de Cala Perdiu, que semblava eren només dos canons; altres quatre canons, segons notícies de calibre 150 mm. o superior, amb emplaçament de ciment, al vessant del Castell de Sant Felip mentre que al nord-est i més elevat que les peces existia un lloc d'observació i probablement de direcció de tir així com dos metralladores antiaèries al Castell de Sant Felip que estava unit per carretera a Cala Justell. Sobre la costa, entre Hospitalet i l'Ametlla existien trinxeres i nius de metralladores de formigó, batent les cales i les platges, i al Coll de Balaguer, batent la carretera i el ferrocarril així com un niu important en Cap del Terme i un filat de triple línia d'estaques des de la costa fins a la carretera per la part de Llevant de la casa de Carabiners. Finalment, es deia que notícies d'absoluta confiança permetien assegurar que a mitjans de desembre no havia mines en el tros de costa comprès entre Cap Salou i Cap del Terme.

Sobre L'Ametlla de Mar l'informe assenyalava l'existència d'artilleria de 150 mm antiga al costat del poble, tot i que de localització imprecisa i d'existència dubtosa i altres tres canons de 75 mm a la platja, al costat del Port de l'Estany, tot i que algunes informacions assenyalaven aquests tres canons com obusos de 150 mm. de bronze. També s'informava que l'Ametlla de Mar era base de dos dragamines que comprovaven l'existència de mines entre Cap del Terme i Cap Tortosa i s'informava sobre l'existència d'atrinxeraments i nius de metralladores al Barranc de l'Estany i que els

republicans havien construït una carretera de 7,5 m, d'amplada que unia l'Ametlla a la carretera de Móra d'Ebre a Hospitalet de l'Infant.
L'informe continuava explicant que a Cap Roig existien dos canons Krupp de 150 mm. vells, situats en un emplaçament de ciment a 1 km, al nord del mateix Cap mentre que de l'Ampolla es feia constància de l'existència d'artilleria de costa a la població tot i que era de localització imprecisa i d'existència molt dubtosa, així com trinxeres i nius de metralladores al llarg de la costa, des de l'Ametlla al Fangar, a intervals de 1 a 2 km, atrinxeraments i nius de metralladores al Barranc de Sant Pere, blockhaus i nius de metralladores a la Regió de l'Ebre al sud-est de Tortosa i un observatori d'artilleria i aviació situat a l'Ermita del Coll de l'Alba pròxima a Tortosa. Finalment, l'informe acabava a Cap Tortosa, on algunes informacions havien assenyalat mines en aquestes aigües, tot i que s'ignorava l'extensió i situació de l'anomenat camp.

3. La Defensa des del mar: l'actuació de la Marina a la costa catalana.

Un element fonamental alhora de tractar el tema de la defensa de la costa a Catalunya durant la Guerra Civil es el factor que la Marina tant d'un bàndol com d'un altre, desenvoluparia durant el conflicte. I es que la Marina nacional representaria pel bàndol republicà la principal amenaça per la costa catalana mentre que pel propi bàndol republicà, havia de suposar la primera línia defensiva d'aquest anomenat litoral català.

L'actuació de la Marina a la Guerra Civil ha estat un dels temes menys treballats dintre de l'extensa historiografia del conflicte, ben resumides al llibre de Cervera, existint forces llacunes dintre d'aquest tema. Normalment sempre s'ha tret importància a la campanya naval en contra partida de les campanyes terrestres o aèries, sense aturar-nos a pensar que sense aquesta campanya naval, entenent-se com a tal l'important tràfic marítim i l'ajuda rebuda pels dos bàndols mitjançant aquesta, molt probablement la guerra no hauria pogut continuar gaire temps més després de la sublevació militar del 18 de juliol.
Així per tant, la Marina d'ambdós bàndols jugarien un paper fonamental al conflicte ja que si per una banda la Marina Republicana havia de defensar el litoral i protegir el tan necessari tràfic marítim davant dels perills que podia patir; la Marina Nacional havia d'intentar trencar aquest tràfic marítim bloquejant les costes republicanes així com realitzar accions ofensives contra les costes republicanes i la Marina Republicana.

3.1. Antecedents i sollevament militar: la creació de les dos Flotes.

Al 1936, la Marina espanyola estava immersa en diferents plans de desenvolupament i millorament que impulsats per varis almiralls i ministres des de principis de segle XX, pretenien una reforma seriosa d'aquesta deguda sobretot a partir de la desfeta de la guerra amb els Estats Units al 1898. I es que la derrota a la guerra del 98, faria canviar la política naval desenvolupada fins aleshores, prenent consciència que la nova principal missió seria la defensa del seu litoral, el seu comerç i la seva pesca, intentar recuperar el seu prestigi, perdut en aquesta guerra amb els Estat Units i restablir la seva hegemonia al Mediterrani Occidental davant les ambicions d'altres països com Itàlia, França o Gran Bretanya. D'aquesta manera al 1908, l'almirall Ferrándiz sota el govern de Maura, posaria les primeres bases per intentar millorar la flota mitjançant un projecte de 200 milions de pessetes.

Aquesta seria la coneguda com la Llei d'Esquadra de Maura-Ferrándiz (7 de gener de 1908) que proposava la formació d'una Esquadra digna d'aquest nom i d'un teixit industrial capaç de construir-la i mantenir-la[742]. L'esclat de la Primera Guerra Mundial frenaria aquest desenvolupament però els posteriors projectes de Miranda (ministre de Marina) i del general Primo de Rivera renovarien totalment la flota fins a tal punt, que al 1936 l'Armada espanyola seria considerada com la sisena flota dintre de totes les flotes mundials.

Aquesta nova flota de guerra havia estat dissenyada per defensar els objectius navals del país sobretot al Mediterrani i s'havia determinat segons els tres elements que la formaven: vaixells de superfície, submarins i mitjans aeris. Estava composta per cuirassats, creuers i destructors, molt moderns durant l'època de la República, dotze nous submarins del tipus *B* y *C* i unitats de l'Aeronàutica Naval. Amb aquest conjunt d'unitats, la Flota espanyola esdevenia una força a tenir en compte, però no així en canvi la denominada flota auxiliar, l'encarregada de salvaguardar els interessos espanyols respecte a la pesca i el tràfic marítim ja que aquesta flota auxiliar estava formada per torpeders, guardacostes, canoners i altres petites unitats que en definitiva no responien en quantitat ni en qualitat al seu objectiu degut sobretot a la gran extensió d'interessos marítims que tenia Espanya durant aquells anys. Però amb les noves unitats també es modernitzaria el cos de Marina, i així al 1915 es crearia l'Aeronàutica Naval i l'Arma Submarina, sobretot amb l'impuls de la Llei Miranda, formant-se un Estat Major de Marina que s'establiria a Madrid i la creació posteriorment al 1925 de l'Escola de Guerra Naval. Les tripulacions dels nous vaixells completarien durant tot aquest temps i fins a l'inici del conflicte civil un període extens d'aprenentatge i entrenament a les noves tàctiques i estratègies navals, juntament amb operacions reals, com seria el

[742] ALPERT, Michael, *La Guerra Civil en el mar*, Madrid. Editorial Crítica. 2007. Pàg.6-7.

cas del desembarcament de Alhucemas al 1925, que suposarien elevar un esglaó més la funcionalitat i la importància de la Marina, arribant a l'any 1936 amb una Marina preparada i amb modernes unitats a tenir en compte sobretot al Mediterrani Occidental[743].

Per altre banda, la neutralitat espanyola a la Primera Guerra Mundial i posteriorment el fet de no comptar amb aliats segurs, també portaria a desenvolupar una política d'autodefensa, naixent en aquest ambient la necessitat d'adquirir una Base Naval moderna i auto-suficient amb un emplaçament adequat, abrigada i a suficient distància de l'abast artiller dels moderns cuirassats de l'època, que utilitzaven calibres de 300 o 350 mm amb un abast superior dels 12 km[744].

Però el principal problema de l'establiment d'una Base Naval al Mediterrani espanyol radicava en l'escassetat existent de bons punts de refugi entre el cap de Creus i l'estret de Gibraltar, així que sota aquesta premissa, es realitzarien als anys vint diferents temptejos de defensa sobre la possible ubicació d'una Base Naval a la badia de Roses tot i que aquesta opció es descartaria per estar massa propera a la frontera francesa; al delta de l'Ebre (Els Alfacs), també descartada perquè precisava una enorme inversió i al Mar Menor, descartada novament degut pel seu poc calatge i dificultat d'accés, establint únicament Cartagena com el lloc on es reunien les millors condicions per finalment establir-la. Un cop arribats al 1936, les principals bases amb que comptaria la Marina espanyola per establir els seus vaixells de superfície serien El Ferrol (A Corunya) Cartagena (Múrcia) i Cadis i les secundàries de Maó (Menorca), Ríos (Vigo), Marín (Pontevedra) La Graña (El Ferrol) i Puntales (Cadis). L'Armada comptaria també a banda dels vaixells de superfície de dos flotilles de submarins situades a Cartagena i Maó i els avions i hidroavions de l'Aeronàutica Naval, amb bases a San Javier (Múrcia) i El Prat de Llobregat (Barcelona).

Referent a les unitats navals, en total al juliol de 1936 l'Armada espanyola comptava amb unes 71 entre vaixells de superfície i petites unitats[745]. Entre els vaixells més grans destacaven els dos cuirassats supervivents del Pla d'Esquadra de Maura-Ferrándiz de 1908, *España* i *Jaime I*, de 16.450 tones a plena càrrega, construïts a les drassanes del Ferrol entre 1909 i 1921 i artillats cadascun d'ells amb quatre torres dobles de 305 mm i 50 calibres, vint canons antitorpediners de 101,6 mm i 50 calius Marca E a més a més de dos antiaeris de 76,2 mm i 34 calibres, tots ells dissenyats per la casa anglesa Vickers. També destacarien els creuers, nascuts al voltant de la Llei Miranda tot i que construïts durant la dictadura de Primo de Rivera; els denominats *Príncipe Alfonso* (més tard anomenat *Libertad*), *Almirante Cervera* i *Miguel de Cervantes*, de 7.976 tones de

[743] MANRIQUE GARCÍA, José María i MOLINA FRANCO, Lucas, *Las Armas de la Guerra Civil Española*. Pàg. 342.
[744] SANTAELLA, Federico, *La artilleria en la defensa de Cartagena y su Base Naval*. Cartagena, Editorial Aglaya. pàg.87
[745] MANRIQUE GARCÍA, José María i MOLINA FRANCO, Lucas, *Las Armas de la Guerra Civil Española*. Pàgs. 346-348. Veure també *Anexo:Unidades navales de la Marina de Guerra de la Segunda República Española* dintre de www.wikipedia.com.

desplaçament, armats cadascun d'ells amb vuit canons Vickers de 152,4 mm i 50 calibres i quatre antiaeris de la mateixa firma de 101,6 mm i 45 calibres, fabricats tots sota patent a Espanya. Existien també altre dos creuers més antics que els anteriors, el *República* (anteriorment denominat *Reina Victoria Eugenia*) i el *Méndez Núñez*, encara en servei i armats també amb canons Vickers de 152,4 mm, distribuïts en nombre de nou el primer i sis el segon, muntant ambdós quatre peces contra aeronaus Vickers de 47 mm, sent aquestes les primeres d'aquesta especialitat que tindria en servei la Marina espanyola.

La Marina també comptaria amb unes flotilles de destructors, dividits aquests en dos classes segons la seva antiguitat. Els més antics eren tres unitats de la classe *Alsedo*, construïts a Cartagena entre 1921 i 1925 i de 1.1.64 tones, armats cadascú d'ells amb tres canons de 101,6 mm i 40 calibres marca K i dos de 47 mm, ambdós model Vickers. En canvi, conformarien les unitats més modernes ni més ni menys que catorze unitats, tots de la classe *Churruca*, (d'entre 1.536 i 2.225 tones segons la sèrie) armats cadascun amb cinc canons anglesos marca Vickers de 120 mm però fabricats a Espanya sota llicència, i un antiaeri de 76,2 mm, igualment de la mateixa marca, tot i que no tots els destructors d'aquest tipus estarien finalitzats una vegada iniciat el conflicte i la seva entrada a la guerra seria sempre al costat de la Marina republicana.

Com a unitats més petites destacaven els canoners i els submarins tipus *B* i *C* en servei. Sobre els canoners, dos dels cinc vaixells en servei el 1936, els denominats *Laya* i *Lauria*, de 811 tones cadascú, havien estat construïts a Cartagena per la *Sociedad Española de Construcción Naval* (SECN) el 1911 i 1912 respectivament, podien desplaçar 800 tones i estaven armats amb quatre canons Vickers de 76 mm i dos metralladores de 7 mm cadascú. Els altres tres canoners, denominats *Cánovas del Castillo*, *Dato* i *Canalejas*, (de 1.335 tones) tenien cadascú quatre peces de superfície de 101,6 mm i dos antiaèries de 47 mm, models idèntics als utilitzats pels destructors del tipus *Alsed*o.

En quant als submarins, existien un total de dotze, sis del tipus *B* (556/563 tones): *B-1*, *B-2*, *B-3*, *B-4*, *B-5* i *B-6* i altres sis del tipus *C*, (925 tones) *C-1*, *C-2*, *C-3*, *C-4*, *C-5* i *C-6*, armats amb un canó Vickers de 76,2 mm i 45 calibres per tir antiaeri i de superfície. Però la Marina comptava també amb unitats menors com uns dotze torpeders de 1ª Classe dels vint-i-un que s'havien arribat a construir a partir de la Llei del 7 de gener de 1908 a la factoria de la SECN de Cartagena, armats cadascun d'ells amb tres canons Vickers de 47 mm i tres tubs llançatorpedes de 450 mm com armament principal, sent aquests els: *T-2*, *T-3*, *T-4*, *T-9*, *T-14*, *T-16*, *T-17*, *T-18*, *T-19*, *T-20*, *T-21*, *T-22*; així com altres petites unitats com eren per exemple els deu guardacostes que estaven en servei, tots ells amb noms de rius i de poblacions del protectorat marroquí i armats amb canons Elswick-Armstrong de 76,2 mm: *Uad Kert*, *Uad-Lucus*, *Uad-Martin*, *Uad-Muluya*, *Uad-Ras*, *Arcila*,

Xauén, *Alcázar*, *Larache* i *Tetuán*; vuit guardapesques: *Condestable Zaragoza*, *Contramaestre Castelló*, *Maquinista Macias*, *Torpedista Hernández*, *Cabo de infantería de Marina Garciolo*, *Marinero Cante*, *Fogonero Bañobre*, *Marinero Jarana* així com una totalitat de quaranta vaixells auxiliars més com serien les 15 llanxes de desembarcament del tipus *K* o 12 remolcadors entre d'altres.

Per altre banda i respecte a mitjans aeris, el 1919 el rei Alfons XIII accediria amb la seva signatura a la proposta presentada pel Consell de Ministres de dotar de mitjans aeris a la Marina espanyola i seria nomenat com a cap d'aquesta al capità de corbeta Pedro María Cardona Prieto, que seria el verdader organitzador d'aquest servei. Al juliol de 1936 aquesta branca de l'Armada comptava amb les bases de San Javier (Múrcia) i El Prat de Llobregat (Barcelona) i les estacions navals de suport de Marín (Pontevedra) i Maó (Menorca), on s'allotjava el personal i els seus aparells, on destacaven els *Savoia S-62,* els *Vickers-Vildebeest* o els *Dornier Wal* entre d'altres i que parlarem més endavant[746].

Així per tant, el total d'unitats navals de la Marina espanyola era de 71, que tot i que formaven una Flota important per tindre en compte, sobretot al Mediterrani, estava encara molt allunyada de flotes més poderoses com la italiana o la francesa, que duplicaven en molts dels casos les seves unitats. En canvi, l'estat de les naus, es trobaven en una situació excel·lent, entre les més modernes d'Europa i el nivell professional de les tripulacions també era molt bo, sent l'edat mitjana més jove que la francesa o la russa, amb una capacitat tècnica dels mitjans intermedis també molt bona. La seva dotació total era d'uns 15.000 homes dels quals aproximadament més de 700 eren oficials, a més de comptar amb uns altres 4.000 homes més de la Infanteria de Marina.

El paper que hauria de jugar la Marina a la guerra seria de vital importància, sobretot per assegurar tant per un bàndol com per l'altre els diversos subministres necessaris per fer front el conflicte, tot i que la importància que li seria donada aquesta seria ben diferent. Per una banda, els caps del sollevament militar del 18 de juliol de 1936 no comptarien molt amb la Marina, tot i que era imprescindible dominar durant els primers moments tant els ports com el tràfic marítim per tal de traslladar les forces acantonades al Marroc a la Península. Existeixen exemples clars que clarifiquen la poca importància que hauria de tenir la Marina a l'aixecament militar. Així per exemple, el general Mola, líder de la sublevació, havia donat les primeres instruccions pel sollevament el 20 de juny, sent aquestes molt generals però quasi bé no feien menció a la Marina mentre que per altre banda, el Cap de l'Estat Major de l'Armada no seria informat de l'aixecament fins al dia 17 de juliol

[746] Veure apartat 4.2.2. L'Aeronàutica Naval de Barcelona i la seva actuació al conflicte.

en una estació de ferrocarril, donant d'aquesta manera un paper molt secundària a la Marina[747].

A més a més, la Marina també comptaria amb un greu problema entre les seves files, ja que existia una divisió enorme entre l'oficialitat i la tropa. L'oficialitat a més a més no havia tingut mai cap contacte amb altres branques de l'estament militar en qüestions de defensa i les tripulacions estaven fortament implicades als moviments revolucionaris. Al 1935 per exemple, tres quartes parts de les tripulacions estaven adscrites a alguna Central Política, tot i que estava prohibit.

Les grans diferències que existien entre l'oficialitat i les tripulacions cada vegada s'anirien ampliant més, agreujades per les diferents promeses incompletes que feia el govern republicà, atribuït per part de les tripulacions als comandaments, augmentant d'aquesta manera la desconfiança i el rancor envers l'oficialitat per part de les tripulacions.

Amb els primers indicis de la rebel·lió, José Giral, ministre de Marina, ordenaria el 17 de juliol el bloqueig immediat del nord del protectorat del Marroc amb destructors i creuers en temor a un possible moviment de les tropes cap a la Península. Durant les primeres hores de la sublevació, la confusió a la Marina seria enorme ja que la gran majoria dels oficials rebrien la notícia amb gran alegria, prestant-se a controlar els vaixells, acció que provocaria inevitablement la confrontació amb les tripulacions. I es que dels 772 oficials de la Marina de Guerra espanyola, solament 38 van romandre fidels a la República mentre que la resta es va adherir a la sublevació. Les tripulacions es trobaven a la seva vegada molt dividides, ja que hi havia un sector, majoritari, que preferia esperar el desenvolupament dels esdeveniments, mentre que altre va decidir de guanyar els vaixells per la República, en vista de l'adhesió de l'oficialitat a la sublevació. La confusió inicial seria molt gran, donant-se el cas de que algun vaixell passés de bàndol (seria el cas del *Churruca*), i jugaria un paper fonamental en aquestes primeres hores el radiotelegrafista Benjamín Balboa, oficial 3er del cos d'auxiliars, que es faria a Madrid amb el control del centre de comunicacions de Ciutat Lineal, impedint d'aquesta manera als comandaments de l'Armada que pogueren transmetre les consignes de Franco als vaixells i informant a les tripulacions de l'intent de sublevació. Gràcies a l'actuació del radiotelegrafista Balboa, els destructors que es trobaven a alta mar, detindrien als seus oficials i aconseguirien mantenir els vaixells sota control governamental. Les tripulacions també aconseguirien controlar importants vaixells com els creuers *Libertad*, *Miguel de Cervantes* i el cuirassat *Jaime I*, tot i que a un preu molt elevat ja que el 50% de l'oficialitat de la Marina espanyola seria afusellada per part del bàndol republicà.

També comptaria un paper destacat la base de El Ferrol, que quedaria en mans dels sollevats a partir del dia 20 de juliol després de durs combats, on aquests van poder aconseguir varis vaixells importants que més endavant, participarien activament a les costes catalanes. La Base del Ferrol era

[747] ALPERT, Michael, *La Guerra Civil en el mar.* Pàg. 33.

una de les més important amb que disposava la Marina Espanyola i al moment d'iniciar-se la sublevació, es declararia una vaga general declarant-se els vaixells fidels al Front Popular. La ràpida actuació dels germans Francisco i Salvador Moreno, partidaris de la sublevació, comptant amb l'ajuda de la guarnició militar de la base els hi permeté controlar aquesta i adherir-la a la sublevació, controlant d'aquesta manera els vaixells que allà es trobaven, entre ells el cuirassat *España* i els creuers *Almirante Cervera*, *Canarias* i *Baleares* (aquests dos últims en fase final de construcció).

Altre Base Naval que també obtindrien els sollevats seria la de San Fernando (Cadis) on el vicealmirall Gámez, cap de la Base prendria també la ciutat, i on les tropes regulars reprimirien als mariners fidels al Front Popular. En canvi, l'important Base Naval de Cartagena es mantindria fidel a la República després de la passivitat dels seus caps, que no prengueren cap decisió respecte al pronunciament, tot i que la major part d'ells serien detinguts i afusellats posteriorment. En aquells ports controlats pels nacionals o en els vaixells en que l'oficialitat va aconseguir imposar-se, la causa rebel va arribar a comptar amb algun poder naval, però la major part de la flota va romandre fidel a la República, tot i que amb una dramàtica escassetat de comandaments. Però tot i la falta d'oficials, la gran majoria d'unitats republicanes es nodririen d'oficials neutrals o poc compromesos amb el Front Popular.

Fent balanç de les unitats que disposarien els dos bàndols en el moment immediat de la sublevació, dels vaixells de guerra existents en aquells moments, cinquanta romandrien al denominat bàndol republicà i trenta-un al bàndol nacional mentre que per altre banda, sobre els 111 aparells dels que disposava l'Aeronàutica Naval, 103 quedarien en mans del Govern mentre que els sollevats únicament van aconseguir vuit hidroavions: cinc *Savoia S.62* i tres *Dornier Wal*. Pitjor sort però correrien els quaranta un caps i oficials pilots navals que serien assassinats al vaixell *España nº3*.

3.1.1. La Marina Nacional

Ja hem vist com la gran majoria de l'oficialitat de l'Armada espanyola va intentar sollevar-se contra la República el 18 de juliol de 1936, però la rapida acció de les tripulacions dels vaixells i la presa del control de les comunicacions de la flota faria que la majoria de vaixells restessin fidels al govern legítim i els sollevats només comptessin amb uns pocs vaixells, partint amb una gran inferioritat en quant a nombre d'aquests. Tot i així, els nacionals aconseguirien mantenir el control de les bases principals de El Ferrol i Cadis i les secundàries de Marín, La Graña, Ríos i Puntales.

En quant a unitats navals, la realitat era que el 18 de juliol, els sollevats només podien comptar amb sis vaixells de porte mitjà: el creuer *Almirante Cervera*, el destructor *Velasco* i els quatre canoners *Dato*, *Cánovas del Castillo*, *Canalejas* i *Lauria* ja que de la resta de vaixells, tant el cuirassat

España com el creuer *República* estaven pendents de grans reparacions i no podien navegar en aquells moments, mentre que els creuers *Canarias i Baleares* i els minadors *Júpiter*, *Vulcano*, *Marte* i *Neptuno* estaven encara en construcció i entrarien en servei més tard. La resta de vaixells que composaven la Marina Nacional eren de molt poc porte o nuls com navilis de guerra (cas aquest últim dels vaixells escola o del transport). D'aquesta manera, els vaixells més importants amb que comptaria la Marina Nacional per tant, eren el cuirassat *España*, els creuers *Almirante Cervera*, *Canarias, Baleares, Navarra i el* destructor *Velasco,* però serien sobretot els creuers *Almirante Cervera*, *Canarias* i *Baleares* els que tindrien una especial transcendència a la costa catalana[748].

El cuirassat *España* era un antic vaixell de l'Armada que es trobava a la base de El Ferrol des de la proclamació de la República en força mal estat i com a dipòsit de municions ja que no podia navegar degut a que es trobava amb les calderes apagades i al 1935 només comptava amb dos torres disponibles, la nº1 i la nº4, quedant les altres dos inútils. A més a més d'aquests inconvenients se l'havia d'afegir la seva lentitud, ja que era un vaixell que no podia sobrepassar els 16 nusos, una velocitat insuficient per competir amb els vaixells de l'època. L'inici del conflicte el sorprendria a la base galega sense municions ni recanvis i amb una dotació molt restringida, lleial a la República, al contrari que la seva oficialitat, partidària aquesta a la sublevació. El capità de navili Francisco Moreno es faria amb el control de la nau i el vaixell entraria ben aviat en servei, i amb una dotació composta principalment de voluntaris, sortiria a la mar el 12 d'agost intervenint a les primeres accions que es realitzaren al Cantàbric. Però davant de l'impossibilitat de poder fer funcionar part de l'armament amb que comptava el vaixell, aquest se'l va anar traient poc a poc, aprofitant-lo per anar artillant altres vaixells, com seria el cas del *Canarias*. El cuirassat *España* no va actuar mai a aigües catalanes, sent el seu principal i únic teatre d'operacions el Cantàbric, on capturaria varis vaixells fins el 30 d'abril de 1937, quan xocaria amb una mina provocant-li una bretxa d'uns dotze metres i el seu posterior enfonsament, causant només cinc baixes del total de la tripulació ja que aquesta seria salvada pel destructor *Velasco.*

Referent als tres creuers, el creuer *Almirante Cervera* es trobava al dic sec de El Ferrol amb les vàlvules de fons desmuntades i amb solament 350 homes a bord, una tripulació que igual que al cuirassat *España*, no van voler sumar-se a la sublevació i intentaren realitzar algunes accions de sabotatge al vaixell, però sense arribar a tenir èxit, quedant el vaixell en mans del nacionals. El creuer seria posat ràpidament en servei amb tripulació voluntària, molts d'ells falangistes, fent-se a la mar el dia 26 de juliol i sent declarat com a vaixell pirata a l'agost pel Govern de Madrid. Va

[748] Per veure les seves principals característiques MANRIQUE GARCÍA, José María i MOLINA FRANCO, Lucas, *Las Armas de la Guerra Civil Española*. Pàgs. 356-366.

intervenir al Cantàbric, i rebria el sobrenom de "*Chulo del Cantábrico*" dintre del bàndol franquista i més endavant, i juntament amb altres vaixells nacionals, faria diferents accions a les costes catalanes, així com l'apressament de varis vaixells mercants.

Els altres dos creuers, tant el creuer *Canarias* com el seu bessó creuer *Baleares*, es trobaven en construcció encara quan els va sorprendre la sublevació. Aquests creuers s'havien començat a construir el 1928 i serien finalitzats durant el segon semestre de 1936. Els dos vaixells eren creuers del tipus pesat que arribaven a desplaçar unes 10.000 tones i havien estat projectats per l'anglès Sir Philipp Watt, director de les drassanes Armstrong de Barrow in Furness a Anglaterra. La construcció del *Canarias* seria realitzada a l'arsenal de El Ferrol però trigaria molt de temps, havent-se de comptar fins i tot amb assistència tècnica anglesa. Al 1936, tenia molt avançada la construcció de les seves torres i l'artilleria principal però li mancava l'artilleria secundària i la direcció de tir, que encara era a Anglaterra. El seu armament principal consistia en vuit canons de 203 mm dividits en quatre torres dobles situades dos a proa i dos a popa. Com artilleria secundària comptava amb vuit canons antiaeris de 101,5 mm situats d'un en un a coberta als costats de la xemeneia i de la catapulta. A més a més comptava amb dotze tubs llançatorpedes situats en quatre grups de tres, fixes i transversals, a coberta als costats del cassetó de proa. Com encara li mancava la instal·lació de l'artilleria secundària al esclatar el conflicte, li van ser instal·lades 4 peces de 101'5 mm del cuirassat *España*, aquestes ja molt desgastades així com una direcció de tir, ja que Anglaterra es negaria a proporcionar-li, procedent de l'artilleria de costa completant-se la seva habilitació pel tir naval mitjançant l'adquisició d'algunes peces a la marina portuguesa[749]. Així en aquesta situació es faria a la mar a finals de setembre, sent el vaixell més participatiu a la costa catalana i també el més temut per les poblacions del litoral català.

El seu bessó, el creuer *Baleares*, de les mateixes característiques que el *Canarias*, també va ser construït a la base galega però no entraria en servei fins al mes de desembre de 1936, ja que la seva construcció es trobava en una fase més endarrerida que el *Canarias*. Transcorregut un temps ja del conflicte, arribaria a Cadis cap a desembre de 1936, faltant-li encara les dos torres de popa i l'artilleria secundària. A la base andalusa, li seria instal·lada la torre número 3 i algunes peces menors, entrant en servei el 28 de desembre de 1936, a punt per intervenir a l'operació de Màlaga. També intervindria a les costes catalanes, en alguns cops junt al *Canarias*, tot i que tindria un final molt més tràgic que aquest ja que seria enfonsat el 6 d'abril de 1938 per la Marina Republicana.

Altre creuer que també es van poder apoderar els nacionals en el moment de la sublevació va ser el vell creuer *Navarra* (*ex-República*) que es trobava a la base de Cadis quan l'aixecament militar en

[749] MANRIQUE GARCÍA, José María i MOLINA FRANCO, Lucas, *Las Armas de la Guerra Civil Española*. Pàgs. 358-359.

segona situació, utilitzant-se només com a bateria antiaèria, tot i que davant la necessitat de vaixells i amb la caiguda de Bilbao a mitjans de 1937, seria reconstruït al Ferrol, entrant en servei al juny de 1938 tot i que participaria molt poc a les costes catalanes.

Respecte a les unitats més petites, la Flota Nacional només comptaria amb un destructor, a diferència de la Flota republicana que comptaria amb quasi la totalitat existent a la Marina Espanyola abans del conflicte. El destructor en qüestió que va quedar en mans dels sollevats seria el *Velasco*, ja que es trobava en reparació al Ferrol amb les turbines desmuntades en el moment de l'aixecament i la seva tripulació va restar fidel al seu comandant, el Capità de Corbeta Manuel Calderón, fent-se a la mar ràpidament el 12 d'agost. Més endavant actuaria al Mediterrani, fent alguna incursió per aigües catalanes. Els sollevats també comptarien amb altres unitats menors com diferents vaixells torpeders, canoners i llanxes, entre d'altres que completaria aquesta Flota, però no comptaria amb cap submarí; quedant ben patent la superioritat en quant a nombre d'unitats que despondria la Marina de guerra Republicana envers la Nacional; una superioritat que el govern republicà no va saber aprofitar sobretot al principi del conflicte.

En definitiva, els nacionals només van poder aconseguir sota el seu control tots aquells vaixells que restaven a les drassanes que aconseguirien prendre però al tindre les dues bases navals més importants tan allunyades una de l'altre i incomunicades per terra, els resultaria difícil la seva organització. I es que tot i controlar aquestes importants bases i els vaixells existents en elles, la Marina Nacional tindria una sèrie de problemes difícils de solucionar, sobretot en quant a unitats ja que existia una clara inferioritat d'unitats navals respecte a la Marina Republicana: els franquistes no tenien submarins, disposaven de només un antic cuirassat, tenien una clara desavantatge en quant a destructors, sent aquesta la desproporció d'onze davant un, una inferioritat notable també en creuers (tres davant un); així com també en torpeders (sis davant cinc); sent la seva única superioritat en vaixells canoners, (en proporció de quatre davant un), uns vaixells de petit tonatge que no podien decantar cap combat naval. Seria precisament per aquesta desproporció d'unitats pel que els esforços als primers moments de la Marina Nacional es centrarien sobretot, en obtenir ajuda exterior per intentar suplir la carència d'unitats navals davant el seu adversari. A aquest problema de manca de vaixells també se li afegiria l'escassetat de personal preparat ja que la major part de la Flota i amb ella els seus tripulants, havien quedat de part de la República, i els que havien quedat al bàndol nacional comptaven amb una gran desconfiança a causa dels precedents de motins, com havia passat a diferents vaixells (creuer *Almirante Cervera* o cuirassat *España)*, situació que motivaria a embarcar als vaixells nacionals grups de falangistes i de requetès, lleials a la sublevació i que rebrien el nom de Falange Naval i de Requetès del Mar, utilitzats sobretot per poder disposar de forces lleials en cas d'un intent d'amotinament de les tripulacions. A aquesta manca de

tripulacions també se l'havia d'afegir l'escassetat d'oficials, degut sobretot a que la majoria dels oficials en actiu havien estat assassinats per romandre lleials a la sublevació.

Però davant d'aquestes dificultats la Marina Nacional les venceria gràcies a la seva estratègia ofensiva i agressiva que desenvoluparia durant tot el conflicte tot i comptar amb menys unitats que la seva Flota adversària i gràcies també a l'important aportació que realitzaria els seus aliats, Alemanya i Itàlia, que amb les seves col·laboracions ajudarien en gran mesura a la Flota Nacional alhora d'assolir els seus objectius. Així Alemanya remetria als nacionals artilleria i direccions de tir, quasi tot material procedent de la Primera Guerra Mundial, municions i llanxes torpedineres de disseny modern i avançat, mentre que l'ajuda italiana, a més de proporcionar artilleria i direccions de tir antiquades es complimentaria amb la cessió o la venda d'unitats a la Marina Nacional. Primer seria la venda de quatre llanxes, després la cessió de dos submarins i posteriorment la venda de quatre destructors, fent-se efectiva aquesta última al setembre de 1937, contravenint l'Acord Internacional de No Intervenció a la guerra d'Espanya. Els destructors adquirits a Itàlia no eren aptes, per la vellesa del material, per presentar combat en condicions favorables a la moderna flota republicana i a partir de la seva entrada en servei amb la flota nacional, no van cessar de registrar errors greus i avaries importants que van comprometre tant la seva seguretat, que va ser precís enviar-los, per torns, a reparar a Cadis. Es tractava de dos *esploratori*, denominats a la Regia Marina *Aquila* i *Falco*, i dos *contra-torpedinieri* coneguts per *Alessandro Poerio* i *Gugliemo Pepe*. Els dos primers serien coneguts com *Velasco-Ceuta* i *Velasco-Melilla* mentre que els dos següents serien batejats com *Huesca* i *Teruel*, respectivament i mai van resultar fiables com vaixells de combat[750].

3.1.2. La Marina Republicana

El 18 de juliol de 1936 la major part de la Flota espanyola va quedar en mans de la República tot i l'intent de la majoria dels seus oficials de sollevar-la, fet que va motivar que gran part d'aquesta oficialitat quedés arrestada pels seus subordinats i en part executada. Per aquesta causa, la Marina de la República va patir una falta crònica d'oficials i una manifesta desconfiança de les autoritats cap als militars que havien pertangut lleials, bé fos per convicció o per necessitat. Aquest seria un dels principals problemes que patiria la Flota Republicana, agreujat amb el caos organitzatiu que es derivaria degut a que els oficials que havien quedat lleials a la República no tenien el comandament real de la flota, ja que aquesta estava en mans dels creats nous comitès. Es una dada molt significativa que dels 767 oficials amb que comptava la Flota el 1936, només 38 van romandre

[750] MANRIQUE GARCÍA, José María i MOLINA FRANCO, Lucas, *Las Armas de la Guerra Civil Española*. Pàg. 385.

lleials a la República, sent la gran la majoria arrestats i afusellats al intentar passar els vaixells al bàndol nacional o bé per sospites per intentar-ho.

Però tot i aquests problemes, el Govern va poder mantenir sota el seu control un gran nombre d'unitats navals, fet que feia presagiar una còmoda victòria al mar i el control d'aquest, però la realitat no va ser així. Entre les seves unitats, destacaria el cuirassat *Jaime I*, els creuers *Libertad*, *Miguel de Cervantes* i *Méndez Núñez,* així com els setze destructors i els dotze submarins que englobarien les files de la Marina Republicana[751].

El cuirassat *Jaime I* es trobava a Santander al moment de la sublevació i rebria l'ordre durant les primeres hores d'anar cap a l'Estret de Gibraltar per tal d'impedir el pas de les tropes sollevades, tot i que les intencions dels comandaments del vaixell eren unes altres ja que aquestos, afectes a la sublevació, pretenien unir-se als sollevats. Després d'una aferrissada lluita amb baixes, la tripulació aconseguiria que el vaixell restes fidel a la República.

Els creuers *Libertad* i *Miguel de Cervantes*, es trobaven al Ferrol en el moment de la sublevació i rebrien l'ordre d'anar a l'Estret tenint la mateixa sort que al *Jaime I*, ja que les respectives tripulacions es farien càrrec dels vaixells després de suprimir als oficials, afectes a la sublevació, guanyant aquests dos creuers pels governamentals; mentre que un altre creuer que s'afegiria a les files republicanes seria el *Méndez Núñez* que es trobava a Fernando Poo a Guinea Equatorial on després d'un període de indefinició degut a la llunyania, la tripulació obtindria el domini del vaixell després de veure's obligats els oficials, també afectes als sollevats, a abandonar-lo. Finalment, la tripulació del creuer portaria el *Méndez Núñez* fins a Cartagena, incorporant-lo d'aquesta manera a finals de setembre de 1936 a la Flota Republicana.

De tots els destructors que disposava la Marina espanyola al 1936, només el *Velasco* quedaria en mans nacionals, mentre que la resta de vaixells quedarien afectes a la República, tant els destructors que es trobaven a Cartagena com els que es trobaven a alta mar, fent-se amb el control les seves tripulacions. En total, la flota de destructors la componien setze navilis: *Alsedo* i *Lázaga*, de 1.364 tones cadascú i *Churruca*, *Alcalá Galiano*, *Sánchez Barcáiztegui*, *José Luis Díez*, *Almirante Ferrándiz*, *Lepanto*, *Almirante Valdés*, *Almirante Antequera*, *Almirante Miranda*, *Gravina*, *Escaño*, *Ulloa*, *Císcar* i *Jorge Juan*, de 1.536 tones cadascú. Però entre aquests destructors, no tots estaven finalitzats, ja que es trobaven a Cartagena sis destructors en la seva fase final de construcció que s'anirien incorporant a la flota republicana a mesura que la seva construcció s'aniria finalitzant. El primer d'ells seria el *Almirante Miranda*, que entraria en servei el 25 de juliol, incorporant-se d'aquesta manera a la flotilla de destructors de Cartagena. Un mes posterior era el torn del *Gravina*,

[751] MANRIQUE GARCÍA, José María i MOLINA FRANCO, Lucas, *Las Armas de la Guerra Civil Española*. Pàgs. 393-396.

tres setmanes després el *Escaño*; completant-se el 24 d'octubre de 1936 amb la incorporació del *Císcar*. Els dos últims destructors, on les obres estaven molt més retardades, el *Jorge Juan* i el *Ulloa*, no entrarien en servei fins l'any següent, el 30 d'agost i el 20 de novembre de 1937 respectivament.

Els dotze submarins que tenia la Marina espanyola, del tipus *B* i *C*, també quedarien tots en poder governamental al quedar les seves respectives bases, Cartagena i Maó, sota el domini de la República, arrestant a la majoria dels seus oficials mentre que a banda d'aquestes unitats, la Marina Republicana comptaria amb moltes unitats menors com canoners, guardacostes, llanxes, guardamines, etc... que faria augmentar en gran nombre les seves unitats i acabaria per conformar el total de la Flota Republicana, molt superior en nombre a la flota del seu oponent. Però la seva estratègia defensiva i sobretot la manca d'oficials i la poca moral de les seves dotacions faria que la Marina Republicana tingués un pobre paper al conflicte, encarregant-se només de realitzar petites accions ofensives, perdent d'aquesta manera la seva avantatja numèrica.

Referent al problema dels oficials, aquest es va voler solucionar amb la creació al març de 1937 de l'Escola Naval Popular amb la missió de formar nous oficials procedents dels quadres subalterns, però no seria fins al maig de 1937 amb la supressió dels Comitès quan mica en mica aniria desapareixent aquesta situació de caos organitzatiu. Tot i així, fins el novembre del 1937, amb el nomenament com a Cap de la Flota Republicana del capità de corbeta Luis González Ubieta no es reorganitzaria la Marina de guerra Republicana aconseguint restablir la disciplina i millorant la seva efectivitat. I es que tot i que la major part de la Flota havia pertangut lleial a la República, la falta de subministraments sumat als problemes ja citats d'estratègia ultra defensiva i manca de disciplina, suposaria un important problema que comprometria l'efectivitat de la Flota, deixant la iniciativa de la guerra a la Marina Nacional, molt més agressiva durant tot el conflicte. Tot i així, la Marina Republicana tindria un paper destacat en la protecció de combois, aconseguint d'aquesta manera protegir els vaixells carregats d'armes que amb el seu material, equiparia a l'Exèrcit Republicà i el permetria continuar combatent fins al final.

3.2. El desenvolupament de la campanya naval.

La campanya naval durant la Guerra Civil es podria dividir en tres etapes ben diferenciades una vegada s'acabarien establint els dos bàndols que intentarien aconseguir el domini del mar absolut en base a l'explotació de les comunicacions marítimes, tot i que cap bàndol dominaria per complet el mar, establint-se un domini relatiu i no total[752].

[752] *Revista de Historia Naval,* número 6 (1984). *L'estratègia naval a la Guerra Civil (1936-1939)*. El seu autor es Ricardo Cerezo, pàgines 5 a 24.

Respecte aquestes tres fases, la primera d'elles comprendria en període de temps, des del inici del conflicte, el mateix 19 de juliol, fins al 29 de setembre de 1936, dia en que es produiria l'enfonsament del destructor republicà *Almirante Ferrándiz* per part del creuer nacional *Canarias*, aconseguint d'aquesta manera el desbloqueig de l'Estret de Gibraltar per la Marina Nacional que fins aleshores estava controlat per la Marina Republicana. Durant aquest període, la Flota governamental dominaria totalment al Mediterrani i l'Estret i els vaixells nacionals el Cantàbric, sense pràcticament cap tipus d'oposició en tots els casos, exercint ambdós bàndols el bloqueig naval del tràfic marítim i de les costes a les seves zones de domini i mantenint la llibertat del tràfic propi.

La segona fase seria la delimitada entre el 29 de setembre de 1936 fins a l'octubre de 1937, coincidint aquesta última data amb la finalització de la guerra al Cantàbric, on la Flota Nacional gràcies a la seva supremacia al mar Cantàbric i a l'Estret, exerciria el bloqueig naval i comercial amb llibertat d'acció suficient per emprendre operacions de suport a les ofensives del seu exèrcit. Al Mediterrani sorgiria una seriosa disputa per aconseguir la supremacia entre ambdós bàndols, aconseguint els nacionals una situació d'equilibri que seria aprofitada per portar a terme una eficaç campanya contra el tràfic marítim republicà.

La tercera i última fase tindria com a teatre d'operacions pràcticament exclusiu el mar Mediterrani, comprenent aquesta entre els últims mesos de 1937 fins al final de la guerra, una vegada finalitzada la campanya del Cantàbric i creades les Forces de Bloqueig Nacional del Mediterrani que permetria, sobretot a partir de la primavera de 1938, l'obtenció per part de la Flota Nacional del control en gran mesura del Mediterrani.

La primera fase es caracteritzaria principalment per l'acondiciament de les dos flotes que lluitarien per l'hegemonia als mars peninsulars a partir del posicionament individual que cada vaixell prendria a partir de la sublevació militar, sent el gran beneficiari el Govern republicà ja que va poder mantenir un gran nombre d'unitats navals sota el seu control. Però patiria el greu problema de manca d'oficials degut a que la gran majoria donaria suport a la sublevació, i la Marina Republicana hauria d'improvisar Comitès alhora de controlar les unitats navals, deixant d'aquesta manera amb una clara desavantatge l'operativitat dels seus vaixells. Tot i així, les unitats republicanes mantindrien un bloqueig molt efectiu de l'Estret de Gibraltar que impossibilitaria el pas de les tropes d'Àfrica cap a la Península a més a més de tallar una més que probable intrusió de vaixells franquistes al Mediterrani. D'altra banda, gràcies a que el govern republicà controlaria l'important Base Naval de Cartagena, la Flota Republicana aniria incorporant mica en mica els destructors que es trobaven en construcció al juliol de 1936, augmentant fins a cinc el nombre d'aquests tipus de vaixells. En quant a la Flota Nacional, serien pocs els vaixells importants que secundarien el sollevament, però al aconseguir triomfar a les importants bases navals de El Ferrol i Cadis,

adquiririen els vaixells fondejats o en construcció en aquestes bases, com seria el cas del creuer *Canarias*, un autèntic malson per la costa catalana per les seves constants incursions. El dia 24 de juliol de 1936 era creada la Junta de Defensa Nacional, on seria nomenat el Capità de Navili Francisco Moreno Fernández com a cap de la Flota Nacional, un important oficial que portaria a terme un complet programa de reorganització, al mateix temps que es començarien a emprendre accions marítimes al Cantàbric, on gran part del seu litoral estava en poder de la República tot i que no disposava de gaires unitats allà.

Per tal d'accelerar les operacions, ben aviat es faria a la mar el creuer *Almirante Cervera* tot i que amb tripulació reduïda, igual que també sortiria a la mar el cuirassat *España* també amb molt poca dotació i armat ràpidament (solament podia fer servir una torre i assolir com a màxim 16 nusos de velocitat) i aconseguirien a més a més que el destructor *Velasco* s'incorporés a la Flota Nacional en pocs dies amb la seva dotació original. Les accions d'aquests vaixells juntament amb els pesquers armats, també anomenats bous, farien augmentar l'eficàcia d'aquesta primitiva Flota Nacional, contribuint a iniciar el bloqueig de la costa nord, on arribarien apressar molts vaixells que transportaven material de tot tipus cap als ports del nord de l'Espanya republicana que constituirien en aquesta època inicial de la guerra, una importantíssima font d'aprovisionaments pel bàndol nacional.

Seria també durant aquesta primera fase de la campanya naval quan per part republicana es prendria una decisió estratègica i adoptada a Barcelona: la conquesta de les Illes Balears. Aquesta operació, desenvolupada durant l'agost de 1936 i finalitzada sense èxit cap a la primera setmana de setembre, no comptaria amb un suport adequat de la Marina de guerra governamental però si seria una operació de vital importància, sobretot per Catalunya en general i el seu litoral en particular. I és que la desfeta de l'operació de desembarcament i conquesta de les Illes Balears per part republicana, tindria posteriorment una conseqüència molt important pel Principat ja que l'illa de Mallorca esdevindria una base naval i aèria enclavada a la rereguarda republicana, on els avions i vaixells nacionals podien bombardejar les diferents poblacions republicanes que en molts casos es mantindrien sense defenses davant d'aquests atacs. Finalitzada aquesta operació, el Govern patiria un altre revés, en aquest cas molt important ja que perdria el control de l'Estret de Gibraltar a mans de la Marina Nacional. L'acció en qüestió seria realitzada una vegada que una important Agrupació Naval republicana composta pel cuirassat *Jaime I*, els creuers *Libertad*, *Miguel de Cervantes* i sis destructors a més a més de varis submarins partirien de Màlaga per tal de recuperar el domini del Cantàbric, convençuts de la seva supremacia naval per tal de garantir la seguretat a les costes del nord, desprotegint l'Estret de Gibraltar on només quedarien dos destructors per tal d'efectuar el bloqueig, els destructors *Gravina* i *Almirante Ferrándiz*. I és que l'Estret de Gibraltar es trobava

eficaçment bloquejat per l'Esquadra republicana des de començaments del conflicte i havia impedit fins aleshores amb èxit el trasllat de soldats del nord d'Àfrica cap a la Península. Però el que no sabria l'Alt Comandament República es que els nacionals havien pogut enllestir i posar operatiu l'important creuer *Canarias* que juntament amb el creuer *Almirante Cervera* i aprofitant la sortida d'aquesta Agrupació Naval Republicana de Màlaga, realitzarien una de les accions més important que es donarien durant tota la campanya naval[753]. Els dos creuers havien sortit amb el major dels secrets i amb les llums apagades el dia 27 de setembre de 1936 de la base marítima de El Ferrol, controlada per les tropes nacionals des dels inicis del conflicte, amb destinació sud. La nit del dia 29, els creuers franquistes sorprendrien totalment als dos destructors republicans que no esperaven cap tipus d'atac per part d'unitats navals de l'altre bàndol; és més, ni l'alt comandament republicà havia contemplat aquesta possibilitat i no havia aconseguit tenir encara cap notícia de la sortida que havien efectuat els dos creuers de la base de El Ferrol un parell de dies abans. Així per tant, amb la superioritat dels creuers davant dels destructors i aprofitant l'efecte sorpresa, el *Canarias* agafaria com objectiu al *Ferrándiz* i el *Almirante Cervera* al *Gravina*. L'acció ofensiva seria desenvolupada durant la nit del dia 29 i després de ser tocada l'alarma de xafarranxo de combat a bord del *Canarias* i aprofitant la foscor de la nit, el creuer s'aproximà a tan sols vint metres del *Ferrándiz*, que sense ser descobert obriria foc amb els dos canons de proa. El resultat no va ser gens satisfactori ja que va errar aquests primers tirs degut probablement a la manca de la direcció de tir, però amb la ràpida correcció i davant l'incapacitat de resposta del destructor republicà, realitzà una segona salva que aquesta vegada si faria blanc al *Ferrándiz*, que rebria un impacte a bord. El *Canarias* continuaria fent foc sobre el destructor a una velocitat de vint-i-vuit nusos, rebent aquest encara varis impactes més. Així, d'aquesta manera i en un breu espai de temps, el *Ferrándiz* quedaria aviat fora de combat però encara continuaria surant tot i els grans incendis que s'havien declarat a bord. Finalment, i després d'una explosió interna, el *Ferrándiz* s'enfonsaria a les aigües de l'Estret; moments després el *Canarias* suspendria el foc i procediria a recollir als supervivents del destructor republicà.

Per la seva part, el *Almirante Cervera* no va poder fer el mateix amb el *Gravina*, però si que aconseguí que aquest es retirés de l'escenari de l'Estret i es refugiés al nord d'Àfrica, quedant en possessió dels creuers franquistes el pas de l'Estret de Gibraltar.

Aquesta acció, a banda de la transcendència que significaria en el desenvolupament de la guerra, va minvar força la moral de les dotacions de la flota republicana, que a partir d'aquest moment i ja fins al final de la guerra, adoptaria una estratègia defensiva tot i la superioritat de poder material entre els dos bàndols existents, favorable encara als republicans. Tot i així, el Govern republicà encara

[753] MANRIQUE GARCÍA, José María i MOLINA FRANCO, Lucas, *Las Armas de la Guerra Civil Española*. Pàg. 359.

trigaria uns dies a reaccionar, fins que el dia 13 de setembre, va decidir retirar del Cantàbric el gruix de la flota que havia destacat tan sols unes setmanes abans, enviant-la de nou cap al Mediterrani.
Els creuers franquistes també tornaren altre cop cap al nord d'Espanya, donant-se la paradoxa que les unitats navals d'un bàndol i d'un altre es creuarien en meitat de la foscor de la nit, però sense arribar-se a poder veure i en conseqüència, evitant així un combat naval. El desbloqueig de l'Estret per part de les unitats navals franquistes iniciaria la segona fase de la campanya naval resultant la principal conseqüència d'aquest desbloqueig la participació d'unitats navals nacionals al Mediterrani i l'inici dels atacs a la costa i al tràfic marítim. Seria durant aquest segon període quan es realitzarien més agressions a la costa catalana per part de vaixells de superfície al mateix temps que començaria una agressiva campanya submarina protagonitzada per submarins italians a tot el litoral mediterrani republicà. Dintre d'aquestes agressions, el primer atac realitzat a la costa catalana seria l'efectuat el dia 30 d'octubre de 1936 pel creuer *Canarias*, que bombardejaria la badia de Roses, provocant un gran pànic a tot el litoral català que es traduiria amb els inicis de la fortificació de la costa catalana davant del temor d'un possible bombardeig. Aquestes incursions pel Mediterrani dels creuers nacionals suposarien a més a més l'afiançament de Mallorca pels sollevats, que l'utilitzarien com a base d'operacions degut a la gran posició estratègica que representava, situada a la rereguarda republicana i en una posició dominant del tràfic marítim al Mediterrani occidental.

La capacitat combativa de les unitats navals republicanes quedaria sota mínims, sobretot després d'aquest cop d'efecte de desbloqueig de l'Estret de Gibraltar i l'entrada del *Canarias* a escena, també influenciat per la manca d'oficials i el grau de desmoralització regnant per la falta de disciplina, afegit també a una manca d'estratègia marítima adequada. Davant l'incapacitat d'aprofitar la supremacia d'unitats navals per intentar posar fora de servei als dos creuers nacionals, faria que els propis creuers nacionals prenguessin la iniciativa, aprofitant per realitzar nombroses incursions pel Mediterrani sense pràcticament oposició. I es que la Flota Republicana adoptaria una estratègia naval estrictament defensiva, destinant-se principalment a l'escorta de vaixells mercants soviètics amb càrrega de subministraments de material bèl·lic, destinant-se sobretot a l'últim tram del seu recorregut, és a dir, des de la costa d'Algèria fins a Cartagena. Però gràcies a aquesta tasca, l'Exèrcit republicà va poder rebre canons, carros de combat i avions en quantitat suficient per detenir l'avanç de les tropes nacionals sobre Madrid, però a un altíssim preu ja que deixaria que els creuers nacionals actuessin al Mediterrani impunement, i tampoc intentaria interceptar els combois de subministres de material de guerra des d'Alemanya i Itàlia que intervindrien d'una manera directa al conflicte espanyol i a la campanya naval amb les seves pròpies unitats.

La Marina Nacional, mantindria al llarg de la guerra una estratègia agressiva envers la Marina Republicana, mentre que aquesta última adoptaria una estratègia totalment contrària, de defensa, esdevenint el seu gran error a la campanya naval, patint les conseqüències sobretot la costa catalana. Amb l'entrada d'unitats navals franquistes al Mediterrani també es posava en perill el tràfic marítim, tant important pels dos bàndols i que en el cas republicà era la seva principal via de subministrament, tant en armes com en subministraments, fent a partir d'aquell moment més difícil que els vaixells mercants poguessin arribar a ports republicans. Tant els atacs a la costa com les captures de vaixells mercants continuarien durant pràcticament tota la guerra, però no faltarien mercants de diferents nacionalitats que subministrarien material a la República tot i els perills existents. Tot i així, la Marina Nacional continuaria tenint el problema de mancança d'unitats navals tot i aconseguir el desbloqueig de l'Estret i afavorida per l'estratègia defensiva que adoptaria la República en matèria naval. Per millorar aquesta situació, el Govern franquista aprovaria el Decret número 50 el 27 d'octubre de 1936 consistent en la confiscació de nou vaixells de la *Compañía Transmediterranea* que a partir del 31 d'octubre passarien a ser vaixells de guerra, mantenint les seves dotacions mercants però degudament militaritzades, tractant-se aquests dels següents[754]: *Ciudad de València*[755], *Dómine*[756], *Vicente Puchol*[757], *Antonio Lázaro*[758], *Mallorca*[759], *Ciudad de Alicante*[760], *Rey Jaime I*[761], *Ciudad de Mahón*[762] i *Ciudad de Palma*[763], convertits en creuers auxiliars o transports de guerra.

L'entrada del creuer *Baleares*, bessó del *Canarias* cap a finals de desembre de 1936 a la Marina Nacional acabaria per compensar les forces navals existents entre els dos bàndols tot i que continuarà l'avantatja en nombre de la Flota Republicana.

La Marina Nacional comptaria també amb l'important ajuda dels seus aliats a petició de l'almirall Cervera, cap de l'Estat Major de l'Armada Nacional, per intentar tallar el fluix de tràfic marítim soviètic al llarg del Mediterrani, facilitat sobretot per l'estratègia defensiva de la Flota Republicana i l'absència d'oposició d'aquesta. La Marina Italiana seria la més participativa i intervindria al conflicte d'una manera directe amb les seves pròpies unitats. La participació italiana es caracteritzaria sobretot per la campanya submarina que portaria a terme al Mediterrani i aquesta

[754] GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael, *La Marina Mercante y el tráfico marítimo*. Madrid. Editorial San Martín. 1977. Pàgina 91.
[755] Vaixell de 2.900 tones.
[756] Vaixell de 9.650 tones. Seria armat al setembre de 1936, realitzaria un viatge a La Meca a principis de 1937 totalment desarmat i posteriorment tornaria a ser armat per convertir-se en transport de guerra ràpid.
[757] Vaixell de 2.900 tones seria reconvertit en minador, actuant a la costa catalana.
[758] Vaixell de 2.900 tones, seria també reconvertit en minador i actuaria a la costa catalana.
[759] Vaixell de 2.900 tones. Seria convertit en creuer auxiliar.
[760] Vaixell de 2.900 tones. Seria convertit en creuer auxiliar.
[761] Vaixell de 2.900 tones. Seria convertit en creuer auxiliar.
[762] Vaixell de 2.150 tones. Seria convertit en creuer auxiliar.
[763] Vaixell de 5.560 tones. Seria convertit en creuer auxiliar i més endavant en vaixell-hospital.

seria realitzada en dos etapes: la primera des de finals de 1936 fins els primers mesos del 1937 i la segona durant l'agost i setembre de 1937, desenvolupant una important campanya submarina, consistent en realitzar una constant vigilància del Mediterrani republicà, sobretot dels seus ports i el tràfic marítim així com agressions a aquests i a les unitats navals republicans. Aquesta campanya submarina obtindria alguns èxits, com el torpedinament del creuer *Miguel de Cervantes* el 22 d'octubre pel submarí italià *Torricelli* a Cartagena, i tindria una especial activitat a aigües catalanes ja que aconseguiria èxits importants com el bombardeig de Barcelona o l'enfonsament del vapor *Navarra* a Altafulla entre d'altres, però no obtindria la paralització o disminució de l'afluència de tràfic marítim a ports republicans com era el seu objectiu tot i les unitats submarines que s'utilitzarien[764]. La Marina italiana aniria més enllà en la seva col·laboració i fins i tot utilitzaria vaixells de superfície en accions ofensives, com seria el bombardeig de Barcelona el 13 de febrer de 1937 i ajudaria de tal manera a la Flota Nacional que acabaria cedint vàries unitats submarines i destructors perquè aquesta augmentés la seva flota.
La col·laboració alemanya i italiana a la Marina Nacional es veurà reflectida a les dos reunions que mantindran oficials de les tres marines implicades cap a finals de desembre de 1936 per tractar el tema de l'ajuda a la Marina Nacional i la conducció de les operacions.

Per la seva banda, la Marina Republicana patiria varis contratemps com les pèrdues fortuïtes el mateix 1936 dels submarins republicans *B-5* i *C-3* al mar d'Alborán i el *C-5* al Cantàbric, que contribuirien a debilitar encara més la moral combativa de les seves dotacions i l'enfonsament del vaixell mercant soviètic *Komsomol* pel creuer *Canarias* el 14 de desembre al Mediterrani, que faria que els polítics i militars republicans s'aferressin encara més a aquesta política defensiva i d'acomboiament al transport marítim, estratègia del tot errònia per intentar canviar la situació al seu favor. Per la defensa del litoral català, la Flota Republicana destacaria a Barcelona al desembre de 1936 una petita agrupació naval composta pel creuer *Méndez Nuñez* i els destructors *Gravina* i *Sánchez Barcáiztegui* per tal de defensar el tràfic amb França, tot i que els tres vaixells acabarien reintegrant-se a Cartagena a les tres setmanes per reforçar la protecció de la navegació de vaixells soviètics i propis entre Alger i Cartagena; un tràfic que aniria en augment sobretot durant la primavera i estiu de 1937 fins arribar al ritme d'un comboi setmanal mentre que a les mateixes dates que es formaria aquesta Agrupació Naval destacada a Barcelona, també es restabliria l'Estat Major del Ministeri de Marina Republicà, on una de les primeres tasques a realitzar seria la de redactar un estudi sobre la situació real de com es trobava fins aleshores la campanya naval, tractant de buscar solucions als diferents punts dèbils que fins aquell moment havia patit la Marina Republicana i

[764] Veure apartat 3.3.2. La Campanya submarina.

marcar les directrius a seguir en un futur[765]. La conclusió d'aquesta memòria era que per tornar a dominar el mar, la Marina Republicana havia d'aconseguir el domini del Mediterrani i suprimir el control de l'Estret per part de la Marina Nacional i sol-licitava per poder realitzar aquestes accions, tota una sèrie d'elements i unitats com aviació al servei de la Flota, esquadrilles de submarins, llanxes torpedineres i la unificació de l'armament artiller dels destructors; però de totes aquestes demandes realitzades només seria satisfeta la de les llanxes. Així, la Marina Republicana obtindria quatre llanxes ràpides soviètiques, incapaces de navegar al Mediterrani amb marejol però que realitzarien diferents operacions a la costa catalana, tot i que una d'elles seria enfonsada poc temps després d'arribar al juny de 1937 prop d'Arenys de Mar.

A aquests problemes se l'afegiria la poca atenció que rebria per part del Govern Republicà, que no entendria que si s'aconseguien els objectius navals, els terrestres podien ser assolits més fàcilment. D'aquesta manera i a partir de l'estratègia que seguiria la Marina Republicana, aquesta seria l'única força militar que ni incrementaria el seu poder combatiu ni tan sols respondria les pèrdues ni armament, tot i trobar-se en temps de guerra. Tot i que la memòria de l'Estat Major de la Marina Republicana explicava que s'havia d'intentar aconseguir el control de l'Estret de Gibraltar novament, aquesta acció no es portaria a terme i acabaria resultant una tasca pràcticament impossible de realitzar pels republicans sobretot després que els nacionals aconseguirien incorporar la província de Màlaga al seu territori amb la col·laboració de les unitats de la Flota Nacional. Aquesta, aprofitant l'estratègia defensiva que realitzaria la Flota Republicana, intentaria treure el màxim profit i entre abril i agost de 1937 faria augmentar la seva flota amb la incorporació de més unitats: en concret dos submarins -*General Sanjurjo* i *General Mola*- adquirits a Itàlia en abril i quatre vells destructors -*Ceuta*, *Melilla, Huesca* i *Teruel*- també de procedència italiana, incorporats a l'agost a més a més de nou llanxes ràpides d'origen alemany i italià, tot i que aquestes noves unitats no tindrien una especial incidència en la guerra[766]. En canvi, si posaria de manifest l'aportació que realitzarien els dos països aliats dels franquistes, sobretot Itàlia que continuaria amb la seva campanya submarina amb l'objectiu de patrullar davant les costes republicanes del Mediterrani tot i que no arribaria a detenir els subministraments soviètics de material de guerra ni de petroli cap als ports republicans.

A nivell internacional, el maig de 1937 entraria en funcionament un sistema de control naval establert pel comitè de no intervenció per tal d'impedir el subministrament d'armes als dos bàndols, però aviat es veuria que resultaria pràcticament ineficaç, doncs a més a més de no considerar com material bèl·lic elements tan imprescindibles per la guerra com el petroli i els motors, els països

[765] Veure apartat 3.4.2. La Marina Republicana a aigües catalanes. AGMAB. SHEMA. Caixa 9709.
[766] ALCOFAR NASSAES, José Luis, *La Marina Italiana en la Guerra de España*. Barcelona. Editorial Euros. 1975. Pàgs. 169-171.

responsables d'efectuar el control -Gran Bretanya, França, Alemanya i Itàlia- eren els principals països que comerciaven amb els dos bàndols i encarregats de protegir els seus respectius tràfics fins al límit de les aigües territorials espanyoles, establert a tres milles a partir de la costa, arribant a realitzar-se un contraban de guerra amb total impunitat als ports republicans i nacionals[767].

Entre els dos bàndols enfrontats es succeirien varis enfrontaments navals al Mediterrani tot i que cap d'ells serien transcendentals pel desenvolupament de la campanya naval, com l'intercanvi de dispars davant Cartagena el dia 25 d'abril, la intercepció per part del *Baleares* l'11 de juliol d'una flotilla de destructors republicans a l'altura de cap Cullera, posant-los en fuga i el 7 de setembre, quan el mateix creuer es batria amb el gruix de la Flota republicana davant les costes d'Algèria i la mantindria a ratlla. Si que tindria més transcendència l'acció protagonitzada pocs dies després, la nit del dia 17, quan el *Canarias* faria fugir una flotilla de destructors davant Barcelona i capturaria els dos vaixells mercants que protegien sense que els destructors poguessin coordinar una acció torpedinera en circumstàncies favorables de foscor.

Per altre banda, el teatre d'operacions del Cantàbric presentaria uns problemes importants per part republicana ja que romandria allunyat i aïllat del Mediterrani després de perdre el control de l'Estret de Gibraltar a mans dels franquistes; a banda de que tampoc ajudaria el fet de no tenir una estratègia ben definida. L'objectiu republicà principal seria l'enfonsament del creuer *Almirante Cervera*, el més important dels vaixells nacionals a la zona després de l'enfonsament del cuirassat *España* per una mina, però les unitats republicanes no tindrien l'èxit esperat en el seu objectiu d'enfonsar el creuer nacional, que acabaria exercint una supremacia quasi total al no tenir cap vaixell governamental capaç de fer-li front al Cantàbric.

Així per tant, mentre la guerra al mar transcorreria pels nacionals sota l'explotació del domini que anirien exercint les seves unitats, pels republicans aniria marcada per les restriccions operatives i l'estratègia defensiva que continuaria realitzant la Marina de Guerra governamental.

Per altre banda, entre el juliol i l'agost es portarien a terme les ofensives terrestres republicanes realitzades a Brunete i a Belchite on es posarien de manifest la millora que havia experimentat l'exèrcit republicà gràcies a la recepció de material de guerra procedent de l'URSS, on les unitats navals nacionals, tot i enfonsar i apressar nombrosos vaixells mercants, no podrien detenir aquest important tràfic marítim procedent de l'est. Així, per intentar tallar aquest fluix logístic que a través del mar nodria les tropes republicanes, els franquistes sol·licitarien a la seva aliada Itàlia l'establiment d'un dispositiu de vigilància naval en el pas de l'estret entre Sicília i Àfrica, el qual acceptaria; una nova tasca que seria desenvolupada per destructors italians però amb bandera

[767] Íbidem. Pàgs.ALCOFAR NASSAES, José Luis, *La Marina Italiana en la Guerra de España*. Barcelona. Editorial Euros. 1975. Pàgs. 153-159.

nacional, dotats d'oficials espanyols en qualitat de comandants agregats, de la mateixa manera que s'havia realitzat a la campanya submarina de finals de 1936 i primers de 1937[768]. Aquesta nova campanya d'agressió al tràfic marítim seria realitzada per unitats italianes entre el 6 d'agost i el 12 de setembre al canal de Sicília i al mar Egeu contra els vaixells sospitosos de traficar a favor del govern republicà i obtindria uns importants resultats, però tindria unes greus conseqüències degut a la gran tensió internacional que desembocaria aquestes accions i que serien tractades a la Conferencia de Nyon, on els italians ràpidament acceptarien els plans francesos destinats a la protecció del tràfic marítim internacional.

Per tal de continuar amb aquesta política de persecució al tràfic marítim republicà els nacionals intentarien comprar a Itàlia nou submarins una vegada suspesa la intervenció de la Marina italiana, però Mussolini només acceptaria la cessió de quatre submarins- els denominats legionaris- que serien retornats novament a Itàlia el 5 de febrer de 1938 després d'obtenir uns resultats molt modestos participant també a aigües catalanes. Referent a la guerra al tràfic marítim, els nacionals durant aquesta segona fase van tindre en general uns resultats molt satisfactoris, ja que van poder apressar un total de 180 vaixells amb un tonatge global de més de 300.000 tones i enfonsat 30 més; uns números força importants per tal de reduir el tràfic marítim republicà.

La tercera i ultima fase, desenvolupada des de l'octubre de 1937 fins al final del conflicte, vindria donada pel clar domini i bloqueig del Mediterrani per part nacional. Aquesta nova i última fase s'iniciaria amb l'entrada de les tropes franquistes a Gijón el 20 d'octubre, esdevenint aquest acte el final del front del Nord, canviant substancialment el desenvolupament de la guerra ja que tant a l'àmbit econòmic com territorial, la comparació potencial entre ambdós bàndols passaria a ser adversa pels republicans així com també en l'aspecte militar. Finalitzat el front Nord, els nacionals podien concentrar totes les seves unitats al Mediterrani, passant a ser aquest l'únic teatre d'operacions de la guerra naval. La principal conseqüència d'aquest fet seria la creació sota el decret del 11 d'octubre de 1937 de les Forces del Bloqueig del Mediterrani sota el comandament del contraalmirall habilitat de vicealmirall Francisco Moreno Fernández, amb l'objectiu de debilitar el tràfic marítim republicà. Per altre banda, Mallorca adquiriria una gran importància sobretot en aquesta tercera fase de la campanya naval, i es que a l'illa ningú pensava ja en un possible desembarcament com el que havien patit l'agost de 1936, ja que per aquestes dates, les forces republicanes no disposaven ni del domini aeri ni marítim com l'any anterior, imprescindibles per aquest tipus d'operacions. Així per tant, totes les unitats navals nacionals de major valor militar

[768] BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil española. (1936-1939).* Madrid. Edita Ministeri de Defensa. 1995. Pàgina 360.

començarien a operar des de les bases de Mallorca: la de Palma seria la utilitzada per les de superfície mentre que la de Sóller pels submarins i les Forces de Bloqueig del Mediterrani quedaria composta per la gran majoria de les unitats de la Flota Nacional, on destacaven els seus tres creuers *Baleares*, *Canarias* i *Almirante Cervera.* Teòricament també el vicealmirall Moreno tindria sota el seu comandament l'aviació basada a l'illa, però aquesta actuaria amb molta més independència, composta per un grup d'hidroavions -12 *Cant Z501* i 6 *Cant Z506*- amb base a Pollença amb la principal missió de vigilància, reconeixement i atac a tota l'àrea del Mediterrani occidental.

Per la seva part, la Flota Republicana comptaria encara per aquestes dates amb importants unitats, ja que disposaria de tres creuers, catorze destructors, dos submarins operatius, quatre flotilles de vigilància i altres tantes de rastreig assignades a les demarcacions marítimes de Barcelona, València, Cartagena i Almeria, a més a més de vàries llanxes ràpides torpedineres i varis mercants armats en qualitat de transports ràpids. En total una força naval important per poder ser utilitzada contra el tràfic marítim nacional i realitzar accions ofensives envers les recents creades Forces de Bloqueig del Mediterrani nacional, però la falta d'una estratègia clara faria que la Flota republicana no fos prou efectiva i per tant, molt poca operativa en quant a treure resultats favorables pels governamentals, tot i que a partir de setembre ja no estaria al càrrec de protegir els mercants russos, que canviarien de ruta marítima pels constants perills que comportava el Mediterrani, sent desviats cap als mars nord-europeus fins als francesos del Atlàntic.

Dintre d'aquestes noves línies de subministraments tindria una especial rellevància Catalunya ja que els mercants soviètics arribarien als ports francesos de l'Atlàntic, on descarregarien les seves mercaderies i travessant França en ferrocarril, arribarien a Catalunya per la frontera pirenaica o bé per via marítima a través dels ports francesos del golf de Lleó, on serien embarcats en petits vaixells i portats de nou per mar als ports de Catalunya. Per intentar contrarestar aquest tràfic marítim, els dos submarins nacionals, *General Mola* i *General Sanjurjo* també intentarien interferir en aquesta via de subministrament realitzant accions a les aigües frontereres properes a la costa, lloc de pas preferit pels vaixells petits que realitzaven aquest intens tràfic de cabotatge. Per la seva part, l'aviació jugaria un paper clau i més important durant aquesta tercera etapa, ja que amb un domini força clar, els permetria als nacionals atacar els vaixells dedicats al tràfic marítim i bombardejar sistemàticament els ports republicans del Mediterrani sent el de Barcelona el més castigat per aquestes accions fins a finals de la guerra i on s'enfonsaria un bon nombre de vaixells. Per exemple, als mesos de juny i juliol els enfonsaments en port per l'aviació basada a Mallorca superarien als produïts al mar[769].

[769] Veure apartat 4.1.2. Els atacs al tràfic marítm.

Tot i els èxits de la Flota Nacional, la Flota Republicana aconseguiria a l'anomenada Batalla del Cap de Palos l'èxit d'enfonsar al creuer nacional *Baleares* el 6 de març de 1938 mitjançant torpedes procedents del destructor *Lepanto*, provocant que els nacionals perdessin una de les seves millors naus, però el domini al mar no es veuria influït negativament i en cap moment seria disminuïda la seva capacitat d'acció al Mediterrani, que seria fonamental per les successives ofensives de Terol, Aragó i Catalunya. L'èxit de l'enfonsament del *Baleares* per part de la Flota republicana estacionada a Cartagena, no el sabria aprofitar i aquesta continuaria amb la seva estratègia ultra defensiva, ja que no intentaria cap acció ofensiva, ja fos atacar a les unitats nacionals o posar resistència als vaixells que transportaven els aprovisionaments pels franquistes, i malauradament pels interessos republicans, ja no tornaria a sortir de la base de Cartagena fins el 6 de març de 1939 per ser internada a Bizerta (Alger) on acabaria la guerra. Durant tot aquest temps, un any exactament, només realitzarien sortides esporàdiques cap a Catalunya destructors que transportarien a Barcelona persones o càrregues selectives, havent de donar un gran rodeig per eludir la vigilància nacional, deixant de banda la defensa del mar català tal i com es portava realitzant durant tota la guerra, confiant per tant la seva defensa als petits bous armats de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya que esdevindran la verdadera Flota que intentarà defensar les costes catalanes.

Amb el trencament del territori republicà en dos i l'obtenció de bona part de la costa de Castelló pels nacionals aconseguida del 15 d'abril de 1938 en endavant, el comandament naval nacional modificaria la seva estratègia sent aquesta la conquesta de ports capaços de sostenir i evacuar cap a l'interior els subministres procedents de Palma de Mallorca, i capaç de servir de base per les unitats de vigilància, patrulla i rastrejament de mines. Els bloqueig seria finalment tancat en torn als ports de Catalunya, on seria tallat a l'exèrcit republicà el fluix logístic procedent de l'exterior.

Per últim, l'ofensiva final a Catalunya es desencadenaria a finals de 1938 sense que els republicans fossin capaços d'oposar una resistència organitzada i on només tres guardacostes de la Flotilla de Catalunya podrien escapar cap a França. A més a més, els bombardeigs nacionals durant la campanya de Catalunya, sobretot al port de Barcelona, provocarien l'enfonsament d'una vintena de vaixells més. El balanç total de l'estratègia nacional seria 17 vaixells estrangers declarats bona presa i 60 enfonsats en ports i a la mar, estrangers i nacionals durant l'últim any de guerra.

Mentre Catalunya queia en mans nacionals, resultaria tràgic pels republicans que al nord dels Pirineus quedés material de guerra suficient per detenir, o almenys frenar- l'ofensiva de l'Exèrcit nacional, però aquestes no arribarien a temps de distribuir-se a les unitats combatents degut a que les vies d'abastaments terrestres no eren tan fluides com les de la mar. Ocupada Catalunya, els

esdeveniments es precipitarien i el final de la guerra vindria donat només un mes després. Tot i així, cal remarcar el fet naval que provocaria més baixes, en aquest cas nacional, amb l'enfonsament del *Castillo de Olite*. Aquest vaixell portava un total de 2.112 soldats disposats a ajudar als homes que s'havien sollevat a Cartagena durant els darrers dies de la guerra i on a la seva Base Naval encara estava ancorada l'important encara Flota Republicana. Però durant la travessia, tropes republicanes reconquistarien altre cop la ciutat i amb els poderosos canons de costa instal·lats per la defensa naval de Cartagena, enfonsarien el 7 de març de 1939 al *Castillo de Olite* (que tenia la radio avariada i no rebria el missatge de tornada realitzat pel comandament nacional), provocant la mort a 1.476 soldats, mentre que altres 342 resultarien ferits i 294 serien fets presoners.

3.2.1. El Tràfic Marítim.

El tràfic marítim va desenvolupar un paper importantíssim al llarg del conflicte ja que va ser la principal via de subministrament, tant d'armes com d'efectius i material, que utilitzarien els dos bàndols al llarg de tota la guerra i adquiriria una vital importància a mesura que anà avançant el conflicte. Sense aquest tràfic marítim en el que es van veure implicats els principals països europeus, molt probablement el conflicte que assolà Espanya gairebé durant tres anys no s'hagués allargat més que uns quants mesos degut a les escasses reserves amb que disposava el país, sobretot en armament el 1936.

La importància del tràfic marítim adquiriria una vital importància sobretot a partir de la campanya de Madrid a la tardor de 1936, ja que l'ajuda militar estrangera que rebria el bàndol republicà arribaria a temps a Madrid per frenar l'ofensiva nacional esvaint d'aquesta manera l'esperança nacional d'una victòria ràpida. També tindria la seva importància pel bàndol nacional, ja que gràcies a aquestes ajudes que rebria per via marítima, els permetria realitzar importants ofensives militars.

A partir d'aquest moment, els dos bàndols veurien que només l'ajuda exterior podria inclinar la balança en favor d'un o altre adversari i tant republicans com nacionals multiplicarien les seves peticions d'ajuda militar, elegint la via marítima com la principal via de transport. El tràfic a través del mar comptava amb l'avantatja de la seva enorme capacitat de transport, la seva flexibilitat i la relativa discreció de la seva utilització, tot i que necessitava un preu molt alt perquè aquest fos efectiu, el domini del mar.

En aquest tràfic marítim, els principals països també intervindrien agafant posicions per un o altre bàndol segons afinitat ideològica o simplement comercial. Així per tant, per un costat el bàndol nacional tindria en Alemanya i Itàlia els seus principals aliats, utilitzant sobretot Cadis com la principal via d'entrada; mentre que el Govern de la República tindria la U.R.S.S., Gran Bretanya i França entre d'altres països com els seus principals proveïdors, sent els principals ports d'entrada per

on arribaven els carregaments i subministres Barcelona, València i Cartagena, utilitzant també Almeria, Maó i Roses com d'altres que servirien com a punts de suport i protecció naval.

Segons el *Lloyd Register*[770], al 1936 la Marina Mercant espanyola estava composta de 896 vaixells amb un total de 1.106.211 tones de desplaçament, dels que solament 156 eren moderns -amb menys de 5 anys de servei- sent les principals companyies marítimes: la *Compañía Trasatlántica* de Barcelona, la *Compañía Transmediterránea* amb seu a Barcelona i gerència a Madrid, la *Compañía Ybarra* de Sevilla, la *Compañía Naviera Sota y Aznar* de Bilbao, o la *CAMPSA* entre d'altres[771].

La *Compañía Trasatlántica* era la més famosa i antiga companyia de navegació espanyola, amb seu a Barcelona però amb la seva gerència a Madrid i comptava al 1936 amb 15 unitats que comptabilitzaven unes 106.000 tones de registre brut. Tota la flota quedaria en poder i sota control directe del Govern republicà, que seria confiscada per un decret del 7 agost de 1936, substituint l'oficialitat i els comandaments dels vaixells. La flota, que quedaria regida inicialment per un Comitè Executiu segons un decret del 11 d'agost, posteriorment passaria a integrar-se en la GOBME (Gerència Oficial de los Buques Mercantes Españoles). Entre els vaixells d'aquesta companyia que més navegarien per aigües catalanes o tindrien un paper més important destacarien el *Magallanes*[772], el *Marqués de Comillas*[773] *i* el *Juan Sebastián Elcano*[774].

Altres per la seva part també tindrien un paper destacat al port de Barcelona com el *Alicante*[775], *Argentina*[776] i *Uruguay*[777], tot i que aquests dos últims en el paper de vaixells-presons. Per part nacional, la Direcció de la Companyia s'establiria a Cadis al setembre de 1936.

La *Compañía Transmediterránea* per la seva banda havia estat fundada al 1916 i era l'enllaç entre els ports de la Península i els de l'Espanya insular i africana. Al 1936 tenia la seva seu a Barcelona i la gerència a Madrid, com la *Trasatlántica* i havia renovat la seva flota incorporant varies naus molt noves, sent el total de 15 naus a motor i 37 a vapor, quasi bé totes elles mixtes de passatge i carrega, excepte algunes unitats antigues. Al produir-se la sublevació, els vaixells de la companyia estaven escampats per tot el litoral espanyol i tant un bàndol com un altre utilitzarien els anomenats *Correillos* per convertir-los en creuers auxiliars o en transports de guerra. A l'Espanya republicana

[770] *Lloyd Register 1935-1936*. Compañía Transmediterránea.
[771] Per l'informació de les diferents companyies navilieres així com les característiques dels seus vaixells que la formaven veure, GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael, *La Marina Mercante y el tráfico marítimo*. Pàgs. 85-191.
[772] Vaixell de 9.689 tones. Patiria un atac d'un submarí italià a principis de 1937 a les costes tarragonines i quedaria internat a aigües estrangeres fins a finals de la guerra.
[773] Vaixell de 9.922 tones. Participaria com vaixell-hospital a l'operació de la conquesta de les Balears a l'agost-setembre de 1936. Seria capturat pel creuer *Almirante Cervera* el 26 de febrer de 1937 davant les costes catalanes i portat a Palma de Mallorca.
[774] Vaixell de 9.964 tones. Realitzaria fins a tres viatges al U.R.S.S. on quedaria internat a partir del mes de juliol de 1937.
[775] Vaixell de 3.873 tones. Seria utilitzat com a pontó al port de Barcelona durant el conflicte.
[776] Vaixell de 10.137 tones. Seria utilitzat durant la Guerra Civil com a vaixell-presó al port de Barcelona.
[777] Vaixell de 10.348 tones, igual que el vaixell *Argentina*, també seria utilitzat durant la Guerra Civil com a vaixell-presó al port de Barcelona.

la companyia seria confiscada pel Govern segons el decret del 29 de juliol de 1936, requisant-se tots els vaixells en la categoria de transports militars, que serien utilitzats principalment d'enllaç amb els ports russos del Mar Negre en servei de llançadora pel transport d'armes, personal i municions. Altres també s'utilitzarien per establir enllaç amb ports francesos del Mediterrani i d'Algèria i solament algunes unitats petites realitzarien l'enllaç en règim de cabotatge entre els ports de Llevant, Màlaga i Menorca. Entre els seus vaixells que navegarien per aigües catalanes durant el conflicte destacarien: el *J.J. Sister*[778], el *Villa de Madrid*[779], *Ciudad de Sevilla*[780], *Ciudad de Cádiz*[781], *Ciudad de Barcelona*[782], *Ciudad de Ibiza*[783], *Ciudad de Tarragona*[784], *Rey Jaime II*[785], *Escolano*[786], *Isla de Menorca*[787], *Poeta Arolas*[788], *Capitán Segarra*[789], *Vicente la Roda*[790], *Mahón*[791], *Torras y Bages*[792] i el *Jacinto Verdaguer*[793].

Per la seva banda, els nacionals, que establirien la seu provisional de la Companyia a Salamanca, acabarien transformant a les unitats d'aquesta companyia en creuers auxiliars segons el decret del 27 d'octubre de 1936.

Altres dos companyies també importants seria la sevillana *Ybarra y Cía*,i la *Compañía Naviera Sota y Aznar.* La *Ybarra y Cía* era al 1936 una de les més antigues i prestigioses de la Flota mercant espanyola, encarregada de comunicar ports del Mediterràni amb la Plata i ports cantàbrics amb els de l'Atlàntic Nord. Entre els seus vaixells, els que navegarien per aigües catalanes amb més

[778] Vaixell de 1.527 tones. El 20 de gener de 1937 seria torpedinat per un submarí italià al port de Tarragona i finalment capturat el 17 de setembre de 1937 quan navegava en comboi de Barcelona a Maó amb el *Rey Jaime I* i tres destructors més.
[779] Vaixell de 6.942 tones, va servir com enllaç ràpid entre els ports de Marsella i Barcelona i acabaria mig enfonsat per bombes d'aviació al Moll d'España de Barcelona al gener de 1939.
[780] Vaixell de 6.279 tones, tindria la mateixa sort que el *Villa de Madrid*, quedaria avariat a aigües de Barcelona i seria recuperat pels nacionals.
[781] Vaixell de 4.602 tones. Realitzaria varis viatges a Rússia i seria enfonsat per un submarí italià al Mar Egeu el 15 d'agost de 1937.
[782] Vaixell de 3.946 tones. Participaria com a transport en les operacions de les Balears l'agost de 1936, tot i que acabaria enfonsat davant de Malgrat de Mar el dia 1 de juny de 1937 pel submarí nacional *General Sanjurjo*.
[783] Vaixell de 2.034 tones. Realitzaria viatges a l'U.R.S.S., on quedaria internat en un d'aquests viatges.
[784] Vaixell de 2.034 tones. Participaria en l'operació de conquesta de les Balears i al igual que el *Ciudad de Ibiza*, quedaria requisat pel govern soviètic.
[785] Vaixell de 1.370 tones. Partciparia en l'operació de conquesta de les Balears i seria apressat pel creuer *Canarias* el 16 de setembre de 1937 quan navegava en comboi amb el *J.J. Síster* i tres destructors de protecció des de Barcelona a Maó.
[786] Vaixell de 3.070 tones. Realitzaria molts viatges a ports francesos i russos durant la guerra.
[787] Vaixell de 1.002 tones. Participaria en l'evacuació de l'illa d'Eivissa pels republicans al setembre de 1936 i seria enfonsat el 15 de març de 1938 per l'aviació nacional davant de Cambrils.
[788] Vaixell de 3.253 tones. Seria utilitzat com a transport, tot i que el 12 de setembre de 1938 seria enfonsat per un bombardeig aeri. Tot i que seria reflotat no tornaria a realitzar més operacions navals.
[789] Vaixell de 2.126 tones. Realitzaria nombrosos viatges a França durant la guerra.
[790] Vaixell de 1.508 tones. Seria enfonsat al port de Palamós en un bombardeig aeri a finals de 1938.
[791] Vaixell de 913 tones. Participaria en l'operació de conquesta de les Balears i seria enfonsat al port de Barcelona el dia 1 de gener de 1939.
[792] Vaixell de 1.344 tones. Seria transportat des de Maó i posat a punt al port de Barcelona.
[793] Vaixell de 1.641 tones. Tindria la mateixa situació que el *Torres i Bages*.

assiduïtat serien: el *Cabo Sacratiff*[794], el *Cabo Silleiro*[795], el *Cabo Creus*[796], el *Cabo Cullera*[797], el *Río Segre*[798] i el *Cabo Tres Forcas*[799]. Per la seva part, la *Compañía Naviera Sota y Aznar,* de Bilbao, era per la seva part la primera de navegació mercant d'Espanya i una de les més sòlides i acreditades d'Europa.

Però sense cap tipus de dubtes una de les companyies que no passarien desapercebudes a la guerra seria la *CAMPSA* (Companyia Arrendataria del Monopoli de Petrolis S.A.) la companyia dels petroliers, que disposava d'uns vaixells molt moderns a la seva majoria al començar la guerra. Tenia la seva seu a Madrid i va resultar ser de vital importància, jugant un paper importantíssim en el sosteniment de cada bàndol, sobretot el republicà, motiu pel qual la recerca i persecució dels petroliers del Govern es convertiria en un objectiu primordial durant tota la guerra per la Marina de Guerra Nacional. Entre els vaixells de la *CAMPSA* que navegarien per aigües catalanes es trobarien el *Zorroza*[800], el *Campeador*[801], el *Campeche*[802], el *Campero*[803], el *Campomanes*[804], el *Campuzano*[805], el *Campilo*[806], El *León*[807], el *Saustan*[808] i el *Miocene*[809].

També jugarien un paper destacat en el tràfic marítim per aigües catalanes les pròpies companyies navilieres catalanes, entre en les que destacaria la companyia *S.A.C*. de Barcelona, que posseïa una important flota pròpia de vaixells de càrrega utilitzats pel transports de fosfats a granel, composta de set navilis que navegarien força per aigües catalanes durant el conflicte, denominats *S.A.C. Nº 2*[810]*,*

[794] Vaixell de 2.173 tones. Al mes de març de 1937 entraria al port de Tarragona perseguit per un submarí italià. Acabaria canviant de bàmdol després d'un viatge procedent de l'U.R.S.S.

[795] Vaixell de 2.896 tones. Participaria a les operacions de conquesta de les Balears. Més tard s'incorporaria a la flota mercant del Govern d'Euskadi.

[796] Vaixell de 3.716 tones. Realitzaria viatges a l'U.R.S.S. enfonsat més tard al port de València per aviació.

[797] Vaixell de 2.246 tones. Seria vaixell-presó al port de Tarragona, quedant allà durant tota la guerra fins que el dia 14 de gener de 1939 seria assolit per un bombardeig de l'aviació enfonsant-se.

[798] Vaixell de 2.261 tones. Seria vaixell-presó al port de Tarragona, després actuaria d'enllaç ràpid entre els ports francesos i catalans.

[799] Vaixell de 2.265 tones. Realitzaria diferents serveis a l'U.R.S.S.. Seria enfonsat el 27 de febrer de 1938 dintre del port de Sant Feliu de Guíxols per l'aviació.

[800] Vaixell de 4.597 tones. Realitzaria molts viatges a l'U.R.S.S., seria recuperat a Marsella al març dee 1939.

[801] Vaixell de 7.932 tones. Faria varis viatges a l'U.R.S.S. però seria enfonsat el 12 d'agost de 1937 per un destructor italià al Mediterrani.

[802] Vaixell de 6.382 tones. Faria varis viatges a l'U.R.S.S. tot i que al tornar d'un d'ells xocaria amb una mina submarina davant del Cap de Begur, refugiant-se a Barcelona greument avariat. Fugiria amb el Campero fins a Marsella

[803] Vaixell de 6.382 tones. Realitzaria varis viatges a Rússia i seria torpedinat per un submarí nacional el 30 de maig de 1937 en aigües del Golf de Lió, arribant al port de Barcelona on seria reparat tot i que seria assolit per un bombardeig aeri del port.

[804] Vaixell de 6.276 tones. Realitzaria diferents viatges a Rússia.

[805] Vaixell de 6.320 tones. Seria capturat pel creuer *Canarias* el 8 de gener de 1937 al Golf de Lió.

[806] Seria assolit el 18 de juliol de 1937 per un projectil del *Canarias* quan estava ancorat al port de Barcelona. Al finalitzar la guerra, seria recuperat pels nacionals a l'entrada d'aquests a Barcelona.

[807] Vaixell de 329 tones. Igual que l'anterior, seria recuperat pels nacionals a l'entrada d'aquests a Barcelona.

[808] Realitzaria diferents viatges al Mediterrani Oriental.

[809] Seria bombardejat i incendiat per l'aviació nacional al port de Barcelona, on acabaria enfonsat un cop entraren a la ciutat les tropes nacionals.

[810] El *S.A.C. nº2*, 2.959 tones, era el millor i el més gran de tots ells. Realitzaria viatges des del Llevant espanyol a

S.A.C. nº4[811], *S.A.C. nº5*[812], *S.A.C. nº6*[813], *S.A.C. nº 7*[814], *S.A.C. nº8* i *S.A.C. nº9*. Altre companyia també de Barcelona seria la *Ramos*, que disposava de set antics vapors: *Nuria R*[815], *María R*[816], *Ramón Alonso R*[817], *Ricardo R*[818], *Roberto R*[819], *Navarra*[820]. A banda d'aquestes dos, existirien més companyies petites que també navegarien força per aigües catalanes com la *Mumbrú*, de Domingo Mumbrú Aymerach, també barcelonina, que posseïa dos vaixells de càrrega, anomenats *Norte*[821] i *Sur*[822]; la *Morey*, propietat de l'armador català José Morey que comptava amb només un sol vaixell, el vapor *Betis*[823] i unitats de menys de 1.000 tones com els dos vapors de la família Bosch de Barcelona, que disposaven dels vapors *Berga*[824] i *Cervera*[825]; els mercants de l'armador català Matías Mallol, *Ciutat de Reus*[826] i *Ciutat de Tarragona*[827], i els dos vapors de la fàbrica de ciments Fradera de Vallcarca, el *Landfort*[828] i el *Morisca*[829], entre altres petites unitats.

---

l'U.R.S.S. i va ser recuperat a aigües franceses després del conflicte.

[811] El *S.A.C. nº4*, 2.382 tones, va ser assolit pel foc del creuer *Canarias* dintre del Port de Palamós el 17 de novembre de 1936, quedant semi-enfonsat al costat de la platja. Va ser reflotat al mes següent i portat a Barcelona a remolc per la seva reparació. Al ser ocupada Barcelona per l'Exèrcit Nacional, el *S.A.C nº4* es trobava a flote en aquell port pendent de reparacions encara. En alguns documents aquest vaixell apareix classificat com vaixell-transport militaritzat del bàndol republicà mentre que segons altre versió va ser recuperat en Sète juntament amb el *S.A.C. nº8*.

[812] El *S.A.C. nº5*, 2.520 tones., va resultar assolit per un bombardeig de l'aviació nacional el 17 d'abril de 1938 a aigües de Sant Feliu de Guíxols. Es va enfonsar i no va poder ser reflotat fins després de la guerra.

[813] El *S.A.C. nº6*, 2.497 tones., va donar continuats viatges a Odessa i estant en aigües barceloneses va ser assolit per bombardeigs de l'aviació nacional, resultant avariat. A finals de 1938 va sortir de Barcelona a Marsella per ser reparat de les importants avaries que tenia però durant el viatge va embarrancar a la platja de Saint Pierre (França) i es va partir per la seva part de proa que va quedar separada uns 500 metres de la resta del casc. Es va perdre totalment.

[814] *El S.A.C. nº7*, 835 tones., carregat amb mil tones de ferralla es trobava a aigües de Barcelona on va ser assolit per un bombardeig de l'aviació nacional, quedant totalment enfonsat atracat al Moll de l'Estació marítima, morint la seva tripulació al haver-se refugiat a la sala de màquines i a la caixa de cadenes. Es va reflotar després de la guerra.

[815] Vaixell de 2.783 tones. Realitzaria dos viatges de Barcelona a Orà. Al tercer viatge seria capturat pel creuer *Canarias*.

[816] Vaixell de 1.505 tones. Trobat a flote en aigües del port de Màlaga a l'entrada dels nacionals en aquesta ciutat.

[817] Vaixell de 4.017 tones. Seria enfonsat el 29 d'agost de 1936 al port de Huelva.

[818] Vaixell de 1.541 tones. Després de realitzar varis viatges quedaria internat a Anglaterra amb la lletra vençuda.

[819] Vaixell de 1.239 tones. Seria també enfonsat durant el conflicte.

[820] Vaixell de 1.693 tones. Seria enfonsat el 9 de febrer de 1937 pel submarí italià *Pietro Calvi* davant de Tamarit.

[821] Vaixell de 2.825 tones. Realitzaria freqüents viatges durant tota la campanya a ports francesos mediterranis.

[822] Vaixell de 2.492 tones. Seria enfonsat al port de Gijón.

[823] Vaixell de 1.011 tones. Realitzaria diferents viatges entre els ports mediterranis republicans. Acabaria enfonsat davant de Calafell després d'un atac de l'aviació nacional al juliol de 1938.

[824] Vaixell de 804 tones. Seria requisat com a Transport de guerra i realitzaria diferents viatges amb material de guerra des de ports francesos a ports republicans.

[825] Vaixell de 857 tones. També realitzaria diferents viatges entre ports francesos i ports republicans.

[826] Vaixell de 943 tones. Realitzaria diferents viatges entre Marsella i Tarragona i Barcelona. Seria atacat el 30 d'agost de 1937 pel submarí nacional *General Sanjurjo* a 20 milles de Sète, on quedaria enfonsat en poca aigua.

[827] Vaixell de 825 tones. Quedaria militaritzat al bàndol sollevat.

[828] Vaixell de 773 tones. Quedaria enfonsat el 3 d'agost de 1936 a la desembocadura del Guadalquivir per obstruir el riu, sense aconseguir-ho.

[829] Vaixell de 200 tones. Quedaria enfonsat a Vallcarca al costat de la factoria de ciment després d'un atac aeri a mitjans de 1938.

3.2.1.1. El Tràfic Marítim a Catalunya.

El tràfic marítim tindria una especial transcendència a la costa catalana, ja que serien els ports situats a ella, sobretot els del nord de Catalunya i l'important port de Barcelona, els que rebrien un important nombre de vaixells dintre d'aquest tràfic marítim, abastant d'aquesta manera l'esforç de guerra republicà. Però l'arribada d'aquest tràfic marítim tindria unes conseqüències molt negatives pels ports catalans ja que patirien diferents atacs tant marítims com sobretot aeris dels nacionals, implicant d'aquesta manera a tots els elements destacats a la defensa de la costa.

Entre els ports de Catalunya, el port de Barcelona era el millor dotat de materials i magatzems, amb una gran capacitat de descàrrega i amplis molls i tinglats i nombroses grues. Havia experimentat una sèrie de millores als últims anys i a més a més d'estar connectat a la xarxa del ferrocarril, disposava també de port de passatge, ja que era la capçalera de les xarxes de les línies amb les Balears i Canàries, a més de comptar amb un port esportiu, dos clubs nàutics i un port pesquer. El port de Barcelona absorbia el 20% de la matrícula de vaixells mercants espanyols i venia a ser el tercer port del Mediterrani. Tarragona en canvi disposava d'un port mercant força insuficient tot i que útil per la navegació de cabotatge, a més de disposar d'instal·lacions de càrrega, magatzems i connexió a la via fèrria. Entre els principals ports pesquers, al 1936 destacaven el de Roses, Sant Feliu de Guíxols, Palamós, Blanes, Arenys de Mar i Vilanova i la Geltrú.

En quant a les rutes marítimes de tràfic marítim durant la guerra, Catalunya tindria un paper clau ja que els ports del Principat serien molt importants en quant a la recepció de vaixells mercants[830].

Durant els primers mesos de guerra, el tràfic marítim entre territori republicà continuaria realitzant-se sense quasi cap novetat, sent durant els primers mesos de guerra una de les rutes més actives la que enllaçava Barcelona i Menorca. L'illa balear havia quedat lleial al govern republicà des dels primers dies i Maó seria la base avançada des d'on es projectaria l'intent de desembarcament governamental a Mallorca. Per la seva situació estratègica, Menorca esdevenia clau, ja que amenaçava les comunicacions entre Itàlia i Palma de Mallorca, a més a més de donar suport en cas necessari als vaixells que navegaven les rutes de Marsella a Llevant. La situació d'aquesta ruta canviaria una vegada finalitzada la frustrada operació de desembarcament a Mallorca, quedant Menorca oblidada pel govern republicà i sobretot desaprofitada davant les múltiples avantatges que presentava alhora de posar en perill el tràfic marítim nacional o de donar suport al propi. El tràfic amb Menorca quedaria confiat només a petits velers de cabotatge, sobretot de la *Naviera Mallorquina* principalment i a algunes unitats menors de la *Transmediterrania.*

A mesura que aniria avançant el conflicte, la costa catalana seria la protagonista de dos de les principals rutes marítimes que abastirien a la República: la ruta des dels ports francesos, i la ruta des

[830] GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael, *La Marina Mercante y el tráfico marítimo*. Pàg. 336.

dels ports russos del Mar Negre. Aquesta última ruta esdevindria la més important de les rutes marítimes, degut a l'ajuda que la U.R.S.S. enviaria al govern republicà, sobretot en armament, consolidant-se d'aquesta manera el país soviètic en el principal valedor dels interessos de la República, tot i que aquesta hauria de pagar un elevat preu[831].

Així per tant, cap a mitjans d'octubre del 1936, els primers vaixells russos arribarien als ports republicans, i també a Catalunya, més concretament a Barcelona, on arribarien durant aquest mes[832]: *Ziryanin*[833], (aquest seria el primer en arribar a Barcelona), *Kuban*[834], *Odessa* amb blat i queviures i un altre viatge amb material de guerra, *Transbalt*[835], *Shakther*[836], amb camions, canons, municions i blat; *Varlaam Avanesov*[837], *Kursk*[838], *Komsomol*[839] i *Neva*[840] (també aniria a Alacant) amb camions entre d'altres vaixells soviètics.

Però a banda de l'ajuda provinent dels ports russos del Mar Negre, la zona de la Mediterrània Oriental esdevindria el principal nucli del tràfic marítim republicà degut a que no solament des de ports russos s'enviarien carregaments de material bèl·lic, ja que des de Romania procedirien tots els productes petrolífers i diversos carregaments eren subministrats des de ports grecs del Mar Egeu, on vaixells amb bandera russa, grega, panamenya i espanyola, proveïren a la República els subministres i armament necessaris durant tot aquest període.

Els combois provinents de la U.R.S.S. patirien un descens a partir de l'enfonsament del *Komsomol* per part del creuer *Canarias* el 14 de desembre de 1936, però aquest tràfic marítim continuaria i cap a principis de 1937, serien també utilitzats vaixells republicans dintre d'aquest tràfic. Durant aquest temps, com a mínim, uns sis vaixells governamentals creuarien el Bòsfor en viatge a ports soviètics del Mar Negre, identificats alguns d'ells perfectament com el *Mar Blanco*[841], el *Artea-Mendi*[842], el *Antonio de Satrústegui*[843], el *Cabo San Agustín*[844], i el *S.A.C. nº2, (*aquest últim realitzaria dos viatges). Al febrer entraria en aquest tràfic més vaixells republicans com serien el *Aldecoa*[845],

[831] Aquest tràfic marítim era realitzat per dues vies marítimes diferents: des dels ports del Mar Negre als ports republicans mediterranis i des dels ports bàltics als ports republicans cantàbrics, arribant fins i tot algun que altre vaixell, sobretot durant els primers mesos de 1937, des del Bàltic fins al Mediterrani. Aquesta darrera ruta es tallaria força aviat amb la caiguda del front del Nord i la ruta des del Mar Negre seria prohibida pels acords de Nyon.
[832] GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael, *La Marina Mercante y el tráfico marítimo*. Pàg.338.
[833] Vaixell de 2.593 tones, construït al 1919.
[834] Vaixell de 3.113 tones, construït al 1931.
[835] Vaixell de 11.439 tones, construït al 1899.
[836] Vaixell de 3.028 tones.
[837] Vaixell de 6.557 tones, construït al 1932.
[838] Vaixell de 5.801 tones, construït al 1911.
[839] Vaixell de 5.109 tones, construït al 1932.
[840] Vaixell de 3.113 tones.
[841] Vaixell de 5.152 tones de la *Compañía Marítima del Nervión*, de Bilbao.
[842] Vaixell de 3.554 tones de la *Compañía Naviera Sota y Aznar.*
[843] Vaixell de 3.289 tones de la *Compañía de Navegación Vasco Asturiana*, de Gijón.
[844] Vaixell de 12.589 tones de la *Compañía Ybarra.*
[845] Vaixell de 3.088 tones de la *Compañía Marítima del Nervión*.

Campero, *Cabo Palos*[846], *Mar Caribe*[847] i *Ciudad de Cádiz*[848]*;* sobretot pel fet que la flota russa no era gaire abundant en comparació amb l'espanyola, que si disposava de nombrosos i moderns vaixells. Els vaixells republicans continuarien els seus viatges a ports russos del Mar Negre, com el *Cabo Santo Tomé*[849] i el *Darro*[850] que al març apareixien efectuant aquest tràfic i així successivament es detectarien al Mar Negre més vaixells sota control republicà: el *Inocencio Figaredo*,[851] el *Ciudad de Ibiza*, el *Conde de Abasolo*[852], el *Armuru*[853], el *Celta*[854], el *Cabo Creus*, el *Rio Segre*, el *Magallanes*, el *Escolano* i el *Mar Negro*[855] entre d'altres. Serien destinats per tant a aquest importantíssim tràfic marítim el millor de la flota mercant republicana com serien els *correos* de *Transatlántica* i de *Ybarra* i els *correillos* de la *Transmediterranea.* Però la ruta marítima directa provinent del Mar Negre toparia amb dos obstacles importants: la forta pressió que exercirien les unitats nacionals amb l'inestimable ajuda italiana a tot el Mediterrani i els acords de Nyon de setembre de 1937, que pràcticament posarien fi a aquesta ruta marítima directa, havent de buscar altres alternatives com la navegació amb escales, normalment realitzada per la ruta del Golf de Lleó.

L'altre ruta de tràfic marítim important sobretot pel paper que esdevindria Catalunya seria la que s'originaria durant 1937 entre els ports mediterranis francesos i els ports republicans mediterranis, destacant entre ells els ports catalans, on s'acabaria establint un servei regular continu entre Marsella, Barcelona i València. Aquest tipus de tràfic marítim esdevindria molt important degut sobretot per la seva regularitat i la naturalesa dels seus carregaments, tant d'armes i subministres com de voluntaris estrangers, que vindrien a augmentar les files de l'Exèrcit Republicà i adquiriria força importància el tràfic entre els ports francesos mediterranis i els catalans, sobretot després de la quasi desaparició del tràfic del Mar Negre. Durant l'any 1938, aquest tràfic marítim provinent de França esdevindria el més important per la República i seria realitzat per diferents vies, on Catalunya esdevindria un paper encara més important en totes elles.

Una d'aquestes seria el subministrament atlàntic mitjançant la frontera terrestre catalana. Aquest tràfic, que tenia el seu origen als ports americans i als ports bàltics, estava compost bàsicament de material de guerra i es caracteritzava perquè quan una vegada arribessin els vaixells als ports francesos de l'Atlàntic, la seva càrrega havia de ser transportada en ferrocarril fins a la frontera

[846] Vaixell de 6.342 tones de la *Compañía Ybarra.*
[847] Vaixell de 5.152 tones de la *Compañía Marítima del Nervión*.
[848] Vaixell de 3.088 tones de la *Compañía Transmediterránea*.
[849] Vaixell de 12.589 tones de la *Compañía Ybarra.*
[850] Vaixell de 2.610 tones de la *Compañía Pinillos* de Cadis.
[851] Vaixell de 2.838 tones de la *Compañía Figaredo.*.
[852] Vaixell de 3.121 tones de la *Compañía Naviera Vascongada*, de Bilbao.
[853] Vaixell de 2.762 tones de la *Compañía Naviera Vascongada.*
[854] Vaixell de 1.194 tones de la *Compañía Pinillos.*
[855] Vaixell de 6.632 tones de la *Compañía Marítima del Nervión.*

catalana des d'on passava a territori republicà.

Altre via molt semblant a aquesta era el subministrament mediterrani a través de la frontera catalana, tot i que en aquest cas el tràfic marítim procedia dels ports del Mar Negre, romanesos i de l'Egeu. Els vaixells que utilitzaven aquesta ruta solien descarregar a Marsella i d'aquí continuaven per via fèrria normalment fins entrar a Catalunya.

L'última via marítima important on Catalunya esdevindria un paper clau era el subministrament marítim que es realitzaria amb capçalera a Marsella. Els vaixells que transportaven grans carregaments de material i que no volien arriscar-se fins als ports republicans feien el transbord de les seves mercaderies a Marsella o a altres ports francesos de la Mediterrània, on es transferia la càrrega a petits vapors i motovelers espanyols que mantenien l'enllaç constant entre els ports francesos i els catalans, on cada vegada tindria més importància ports com El Port de la Selva, Roses, Sant Feliu de Guíxols o Palamós, entre d'altres. Els vaixells navegaven costejant, molt a prop del litoral, on arribaven als ports catalans de Port de la Selva, Roses, Palamós, Sant Feliu de Guíxols o Barcelona, patint moltes vegades aquestes ciutats diferents atacs tant aeris com navals per part del bàndol franquista, conscient de la importància d'aquest tràfic.

Els vaixells republicans que més realitzarien aquest tipus de tràfic serien el *Cabo Creus*, *Vicente la Roda*, *Frutero*[856], *Legazpi*, *Ciudad de Ibiza*, *Ampurdán*[857], *Norte*, *Tramontana*[858], *Ciutat de Reus* i tots els motovelers del tipus *Calas*[859].

Però paral·lelament existiria també una altre via de subministrament tot i que en aquest cas no passava per Catalunya, consistent en el subministrament marítim amb capçalera a Orà i amb destinació normalment Cartagena, sent el port murcià un dels més important on arribaria material degut sobretot a ser el millor defensat. Cartagena era la principal Base Naval republicana i on romandria durant tota la guerra la gran majoria d'unitats navals de la Marina Republicana, emparades per les magnífiques defenses costeres que disposava la ciutat, entre elles els potents canons Vickers 381 mm, els canons de major calibre que mai s'havien utilitzat a Espanya.

En quant al tràfic de petroliers, durant el 1938 resultaria ser més dens i directe que abans. Els ports d'origen d'aquest tràfic eren ports de Romania, Ucraïna o Bulgària i els vaixells solien ostentar tots els pavellons, tot i que preferentment grecs, anglesos i panamenys. L'elevada contribució de captures per part dels nacionals, faria que aquest tràfic disminuís, passant a desviar-se via Marsella, on una vegada en aquest port, el combustible era transportat pels vaixells tanc que adquiriria la CAMPSA (Gentibus) i que amb bandera de conveniència, arriscarien fins arribar a Barcelona,

[856] Vaixell de 341 tones.
[857] Vaixell de 217 tones.
[858] Vaixell de 1.252 tones de la *PYSBE* (Pesquerías y Secaderos de Bacalaos de España) de Sant Sebastià.
[859] Existien dotze tipus dels vaixells anomenats *Calas*, uns vaixells d'unes 200 tones aproximadament (tot i que havia algú que el superava), pertanyents tots a la *Compañía Naviera Mallorquina*.

València o Cartagena.

Sobre el tràfic marítim arribat als ports catalans, els nacionals comptarien amb important informació gràcies al seu servei d'espionatge, tot i que aquesta no seria complerta, com era l'exemple de que moltes vegades als seus informes no s'especificava les dates de sortida ni d'arribada dels diferents vaixells. Segons les informacions franquistes, entre els mesos de gener a juny de 1937 molts vaixells arribarien a les costes catalanes provinents la gran majoria de vegades de ports francesos, principalment de Marsella amb destinació Barcelona[860]. D'aquesta manera, entre els vaixells que havien realitzat aquesta ruta de Marsella a Barcelona es trobaven el vapor *Vicente la Roda*, que realitzaria varis viatges, el primer d'ells amb material de guerra (bombes, aviació i fusells); el *Legazpi,* que també realitzaria diversos viatges*,* el primer d'ells carregat de metralladores i el segon amb metralladores, camions, blindats, cartutxeria de fusell, fusells, material de guerra divers i 100 voluntaris; *Ayguals de Izco*[861] amb material de guerra; *Ciudad de Barcelona,* realitzant diversos viatges, primer carregat amb material de guerra i voluntaris i segon transportant entre el material de guerra, metralladores, camions i cartutxeria de fusell; *Frutero* amb 50 tones de material de guerra; *España nº2*[862] amb cartutxeria de fusell, camions, metralladores i material de guerra, i vaixells com el *Capitán Segarra* i el vapor *La Guardia*[863], així com el vaixell anglès *Stanroy,* el francès *Le Franc*[864] i el iugoslau *Nicola Matrovic.* Entre les dos ciutats hi haurien vaixells que només transportarien cartutxeria de fusell com *Ampurdan*[865]*, Teresa*[866]*, Ramon Cañada, Francisca Casanova,* i el vaixell grec *Ionion*[867]*.* També hi haurien vaixells que transportarien material de guerra entre Marsella, Barcelona i València, com els republicans *Trinidad Concepcion*[868]*, Ciudad de Reus, Comercio* i *Maria Rosa*[869]*,* els anglesos *Authorpe*[870]*, Nailsea Manor*[871]*, Somersby*[872]*,*

[860] AGMAV. C. 2482, Cp. 1 / 3-6. Document signat a Salamanca el 22 d'octubre de 1937 pel Coronel d'Estat Major Cap de la Secció.
[861] Vaixell vapor de 89 tones.
[862] Amb aquest nom no existiria, probablement es referia al vaixell *España núm.3* un carguer propietat de l'Estat Espanyol juntament amb el *España núm.5*. El *España núm.3* seria assolit per un bombardeig aeri del port de Barcelona el 8 de juny de 1937 però seria reflotat novament.
[863] Vaixell de 667 tones de l'armador Parés de Barcelona.
[864] Vaixell de 424 tones, construït el 1907, amb port de registre Marsella (França).
[865] Vaixell de 217 tones.
[866] Fins a set vaixells hi haurien amb aquest nom registrats el 1936, sent el més gran un vapor de 903 tones. *Lloyd's Register 1935-1936.*
[867] Vaixell de 792 tones, construït el 1892, amb port de registre Spetsai (Grècia).
[868] Veler de 82 tones.
[869] Veler de 61 tones.
[870] Vaixell de 274 tones, construït el 1922. Portaria bandera panamenya durant la guerra.
[871] Vaixell de 4.926 tones amb port de registre Cardiff (Gales).
[872] Vaixell de 5.168 tones, construït el 1930.

Stanhorpe[873]*;* el francès *Azelma*[874] i el iugoslau *Predseidnik Kopajtic*[875] o el cas d'un mercant veneçolà el *Bolivar*[876]*,* que partiria de Port-Vendrés amb granades i cartutxos amb destinació Barcelona.

Els nacionals continuarien comptant amb important informació referent als vaixells que arribarien a ports catalans durant els següents tres mesos però aquestes informacions seguirien sent incomplertes[877]. Així, els vaixells sortits de França amb material de guerra durant els mesos de juliol, agost i setembre amb destinació a ports catalans havien augmentat, sobretot amb destinació Barcelona i València i tant sols utilitzarien la ruta de Marsella a Barcelona directe els vaixells anglesos *Kregli* i *Cheper*, i el republicà *Ciudad de Reus*; mentre que el *Naukroutussa* (altre vaixell res a veure però que sortirà més endavant es el *Nausicaa*[878] grec ho faria de Marsella fins a Roses, i el vaixell francès *Le Franc* des de Marsella a Cadaqués i València. La resta de vaixells realitzarien la ruta Marsella-Barcelona-València que seria realitzada pels següents vaixells: els espanyols *Betis*, *Vicente la Roda*, *Esktaula*, *Cabañal*[879], *Pedro*[880] (aquest últim en dos ocasions), *Cervera*, *Capitan Segarra*, *Ciudad de Reus*, *Cabo Menor*[881] (amb armes la primera vegada i la segona amb material de guerra) i el *Cala Antío*[882] procedent de Sètte. També farien aquesta travessia de Marsella a Barcelona els vaixells anglesos *Somersby* (tres vegades), *Stanholme*[883], *Dover Abey*, *Olavus*[884]*, Martis*[885]*, Surreybroock*[886]. De Sette amb la mateixa destinació partirien els vaixells *Beaconray*[887], la segona vegada amb material de guerra i fusells i el *Somersby*. Per la seva part, els vaixells francesos que farien aquesta ruta serien el *Cassidaigne*[888] amb matèries primes per fabricar material de guerra (tornaria altre cop però només amb material de guerra) i directament amb material de guerra: *La Corse*[889], *Azelma, Le Franc* i *Le Gaulois*[890], realitzant aquests dos últims vaixells dos viatges; mentre

[873] Vaixell de 4.525 tones de la companyia *Stanhope* anglesa.
[874] Vaixell de 177 tones construït el 1916. Seria assolit per l'aviació nacional i enfonsat a Sant Feliu de Guíxols el 25 de gener de 1939.
[875] Vaixell de 1.798 tones, construït el 1928, amb port de registre Split (Iuogoslavia en aquella època).
[876] Vaixell de 2.651 tones, construït el 1927 i amb port de registre Maracaibo (Veneçuela). A la documentació nacional estava catalogat com mexicà.
[877] AGMAV. C. 2482, Cp. 1 / 7-12. Document signat a Salamanca el 22 d'octubre de 1937 pel Coronel d'Estat Major Cap de la Secció.
[878] Vaixell de 5.005 tones, construït el 1922 i amb port de registre El Pireo (Grècia). Portaria bandera panamenya.
[879] Veler de 124 tones propietat de D. Brú de València.
[880] Al 1936 existien fins a quatre vaixells amb aquest nom, sent el més de gran un de 332 tones. *Lloyd's Register 1935-1936.*
[881] Vaixell de 2.024 tones de la *Compañía Ybarra*.
[882] Vaixell de 133 tones de la *Compañía Naviera Mallorquina.*
[883] A la documentació nacional és dóna aquest nom però en realitat amb aquest nom no existia cap vaixell, si en canvi el *Stanhope* de 2.337 tones o *Stanthorpe* de 4.525 tones, tots dos de la companyia *Stanhope* anglesa.
[884] Vaixell de 1.294 tones, construït el 1920 i amb port de registre Hull (Anglaterra).
[885] Vaixell de 2.483 tones, construït el 1894 i amb port de registre Londres (Anglaterra).
[886] Com a nom *Surry*, vaixell de 8.564 tones, construït el 1919 amb port de registre Londres (Anglaterra).
[887] Vaixell de 344 tones, construït el 1898 i amb port de registre Londres (Anglaterra).
[888] Vaixell de 1.417 tones, de la *Compagnie France-Navigation*.
[889] Vaixell de 643 tones, construït el 1903, amb port de registre Marsella (França).
[890] Vaixell de 500 tones, construït el 1903, amb port de registre Marsella (França).

que els vaixells grecs serien el *Ionion*[891] (dos cops), *Nepheredeletis*, *Plavnik*[892], *Ismini*[893], *Nicolaos Filinis*[894], *Ionnis Nomicos*, *Nalisra-Menos*. També participaria en aquesta ruta de Marsella, Barcelona i València el danès *Edith*[895], el iugoslau *Predseidnik Kopajtic*, un panameny, el *Nogin*[896], el *Odessa* rus, el mexicà *Jalisco*[897] i el vaixell de nacionalitat desconeguda *Lenderhall*. El mes d'octubre només havia marxat de Marsella amb destinació Barcelona i València el vaixell mercant francès *Celte*[898] amb material de guerra.

El tràfic marítim amb ports catalans no cessaria ni tan sols amb el bloqueig que efectuaria de les seves costes la Marina Nacional al crear les forces de Bloqueig del Mediterrani a l'octubre de 1937 i les informacions que obtindrien els nacionals continuarien sent de la mateixa línia, sense ser exactes en el total del tràfic marítim republicà però si realitzant un balanç de l'arribada de nombrosos combois a ports republicans, sobretot al de Barcelona. Segons les informacions nacionals, al gener de 1938[899] al port barceloní arribarien set vaixells d'un total de vint amb transport de queviures, així com cinc dels onze que transportaven petroli, un dels quatre que transportaven automòbils i maquinària; quatre dels onze que transportaven sals i cotó fluix; tot i que només un dels tretze que transportaven material de guerra. Però aquesta última dada no era del tot correcte, ja que els nacionals no podien saber amb exactitud el nombre de vaixells que arribaven a Barcelona i ni tan sols la seva càrrega, així que dels trenta cinc vaixells que havien arribat durant aquest temps amb càrrega desconeguda a ports republicans, dotze ho havien fet al port de Barcelona. Una altre dada significativa era la de vaixells que havien arribat amb carbó i mineral de ferro, sent tretze en total al port de Barcelona, d'un total de trenta tres dels que vint-i-sis eren vaixells anglesos.

Per tancar aquestes dades prou significatives del comerç marítim a Barcelona durant el mes de gener de 1938, d'un total de cent vint-i-cinc vaixells, trenta nou havien tingut com a destinació final Barcelona, sent la ciutat republicana que rebria més vaixells.

A les informacions franquistes apareixerien també tota una sèrie de notes advertint que els totals de vaixells dels quals es tenien constància no concordaven amb les sumes parcials ja que hi havia vaixells que conduïen càrrega compresa en varis dels apartats i que per tant podien estar repetits.

Es desprenien també informacions importants com que la bandera anglesa era la més utilitzada amb

---

[891] Vaixell de 792 tones, construït el 1892, amb port de registre Port Spetsai (Grècia).
[892] Vaixell de 213 tones, construït el 1900, amb port de registre Susak (Iugoslavia).
[893] Vaixell de 2.399 tones, construït el 1890, amb port de registre El Pireo (Grècia).
[894] Vaixell de 3.111 tones, construït el 1904, amb port de registre El Pireo (Grècia).
[895] Vaixell de 1.566 tones, construït el 1931 amb port de registre Cophenague (Dinamarca). Acabaria enfonsat per La Legió Còndor davant de Vilanova i la Geltrú el 12 d'agost de 1937.
[896] Vaixell de 2109 tones, construït el 1930.
[897] Vaixell de 2.876 tones, construït el 1916.
[898] Vaixell de 908 tones, construït el 1893, de Brest (França).
[899] AGMAV. C. 2482. Cp. 1 / 18-20. Salamanca, 5 de febrer de 1938. Signat per Mariano Romero, Cuartel del Generalísimo, Jefe de la 2ª Sección.

gran diferència, i no era utilitzada en transportar material de guerra, si no en transportar queviures i primeres matèries, com el carbó, que es feia directament a ports republicans. Per la seva part, els anglesos no eren massa propicis a autoritzar la utilització de la seva bandera per cobrir material de guerra, i per aquest motiu s'utilitzaven per aquest tràfic vaixells panamenys i grecs preferentment, mentre que la bandera francesa no era utilitzada quasi per part dels republicans pels seus transports marítims.

Segons els franquistes, el material de guerra i la maquinària durant aquest període era enviat a ports francesos i d'allà per via terrestre arribava a la zona republicana mitjançant la frontera amb Catalunya. Aquest material provenia de països de l'est europeu com eren Grècia, Txecoslovàquia, Polònia i U.R.S.S. que ajudaven a la causa republicana principalment amb queviures, material de guerra, productes per la fabricació d'explosius, automòbils, petroli i maquinaria.

A més a més del tràfic per la frontera catalana, la major part dels vaixells que arribaven a ports republicans procedien d'altres ports francesos, destacant a les anotacions nacionals que els vaixells espanyols republicans i els russos no eren utilitzats i que els pocs espanyols que navegaven eren petits i ho feien entre els ports del sud de França i Catalunya, sent la principal ajuda francesa la de trànsit i i transport. Però en aquestes anotacions no estava comprés el comerç terrestre amb la zona republicana, sobretot l'important de la frontera terrestre entre França i Catalunya.

El mes de febrer de 1938 les dades en quant al tràfic marítim continuarien elevant-se, adquirint un paper important el port de Barcelona i sobretot Marsella, on arribarien nombrosos vaixells que després de descarregar les seves mercaderies, serien novament embarcades en petits vapors fins als ports catalans del nord del Principat o bé transportada la seva càrrega i introduïda a Catalunya per la frontera terrestre[900]. Així per tant, les dades amb que comptaven els nacionals el mes de febrer seguirien la mateixa pauta que l'anterior mes, tenint el port de Barcelona com el més important en quant a l'arribada de material tot i que també obtindria un paper clau el port frances de Marsella, on arribarien nombrosos vaixells amb mercaderies que més endavant serien transferides a altres vaixells on arribarien als ports catalans. Durant aquest mes, arribarien al port barceloní nou vaixells del total de vint-i-cinc que transportaven queviures, i cinc a Marsella, així com tretze dels trenta-set vaixells que transportarien carbó i minerals de ferro tot i que d'aquests totals, hi havia onze vaixells que s'havien destinat a ports republicans però sense especificar on. Continuant amb l'arribada de vaixells mercants dels onze vaixells arribats a ports republicans amb petroli, cinc ho havien fet a Barcelona, (sent tres d'ells sense poder especificar la seva destinació); altres cinc vaixells havien

[900] AGMAV C.2482. Cp.1 / 21-25 Salamanca, 2 de març de 1938. Signat per Mariano Romero, cap de la 2ª Secció del Cuartel del Generalísimo.

arribat al port barceloní conduint sals d'amoníac i cotó fluix d'un total de tretze, sent el port de Marsella el que rebria més vaixells encarregats d'aquest tràfic amb un total de set.

En quan a automòbils i maquinària, tant Barcelona com Marsella rebrien el mateix nombre de vaixells, un total de sis cadascun dels setze vaixells en total amb aquesta càrrega, restant els altres tres sense poder especificar la seva destinació.

Deu vaixells en total van ser els encarregats d'arribar a ports republicans amb material de guerra distribuint-se tres a Barcelona, un a Tarragona i un a Marsella (a més a més d'un a un port republicà desconegut), el que evidenciava la importància de Catalunya dintre d'aquest tràfic marítim i com a punt d'arribada de material de guerra. Sobre la càrrega desconeguda de la que els nacionals no tenien cap informació, havien arribat a ports republicans un total de trenta-cinc vaixells, dels que onze havien arribat a Barcelona, dos a Roses, un a Port-Vendrés mentre que vuit ho havien fet a un port republicà sense identificar. Així per tant, el total de vaixells arribats a ports republicans durant aquest mes havien estat de cent vint-i-dos vaixells, dels que quaranta-sis arribarien a Barcelona, deu a ports francesos, tres a Roses, un a Tarragona i trenta a ports republicans sense identificar.

Igual que al mes anterior, entre les anotacions i advertiments que feien a les seves informacions els nacionals destacaven que els totals no es corresponien amb les sumes parcials perquè hi havia vaixells que havien conduit càrrega compresa en varis apartats i que per tant podien estar repetits.

Durant aquest mes de febrer continuaven les mateixes característiques, en general, que al mes de gener però existien notables diferències. Per exemple havia augmentat fins arribar a un 70% la proporció de vaixells anglesos del total, dedicant-se també durant aquest mes al transport de guerra tot i que la majoria es dedicaven al transport de carbó, ja que el Govern Republicà el comprava exclusivament a Anglaterra, sent la seva destinació els ports republicans que assolien en viatge directe. La major part d'aquests transports eren enviats a Catalunya, demostrant així d'aquesta manera que la seva indústria era la que més produïa de la zona republicana. La majoria d'aquests vaixells anglesos pertanyien a unes poques companyies que vivien a costa dels republicans i treballaven exclusivament per ells (*Stanhope* de Londres, *Angel Sons* de Cardiff, *African Continental* de Londres,...). La *Mid Atlantic* de Londres[901] per exemple s'ocupava de noliejar la totalitat dels vaixells que comerciaven amb els republicans[902].

La U.R.S.S. per la seva banda, no exposaria durant aquest mes els seus vaixells en aquest comerç però seguiria sent la principal subministradora de mercaderies de tota classe excepte de carbó. Cap vaixell soviètic havia transportat mercaderies pels republicans de manera directa durant el mes de febrer però això no significava que hagués deixat d'existir aquest tràfic, si no que enlloc de realitzar

[901] Aquesta companyia naviliera era declarada pels serveis nacionals com "Agència roja, amb careta anglesa".
[902] GONZÁLEZ ECHEGARAY, *La Marina Mercante y el Tráfico Marítimo en la Guerra Civil.* Pàg. 315.

viatges directes a ports republicans amb el perill que allò suposava, s'havia canviat l'estratègia i aquests es realitzaven fins a Marsella que s'havia convertit en un port dipòsit i de trànsit on arribaven tot tipus de mercaderies, com sobretot maquinària, blat, cotó fluix i material de guerra. A Marsella també arribaven vaixells procedents de països de l'Est d'Europa: de Romania i Bulgària enviarien petroli i cereals i Grècia continuaria enviant municions.

França continuaria ajudant als republicans especialment facilitant el seu territori com mitjà de trànsit de mercaderies, podent d'aquesta manera burlar millor l'acció del bloqueig, però continuaria utilitzant-se poc la bandera francesa. Els vaixells francesos més utilitzats pertanyien quasi exclusivament a la *Compagnie France-Navigation* de Paris, i realitzarien aquest tràfic marítim des de ports francesos amb destinació a zona republicana transportant materials deixats allà d'altres procedències[903]. El que si que va augmentar una mica durant aquest mes va ser el tonatge dels vaixells utilitzats en comparació amb el mes anterior, però pel comerç entre els ports mediterranis del sud de França i els ports catalans es continuarien utilitzant petits velers republicans. En general, el volum total del tràfic durant el mes de febrer era sensiblement igual al de gener però havien augmentat els enviaments de queviures, de carbó i minerals. En canvi, havien disminuït els de petroli i material de guerra, sent totes aquestes variacions de poc volum.

El tràfic marítim continuaria sent la principal via de subministrament amb que comptaria el Govern Republicà per sostenir la guerra i es mantindria fins al final del conflicte. D'aquesta manera, durant el segon semestre de 1938, continuaria aquest tràfic marítim a ports catalans, desenvolupant Barcelona un paper clau en la rebuda d'aquest material. Per altre banda, el port de Tarragona mantindria la seva activitat fins el 12 d'abril de 1938 quan es convertiria solament en port de refugi. Així entre el 15 de desembre de 1936 i el 12 d'abril de 1938 entrarien al port tarragoní 34 vaixells de bandera anglesa que van descarregar 78.026 tones de carbó, 16.766 tones de blat, 10.805 tones de benzina, 7.500 tones de fosfats i 750 tones de patates; 5 espanyols que descarregarien 11.048 tones de benzina, 2.000 tones de gasoil, 4.000 tones de fosfats i 950 tones de càrrega general, 2 noruecs que descarregarien 2.000 tones d'òxid de ferro i 2.000 de sulfat amònic i un francès que descarregaria 236 tones de queviures[904].

Paral·lelament aquest tràfic marítim, existia un altre també important entre ports republicans mediterranis i protagonitzats per mercants espanyols. L'Estat Major de la Marina Republicana redactaria totes les operacions efectuades per aquests mercants espanyols, convertits en transports de guerra durant el segon semestre de 1938. Així, entre el maig i el desembre, molts vaixells serien

[903] GONZÁLEZ ECHEGARAY, *La Marina Mercante y el Tráfico Marítimo en la Guerra Civil.* Pàg. 316-317.

[904] MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada*. *Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939*., Pàg. 2285.

els encarregats de sortir i arribar de ports catalans, sobretot des de Barcelona, amb càrrega variada, però durant aquest temps també tindrien un paper clau els petits ports de Vallcarca i Garraf, on arribaran vaixells amb importants carregament de material de guerra, sobretot pólvora i explosius. Aquests dos petits ports de la comarca del Garraf tindrien un paper important ja que serien els escenaris on desembarcarien aquest material de guerra davant la constant vigilància que l'aviació nacional realitzaria sobretot del port de Barcelona. Els dos petits ports no passarien tampoc desapercebuts per l'aviació franquista però es portarien a terme diferents operacions en quant a la descàrrega de material; un material que posteriorment era transportat en tren fins a la seva destinació. Entre els vaixells dedicats a aquest transport entre ports republicans del Mediterrani, fins a un total de vuit serien considerats Transports de Guerra i formarien part de la Marina Republicana, canviant el seu nom per un nom en clau, passant-se a conèixer de la següent manera fins al final del conflicte:

Nom Original	**Nom en clau**
Lealtad	*T.L.*
Poeta Arolas	*T.A.*
Artea Mendi	*T.M.*
Escolano	*T.E.*
Capitán Segarra	*T.S.*
S.A.C. Nº2	*T.C.*
Mahón	*T.H*
Berga	*T.B.*

El mateix passaria amb quatre motovelers, que també abandonarien el seu nom original pels noms en clau:

Nom Original	**Nom en clau**
Islas	*M.I.*
Cala Llonga	*M.L.*
Germinal	*M.G.*
Carmela Sánchez de Vela	*M.C.*

Entre les actuacions durant aquest segon semestre dels transports de guerra a aigües catalanes, destacarien sobretot el *Capitán Segarra* i el *Artea Mendi*, dedicant-se tots ells sobretot al tràfic marítim entre Barcelona, València i Cartagena i els motovelers, que serien els destinats al tràfic entre Barcelona i Menorca[905].

[905] AGMAB. SHEMA. Caixa 9516.

CAPITÁN SEGARRA o T.S.

El *Capitán Segarra* o *T.S.* seria un dels vaixells que més viatges realitzaria a aigües catalanes durant aquest segon semestre de 1938. Per la seva defensa, estava armat al juliol del 1938 amb dos metralladores i a l'espera de poder-li muntar altres dos canons de 76,2 mm del canoner *Laya*. Finalment, cap a finals d'any, el *Capitán Segarra* continuaria amb les dos metralladores però enlloc dels dos canons comptaria amb un canó Withworth-Armstrong de 120/40 mm[906].

De les operacions realitzades per aigües catalanes, normalment es dedicaria al tràfic marítim entre Barcelona, València i Cartagena, tot i que també aniria a altres ports mediterranis republicans.

Entre les operacions realitzades per aquest vaixell destacarien les següents:

Entre els mesos de maig i juliol realitzaria tres viatges de Barcelona a València i tornada al port barceloní. El primer d'ells seria efectuat el dia 22 de maig amb 615.465 kg de càrrega vària, el segon el realitzaria el 27 de juny transportant 1.632.304 kg. de càrrega vària i 72 passatgers i el darrer l'efectuaria el 26 de juliol amb 90 passatgers i 1.169.916 kg de càrrega, on després d'aturar-se a València, marxaria fins a Cartagena.

Les arribades al port de Barcelona durant aquests mesos procedents de València les efectuaria el dia 4 de juny amb 830.637 kg. de càrrega vària després d'haver fet escala a Tarragona i el de 3 de juliol amb 423.989 kg. de càrrega vària i 75 passatgers.

El 4 d'agost tornaria altre cop a Barcelona després de que sortís del port de Cartagena amb 125 persones del Cos de Carrabiners i varis efectes amb un pes total de 46.500 kg i després de fer escala a Maó mentre que cap a finals del mateix mes d'agost, realitzaria un viatge a Alacant el dia 24 transportant 79 passatgers i 1.045.066 kg de càrrega vària i tornaria novament a Barcelona el dia 29 transportant 157 passatgers i càrrega vària sense especificar la quantitat després d'haver sortit d'Alacant i aturar-se a València.

El *Capitán Segarra* restaria al port de Barcelona i no realitzaria cap operació amb altres ports republicans fins a finals d'octubre, quan el dia 23 realitzaria un importantíssim viatge que transportaria fins a València a 1169 passatgers i 637.848 kg de càrrega vària, arribant al seu destí el dia 25. Només cinc després tornaria a Barcelona, en aquest cas amb 106 passatgers i 1.292.623 kg de càrrega variada. Ja finalment, al mes de novembre només realitzaria un viatge, amb destinació a València i Cartagena el dia 19, transportant 26 passatgers i 785.000 kg de càrrega vària però

[906] Aquest tipus de canó era procedent d'Estònia i havia arribat a l'Espanya Republicana el 9 de maig després que el 29 d'abril de 1938 la Comissió de Compres de París havia enviat la seva expedició número 3858 consistent en sis tubs i sis plataformes de 120 mm, tot i que tres tubs i dos plataformes havien estat tornades al seu origen. Al febrer de 1939, el comandant d'Artilleria nacional Vicente Buyo informava segons documentació trobada, que tant el *Capitán Segarra* com el *Escolano* muntaven una peça de 120 mm Vickers a popa procedent de França, camuflada amb lones i fusta contraxapada, amb un angle d'elevació de 35º i de les que es recuperarien dos al finalitzar la guerra i serien emprades a la defensa de costa del litoral de Cadis. Per veure més informació pàgs. 305-308 de l'obra: MORTERA PÉREZ, Artemio: *La Artillería Naval en la Guerra Civil Española. 1936/39,* Gijón, edita Fundación AlvarGonzález. 2006.

augmentaria la seva activitat l'últim mes de 1938, quan procedent de Cartagena i València amb 185.132 kg de càrrega vària, arribaria al matí del dia 17 al port de Vallcarca i a la tarda al de Barcelona. Des d'aquest últim realitzaria el darrer viatge de l'any quan sortiria el dia 20 amb destinació a València transportant 456 passatgers i 342.280 kg de càrrega vària, i tornaria altre cop a Barcelona el dia 23 amb 243.152 kg de càrrega vària.

ARTEA MENDI o T.M

Aquest vaixell també tindria un paper destacat en les operacions de tràfic entre ports republicans i catalans durant el segon semestre de 1938. Al juliol de 1938 anava armat amb 2 metralladores i se l'esperava muntar-li un canó de 101'6 mm que hi havia a Barcelona. A finals d'any comptaria encara amb les dos metralladores i tot i que sense confirmar, possiblement amb un canó Withworth-Armstrong de 120/48 mm.

Entre les seves operacions durant el segon semestre de 1938 per aigües catalanes, la primera d'elles seria l'arribada a Barcelona procedent de València el dia 25 de maig amb 136.077 kg de càrrega vària després d'haver realitzat una escala a Tarragona.

Aquest vaixell juntament amb el *Capitán Segarra* seria un dels transports de guerra amb més activitat a aigües catalanes, realitzant sempre un viatge d'anada i tornada al mes des de Barcelona a altre port republicà del Mediterrani durant l'estiu de 1938, sortint sempre del port de Barcelona a principis de mes i tornant a finals del mateix mes. Així per exemple el dia 1 de juny sortiria de Barcelona transportant 613.211 kg amb destinació a Cartagena on arribaria el dia 5 i tornaria a Barcelona el dia 19 transportant 4.544.138 kg de càrrega varia. El dia 5 de juliol abandonaria el port de Barcelona per dirigir-se al de València transportant 37 passatgers i 3.467.599 kg de càrrega vària, on arribaria al dia següent i a finals de mes tornaria a Barcelona, on arribaria de València amb 68 passatgers i 836.991 kg de càrrega vària. I ja el dia 3 d'agost sortiria novament de Barcelona amb 6 persones i 1.550.160 kg de càrrega vària amb destinació Cartagena on arribaria el dia 5 i tornaria a realitzar el viatge de Cartagena a Barcelona transportant 3 passatgers i càrrega vària després de sortir a les 05:00 hores del dia 24 i arribant al dia següent a les 13:00 hores.

Durant els darrers quatre mesos d'any, els viatges s'anirien reduint dràsticament tot i que a finals del mes de setembre encara realitzaria un altre d'anada i tornada a València. El viatge d'anada seria realitzat entre els dies 23 i 24 transportant 64 passatgers i 1.800,218 kg. i la tornada seria realitzada entre els dies 29 i 1 d'octubre arribant a Barcelona amb 17 passatgers i 1.312.405 kg.

Passaria pràcticament un mes i mig fins la propera activitat del *Artea-Mendi*. Aquesta va consistir en transportar fins a Maó i Cartagena 121 passatgers i 1.060.770 kg, havent de deixar a Cartagena 63.073 kg de la càrrega total. La seva sortida va ser realitzada a les 17:40 hores del dia 22 de

novembre, arribant al dia següent a Maó i tres dies després a Cartagena.
La darrera operació del *Artea-Mendi* al 1938 va ser l'arribada al port de Barcelona procedent de Cartagena el dia 27 de desembre a les 20:35 hores amb 40 passatgers i 173.375 kg.

LEALTAD o T.L. (*ex *Darro)

Aquest vaixell aniria armat amb un canó Vickers de 101,6/50 mm, un altre canó Vickers de 47/50 mm i dos metralladores de 7 mm en muntatge antiaeri.
Realitzaria poques operacions a aigües catalanes durant aquest període, sent la primera d'elles l'arribada a Barcelona el dia 5 de juny procedent de Maó, on havia sortit el dia d'abans. Del port de la ciutat comtal sortiria novament a finals de mes, el dia 22 amb destinació Cartagena transportant 610 tones i 1.100 passatgers i arribaria a destinació el dia 25 després d'haver estat a Maó.
La darrera operació que realitzaria durant aquest semestre a aigües catalanes seria la de transportar de Cartagena a Barcelona 20 milions de cartutxos de 7,62 mm, dinamita i pólvora amb un pes total a 648.500 kg. Aquesta acció la realitzaria entre els dies 3 i 6 de juliol, tot i que s'aturaria al petit port de Vallcarca per descarregar el material i més tard entraria al port de Barcelona.

POETA AROLAS o T.A.

Només realitzaria una operació a aigües catalanes durant aquest semestre que va consistir en la sortida de Barcelona el dia 1 de maig cap a Cartagena on va arribar el dia 12, després d'haver fet escala a València i Alacant transportant 2.200 tones de càrrega vària. Tot i que aniria armat amb dos canons Vickers de 101'6/50 mm, el 12 de juliol de 1938 seria enfonsat a Cartagena en un bombardeig aeri nacional.

ESCOLANO o T.E.

Aquest vaixell aniria armat només amb un canó Withwort-Armstrong de 120/40 mm, un canó de les mateixes característiques que portava el *Capitán Segarra* i el *Artea-Mendi*. Les seves operacions, tant fossin entrades al port de Barcelona com sortides d'ell es realitzarien sempre a finals de mes.
Així per exemple, la primera operació que realitzaria l'*Escolano* a aigües catalanes durant aquest segon semestre de 1938 seria l'arribada el dia 27 de juliol a Barcelona procedent de Cartagena transportant 59 passatgers i 1.500.000 cartutxos de 7,62 mm (pirita, blenda, pólvora i dinamita) amb un pes total de 2.319.105 kg. Segons l'ordre d'operacions i per tal de realitzar aquesta missió, el vaixell mercant havia d'ancorar al moll de Vallcarca sota les indicacions del pràctic, embarcant al mateix personal de la Subsecretaria d'Armament per ajudar amb la descàrrega, que havia de ser realitzada amb la major rapidesa possible, descarregant en aquest petit port la càrrega d'explosius i

pólvora que conduia des de Cartagena mentre que una vegada finalitzada aquesta tasca, havia de sortir immediatament cap a Barcelona seguint el canal de rastrejament per descarregar la resta de la càrrega al port de Barcelona, sent protegit per aviació de caça mentre realitzés les descàrregues de material tant a Vallcarca com a Barcelona.

Fins un mes després no tornaria a realitzar cap activitat, en concret el dia 24 d'agost quan tornaria la visita a la ciutat departamental i sortiria de Barcelona a les 08:00 hores amb 61 passatgers i 2.109.907 kg de càrrega vària. El dia 21 de setembre a les 09:00 hores arribaria a Barcelona transportant 50 passatgers i 2.085 tones de càrrega variada, procedent de Portman on havia sortit el dia 18 a les 20:30 hores i tornaria a sortir de Barcelona el dia 28 d'aquest mateix mes a les 21:00 hores amb destinació Cartagena amb 129 passatgers i 1.500 tones de càrrega varia.

Fins a finals d'octubre no tornaria altre cop a Barcelona, concretament el dia 22 a les 09:00 hores procedent de Cartagena amb 46 passatgers i 2.000.900 kg de càrrega vària. Després d'una curta estada, el dia 28 tornaria a sortir del port barceloní amb destinació a Alacant amb 1.111.082 kg i 65 passatgers mentre que a finals del mes de novembre, el dia 21 al matí arribava de nou a Barcelona procedent del port departamental amb 696.080 kg de càrrega vària. L'últim viatge que realitzaria de l'any seria l'efectuat el 17 de desembre, quan abandonaria el port de Barcelona per transportar fins a València 324 passatgers i 962.794 kg de càrrega vària.

S.A.C. nº2 o T.C.

Al maig de 1937, aquest vaixell ja comptava amb el seu armament, en concret amb 6 metralladores Maxim de 7,62 mm. De les seves operacions durant el segon semestre de 1938 no seria fins als darrers quatre mesos quan es dedicaria al tràfic entre ports catalans i ports republicans mediterranis. Així, fins el 21 de setembre a les 21.30 hores no sortiria del port de Barcelona transportant 63 passatgers i 1.629.809 kg de càrrega variada, arribant a Maó al dia següent i d'allà a Cartagena el dia 25. Al mes d'octubre arribaria a Barcelona el dia 3 a la mitjanit procedent de Cartagena amb 42 passatgers i 300 mules amb un pes total de 120 tones i sortiria el dia 21 amb 119 passatgers i 1.047.178 kg de càrrega vària arribant a Cartagena al matí del dia 24.

Entre els últims viatges es trobaria el del dia 20 de novembre, quan a les 15:00 hores tornaria a Barcelona provinent de Cartagena amb 2.147.770 kg de càrrega vària i realitzaria el darrer viatge de 1938 quan sortiria el dia 18 de desembre de Barcelona amb destinació Alacant i Cartagena transportant 133 passatgers i 426.856 kg de càrrega vària.

MAHÓN o T.H.

Aquest seria el vaixell que més vegades arribaria als ports de Garraf i Vallcarca transportant material de guerra tot i que també realitzaria altres tipus de viatge. A seva primera operació d'aquest segon semestre de 1938 seria la sortida el dia 28 de juliol de Barcelona amb destinació a Alacant transportant 11 passatgers i 232.850 kg. de càrrega vària on arribaria al dia següent. Pocs dies després, el dia 2 d'agost realitzaria el primer viatge als petits ports del Garraf, ja que sortiria d'Alacant amb destinació el port de Vallcarca transportant 119.010 kg de càrrega vària, on descarregaria la mercaderia i entraria al port de Barcelona el dia 4. A finals del mateix mes, entre els dies 24 i 28, realitzaria un viatge d'anada i tornada de Barcelona a València transportant 128 passatgers i 209.995 kg de càrrega vària sortint el 24 i arribant el 26. La tornada la realitzaria entre els dies 27 i 28 i transportaria 44 passatgers i càrrega vària sense especificar la quantitat arribant a la ciutat comtal a les 16:30 hores. Per altre banda, a finals de setembre novament realitzaria un altre servei fins a Vallcarca, en aquest cas arribaria el dia 23 procedent de Cartagena amb 80 tones de càrrega vària i des d'allà passaria al port de Barcelona, on dos dies després tornaria a sortir cap a la ciutat departamental, a la que arribaria el dia 27 transportant 116 passatgers i 222.418 kg de càrrega vària. El dia 20 d'octubre a les 03:00 hores sortiria de Cartagena amb destinació Vallcarca i Barcelona transportant dinamita i pólvora amb un pes total de 116.400 kg, on arribaria al cap de dos dies, primer a Vallcarca, on desembarcaria el material i posteriorment a Barcelona. Després d'una curta estada a la capital catalana, el dia 27 a les 19:00 hores sortiria de Barcelona amb 119.043 kg amb destinació Alacant mentre que el darrer viatge durant aquest període el realitzaria el 19 de novembre quan sortiria de Cartagena amb 126.660 kg de càrrega explosiva i altres efectes arribant al petit port de Garraf a les 08:00 hores del dia 21, on a les 18:00 hores sortiria cap a Barcelona, arribant dos hores més tard al port barceloní.

BERGA o T.B.

Realitzaria només un viatge, sent aquest el realitzat el dia 28 d'agost entre Barcelona i Cartagena transportant 16 passatgers i càrrega vària.

Però a banda dels Transports de Guerra, també altres vaixells de menor tonatge serien utilitzats en aquest tràfic marítim a ports catalans, trobant-se entre ells els següents:

BETIS

El vell vapor *Betis* realitzaria varis viatges entre Barcelona i ports republicans, sent els més destacats els efectuats entre Barcelona i el port alacantí de Torrevieja. El primer seria el realitzat el

dia 21 de maig quan sortiria de Barcelona transportant 603.881 kg de càrrega vària on arribaria el 26 a Torrevieja i des d'aquest port alacantí sortiria altre cop el 3 de juny transportant 900.000 kg de sal on arribaria a Barcelona després d'haver tocat València i Tarragona i de retardar-se per culpa d'haver encallat. Cap a finals del mateix mes, el dia 27 abandonaria Barcelona transportant 400 tones de càrrega vària i 56 passatgers amb destinació València, d'on passaria més tard al port de Torrevieja. Des d'aquest port alacantí realitzaria la seva darrera operació quan novament, el 8 de juliol, sortiria amb destinació a Barcelona transportant un carregament de sal. Però durant el viatge, cap les 2:30 hores del dia 10 embarrancaria davant Calafell, on seria enfonsat per l'aviació nacional, havent pogut transbordat quasi la totalitat de la càrrega a embarcacions que li van prestar auxili de la Flotilla de Vigilància de Catalunya.

S.A.C. nº4

Realitzaria dos viatges, el primer d'ells seria el dia 31 de maig, quan sortiria de Barcelona per arribar a València el dia 4 de juny després d'haver fet escala a Tarragona amb 2.197.794 kg. de càrrega vària i el segon el realitzaria el 26 d'agost quan sortiria de Torrevieja transportant sal, arribant a Barcelona el dia 29.

VAPOR CERVERA

Realitzaria només un viatge a aigües catalanes, procedent de Torrevieja i València, on havia sortit d'aquesta darrera ciutat el dia 22 de setembre i arribaria a Barcelona el dia següent transportant 800 tones de sal.

VAPOR LA GUARDIA

Només realitzaria un viatge, entre el 9 i 10 de juny sent en aquest cas entre Barcelona i Sagunt transportant 672 tones de ferralla.

Petrolier SAUSTAN

Només es té constància que realitzés un viatge, quan arribaria a Barcelona el 3 de desembre a les 17:15 hores transportant 11.000.000 de litres benzina. Els viatges dels petroliers eren molt importants pel govern republicà, ja que cada viatge representava un estalvi per hisenda de 20.000 lliures esterlines.

També continuaria realitzant-se durant tot aquest temps un nodrit tràfic marítim entre Barcelona i Maó, abastint d'aquesta manera a l'illa de Menorca i confiant aquest tràfic a petits motovelers que freqüentment realitzarien viatges entre les dos ciutats, destacant entre ells els motovelers *Isabel Matutes*, *Carmen Picó* i *Pons Martí*.

MOTOVELER ISABEL MATUTES.

Aquest motoveler tenia una capacitat de 200 tones de càrrega i realitzaria totes les seves operacions entre les dos ciutats carregat sempre de material fins la seva capacitat màxima. Segons com recolliria l'Estat Major de la Marina Republicana a les seves operacions, el motoveler *Isabel Matutes* sortiria de Barcelona amb destinació el port de Maó els dies 29 de maig, 16 de juliol, 15 d'agost i 3 de novembre. Les seves arribades al port de Barcelona es realitzarien els dies 12 de juny, 2 d'agost i 24 d'octubre, i traslladant-se a mitjans de desembre a Cartagena, deixant d'aquesta manera de navegar per aigües catalanes.

MOTOVELER CARMEN PICÓ.

Aquest motoveler, encarregat també del tràfic entre Barcelona i Maó tenia una capacitat de càrrega de 120 tones, inferior al *Isabel Matutes*. Referent a les seves operacions, realitzaria un total de 6 viatges entre Barcelona i Maó des del maig fins al desembre de 1938. Les seves sortides del port de Barcelona cap al de Maó es produirien els die 30 de maig, 17 de juny, 21 de juliol, 22 d'agost, 29 d'octubre i 2 de desembre, transportant quasi bé sempre la màxima càrrega possible. L'ultim viatge realitzat a Maó per exemple transportaria 9 passatgers i 105.754 kg.

Les seves arribades al port de Barcelona es realitzarien el 6 de juny, el 18 de juliol (en aquest cas procedent de València), el 18 d'agost, el 7 d'octubre i el 21 de novembre.

MOTOVELER PONS MARTI.

L'altre motoveler que es va dedicar a la ruta Barcelona-Maó seria el *Pons Martí*. Durant el segon semestre de 1938, realitzaria un total de tres serveis sent el primer el realitzat entre els dies 9 i 10 de juny quan transportaria 140 tones de càrrega vària. El 4 d'agost tornaria a Barcelona i el 6 de setembre ho faria novament. El 14 del mateix mes, sortiria de Barcelona per arribar a Maó i no realitzaria cap servei més a aigües catalanes.

A partir del mes de novembre, apareixerien dos motovelers més a aigües catalanes dedicats al trafic marítim: el *Cala Llonga* o *M.L.* I el *Germinal* o *M.G.* El primer realitzaria un viatge entre Barcelona i Maó els dies 13 i 14 de novembre, on sortiria de Barcelona amb 151.929 kg de càrrega vària i

tornaria a la ciutat comtal transportant també càrrega vària el dia 24 després d'haver sortit el dia anterior de Maó. Al mes de desembre també realitzaria un viatge més de Barcelona a Maó, en concret el realitzat entre els dies 16 i 17 transportant 150.685 kg de càrrega vària.

L'altre motoveler, el *Germinal*, realitzaria molts més viatges durant aquest mes de novembre, tot i que aquest motoveler s'utilitzaria mes en el transport entre Barcelona i els ports de llevant. Així, el dia 7 de novembre sortiria cap a Gandia amb 51.460 kg de càrrega explosiva i arribaria a Barcelona novament el dia 13 procedent de Cartagena amb 44.485 kg també de càrrega explosiva. Tan sols tres dies després, novament tornaria a sortir cap a Gandia des del port barceloní amb 46.500 kg de càrrega variada i arribaria al port barceloní el dia 23 del mateix mes provinent de Cartagena amb càrrega general. Al mes de desembre encara realitzaria un viatge mes, en aquest cas de Barcelona a Gandia transportant 50.000 kg de càrrega variada.

3.2.1.2. Els Ports Catalans.

Referent als diferents ports catalans que existien al llarg de tota la costa del Principat, destacava sobretot el de Barcelona i en menor mesura el de Tarragona, tot i que també es trobarien altres petits ports, que acabarien tenint un paper important com serien els situats més al nord[907]. A principis del segle XX entre els ports més destacats es trobaven el de Port de la Seva, Cadaqués, Roses, Palamós, Sant Feliu de Guíxols, Blanes, Mataró, Barcelona, Vilanova i la Geltrú, Tarragona, Salou i els ports dels Delta del Ebre.

El Port de la Selva era el primer de la costa catalana prenent per punt de partida el Cap Cervera i estava comprés entre la Punta de la Creu a l'est i la Punta Sernella a l'oest, ambdues elevades i escabroses, comprenent un total de 1.400 metres aproximadament. En circumstàncies ordinàries, el millor ancoratge es trobava pels vaixells grans davant de la vila, a 340 metres de la riba i per 10 a 12 metres d'aigua sobre sorra fangosa i a 200 metres i per 5 a 6 metres sobre fang i algues pels petits vaixells, quedant així amb una platja a mà. Tot i que les seves característiques no el feien més que un port de refugi ja que no estava preparat adequadament, cap al 1937 es construiria un moll provisional alhora de donar refugi als vaixells mercants que es dedicaven al tràfic marítim amb l'Espanya Republicana i fins i tot al 1938 es traslladarien grues i material del port de Tarragona per poder descarregar en aquest port les diferents mercaderies dels vaixells. Sobre tota aquesta activitat, els agents franquistes o col·laboradors no es mantindrien al marge i informarien als seus caps sobre l'activitat del port. D'aquesta manera i segons una informació del SIFNE amb data 31 juliol de 1937,

[907] Per les descripcions dels ports i algunes dades més interessants veure RICART GIRALT, José, *Guía Marítimo Comercial de los Puertos de la Península Ibérica. Volumen Primero. Cataluña*. Edita Revista de Navegación y Comercio. 1894. Per les dades de 1935 que aqui es citen, *Lista Oficial de Buques de las Marinas Militar, Mercante y Pesquera Españolas desde 20 toneladas.* Madrid. Edita Subsecretaria de la Marina Civil. 1935.

es deia que s'estaven construint ràpidament uns molls provisionals que estaven a punt de ser acabats per poder descarregar en ells els vaixells que es dedicaven al tràfic de material de guerra des de Marsella, evitant d'aquesta forma haver d'anar a altres ports més apartats de les aigües jurisdiccionals franceses[908]. El 19 d'agost de 1937, una breu nota d'un agent nacional ja informava que al Port de la Selva es descarregava material de guerra al moll provisional que s'havia construït[909], i només sis dies després, en una altre nota signada a Perpignan amb data 25 d'agost, es donava a conèixer que al Port de la Selva existia el propòsit d'ampliar el moll amb l'objectiu de permetre la descàrrega als vaixells de navegació d'altura i que ja s'havien començat els treballs durant aquestes dates. Aquesta informació afegia que l'habilitació de Port de la Selva com a lloc de descàrrega es feia per evitar als vaixells que es dirigien a la zona republicana, haver de doblegar el Cap de Creus, lloc que els tècnics republicans consideraven molt perillós[910]. El dia 30 del mateix mes, una altre informació feia referència que des de feia uns dies, els republicans havien començat actius treballs de sondeig, draga i distribució al petit port costaner del Port de la Selva, seguint aquests treballs el seu curs i nombrós personal especialitzat, com bussos per exemple, participaven en ell. L'objectiu segons aquesta darrera informació era organitzar l'anomenat port per fer d'ell un punt de refugi, d'escala i desembarcament pels vaixells mercants procedents de França o de l'estranger, amb càrrega d'avituallaments de tot tipus[911]. El 2 de setembre, encara s'ampliaria una mica més la informació, en aquest cas d'una manera gràfica assenyalant en un croquis la ruta seguida pels vaixells mercants, que no era altre que Cerbère, Portbou, Colera, Llançà i Port de la Selva en línia recta[912].

Passat uns mesos, un informe d'un agent franquista amb data 8 de novembre de 1937 confirmaria tots aquests missatges anteriors sobre els treballs d'instal·lació i condicionament del Port, que continuaven realitzant-se activament amb varis cents d'obrers amb l'objectiu de posar el port en estat de rebre els vaixells mercants que acudissin al mateix per desembarcar la seva càrrega [913], mentre que una nota posterior del 26 de novembre confirmaria aquesta construcció del petit port per desembarcament del material de guerra[914].

Al gener de 1938, els informadors franquistes continuarien enviant notes sobre Port de la Selva. Així, en una breu nota del dia 16 de gener s'assegurava que durant el mes de gener havien descarregat a l'anomenat port unes 15.000 tones de material de guerra que havien arribat en dos

[908] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/52.
[909] AHEA. A 83.
[910] AGMAV. C.2257,Cp.5,D.1 / 5
[911] AGMAV. C.2257,Cp.5,D.1 / 6
[912] AGMAV. C.2257,Cp.5,D.1 / 7-8.
[913] AGMAV. C.2257,Cp.5,D.1 / 27.
[914] AGMAV. C.2257,Cp.5,D.1 / 33.

vaixells diferents, tot i que no especificava el nom d'aquests[915]. Tan sols dos dies més tard s'ampliava aquestes informacions, afirmant que des de feia un temps a aquesta part s'havia organitzat des de França un tràfic molt intens de material de guerra, que tenia com base de partida els ports de pobles fronterers com Banyuls sur Mer, Port-Vendrés, Cerbère, Canet, etc. i com termini la platja de Port de la Selva. El material especialment descarregat estava constituït per municions de tots tipus de calibres, embalades en caixes de fusta i que quedaven al lloc dipositades durant dos o tres dies sota la protecció d'uns coberts d'uralita, instal·lades expressament per aquest fi. Després marxaven en camions d'unes 8 tones aproximadament per la carretera de la costa, uns cap als pobles de la mateixa, altres, els més, per la carretera general cap a Barcelona. Per realitzat aquest tipus de transport marítim s'utilitzaven tota classe d'embarcacions, des de les barques de vela i benzineres fins les barcasses de motor i vaixells de petit tonatge, els que per evitar ser víctimes de bombardeigs i burlar la vigilància aèria o marítima dels nacionals, enlloc de realitzar el trajecte directament el feien donant un gran rodeig, pegats completament a les costes, permetent-los així passar desapercebuts. El transport es contractava als ports esmentats pel delegats republicans enviats a aquests llocs amb aquesta exclusiva finalitat, registrant-se entre els mateixos la presència d'elements de la FAI que segons assegurava l'informant, estaven efectuant novament l'avituallament de les seves organitzacions per compte propi[916].

El 15 de febrer, una altre informació donava detalls dels dos vaixells que havien descarregat material el passat mes de gener, afirmant que un dels vaixells era de 10.000 tones mentre que l'altre era de 5.000 tones i el seu material havia estat transportat per ferrocarril fins l'estació de Llançà, realitzant tant les operacions de desembarcament com les de trasllat per ferrocarril durant la nit[917].

Durant els mesos de juliol, agost i setembre les informacions relatives al Port de la Selva augmentarien. Així, el dia 12 de juliol de 1938 un evadit de la zona republicana comunicaria que a primers de mes, havia entrat en aquest port un vaixell de força tonatge, probablement rus, carregat de material de guerra, procedint-se a la seva descarrega i treballant intensament durant tota una tarda i una nit, sent el material transportat immediatament per grans camions tot i que l'informant no podria precisar el seu destí[918]. Al dia següent es donaria la notícia que la vigilància al port era molt intensa, degut sobretot a que s'esperava l'arribada d'un vaixell francès carregat amb material d'aviació destinat a l'aeròdrom de Figueres i la seva descàrrega seria protegida per aparells de caça que tenien encomanada aquesta missió. Al mes següent, el 13 d'agost concretament, una nota informava que durant la setmana anterior s'havia notat una gran activitat al Port de la Selva per

[915] AGMAV. C.2257,Cp.5,D.1 / 52.
[916] AGMAV. C.2257,Cp.5,D.1 / 53-54.
[917] AGMAV. C.2257,Cp.5,D.1 / 59.
[918] AGMAV. C.2257,Cp.5,D.1 / 73.

l'arribada a aquest port de varis vaixells amb material de guerra, especialment d'aviació i tenia assignada la vigilància d'aquest port fins a 11 avions republicans mentre que una altre nota del dia següent confirmava l'assignació d'aquests 11 avions a més a més d'informar que el tràfic de material, procedent dels ports francesos de La Nouvelle i Sètte continuava sent molt intens i que fins i tot s'havien instal·lat algunes bateries antiaèries[919].

Continuant amb les informacions dels agents nacionals i segons s'informava a través d'una nota del 5 de setembre, el dia 16 d'agost havia arribat un vaixell de gran tonatge que seria descarregat pels soldats de la Comandància d'Armaments durant aquella mateixa nit i la nit següent mentre que un altre vaixell seria descarregat el dia 21 i que segons la nota del 8 de setembre de 1938 portava varis avions tipus *Mosca* de fabricació americana i el dia 2 de setembre seria el torn d'un vaixell que durant el dia descarregaria blat i per la nit material de guerra[920]. Posteriorment, una altre informació del 15 de setembre informaria que durant l'últim desembarcament efectuat a l'anomenat port hi havia gran quantitat d'avions desmuntats que serien transportats a Vilajuïga on a l'actualitat hi havia amuntegat molt més material que a Figueres i al Castell de Sant Ferran d'aquesta darrera població, havia estat transportat material de guerra que havia arribat en un vaixell el dia 31 d'agost[921].

Finalment, de les darreres informacions sobre el transport de material al Port de la Selva, el 12 d'octubre una nota informava que els camions dedicats al transport del material descarregat al port eren estacionats a un garatge recentment construït a les immediacions d'aquest poble[922].

El Port de Cadaqués es tractava limitat per la punta de Cala Nans al sud i l'illa Arenella al nord, distants entre si uns 1.200 metres de sud-sud-est a nord-nord-est. El port s'internava una milla en direcció al nord-oest i es composava de dos parts, l'exterior o rada i l'interior amb la seva boca d'unes 0,5 milles d'ample de sud-oest a nord-est entre l'illot Cucurucú de les Cebes a l'oest o el Cucurucú a llevant amb 35 metres de fons màxim al centre i de 18 a 20 quasi tocant la terra, que era tota de penya-segat. El port es feia més estret des del Cucurucú i les Cebes per endins, fins convertir-se en una conxa, que amb uns 700 metres de diàmetre i de 10 a 15 metres d'aigua amb fons de sorra i algues al seu centre, constituïa el millor abric. Tot i que el port estava completament obert als vents del sud-est (xaloc) aquests no arribaven amb força, cosa que no succeïa el mateix al mar, cosa que molestava força. Aquest port de Cadaqués servia de refugi pels vaixells que dirigint-se a llevant es trobaven al arribar al Cap de Creus amb vents contraris i no volien voltejar ni passar la nit al mar i sobre el seu ancoratge, les embarcacions de molt calat havien de deixar caure l'àncora

[919] AHEA. A 83.
[920] AHEA. A 83.
[921] AHEA. A 83.
[922] AHEA. A 83.

per 15 a 19 metres d'aigua sobre sorra i algues després de sobrepassada la punta de Cala Conca i demorant el centre del poble mentre que els vaixells petits fondejaven per tres a cinc metres d'aigua a la cala de Poal que formava l'angle nord-est del port interior i també amb cap a terra a tota la costa nord-est. Per altre banda, a començaments de segle al port no hi havia agents de Duana ni magatzemistes d'efectes navals i solament hi havia un agent consular d'Itàlia. A la Capitania del port hi havia establerta una estació meteorològica de primer ordre però no estava unida a la xarxa telegràfica sent l'estació més propera per la transmissió dels telegrames el veí poble de Roses. El port no exigia més obres de seguretat que volar per mitjà de la dinamita el baix anomenat La Entina i es creia convenient la seva fortificació per la seva proximitat a la frontera francesa. Respecte a les embarcacions, la matrícula de Cadaqués tenia 18 embarcacions dedicades a la pesca anomenada amb 120 tripulants i a més a més hi havia 50 pescadors dedicats a arts menors mentre que les dos fàbriques de salaó mantenien més de 20 dones que guanyaven una pesseta de jornal i per fi tancaven la matrícula 8 vaixells de cabotatge amb uns trenta tripulants.

Durant la Guerra Civil aquest port seria utilitzat alguna vegada pel desembarcament de material de guerra però seria molt més utilitzat el de Roses o el de Port de la Selva.

El servei d'espionatge nacional també informaria sobre el port de Cadaqués; així el dia 1 d'agost de 1937, una nota d'un agent nacional informaria de que s'havien desembarcat per medi de barcasses ja que no existia moll gran quantitat de material de guerra del vapor *Jarón*[923]*;* mentre que el 15 d'agost de 1937, el servei d'espionatge franquista realitzaria un informe, amb croquis inclòs sobre el port de Cadaqués[924]. Pels nacionals, el port de Cadaqués oferia un interès especial per la proximitat amb la frontera oriental francesa i perquè era base de vigilància i ajuda als republicans, descrivint el port de la següent manera: *Aquest port natural, situat a unes 3 milles al sud-oest del Cap de Creus, s'obre entre un promontori on es troba el Far de Cala Nans i una illeta anomenada Illa Arenella, a la que precedeixen uns baixos anomenats de la Dehesa. A l'oest d'aquesta illa existeix un illot de forma allargada anomenat dels Farallons. Entre l'illa Arenella i la costa es forma una petita rada que serveix d'abric a embarcacions de petit porte, entre les quals es troben vàries canoes automòbils, de gran velocitat, amb la missió concreta i important d'advertir als vaixells republicans o amb destí als republicans procedents de França, de la presència o absència en aquelles aigües dels vaixells de l'Esquadra Nacional. A la platja que forma l'anomenada rada hi ha muntats uns barracons previstos de telèfons enllaçats amb la xarxa general i amb el Cap de Creus on existeix també un servei de vigilància permanent. Les canoes de vigilància de Cadaqués arriben amb certa freqüència fins el Port de la Selva i Port-Bou. Tot lo dit basta per comprendre la importància*

[923] AHEA. A 83.
[924] AHEA. A 83.

d'aquest servei organitzat pels republicans i la conveniència gran d'inutilitzar-los, per la nostra part, procurant-se bé l'apressament de les anomenades motores o la destrucció dels barracons, que son molt visibles des del mar per ser blancs amb el sostre de teules vermelles[925].

Per altre banda, la badia de Roses estava compresa entre el grup de les Illes Medes i el Cap de Norfeu, tenint una boca de 12 milles i internant-se 6 milles, tenint a la mitjania de la seva boca de 60 a 80 metres de profunditat, oferint al nord-oest un bon abric. L'extrem meridional de la badia, anomenat Punta Estardi i també del Guix consistia en un frontó alt i tallat que amb la punta nord-oest del grup de les Illes Medes formava un canal de 900 metres d'ample pel qual es podia en cas necessari passar qualsevol vaixell. Solament era una badia a causa de la molta boca (2 milles) que donava entrada als mars del segon quadrant. Tenia poc més d'una milla de sac i es trobava limitat a l'est per una costa muntanyosa en on a la seva extremitat meridional, anomenada Punta de la Poncella estava el far construït a 38 metres a la riba del mar, consistent en una torre cilíndrica pintada de blanc blavós amb faixes vermelles que s'alçava del centre de l'habitació dels torrers en la qual a 11,3 metres sobre el terreny i a 23,7 sobre el nivell del mar s'encenia una llum fixa amb espurnes vermells de dos en dos minuts, amb un abast normal de 12 milles. Sobre el promontori de la punta de la Poncella es descobrien les ruïnes del castell de la Trinitat.

L'anomenat port de Roses oferia abric a quasi tots els vents segons el lloc on es realitzés l'ancoratge. Els vaixells de cabotatge generalment deixaven caure l'àncora entre 5 a 6 metres d'aigua sobre sorra prop de la població mentre que els vaixells majors i els que havien de desarmar, ancoraven prop de la costa de Llevant sota la protecció de les muntanyes amb fons de 10 a 14 metres, quedant resguardats de tota classe de mars de fora i no tenint que patir més que les furioses fugades del Mestral i de la Tramuntana a l'hivern. La badia de Roses era port de refugi pels vaixells que no podien remuntar el Cap de Creus a causa de vents de llevant durs.

Per la seva part, tant França i Itàlia tenien consolat i intèrprets autoritzats de francès i anglès i solament es cobraven els generals de càrrega i descàrrega i res pels vaixells que ancoraven per arribada. La matrícula de Roses comptava amb 200 embarcacions amb uns 1.000 tripulants, 6 enceses amb 96 tripulants, 15 javegas amb 300 tripulants, 13 fàbriques de salaó i 4 drassanes.

Seria un dels ports catalans més importants durant la Guerra Civil tant per l'arribada de material de guerra així com per ser port de trànsit d'aquest tràfic marítim, una condició que el faria ser atacat diverses vegades pels nacionals. De fet, el bombardeig realitzat pel creuer *Canarias* el 30 d'octubre de 1936 sobre aquesta ciutat seria el punt de partida de la fortificació de la costa catalana.

[925] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1 /58-59.

El grup de les Illes Medes es trobava a uns 1.200 metres de nord-oest a sud-est i consistia de varis escabrosos illots enllaçats per esculls que solament deixaven pas a embarcacions menors en dos illes, de les quals la major i situada més al nord-oest es trobava coronada per un far i tenia 76 metres d'elevació i més de 600 de llarg, mentre que la menor solament s'estenia 300 metres. A 200 metres al nord de l'illa major i formant amb ella un enfront de 30 a 40 metres de profunditat es trobava el faralló Magallot, que era el més destacat del grup i a curta distància per la seva forma piramidal de la roca Bemad. L'ancoratge de les Medes que es trobava a la banda sud-oest del grup, o sigui entre ell i la platja de Pals era molt freqüentada pels vaixells costaners quan els vents del nord no els hi permetien prendre la badia de Roses, però per 20 metres d'aigua sobre fang i sorra a distància de 500 a 600 metres al sud-oest mentre que un quart al sud del far oferia un abric als vents del nord al nord-est a tota classe de vaixells.

Les Illes Medes oferien un bon ancoratge en la seva part meridional per esperar a que amainessin els vents del nord i els mars del mateix rumb i emprendre el golf i els vaixells podien disposar de més d'una milla quadrada de superfície amb fons de 8 a 28 metres sobre fang negre. El poble de l'Estartit s'estenia al peu del promontori format per la punta de la Barra i es composava de barraques de pescadors sense poder oferir recursos mentre que a 3,5 milles a l'interior es trobava el poble de Torroella de Montgrí de 4.020 habitants, el qual podia proporcionar tota classe de provisions. A mitja distància entre Cap Montgó i Empúries es trobava la Cala de la Clota amb eix al nord-est i a poca distància al nord estava el poble de l'Escala, que tenia la supremacia de la indústria pesquera a la costa catalana ja que mantenien 80 barques tripulades per tres o quatre homes segons el port de les mateixes resultant uns 300 mariners empleats en elles. A més a més existien set fàbriques de salaó, dos fàbriques d'escabetx o de sardines en llaunes.

Els nacionals per la seva part recollirien gran quantitat d'informació sobre el Port de Roses a través dels seus agents destacats a la zona. Així el 6 de setembre de 1937 i segons notícies que arribaven per diferents conductes, informaven que s'estava procedint a l'evacuació de la població civil de Roses, on al seu port es desembarcava a grans quantitats de material de guerra i afegia que tot feia semblar que el personal que servia al port era totalment estranger i en la majoria rus[926]. Les informacions sobre el port de Roses es farien cada vegada més freqüents, així el dia 17 de setembre una nota informava que es tenia ple coneixement de que a Roses s'havien fet descarregar tres canons de 300 mm i també abundant trilita, sent incessant la descàrrega de material de guerra en l'anomenat port mentre que una informació de set dies després deia que Roses s'havia convertit en Base Naval i port de desembarcament de tots els vaixells que venien amb material de guerra que una vegada descarregat, era transportat a l'estació de Vilajuïga, afegint que una gran part del

[926] AGMAV, C.2257, Cp.5, D.1/9.

material que rebien s'estacionava al Parc del Castell de Peralada i també a Figueres sota dels arbres del Boulevard i a la carretera de Barcelona també sota els arbres[927], i s'afegia segons una petita informació del dia 27 que dintre de poc temps havien d'arribar grues pel desembarcament de material, confirmant-se d'aquesta manera que aquest port constituïa la principal base de aprovisionament de la zona republicana, que seria bombardejat al dia següent per l'aviació al servei dels nacionals, patint greus desperfectes[928]. El 2 d'octubre una nota signada a Perpignan indicava que al port de Roses es trobaven dos vaixells carregats d'armament i municions però que no podien realitzar les operacions de descàrrega per falta de grues[929]; mentre que a finals del mateix mes serien rebudes dos notes diferents sobre l'activitat del port de Roses. La primera d'elles portaria la data de 21 d'octubre i seria signada també a Perpignan informant que la setmana anterior havien arribat al port de Roses cinc vaixells amb carregament divers que seria transportat cap a Figueres realitzant-se el desembarcament i trasllat de les anomenades mercaderies durant la nit. Durant una d'aquestes operacions, apareixerien varis avions nacionals, i davant la seva presència, els camions serien col·locats a una arbredes a les proximitats de Castelló d'Empúries i afegia que la intensificació de l'arribada del material al port de Roses era deguda entre altres raons al mal estat en que es trobava el pont de Colera degut als atacs rebuts per part de l'aviació i la marina nacional[930]. La següent nota d'agents franquistes seria donada el dia següent i informaria que cada quinze dies aproximadament arribava al port de Roses algun vaixell carregat de material de guerra. Segons aquesta informació un dels últims vaixells arribats seria un grec de 800 tones que seria descarregat per la columna disciplinària i el vaixell durant la seva estància al port seria canviat de nom i pintat d'un altre color. Els vaixells que amb més assiduïtat descarregaven material en l'anomenat port eren velers ja de cert tonatge, amb motor auxiliar, que feien el viatge a França carregats de taronges o sal i a la tornada arribaven amb material de guerra, un material que era descarregat ràpidament i repartit entre Castelló d'Empúries, Vilajuïga i el castell de Figueres. Per finalitzar aquesta informació es deia que al port tenien molta por de l'aviació i temien també una incursió de qualsevol submarí durant la nit, motiu pel qual hi havia sempre un vaixell i una llanxa motora vigilant l'entrada del mateix[931].

Les informacions obtingudes pels nacionals continuaven pel mateix camí i el 26 d'octubre, un evadit d'aquesta zona informaria que el port de Roses s'havia convertit en un dels port de desembarcament de material més importants pel que tenien extremadament fortificat i defensat per canons antiaeris situats a diferents llocs i per la protecció de l'entrada de submarins a l'anomenada badia s'estenia una xarxa metàl·lica des de la Punta del Far fins al terreny d'aiguamolls de les platges de Castelló

[927] AHEA. A 83.
[928] AHEA. A 83.
[929] AGMAV, C.2257, Cp.5, D.1/14.
[930] AGMAV, C.2257, Cp.5, D.1/17.
[931] AGMAV, C.2257, Cp.5, D.1/18.

d'Empúries. Aquest evadit confirmaria a la seva declaració que el material era descarregat immediatament i portat en camions a l'estació de Vilajuïga o al Castell de Figueres per la seva distribució, i que en una nit es descarregarien fins a 4.000 tones de trilita[932].

Les informacions dels evadits serien força importants i segons un altre testimoni, el dia 23 d'octubre ancoraria un vaixell francès acompanyat de dos guardacostes que portava segons dirien mines submarines, afegint que a l'església parroquial de Roses també hi havia 500 homes armats a punt per entrar en acció davant de qualsevol intent de desembarcament a la badia[933]. La presència de vaixells a Roses seria les informacions més buscades pels agents nacionals, així el dia 16 de novembre una nota d'un altre agent nacional confirmava la notícia del dia 9 de novembre de que es trobaven a la badia de Roses dos vaixells, un de 10.000 tones i l'altre de 400, portant a bord material de guerra però degut al calat del primer dels vaixells aquest no podria arribar a l'embarcador, fondejant en medi de la badia des d'on en grans barques el material era transportat a terra, però la seva descàrrega havia de durar varis dies per la gran quantitat de material que transportaven aquest vaixells[934]. A finals d'any, el 30 de desembre les informacions sobre l'arribada de vaixells continuarien tal i com s'expressava a una nota que informava que continuaven arribant petits vaixells i velers carregats de material de guerra a la Badia de Roses on part del seu contingut era transportat immediatament al castell de Figueres, que seria desallotjat de presos, amb l'objectiu de disposar de més espai[935].

Les informacions dels agents franquistes no s'aturarien i durant la primera quinzena de gener vàries serien les informacions d'aquestos. El dia 11 per exemple, un agent informaria que un testimoni ocular podria veure el dia 5 de gener com arribava un veler al Port de Roses procedint immediatament al desembarcament de la càrrega que es composava segons el testimoni de caixes de municions[936], mentre que el 16 de gener s'informava que durant la primera quinzena de mes havien desembarcat a Roses quatre vapors amb un total de 25.000 tones aproximadament de material de guerra, procedents aquests vaixells de França que arribaven a Roses navegant durant la nit molt propers a la costa, utilitzant també les nits per la seva descàrrega, una tasca que arribava als tres dies per vaixell[937]. Ja a finals de març els agents franquistes informarien que augmentarien considerablement el pas de material dels ports francesos als ports del Empordà, precedides aquestes petites travessies de vols de reconeixement i escortats per "vedettes" de Port de la Selva i segons una informació del 15 d'agost es deia que el dia 31 de juliol havien estat desembarcats a Roses 30

[932] AHEA. A 83.
[933] AGMAV, C.2257, Cp.5, D.1/25.
[934] AGMAV, C.2257, Cp.5, D.1/31.
[935] AHEA. A 83.
[936] AGMAV, C.2257, Cp.5, D.1/50.
[937] AGMAV, C.2257, Cp.5, D.1/52.

aparells de bombardeig que es traslladarien a Figueres on es muntaven[938]. El dia 3 d'agost s'estava desembarcant de nou material d'aviació en aquest port, protegint tots els desembarcaments per aparells de caça que des dels camps de la zona de Figueres es desplaçaven a aquest fi i el dia 2 de setembre es diria que per aquest port s'havien desembarcat en aquests últims dies 80 avions americans, desmuntats en caixes[939]. Ja per finalitzar les informacions franquistes del port de Roses, a finals de l'any 1938 encara les informacions d'agents franquistes destacats a la zona continuarien i el 26 de novembre un soldat francès destacat a Cerbère i pertanyent a la defensa antiaèria francesa informaria que augmentaria el tràfic marítim de Roses amb els ports de França sent protegits els anomenats vaixells per aparells republicans des de l'entrada a aigües jurisdiccionals espanyoles fins al port. Els avions, quasi sempre en nombre de dos, creuaven amb freqüència les aigües frontereres, volant sobre mar francès i afegia també que havia estat reforçada la defensa antiaèria assegurant que els millors experts a la matèria així com els millors aparells es trobaven en aquesta zona mentre que al dia següent un evadit que prestava els seus serveis a la Base Naval de Roses informaria que els republicans comptaven amb dos llanxes llançatorpedes dotades d'una metralladora antiaèria cadascuna i que ancoraven a mig km de la platja, davant el canó emplaçat a les ruïnes de la Ciutadella[940].

Continuant amb els ports catalans, Palamós havia estat capital de la província marítima del seu nom que comprenia tota la costa des de la frontera fins a Blanes, quedant reduïda posteriorment a la categoria d'Ajudantia de Marina de segona classe.

El port solament prestava utilitat als vaixells de baix calat mentre que els vaixells de cabotatge es refugiaven en ell amb els vents tempestuosos est, sud-est al sud, però estava exposat als vents de l'oest i sud-oest que feien molta maror en ell, que tot i venir per sobre de terra, bufava amb tal ímpetu que solia desamarrar les embarcacions. Per la seva part, el port era petit, el moll solament tenia una longitud d'uns 170 metres, distant la punta uns 210 metres de la platja de davant, on es trobava la caseta de salvament, resultant solament uns 30.000 metres quadrats de port, comptant fins les platges i moll, sense atendre al fons. No tenia vapor remolcador ni llanxa d'auxili estant aquest port en un lamentable abandonament en el que es referia a amaratge dels vaixells però no obstant, si cap vaixell tenia perill tota la gent de mar amb les embarcacions que hi havia a mà corrien desinteressadament al seu auxili. La matrícula de Palamós quedava reduïda a 6 embarcacions amb un tonatge total de 250 tones, la indústria pesquera mantenia 12 barques tripulades per 48 homes i dos fàbriques de salaó en les que s'ocupaven 24 persones i tenien

[938] AHEA. A 83.
[939] AHEA. A 83.
[940] AHEA. A 83.

representació consular en aquest port els països d'Anglaterra, França, Itàlia, Suècia, Noruega i Portugal, comptant també amb una estació telegràfica amb servei limitat. Al 1935 Palamós comptava també amb un dipòsit de combustible (amb direcció telegràfica Lorenzo Mas) de carbó hulla, antracites aglomerades i gasoil amb capacitat per 10 tones de carbó i 1 de gasoil per hora però amb previ avís de mig dia per necessitat eventual de previ avís mig dia i un dipòsit comercial de la Companyia General de Carbons S.A. (amb direcció telegràfica Carboneral) per carbó Cardiff i nacional amb capacitat de 12 tones per hora. També els agents franquistes remetrien informació sobre el port de Palamós. En una d'elles, datada del 19 de juny de 1937 es deia que segons semblava en aquest port es desembarcava una quantitat important d'avions russos, aproximadament un centenar[941]. El 28 de juny, es deia que segons informes rebuts el dia 18 i donats a una casa de Marsella, al port de Palamós s'havien refugiat els vapors *La Guardia* i un petrolier de la CAMPSA que segons unes indicacions és creia que era el *Camprodon*. *La Guardia* seria seriosament bombardejat i enfonsat mentre que el petrolier estava allà refugiat esperant el moment oportú per poder sortir, no fent-lo per temor als submarins[942]. El 21 de juliol, una altre nota informava que al centre del moll comercial del port hi havia uns tinglats de construcció recent de parets de pedra i sostre de uralita on es dipositava tot el material de guerra que es desembarcava a l'anomenat port, ja que el poble s'oposava a que es dipositès als magatzems particulars que hi havia a la població pel temor que representava per ella en cas de bombardeig, afegint que entre els efectes desembarcats abundava la trilita[943]. Sobre el port de Palamós, una nota del dia 8 de novembre 1937 feia menció que en ocasió d'un bombardeig realitzat al petrolier *Campero* es posaria de manifest l'encert dels artillers nacionals ja que aconseguirien l'objectiu en 18 impactes, tres d'ells a la línia de flotació tot i estar el vaixell ancorat al moll, donant els projectils entre el moll i el casc, separats uns 2'50 metres. Però el vaixell, ja havia estat assolit al dipòsit central per un torpede quan venia de desgasar, cosa que el privaria d'explotar podent arribar al port sostingut pels dipòsits extrems i a uns 300 metres ancorat a un moll més ocult hi havia un vaixell carregat de trilita i que semblava ser lògicament el verdader objectiu. Era en aquest segon moll més amagat on acostumaven a estar ancorats els vaixells per càrrega i descàrrega important[944].

Un altre port important seria el de Sant Feliu de Guíxols, que era cap del districte marítim del seu nom amb ajudantia militar de tercera classe i duana de segona classe. El port de Sant Feliu de Guíxols es trobava situat per la cala limitada per les puntes de Garbí i de Llevant, distant entre si uns 800 metres amb una longitud de cala igual a 650 metres, resguardada dels vents de part dels

[941] AHEA. A 83.
[942] AHEA. A 83.
[943] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/43.
[944] AHEA. A 83.

quadrants 3er i 4rt per un alt i escabrós promontori que formava una península d'uns 700 metres de llarg en direcció al sud-est on a la seva meitat aproximadament, s'aixecava a 100 metres sobre el nivell del mar la històrica capella de Sant Telme. Els vaixells de major porte i d'algun calat fondejaven al sud del Penyal de Guíxols i si eren de vela havien de procurar apropar-se més a la costa de Punta Llevant que a l'oposada per poder remuntar la Punta de Garbí en cas d'entrar el vent de Llevant. La cala estava completament oberta al sud-est en totes les seves parts i des del sud a l'est, més o menys, però sempre entraven els mars d'aquests rumbs. Sant Feliu de Guíxols per la seva part mantenia un gran comerç per mitjà de vaixells de vapor fondejant aquestos el més proper a la platja a fi de facilitar les operacions comercials mentre que els vaixells de cabotatge fondejaven el més pegats possible al Penyal de Guíxols o varaven a la platja. Al no tindre remolcador, quan un vaixell de vela demanava auxili havien acudien els llaüts de pesca.

Al 1935 el port de Sant Feliu de Guíxols comptava amb els Magatzems de Sant Feliu, propietat de Luis Sibils (amb direcció telegràfica Sibils) pel carbó Cardiff i nacional, granza i menut amb capacitat de 5 a 15 tones per hora tot i que per necessitat eventual s'havia de demanar amb un avís d'un d'antelació i el dipòsit de Fueloil i gasoil situat al moll, propietat d'Agustí Adrià Dansà (amb direcció telegràfica Adrià) de 1.000 litres per hora i que per necessitat eventual s'havia de donar 48 hores de previ avís. Segons les informacions franquistes, el 23 de desembre de 1937 un agent d'aquest servei a l'estranger facilitaria la informació donada per una persona sortida feia poc temps de zona republicana que afirmaria que el port de Sant Feliu de Guíxols era per on entrava quasi tot el material de guerra i que les darreres últimes setmanes havia gran quantitat de vaixells descarregant tota classe de material[945]. Aquesta darrera informació s'ampliaria amb la d'altre agent que confirmava segons una nota del 30 de desembre que al port de Sant Feliu de Guíxols es continuava descarregant material de guerra i acer així com varetes de cobre arribades per via marítima i transportades en petits velers[946]; mentre que una informació més curiosa seria la del 2 de maig de 1938 quan una nota d'un agent informava que el vapor *Cabo Tres Forcas* que es trobava mig enfonsat al port de Sant Feliu de Guíxols com a resultat d'un bombardeig realitzat feia molt de temps, contenia gran quantitat de motors Junkers i actualment es treballava amb gran activitat a fi de posar-lo en servei i utilitzar els motors anomenats[947].

Continuant al sud del litoral català la cala de Tossa de Mar estava limitada pel cap del mateix nom i l'illa de la Palma, demorant aquesta del primer punt anomenat al nord-est amb una obertura d'uns 530 metres. El cap de Tossa estava format per un promontori de forma quasi circular, escarpat amb una altitud de 65 metres, on al seu cim es distingien les ruïnes d'una antiga torre o castell mentre

[945] AGMAV, C.2257, Cp.5, D.1/48.
[946] AHEA. A 83.
[947] AHEA. A 83.

que per la part septentrional del cap desaiguava una riera que solament portava caudal en temps de pluges i seguia la platja de Tossa en forma d'arc de molt radi en direcció nord, nord-est per uns 710 metres, fins la Punta de la Palma, que era una massa rocosa que es dirigia al sud llençant vàries roques fins la d'abans anomenada illa de la Palma, que tenia uns 90 metres en direcció nord-sud per una amplada màxima de 45 metres. La distància de sac compresa entre la mitjana de la línia que anava des de el Cap de Tossa a l'illa de la Palma i la platja era d'uns 350 metres.

Aquesta cala podia abrigar dels vents de l'oest a qualsevol classe d'embarcació, però oferia el seu millor ancoratge per 15 a 16 metres d'aigua sobre sorra a l'est del racó sud-oest a poc més de 200 metres de terra, resguardat perfectament pel cap dels vents del quart quadrant i de la segona meitat del tercer. Finalitzava la descripció afirmant que la cala de Tossa no era probable que prengués importància comercial per ara per pensar en convertir-la en port, doncs es trobava entre Sant Feliu de Guíxols i Blanes, que reunien condicions de vida i desenvolupament suficients per absorbir tot el moviment comercial de Tossa.

Al 1935 a la província marítima de Girona no existien estacions radiotelegràfiques, radiogoniomètriques ni guaites però si el semàfor del Cap de Begur, situat sobre el turó del cap, a uns 700 metres al sud-oest de la mateixa punta i a 110 metres d'altura. Tenia un telegràf Morse que comunicava directament amb Palafrugell de 9 a 12 hores i de 16 hores a 20 hores i la resta directament amb Girona, mentre que només hi havien tres vaixells matriculats d'aquesta província: *Ampurdán*, *Carmen* i *Montjoy*, 1 d'ells a vapor i 2 velers, sent tots de cabotatge o altura.

El riu Tordera, límit entre les províncies de Girona i Barcelona, feia una punta com quasi tots els rius formada pels sediments del mateix, estant neta de costa per la seva part del nord i formant els banc anomenats de Santa Susanna a la part del sud. La costa des de la punta de Tordera corria 3 km i després s'encorbava, formant la cala de Blanes que podia considerar-se entre les roques Palomeres i la illeta de la Punta de Sant Miquel, trobant-se l'eix de la cala oberta a tots els vents i mars del segon quadrant que precisament eren els que caracteritzaven els temporals d'hivern.

L'ancoratge de Blanes era local sense cap probable ascens a causa de la seva proximitat a Barcelona i el reconeixement de la població era molt fàcil, ja que tota la costa des de Barcelona fins aquesta població estava formada per platja sobre la qual existien innumerables pobles, finalitzant la platja a la punta de Sant Miquel; mentre que des de Blanes fins la desembocadura del riu Ter davant les Illes Medes, la costa era elevada de penya-segats. Respecte a Blanes a continuació del turó de Sant Miquel i al nord de la població s'aixecava un turó de 165 metres de latitud amb una ermita i les construccions que constituirien antigament el castell de Blanes sent la costa compresa entre la desembocadura del riu Tordera i Blanes platja amb pinars a curta distància i darrera d'ella es

transformava en una gran plana coberta de rics horts. Per altre banda, Blanes era cap del districte marítim comprés entre la riera de Muré a l'oest i la cala de Canet a l'est amb ajudantia de marina de segona classe i duana també de segona classe i comptava amb dos barques de 20 tones cadascuna i 45 barques de pesca. A més a més existia també un dipòsit de gas-oil al moll, amb direcció telegràfica Miguel Fontnedona amb una capacitat de 1.000 litres per hora, i segons la quantitat i per necessitat eventual era necessari previ avís.

Quasi tota la costa de la província de Barcelona entre les costes de Garraf i Blanes estava formada per platja solament interrompuda per Montjuïc i Montgat on existien uns turons de penya-segats que s'aixecaven sobre les mateixes trencant-se del mar. Mataró quedava subjecta a les transaccions al transport per ferrocarril per no tenir port ni tan sols la més petita cala, consistint el seu ancoratge en unes cadenes de perillosos bancs davant d'una platja. Davant de la ciutat s'estenia una barra que arrencava de l'extremitat oriental i immediació del desaigüe de la riera de Sant Simó i s'estenia paral·lelament a la costa per 2.500 metres, dividida per un canal d'uns 120 metres d'ample i fondeig de 8,5 a 10 metres. Els vaixells de cabotatge fondejaven a fons de 6 a 7 metres d'aigua pel través de l'estació de ferrocarril i si no eren de molt porte ho feien a la platja, com s'acostumava a fer a tota la costa catalana mentre que els vaixells majors ho feien entre la primera i segona barra, tenint compte de no col·locar-se en l'enfilació de l'església parroquial amb un turó elevat de 127 metres al nord de la ciutat on al seu cim estava l'anomenada casa Vista Alegre, una línia d'enfilació que passava també per l'estació de ferrocarril. Comptava a més a més amb un dipòsit de benzina situat al mateix moll que podia sortir fins a 2.000 litres de benzina per hora tot i que per venta exclusiva als Associats del Pòsit de Pescadors. Al tenir el port de Barcelona tan a prop, un port a la ciutat tenia menys raó de ser però tot i així, tenia ajudantia de marina de segona classe i de duana també de segona classe i no estava habilitat per Sanitat per entrades de l'estranger, tenint els vaixells que prendre entrada a Barcelona o Palamós on hi havia direccions de sanitat marítima.
Per la seva banda, la ciutat de Vilanova i la Geltrú no comptava més que amb una platja sense abric de cap classe, de manera que l'ancoratge era solament acceptable durant el bon temps d'estiu i a l'hivern per guarir-se dels vents del nord i nord-oest (tramuntana i mestral). La rada oferia un bon ancoratge per 4,5 o 5 metres d'aigua a 500 metres de la platja davant de la població i si els vaixells eren de major calatge, podia ancorar per 8,5 a 9 metres d'aigua per fora de les dos boies a poc més de 1.000 metres de la platja. La rada podia considerar-se formada per la punta anomenada Primera Roca a l'oest que formava un petit promontori sobre el qual s'aixecava a 28 metres sobre el nivell del mar la torre i ermita de Sant Gervasi. Després la platja s'allargava uns 2.000 metres fins al promontori de Sant Cristòfol on s'aixecava l'ermita del mateix nom i el Far i més endavant, la costa

ja es presentava escarpada cap a Llevant formant puntes sortints i petites cales, sent fàcil descobrir el ferrocarril de Barcelona quan sortejava els cinc túnels existents de curta distància abans d'entrar a la plana on s'assentava la població de Vilanova i la Geltrú. Aquesta tenia duana de segona classe, era capital de districte marítim comprés entre les platges de Cunit o Segur i la punta de les Coves immediata al Cap de Grills, sent l'ajudantia de Marina de segona classe i es tenia en projecte la construcció d'un port, que no es realitzaria fins una vegada acabada la guerra. També comptaria amb un sortidor de benzina al Pòsit de Pescadors per surtir les embarcacions de pesca i servei públic.

El port de Barcelona era sense cap tipus de dubtes un dels més importants de la Península Ibèrica i de tot el Mediterràni i que tindria un paper destacadíssim durant la Guerra Civil. Al 1935 el port de Barcelona comptaria amb múltiples instal·lacions. Així per exemple com factoria i drassanes existia la *Unión Naval de Levante*, que tenia els tallers anomenats Nuevo Vulcano equipats per reparacions de qualsevol tonatge i importància a flote i diversos tallers: Casa Miguel Corbeto, Jaime Cassola, Miguel Cardona, Hilario Marimón i Manuel Millans, entre d'altres que construïen embarcacions petites i de pesca amb tallers propis. Entre els dics existents al port hi havia un que constava de tres seccions, podent rebre vaixells de fins 6.000 tones (2.000 per secció) i de 125 metres d'eslora, 18 de manga i 7 de calado mentre que també existia un dic flotant depenent de la Junta del Port de Barcelona I que admetia vaixells fins de 1.000 tones. En quant a varadors, existien tres: un amb carro gran de 300 tones mètriques; altre amb carro petit de 50 tones mètriques i un tercer amb carro petit nou de 50 tones mètriques. El port de Barcelona comptava també amb un dipòsit de terra i pontó, el vapor *Alicante* de la *Compañía Trasatlántica*, (amb direcció telegràfica Atlàntica) per carbó nacional i amb una capacitat de 50 tones per hora; el dipòsit de la CAMPSA al Moll de Barcelona (amb direcció telegràfica Campsa) per petrolis corrents de tots els tipus per vaixells i amb capacitat de 150 a 500 tones per hora; el Pontó *Dolores de la Torre* de la Compañía General de Carbones (amb direcció telegràfica Carbonero) per carbó anglès (Welsh i Durham) amb una capacitat de 50 tones per hora però amb previ avís de quatre hores per necessitat eventual; dipòsit de gasoil al Moll de Baleares de Ramón Mascort i Galibern (amb direcció telegràfica CAMPSA) i amb una capacitat de 4.000 litres per hora i el dipòsit de gasoil al Moll de Ponent de Jaime de Semir, (amb direcció telegràfica CAMPSA), i capacitat de 4.000 litres per hora. Per les comunicacions, existia una estació radiotelegràfica situada al Prat de Llobregat dedicada solament al servei internacional de despatxos i propietat de la Companyia Nacional de telefonia sense fils i altre al Castell de Montjuïc pertanyent a l'Exèrcit. Per altre banda, a tota la resta de la província no hi havia més que fusters de ribera, que construïen embarcacions petites i de pesca a la platja mateixa sense taller pròpiament dit. Al 1935 existien 88 vaixells matriculats al port de Barcelona: 8 vaixells a motor, 52 vapors, 6 velers, de altura, cabotatge i gran cabotatge; 13 vapors de pesca; 1 vaixell de

motor i 6 vapors de tràfic; 1 vaixell a motor, 1 vapor de recreo, fent un total de 10 vaixells a motor, 72 vapors i 6 velers.

Durant el conflicte el port de Barcelona esdevindria el més important en quant al tràfic marítim, d'aquí la gran quantitat d'atacs aeris que hauria de suportar i els agents nacionals enviarien moltes informacions referent a ell. Així per exemple i segons una informació d'un agent nacional del 2 de juny, el fondeig de Barcelona s'efectuava a la zona davant de la Barceloneta limitada al nord pel meridià de la torre d'aigües del Besòs situada aquesta al nord del Poble Nou i al sud pel meridià de la Torre del Rellotge del port de Barcelona. Afegia la nota que no hi havia cap garantia de que aquesta zona estigués lliure de mines ni podien acceptar cap responsabilitat a aquest respecte, informant a més a més que tot vaixell anglès que navegava a la zona de tres milles de la costa espanyola ho feia pel seu propi compte i risc[948]. Per altre banda i gràcies a les declaracions d'una persona que fins feia ben poc a aquesta data havia ocupat un càrrec a la Junta d'Obres del Port de Barcelona, informaria que al mateix port s'establiria un canal de rastrejament de mines davant el temor de que es trobessin les mines en la pròpia entrada del Port i per aquest efecte, seria col·locada una boia a uns 1.600 o 1.700 metres de la platja davant al Parc de la Ciutadella i altre a 1.500 metres davant del Far de l'entrada del Port, formant ambdues una línia quasi paral·lela a la costa que es perllongava fins la boia de la desembocadura del Llobregat. A més a més també informaria que serien col·locades juntament als depòsits de la CAMPSA de la barriada de Can Tunis uns discos (lluminosos per la nit) que senyalaven exactament el punt que s'havia d'enfocar per entrar al Port, finalitzant la nota amb la informació que el rastrejament de mines era efectuat tots els matins[949]. Referent aquest fet, altre nota d'un agent nacional, aquesta amb data del 25 d'octubre informaria que els vaixells de pesca utilitzats en la tasca de la recerca de mines eren equipats amb motor de 110 H.P. De gasoil entre els que és trobaven el *Canalejas* i el *Jóven Cinta*[950]. Igualment la nota també informaria que en aquelles dates al Port de Barcelona s'estaven portant a terme treballs d'artillat a diferents vaixells, com era el cas del *Tramontana*, col·locant-los un canó a proa i altre a popa de 75 mm[951].

Un altre exemple d'aquest tipus d'informació seria un croquis que enviaria un agent nacional sobre la situació del port barceloní el dia 20 de juny de 1937. Segons aquesta informació, al Moll de Baleares hi havien dos tinglats plens de blat, farina i queviures tot i que entremig hi havia pólvora i municions; al Moll d'Espanya tots els tinglats estaven plens de queviures solament menys un que estava buit; al Moll d'Alsina hi havien dipòsits de quatre autos blindats mentre que entre el Moll

948 AHEA. A 83.
949 AHEA. A 83.
950 Veure apartat 3.4.3.5. Els dragamines.
951 AHEA. A 83.

d'Alsina i el Moll del Dipòsit hi havia un magatzem de material de guerra, o sigui un petit polvorí i al Moll de Barcelona hi havien tres dipòsits omplerts de queviures, altres tres buits i dos que podien tenir armes; afegint finalment que també s'estava estudiant la forma d'artillar tot el port amb peces de 105 mm[952]. Una altre informació per exemple, seria l'aconseguida en aquest cas el 24 d'octubre a través de la declaració d'un funcionari del Cos de Duanes i evadit de Catalunya, que informaria que al port de Barcelona s'havia distribuït el tràfic de la següent manera: l'anomenat Moll d'Espanya es dedicava als articles alimentaris; a la Barceloneta descarregaven els vaixells amb cereals; davant el Passeig de Colon els que transportaven fosfats i abonaments i per últim, el conegut amb el nom de Moll de Barcelona era el que rebia els vaixells portadors de material de guerra, material que s'allotjava als tinglats número 1-2-5-6-7 i 8, reservant el 3 i 4 pel tràfic duaner. D'aquells tinglats, els números 5 i 6 servien per emmagatzemar material d'aviació i cartutxos de fusell, respectivament. També afegia a la informació que alguns dels vaixells d'escàs tonatge com eren per exemple els vaixells *La Guardia*, *Betis*, *Ciudad de Reus*, *Vicente la Roda*, etc... navegaven costejant amb certa freqüència a Marsella, on recollien carregaments de material o queviures amb destinació a Barcelona[953].

Altre tipus d'informació que seria enviada pels agents nacionals seria tota aquella relacionada amb el tràfic marítim en aquest port. Com a mode d'exemple detallarem algunes d'aquestes; així per exemple una nota del dia 27 d'octubre de 1937 informava que al port de Barcelona es trobava el veler a motor *Isabel* esperant oportunitat per sortir i transportar material de guerra a Maó, a més a més d'anunciar-se també la sortida d'un vapor portant a bord soldats de la lleva del 38 i material de guerra[954]. Un costum força freqüent era acompanyar la informació amb plànols o croquis, dibuixats pels mateixos espies, de manera a vegades molt rudimentàries per indicar la situació dels vaixells al port barceloní. Aquest seria el cas d'un croquis enviat per un espia nacional el dia 7 desembre de 1937 on assenyalaria la situació dels vaixells fixos al port com eren: *Villa de Madrid*, *Uruguay*, *Argentina*, *Asilo Naval*, *S.A.C. nº3*, *Ciudad de Sevilla*, *Eduardo* i *Nuria R*. entre altres, a banda d'indicar també els molls que s'utilitzaven pel desembarcament de benzina, blat i armes[955].

Continuant amb les informacions dels agents nacionals sobre el tràfic marítim al port de Barcelona, el 8 de febrer de 1938 s'informava que s'observava gran moviment de vaixells de poc calatge, afegint la informació que donava la sensació de que un bombardeig podia ser summament eficaç[956], mentre que al mes següent, concretament el dia 12, una altre informació deia que el port es trobava

[952] AGMAV, C.1314, Cp. 25, D.1/2.
[953] AGMAV, C.2257, Cp.5, D.1/21-22.
[954] AGMAV, C.2257, Cp.5, D.1/23.
[955] AGMAV, C.2257, Cp.5, D.1/36.
[956] AGMAV, C.2257, Cp.5, D.1/58.

completament abarrotat de vaixells de gran tonatge de distintes nacionalitats, tot i que principalment anglesos, afegint que el dia 1 de març, entre els molts que allà es trobaven, podien citar-se, un vapor amb pavelló japonès d'unes 8.000 tones tot i que es desconeixia el seu nom i un altre amb pavelló anglès però de nacionalitat alemanya del mateix tonatge aproximadament i els espanyols següents: *S.A.C. Nº6*, *Villa de Madrid*, *Ciudad de Sevilla*, *Uruguay*, *Argentina* i varis velers entre d'altres[957].
Però tot i les informacions obtingudes per part dels nacionals així com els continus atacs protagonitzat per l'aviació al servei dels sollevats, el tràfic marítim al port de Barcelona continuaria fins a la caiguda de la capital catalana en mans del nacionals el 26 de gener de 1939.

Per altre banda i referent a un altre port important com seria el de Tarragona, la seva rada podia considerar-se limitada pel Cap de Salou a ponent i el Cap Gros a llevant, distants entre si unes onze milles. Sobre el Cap de Salou s'encenia un far de tercer ordre que s'aixecava a 60 metres de la riba del mar i que consistia en una torre rodona pintada de groc que sobresortia una mica del centre de l'habitació dels torrers que també era groga, en la que a 11 metres sobre el terreny i a 42,5 sobre el mar estava el foc lluminós, fix blanc amb espurnes de 4 en 4 minuts que podia observar-se en condicions normals a una distància de 15 milles. Des del Cap de Salou la costa estava formada per una platja corba convexa en direcció nord-est per unes quatre milles fins al port de Tarragona i d'aquí fins al Cap Gros la costa era desigual, formant petites cales.
El port de Tarragona es reconeixia fàcilment per la ciutat. Era artificial ja que estava format per dos esculleres, la de l'est tenia la forma d'una línia poligonal de quatre costats amb longituds respectives de 280, 650, 160 i 210 metres i la corda que unia els extrems tenia un arrumbament nord-est sud-oest i una longitud de 1.130 metres. Per la seva banda, l'espigó de ponent arrencava a la part esquerra de la desembocadura del riu Francolí, o sigui la part Llevant, i formava una ample muralla de contenció d'aigües en direcció sud-oest mentre que als 220 metres es dirigia cap al sud-est amb corba convexa per fóra i distància de corda de 510 metres des de l'angle del martell fins al morro de l'espigó. Al ram de Marina el port de Tarragona era Comandància de 2ª classe depenent d'ella les Ajudanties de 2ª classe de Tortosa i Vilanova i les de 3ª classe de Cambrils, Sant Carles, Benicarló i Torredembarra.
Entre les seves instal·lacions, al port de Tarragona existia la factoria de Unión Naval de Levante, Astilleros de Tarragona, S.A., que es trobaven al 1935 inactius (en construcció), però dintre de la factoría hi havien establerts dos varadors mecànics on varaven vaixells de fins 300 tones l'un i 60 tones l'altre. A més a més d'aquests dos varadors, existien dos varadors més propietat de Josep Prat i Prats on varaven embarcacions de fins 50 tones, reparant-les i carenant-les en tots ells i altres dos

[957] AGMAV, C.2257, Cp.5, D.1/61.

varadors per embarcacions fins 10 tones de la propietat de la Junta d'Obres del Port.
Un any abans d'iniciar-se el conflicte, Tarragona tenia matriculats cinc vaixells: 1 vaixell a motor, 2 vapors i 2 velers, tots de cabotatge o altura (*Campeche*, *Ciutat de Reus*, *Ciutat de Tarragona*, *Miguel Murall*, *Verge del Remei*), a més a més d'existir al mateix port 7 remolcadors.

Més al sud de la ciutat de Tarragona es trobava l'ancoratge de Salou, bo per resguardar-se dels vents de llevant i que estava format per una cala on el seu extrem de Ponent era la Punta de Riera de Riudoms i l'extrem de Llevant era el Cap de Salou amb distància d'unes quatre milles escasses mentre que la població es trobava en el fons de l'anomenada cala, distant del cap del seu mateix nom dos milles. Aquest Cap finalitzava en un promontori elevat de 79 metres i penya-segat, pescant-se 30 metres d'aigua a menys de 500 metres de la costa. Els vaixells majors podien ancorar a mitja milla al sud del poble per 10 a 15 metres d'aigua sobre el fang o sorra i davant del poble hi havia un moll que sortia com uns 200 metres al sud sud-est i que per la seva part occidental era de l'escullera, mentre que per l'oriental era de carreus, però les sorres havien cegat tant el fons que solament poden ancorar els botes.
Finalment existien els ports del Delta de l'Ebre, on el del Fangar era el situat més al nord d'aquest, format pel mateix i oferia un abric segur als vaixells on el seu calat no passés de quatre metres. Tot ell estava limitat per platja baixa i tancava el port per Llevant l'anomenada punta del Fango que corria pel nord-oest prop de 2 milles, amb una capacitat d'amplada la seva boca d'una i mitja milla i altre tant de sac. En quant els vaixells de major calat a l'estiu ancoraven fora per 6 a 7 metres d'aigua quedant així resguardats dels vents de l'est i sud-est que eren els més forts a l'esmentada estació, mentre que a l'anomenada meitat del frontó o corba convexa que formava la punta del Fango, es trobava situat el far que consistia en una torre rodona de ferro, pintada de blanc que sobresortia de la casa dels guàrdies, que estava sobre pilotes de 3 metres d'alt. La llum era fixa i blanca, elevada 7,5 metres sobre el nivell del mar, i es podia veure a distància de 8 milles en tot el cercle.
Per altre banda el port dels Alfacs estava al sud del delta de l'Ebre, format en un terreny baix i d'aiguamolls, cobert en gran part de juncs, pantanós, estancs i albuferes que constituïen una multitud d'illes summament rases. S'estenia poc més de 15 milles des de les goles de l'Ebre fins Amposta que estava situada al peu de la serra, amb una amplada de 12 milles, entre l'Ampolla i Sant Carles de la Ràpita. El delta de l'Ebre es modificava contínuament pels sediments que formaven els grans bancs que constituïen els ports primers i després estancs i albuferes. Era un dels millors ports, ocupava la part del sud-oest del delta, internant-se 7 milles i amb una amplada de 1,6 milles a la seva boca determinada per la punta de la Sanieta o del far al nord-oest i la del Galatxo al sud-est de

l'anterior. L'amplada del port a la seva part mitja arribava a 2 milles, finalitzant en angle al seu extrem nord-est i quedava tancat al sud per l'anomenada Punta de la Banya de 5 milles de llarg en el sentit est-oest i 2 milles d'ample en el sentit nord-sud, adoptant la forma d'una mitja lluna finalitzant les banyes als extrems est i oest, presentant la curvatura còncava dintre del port i quedant aquesta illa unida al delta del riu per una estreta llengua sorrenca anomenada Platja del Trabucador. A la boca del port hi havia més de 7 metres de fons i a tota la part central ho havia de 6 a 7 metres d'aigua sobre fang, dominant la sorra a la part del sud.

El Ministeri de Foment classificava el port dels Alfacs com de refugi i per tant d'interès general, amb duana de 2ª classe i Ajudantia de Marina de 3ª classe, depenent de la Comandància de Tarragona mentre que la direcció de sanitat era de 4ª classe. La matrícula de Sant Carles la composaven 204 llaguts de pesca tripulats per 420 homes mentre que el districte de Tortosa comptava amb 102 vaixells de pesca amb una totalitat de 570 tones, tripulades per 225 homes, no tenia comunicació telegràfica, havent d'anar a Vinaròs o Amposta.

Al port dels Alfacs existia un dipòsit de benzina amb capacitat de 2.500 litres per hora propietat de Camilo Castellà Reverté, amb previ avís de 96 hores per necessitat eventual mentre que al de Sant Carles de la Ràpita també existiria un dipòsit de gasoil propietat d'Enrique Gandete Albalat (amb direcció telegràfica Gandete) de 2.000 litres per hora.

Per altre banda, a la província marítima de Tarragona no existien drassanes ni dics importants, en canvi al ports dels Alfacs i Ampolla, existien tallers de construcció que podien construir embarcacions de fusta fins 40 tones o més mentre que a la resta de platges del litoral de la província com eren de Cambrils, Calafell, Torredembarra, Ametlla de Mar, port de Cases d'Alcanar i platja de Tarragona (Serrallo) dintre del port, es construïen embarcacions per la pesca de fins 30 tones o més. Aquests eren petits tallers, alguns amb maquinària de serrar i raspallar la fusta i la seva preparació per construcció, però en canvi no existien cap estacions radiotelegràfiques, ni semàfors ni guaites en aquesta província.

Però a banda d'aquests ports assenyalats, també existirien molts altres llocs de la costa declarats com punts habilitats i duanes on la seva vigilància estava encarregada als carrabiners i es delimitaven els límits de la següent manera[958]:

Aigües jurisdiccionals : 11.111 metres (sis milles).

Zona d'Extrema Frontera: 1 km; zona Fronterera: 10 km d'amplada contats a partir des de la línia d'extrema frontera; zona Especial de Vigilància: els termes municipals, qualsevol que fos la seva extensió, enclavats dintre d'una zona de 20 km d'amplada a tot el llarg de les costes i de les

[958] AGMAV. C. 324, Cp. 8, D. 2 / 2-6

fronteres, contats des del límit del mar en les primeres i des de la línia d'extrema frontera en les segones. A la Frontera Francesa, la zona especial de vigilància comprenia tot el territori de les províncies de Girona, Lleida i la d'Osca (territori republicà) i els partits judicials de Berga, Manresa i Vic de la província de Barcelona i a les costes, les que s'expressaven a cada província.

Segons l'article 357 de les Ordenances de Duanes, el recinte de la Duana comprenia en el terrestre, les oficines, magatzems i locals destinats al servei directe de la mateixa, tant en l'edifici en que es trobava instal-lat com en les seves dependències avançades o annexes. Les Duanes situades en Estacions de Ferrocarrils es consideraven com recintes a més dels locals expressats, la part de l'edifici de l'Estació en la que la Duana funcionava reglamentàriament i l'extensió de vies internacionals compreses entre les agulles d'entrada i de sortida. Si la Duana era Marítima, el seu recinte comprenia a més dels locals abans anomenats, els molls, el port o badia i els seus annexes mentre que la demarcació duanera d'una província comprenia tot el territori de la mateixa i l'extensió de les seves aigües jurisdiccionals.

Referent a les duanes marítimes, aquestes es catalogaven en diferents classes, sent de la primera Barcelona, que era la principal, Tarragona i Palamós; habilitades per totes les operacions d'importació, exportació, trànsit i cabotatge.

Com a duanes Marítimes de Segona Classe no existia cap, però en canvi si que existia com a Duanes Marítimes de Tercera Classe; dos a la província de Tarragona: Sant Carles de la Ràpita i Tortosa i tres a la província de Girona: Guíxols, Roses i Cadaqués, mentre que en canvi no existia cap per la província de Barcelona. Així s'habilitarien les duanes d'aquestes poblacions de la següent manera:

La de Sant Carles de la Ràpita per carbons, abonaments i material de construcció de la línia fèrria de Val de Zafán a Sant Carles de la Ràpita, màquines de tota classe, dragues i material per les obres del Parc de Pesca i Piscicultura de les Albuferes dels deltes de l'Ebre, i pel despatx en règim d'importació, de fusta per arboradures, mentre que la de Tortosa per carbó de pedra, dogues, arcs de fusta sense llaurar.

A la província de Girona Cadaqués s'habilitava per importar dogues, arcs de fusta i fleixos de ferro; Roses per importar sofre, cànem en rama, carbó de pedra, suro de pans o taules, dogues, esparto, fleixos de ferro i fusta, terres, apers, instruments i màquines per l'agricultura, quitrà, brea i fustes sense treballar, blats i la resta de cereals, llegums seques, garrofes, segó, fècula de patates, farina de blat i abonaments químics i minerals.

Guíxols per la seva part s'habilitava per importar sofre, cànem, suro en taules o pans, carbó de pedra, fusta sense treballar i draps, blat, jute filat, bacallà, segó i cereals de tot tipus, suro tallat en quadrats, torns de quadrar i fer taps, ganivets o fulles d'acer per torns i per tallar tapones a mà,

pedres d'afilar, esmeriles per torns i màquines per contar, equilibrar i marcar taps, suros en taps, closca de coco, jute i àcid oxàlic, pasta per paper, fècula de patata, carbó vegetal, blat i faves seques. Com a duana marítima de 4ª classe només existia Blanes, que estava habilitada pel comerç d'exportació en general, excepte articles subjectes al pagament de drets; per cabotatge i per la importació d'envasos destinats a exportar productes del país inclús els que reformen ja siguin nacionals o estrangers. En canvi, existien nombrosos punts habilitats com Duana de Quinta Classe, sent els de cada província els següents:

Província de Barcelona.

Alella, Teià, Tiana, Premià de Mar: Habilitats tots per l'exportació de taronges amb certificació i documents de la Duana de Barcelona.

Arenys de Mar: Per l'embarcament i desembarcament de fruits nacionals i carbó mineral estranger en les Duanes, amb autorització i documents de la de Barcelona.

Badalona: Per l'embarcament i desembarcament de fruits nacionals i carbó mineral degut en altres duanes, amb autorització i documents de la de Barcelona i per la descàrrega i despatx de petrolis russos conduits en tancs a la consignació de la Casa Deutscht i Cª; per la descàrrega i despatx, en règim d'importació de la gasolina conduïda en vaixells-tancs amb destinació a la fàbrica de la companyia anterior i pel desembarcament per cabotatge amb documentació de la Duana de Barcelona de llavors, oleaginoses, àcids, sosa càustica, carbó mineral i grasses per la fabricació del sabó.

Can Tunis: Per l'embarcament i desembarcament de carbó, sal comuna i pirites de ferro nacionals, conduits de cabotatge amb destinació a la fàbrica de productes químics de la Casa de Boada, verificant-se els despatxos amb documentació i pels empleats de la Duana de Barcelona; per la descàrrega de carbons i fosfats estrangers previ despatx a l'anomenada Duana, verificant-se la conducció de Can Tunis en embarcacions menors i per la càrrega de la maquinària dels tallers de construcció establerts en l'anomenat punt, descàrrega de materials i maquinària i amb documentació de l'anomenada Duana, verificant-se el transport dels Tallers en embarcacions menors; per l'embarcament per cabotatge d'àcid sulfúric i muriàtic, sulfats de ferro, d'alúmina i de sosa, fosfats de totes classes per abonaments i clorur de cal, el-laborats per la fàbrica abans anomenada, amb documentació de la mateixa Duana.

Calella: Per l'embarcament i desembarcament d'olis, garrofes, caldos i grans nacionals, amb documents de la Duana de Barcelona i pel desembarcament, en règim de cabotatge de llegums seques, arròs i sal comuna, efectuant-se les operacions en la mateixa forma que les anteriors.

La Falconera: Per l'embarcament de pedra amb destinació de les obres del dic de l'Est del port de

Barcelona, efectuant-se les operacions amb intervenció de la Duana d'aquesta capital.

Les Cuarente: Per l'embarcament i despatx de bestiar, amb documents i intervenció de la Duana de Barcelona i amb subjecció a les normes generals establertes en les Ordenances.

Masnou: Per l'embarcament i desembarcament de fruits del país, amb documentació de la Duana de Barcelona.

Mataró: Per importar cotó fluix, lli i cànem, carbó mineral i vegetal, dogues de fusta per arboradura de vaixells, amb documents de la Duana de Barcelona.

Platja de Gavà: Per l'embarcament de mineral de ferro, amb autorització i documents de la Duana de Barcelona.

Platja de Mataró: Per l'embarcament i desembarcament en règim de cabotatge, pel punt de l'anomenada platja, davant la fàbrica de serradures de suro i fusta de tots els productes de la fàbrica i els efectes necessaris pel seu funcionament, ampliant-se fins l'anomenat punt de servei del resguard que vigilarà les operacions anomenades.

Platja del Somorrostro: Per la descàrrega de petroli refinat nacional, conduit per cabotatge, amb intervenció de la Duana de Barcelona.

Platja de Astilleros Minguell: Per importar fustes, barres i planxes de ferro i acer propis per la construcció naval; i pel reembarcament, amb destinació a altres ports nacionals de les fustes especials destinades a construcció de vaixells. El transport es verificarà des de Barcelona en embarcacions menors, i els despatxos i la seva documentació es verificarà per la Duana d'aquest port.

Rada de Malgrat: Ampliada la seva habilitació per descàrrega de mineral.

Sant Joan de Vilassar: Per l'embarcament de taronges, amb autorització i documents de la Duana de Barcelona.

Sant Pol de Mar: Per l'embarcament en règim de cabotatge amb documents i intervenció de la Duana de Barcelona i vigilància del Resguard.

Sitges: Per l'embarcament i desembarcament de fruits nacionals i carbó mineral estranger, degut a les Duanes i per la importació de dogues de castanyer, amb autorització i documents de la de Barcelona.

Vallcarca: Per l'embarcament en règim de cabotatge i exportació dels ciments Portland i cales hidràuliques de la raó social M.B. Butsens i Fradera, amb documents i intervenció de la Duana de Barcelona; pel desembarcament en règim de cabotatge de carbó mineral amb destinació a la fabricació de ciments de la mateixa raó social, efectuant-se les operacions en la mateixa forma.

Vilanova i la Geltrú: Per importar carbons, fusta sense treballar, dogues i fleixos de ferro, amb autorització i documents de la de Barcelona.

Província de Girona.

Cala de Llançà: Per l'embarcament i desembarcament de fruits i efectes del país, en règim de cabotatge, amb documentació i intervenció de la Duana de Cadaqués i amb la vigilància de la força del Resguard del punt habilitat.

Cala de Vall Presona: Per l'embarcament per cabotatge i amb destinació a Guíxols de llenya procedent de punts pròxims a l'anomenada cala, amb intervenció i documents de la de Guíxols i sota la vigilància de la força de Carrabiners.

Cala de Multra-Roses. Per embarcar per cabotatge la pedra i deixalles de marbre procedents de la cantera denominada Roma i pel desembarcament en igual règim dels útils necessaris per l'explotació de l'anomenada cantera amb intervenció de la Duana de Roses.

Grifeu i Carvet: Per l'embarcament amb destinació al port de Llançà de raïms i olives amb talons de la sèrie C nº1.

La Tamarigua: Per l'embarcament per cabotatge de pedra del país.

La Tuna: Per l'embarcament en règim de cabotatge de productes forestals i minerals, fruits del país i peix fresc.

Lloret de Mar: Per l'embarcament i desembarcament de fruits nacionals per cabotatge, amb autorització i documentació de la Duana de Blanes.

Molins de Vent: Per embarcar i desembarcar les eines i útils que vagin a reparar-se al taller mecànic establert en l'anomenada ciutat, procedents i amb destinació a la Cala de Montjoi, fent-se el transport en embarcacions menors amb documentació de la Duana de Roses.

Platja d'Algué i el Castell: Per l'embarcament de llambordes amb documentació de la Duana de Palamós.

Platja de Canelles Majors: Pel desembarcament en règim de cabotatge d'àncores, xarxes, eixàrcies, suros i la resta d'efectes necessaris per l'explotació de l'almadrava de l'anomenat punt i per l'embarcament en igual règim dels productes de la mateixa, tot ell amb documents i intervenció de la Duana de Roses i vigilància del Resguard.

Platja de l'Estartit: Per l'embarcament per cabotatge de fusta del país amb autorització i documentació de la Duana pel desembarcament de sal comuna per cabotatge.

Platja de Font dels Palangres: Per l'embarcament per cabotatge de la pedra i llambordes de la cantera La Llosa amb documentació de la Duana de Roses i vigilància del Resguard.

Platja de la Cala de Montjoi. Per l'embarcament de marbre en règim de cabotatge amb autorització i documentació de la Duana de Roses; per desembarcar en règim de cabotatge materials de construcció, eines i utensilis de fabricació nacional per la construcció de l'embarcador.

Platja de Jonculs: Per la càrrega amb destinació a Cadaqués de raïms, olis i llenya amb

documentació i intervenció de la Duana d'aquesta vila i sota la vigilància del Resguard.
Platja de Pals: A la part compresa entre la desembocadura del Riu Daró i la Punta de la Riereta: Per l'embarcament dels productes naturals i agrícoles procedents de les finques rurals de la localitat i pel desembarcament amb destinació a les mateixes dels gèneres, fruits i efectes necessaris pel consum dels que les habiten, tot ell en règim de cabotatge.
Platja de Palamós: Per l'embarcament de l'encenall de suro.
Platja de Tamarit: Per la descàrrega en règim de cabotatge de la sal i per l'embarcament d'anxoves i resta de peix en salmorra.
Platja de Tossa: Pel desembarcament de sal comuna i l'embarcament de productes de salaó de peix, en règim de cabotatge amb les condicions següents: s'intervindrien i documentarien els despatxos per la Duana de Blanes i seria de compte dels despatxants el pagament de dietes reglamentàries i despeses de locomoció pels funcionaris que assisteixin als despatxos i quedin aquells obligats a facilitar pel seu compte els útils i medis necessaris per la seva verificació.
Port de la Selva: Punt habilitat amb documentació de la Duana de Cadaqués.
Rada de Port-Bou: Per embarcament de vins comuns i per la importació d'envasos buits pels mateixos amb documentació de la Duana de Port-Bou.
Colera: Per l'embarcament i desembarcament de fruits nacionals per cabotatge amb autorització i documents de la Duana de Cadaqués.
Tossa de Mar: Per l'embarcament en règim de cabotatge de fruits i efectes del país amb documents i intervenció de la Duana de Blanes per exportar escorça de suro.

Província de Tarragona.
Altafulla: Pel desembarcament de dogues i l'embarcament de vins i fruits nacionals amb autorització i documents de la Duana de Tarragona.
Ampolla: Per la descàrrega per cabotatge dels abonaments amoniacals necessaris al cultiu de l'arròs en aquella comarca amb documents i intervenció de la Duana de Tortosa.
Amposta: Per l'embarcament i desembarcament de fruits i efectes nacionals amb autorització i documents de la Duana de Tortosa.
Cases Marítimes d'Alcanar: Per l'embarcament i desembarcament de fruits nacionals, amb autorització i documents de la Duana de Sant Carles de la Ràpita.
Fondal des Estaques: Pel desembarcament per cabotatge de carbó mineral, fustes sense treballar i pals rodons, amb documents i intervenció de la Duana de Sant Carles de la Ràpita, per l'embarcament de sal comuna nacional amb autorització i documents de la mateixa Duana.
La Sucrera (Tortosa): Pel desembarcament de fruits dels predis i pobles comarcans a la ribera de

l'Ebre, sota la vigilància del Resguard.
Port del Fangar i Port de l'Ampolla: Per l'embarcament i desembarcament de fruits nacionals en l'extensió de platja compresa entre ambdós punts amb autorització i documents de la Duana de Tortosa i dels articles pel Parc de Piscicultura de les Boques de l'Ebre, amb intervenció de la Duana de Sant Carles,
Punta Prima; Per l'embarcament de eines, útils i estris necessaris per l'explotació de la cantera de l'anomenat punt i per l'embarcament de la pedra extret de la mateixa amb destinació a les obres del port de Tarragona, tot en règim de cabotatge, amb documents i intervenció de la Duana de Tortosa.
Sant Jordi d'Alfama: Per l'embarcament de fruits nacionals amb destinació a Barcelona i Tarragona, amb autorització i documents de la Duana de Tortosa.
Tancada (Badia dels Alfacs): Per l'exportació de boga, amb documents i intervenció de la Duana de Sant Carles de la Ràpita i vigilància del Resguard afecte a la mateixa.
Torredembarra: Punt habilitat de la duana de Tarragona, per exportació d'articles lliures de drets, cabotatge i importació dels envasos destinats a exportar productes del país, inclús els nacionals i estrangers que retornen i per importar cèrcols de fusta dogues i fusta per arboradures.

Els ports republicans i en definitiva també els catalans no serien militaritzats fins el 19 d'agost de 1938 quan sortiria publicat al Diari Oficial del Ministeri de Defensa Nacional el decret sobre la militarització dels ports[959], i que vindria donat segons l'activitat i al caràcter que es desenvolupaven ens ells sent la major part de les operacions de caràcter militar, obligant en aquest cas a que quedessin subjectes tot el personal i els organismes que en aquelles activitats intervenien a un règim de severa disciplina orgànica i de treball. D'aquesta manera i segons d'acord amb el Consell de Ministres i a proposta del seu President, és declararia zona de guerra subjecta exclusivament a la jurisdicció dels comandaments militars de la plaça les zones portuàries amb totes les instal·lacions dependents de les mateixes; quedarien totes les entitats i organismes dependents de la Junta d'Obres de Port i els parcs, magatzems, dipòsits i tallers enclavats a les zones citades i el personal tècnic i obrer que desenvolupessin la seva activitat en les operacions portuàries militaritzats i com tal subjectes al fur de guerra. També s'establiria que a través del Ministeri de Defensa Nacional es nomenarien les normes d'execució i complementàries que fossin precises pel desenvolupament d'aquest decret i aquest entraria en vigor després de donar compte a les Corts, el mateix dia de la seva publicació a la *Gaceta de la República*. Aquest decret portaria la data de 16 d'agost de 1938 i seria signat a Barcelona però no seria en una data tan llunyana com el 6 de desembre de 1938 quan

[959] AGMAB. SHEMA. Caixa 9709. Decret sobre militarització dels ports. Diari Oficial del Ministeri de Defensa Nacional. Nº211 (19 agost de 1938)

el President Negrín donaria compliment sobre les disposicions que hauria d'establir el Ministeri de Defensa Nacional sobre les normes d'execució i complementàries precises pel desenvolupament del decret, anomenades abans. D'aquesta manera es resoldria primerament que perquè totes les activitats dels ports estiguessin centralitzades i s'obtinguessin un major rendiment, es crearien sota la dependència del Ministre de Defensa Nacional, les Comandàncies Regionals dels Ports de les zones Oriental i Central, de les que dependrien tots els ports de la zona respectiva excepte els corresponents a les Bases Navals, que continuarien regint-se per les seves normes, tenint com a base aquestes Comandàncies Regionals les ciutats de Barcelona i València sota el Comandant Militar del Port respectiu. Afecta a cada Comandància Regional hauria d'existir una Junta Superior Consultiva integrada per representants dels següents organismes: Estats Majors de Marina i de l'Exèrcit de Terra, Subsecretaries de Marina, Armament, Aviació i Exèrcit de Terra; Direcció General dels Serveis de Rereguarda i Transports; Oficina Reguladora del Transport Marítim; Intendència General; Comandància Militar de la Zona Interior; Ministeri d'Obres Públiques; Ministeri d'Agricultura, (sobretot pel que es referia a càrrega i descàrrega del material corresponent a l'anomenat departament); Ministeri d'Hisenda i Economia, (en el que afectava al servei de Duanes i càrrega i descàrrega del material no pertanyent als Ministeris de Defensa i Agricultura); Ministeri de Governació, (en el que afecta a policies de Ports i Fronteres); CAMPSA-Gentibus; Juntes d'Obres del Port de Barcelona i València; Cap de les Forces Marítimes del Port; Agents de les Forces de Carrabiners encarregats de les funcions fiscals i el Cap Militar més caracteritzat de les unitats de treballadors, especialistes i transports dels serveis de Port de la Zona Oriental i Central de que es tractés. Aquesta Junta s'havia de reunir a proposta de la Comandància Regional de Ports per tractar de tots aquells assumptes que es relacionessin amb els mateixos i sometent les propostes corresponents quan la seva resolució no no fossin competides a aprovació pel Ministeri de Defensa Nacional i es nomenaria president de la Junta Superior Consultiva el Cap Regional del Port de la zona corresponent i vicepresident el Segon Cap de la Comandància Militar del Port de Barcelona o València respectivament mentre que el Cap del Grup d'Exèrcits Centre-Sud, havia de destacar un oficial d'enllaç a la Junta Regional de Ports de l'anomenada zona.

Sobre els ports militaritzats aquests es classificaven de primera categoria els de Barcelona i València; de segona categoria els de Tarragona, Alacant i Almeria i de tercera categoria i última tots els restants. En qualsevol port militaritzat, fos quin fos la seva categoria, havia d'existir un Comandant Militar de la zona portuària i un segon cap, assignats pel Ministeri de Defensa Nacional, sent la graduació o assimilació militar pel Comandant Militar la de Coronel o Tinent Coronel pels de primera categoria, Tinent Coronel o Major pels de segona i Capità o subaltern pels restants

mentre que el segon cap havia de tenir una graduació o assimilació militar inferior a la del Comandant Militar del Port.

Per altre banda, els Caps Regionals de Ports dependrien directament del Ministre de Defensa Nacional i estarien subordinats a ells els Comandants Militars dels ports enclavats a la respectiva Regió Oriental o Central mentre que els Comandants Militars dels ports de tercera categoria dependrien dels Comandants Militars de Port de primera o segona categoria corresponents, a la fi de demarcació de cadascun d'aquests, tot i que aquest sol efecte s'exerciria dintre de límits coincidents amb els corresponents a les Delegacions Marítimes del port de primera o segona categoria de que es tractés i la Junta Consultiva serviria d'organisme assessor als Comandants Militars dels ports de primera categoria. Així mateix, l'organisme consultiu dels ports de segona categoria estaria integrada per representants dels següents organismes: Governador civil o Delegat del Govern; Comandant Militar de la Plaça o representant per ell assignat; Delegat Marítim; Transports Marítims; Comandància d'Obres del Port; Servei d'Intendència; Delegacions dels Ministeris d'Agricultura, Governació, Hisenda i Economia i Obres Públiques; Delegacions de la CAMPSA i Cap de les Forces de Carrabiners; sent la missió principal d'aquesta Junta Consultiva la d'assessorar al Comandant Militar del Port sempre que així ho exigís el caràcter de l'acord a prendre.

En canvi, els ports de tercera categoria havien d'acudir en els mateixos casos a consulta a la Comandància Militar del Port de primera o segona categoria de qui depenien mentre que els Comandants Militars de Port tindrien plena autoritat a la zona portuària, estant obligats els Caps de servei enclavats a secundar l'acció, tota vegada que es a aquells a qui corresponien establir l'articulació dels serveis i dictar les disposicions necessàries per assegurar l'ordre i disciplina al treball i el màxim rendiment del personal, material, dependències del port i medis de transport.

També a cada port i amb una amplitud adequada a d'importància del mateix, existiran tres agrupacions. La primera s'ocuparia de la reparació i obres del port i part marítima; les dragues; les reparacions i obres del moll; les grues elèctriques i de vapor; els tallers de les obres del port i les carreteres del port. La segona s'ocuparia del tràfic del port i aniria a càrrec del Delegat Marítim corresponent, intervenint especialment sobre el despatx de vaixells; assumptes i legislació de pesca; pràctics del Port i personal subaltern, armadors i remolcadors; rastrejament de mines i xarxes submarines; vigilància dels vaixells i del port; servei de colles, pintat i picat, reparació de vaixells i dic o varadors i salvaments mentre que la tercera s'ocuparia de la càrrega, descàrrega, emmagatzematge i transport, ocupant-se principalment dels següents serveis: carregadors, estibadors i la resta d'especialistes; magatzems, hangars i serveis als consignataris i transports per medis hipomòbils, automòbils o via fèrria. A més a més a cada port existirien els serveis de Duana, Carrabiners, Policia i Sanitat que juntament amb les tres agrupacions anteriors estarien

subordinades des del punt de vista militar al Comandant Militar del Port amb l'objectiu d'obtenir el màxim rendiment del conjunt.

Per obtenir el màxim rendiment i fer efectiva la militarització, el personal que havia de prestar servei als ports militaritzats o que es militaritzessin, incrementant segons les necessitats amb els portuaris tant forçós com procedents d'altres ports on no fossin indispensables, s'havien de constituir en unitats militaritzades homogènies o mixtes, segons el nombre dels de cada especialitat, d'acord amb les següents normes:

S'agruparien els equips d'especialistes de tal manera que constituirien Seccions d'un efectiu aproximat de cinquanta homes i si les necessitats ho exigien, les Seccions en nombre de tres o quatre s'agruparien en Companyies i aquestes si esqueia i als efectes de simplificació del comandament, podrien reunir-se en batallons amb el mínim de quatre d'aquells.

Pel desenvolupament de les Comandàncies d'Equips de cada especialitat, comesos tècnics o càrrecs de responsabilitat similar, els Comandants Militars dels ports assignarien entre els actuals caps, tècnics o delegats obrers aquells que reunissin major competència, bastant tal assignació per reforçar des del punt de vista de disciplina militar, el prestigi que la competència tècnica o especialització que servia de base a aquesta elecció havia de determinar, quedant obligats a l'obediència de les ordres que tals caps, tècnics o càrrecs de responsabilitat havien de transmetre per la millor execució del servei. Mentrestant el personal dels ports militaritzats quedaria sotmès a les Lleis Militars en tot el que concernís a l'ordre, disciplina, rendiment amb el treball i deures militars que aquelles establien i al ser mobilitzats totalment el reemplaçament a que pertanyien haurien d'incorporar-se a files en les condicions que la crida respectiva determinés.

Als efectes de disciplina militar del personal que composés les unitats referides, el Ministeri de Defensa Nacional assignaria el nombre d'Oficials de l'Exèrcit i auxiliars que a cada cas s'estimés indispensable, elegint entre els no aptes pel servei de front a que haguessin complert el temps mínim de permanència en aquest, donant preferència als mutilats o invàlids que demostressin reunir condicions per aquest comés. Dels oficials que s'assignessin, tindrien el comandament militar del conjunt de les anomenades unitats i estaria a les ordres directes del Comandant Militar del Port mentre que l'horari de treball i duració de cada torn seria fixada pel Comandant Militar del Port segons les necessitats del servei.

Per altre banda, les plantilles corresponents, incloent els quadres d'oficials i auxiliars a que abans és referia, considerant-se cada Comandància Militar de Port de primera o segona categoria serien donades a conèixer en un termini màxim de quinze dies a partir de la publicació d'aquesta ordre mentre que als efectes de reclamació de meritacions del personal militar com unitat administrativa,

haurien de ser desenvolupades sense prejudici dels restants comesos que el personal militar tingués assignat. Una vegada aprovades les anomenades plantilles (que es referiran no solament a les unitats de càrrega, descàrrega i especialistes, si no també a les de transport) pel Ministeri de Defensa Nacional; el Comissariat General assignaria als Comissaris que cregués indispensables i si en algun cas molt excepcional es considerés absolutament indispensable fixar una equiparació a determinat personal civil que prestés servei als ports, els Comandants Militars respectius formularien una proposta argumentant-la degudament. En quant a les meritacions corresponents al personal obrer i tècnic aquests serien els mateixos. Una vegada transcorregut el primer mes de funcionaments de les noves normes, els Caps regionals de Ports comunicarien al Ministeri de Defensa Nacional el projecte formulat per les Juntes Consultives de les Comandàncies Regionals relatius al règim a seguir amb a les meritacions os de l'al·ludit personal i si havia de ser-lo directament per mitjà dels Sindicats, tenint en compte les normes especials que regulaven el funcionament del servei establert en determinats ports per la Subsecretaria d'Armaments i que continuava en vigor; es posarien normes anàlogues respecte a si procedia o no la confiscació del material empleat a la càrrega i descàrrega, al transport hipo-mòbil, eines de treball, bestiar, etc... i projecte de reglament pel funcionament de les Comandàncies Regionals de Ports i de les Comandàncies Militars dels mateixos, a les seves diferents categories, per assegurar la màxima eficiència al seu funcionament.
Tot el personal obrer i tècnic dels ports militaritzats havia de gaudir dels beneficis de subministres de queviures en forma individual o als menjadors col·lectius, d'acord a les normes establertes, o que s'establirien pel personal que depenent de la Subsecretaria d'Armament, prestessin servei a determinats ports.
Per últim, les disposicions contingudes en aquesta ordre no afectarien a les factories i tallers que radiquessin dintre de les zones portuàries, així com a les instal·lacions, material i personal del serveis de càrrega, descàrrega i transports de la Subsecretaria d'Armaments.

La no militarització dels ports fins a una data tan llunyana havia afavorit als nacionals, sobretot pel seu servei d'espionatge, però el decret de militarització i degut a una inspiració errònia entregaria el comandament dels ports a l'Exèrcit, quan sempre havia estat exercit pels mariners, tant civils com de guerra. Aquesta situació podia considerar-se una conseqüència de la política de Prieto que afirmaria que la Marina no servia per res, degut sobretot a l'actuació que estava realitzant al conflicte. Però la militarització no arribaria a Port de la Selva i el seu port dependria directament de la Subsecretaria d'Armament, ja que en aquell port es desembarcaven materials de guerra transportats en petits vaixells com eren pesquers i motovelers, sobretot en les èpoques en que França tancava la frontera terrestre. Així mateix, la dualitat de comandaments i funcions crearia una

situació de malestar ressentint-se els serveis, creant un conflicte entre l'Estat Major de l'Exèrcit i el de Marina, tot i que s'arribaria a un acord amb l'assignació d'un comandant militar i un comandant naval. Un cop es posaria en marxa la campanya de Catalunya per part nacional, tot resultaria un caos, el port de Barcelona per exemple amb els continus atacs aeris que hauria de suportar, entraria en un estat de confusió davant d'ordres, contraordres i nomenaments i atribucions diferents,

Finalment serien els mariners els que defensarien els ports ja que l'Exèrcit no sabria ni podria fer-ho i Antonio Yáñez, cap de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya i nomenat així mateix segon cap de la Zona Oriental de Ports i segon Comandant Naval de Barcelona destacaria delegats de Marina als ports que l'elecció recaigués en oficials del Cos Auxiliar i serien ells els que dirigirien les operacions de desembarcament per exemple de tropes arribades del Centre per enfortir els fronts catalans, com seria la 196ª Brigada Mixta, arribada a Barcelona a a finals de gener de 1939. L'evacuació de la costa seria realitzada després de destruir les instal·lacions més importants dels ports després que l'Exèrcit Republicà es retirava cap a la frontera francesa. Amb la posterior caiguda de Catalunya el decret de Prieto de la militarització dels ports quedaria sense efecte en quant als comandaments de l'Exèrcit[960].

2.3.2. El paper de les potències estrangeres

No es pot entendre la continuïtat del conflicte espanyol sense la intervenció exterior ja que sense aquesta, la guerra no hauria pogut prosseguir més que un període mínim de temps.

El posicionament de cada país entre els dos bàndols enfrontats va estar influenciat segons les afinitats ideològiques de cada respectiu govern. Així per tant, països com Alemanya, Itàlia o Portugal, els tres amb règims feixistes, es decantarien per donar el seu suport a l'Espanya Nacional mentre que el govern legítim republicà tindria l'especial suport de l'URSS i les simpaties de governs democràtics com França i Gran Bretanya entre d'altres tot i que la implicació al conflicte espanyol dels diferents països no seria la mateixa.

Des d'un primer moment es faria notar la presència estrangera entre els dos bàndols, una presència que adquiriria un valor fonamental a mesura que avançaria la guerra i que també tindria un paper destacat en la defensa de la costa catalana. Els dos països que s'involucrarien més a favor dels nacionals, Alemanya i Itàlia, participarien d'una manera molt activa amb homes i material a favor de la causa feixista, utilitzant fins i tot tropes regulars. D'especial interès seria sobretot pel que va significar per la costa catalana la intervenció que realitzaria la Marina de Guerra Italiana a favor de la Flota Nacional; i es que tant s'involucraria aquesta al conflicte que fins i tot utilitzaria les seves

[960] Veure DOMÍNGUEZ BENAVIDES, Manuel, *La Escuadra la mandan los cabos*, Editorial Luz de México. 1944. Pàgs. 434-435.

pròpies unitats en la realització de diferents missions. D'aquesta manera, submarins italians patrullarien per aigües catalanes, realitzant diverses accions ofensives com atacs a la navegació i bombardeigs de ports i fins i tot serien utilitzats vaixells de superfície dintre d'aquestes accions com seria el cas del *Eugenio di Savoia* que bombardejaria la ciutat de Barcelona la nit del 13 de febrer de 1937, a banda de controlar el tràfic marítim i informar als nacionals de moviments de vaixells republicans. Per altre banda, la U.R.S.S. participaria a favor de la causa republicana enviant militars i sobretot material de guerra al Govern legítim a través dels seus propis vaixells mercants, sent el principal valedor de la República, tot i que no seria l'únic país que donaria el seu suport a la causa governamental ja que tant França com Gran Bretanya no ocultarien la seva simpatia per la causa republicana i abastirien amb material als governamentals a través d'un abundant tràfic marítim.

I és que a nivell internacional, el conflicte espanyol preocupava molt als principals països europeus davant les conseqüències que aquest podia desenvolupar a Europa, temorosa davant d'una nova guerra mundial[961]. Per aquest motiu, als pocs dies d'iniciar-se el conflicte civil espanyol i a partir de la proposta del president francès Leon Blum i sota pressió anglesa s'organitzaria el 25 de juliol de 1936 el Comitè de No-Intervenció, també conegut com a Comitè de Londres (pel fet d'estar ubicat a la capital britànica), amb l'objectiu d'evitar la internacionalització de la Guerra Civil espanyola tot seguint el Principi de la no-intervenció. Segons els seus percussors, la creació d'aquest comitè comptaria amb l'avantatja de que els nacionals no rebrien subministraments i per tant, no podrien derrotar a la República, però la intervenció de les principals potències feixistes en aquest cas, no contemplat pels artífexs de la proposta, seria un factor decisiu.
Aquesta política pretenia una sèrie d'objectius com aïllar el conflicte aconseguint la neutralitat de totes les potències en un primer termini, i posteriorment donar un segon pas prohibint l'enviament de material de guerra a la Península Ibèrica. França seria la primera en donar exemple declarant la suspensió d'exportacions d'armes amb destinació a Espanya per posteriorment, declarar el tancament de la frontera al tràfic militar el 8 d'agost. Dos dies abans, la Unió Soviètica i Itàlia havien reconegut el principi de no intervenció, paradoxalment els dos països que més van intervenir al conflicte espanyol. En total participarien 27 països: Albània, Alemanya, Àustria, Bèlgica, Bulgària, Dinamarca, Estònia, Finlàndia, França, la Gran Bretanya, Grècia, Hongria, Irlanda, Itàlia, Letònia, Lituània, Luxemburg, Noruega, Països Baixos, Polònia, Portugal, Romania, Suècia, Txecoslovàquia, Turquia, la URSS i Iugoslàvia, però la primera reunió no es celebraria fins al 9 de setembre a la seu del Foreign-Office anglès amb representació de tots els països excepte de

[961] L'obra de ALCOFAR NASSAES, José Luis, *La Marina italiana en la guerra de España*., tracta varis capítols al tema de la internacionalització del conflicte, entre ells especialment els Capítols 4, 8, 11 i 12.

Portugal. Aquest Comitè havia d'estar format per un representant de cadascú dels països compromesos, lloc ocupat en quasi tots els casos pel seu ambaixador acreditat a la Gran Bretanya i el seu president havia de ser un funcionari del Foreign Office, sent el primer Mr. W.S. Morrisson, sotssecretari d'Estat de Gran Bretanya i actuaria com a primer secretari general Sir Francis Hemming, membre del Ministeri d'Hisenda.

Destacable era si més no el fet que al crear-se el Comitè de No Intervenció, per la seva vigilància no es va comptar per res amb la Societat de Nacions ja que al figurar Espanya entre els països membres de la Societat de Nacions, obligava a tractar d'una altre forma al Govern republicà, com a mínim havia de ser escoltat, un pas que es saltaven els països al crear-se aquest nou organisme. El Comitè de Control va ser creat amb el nom de *Commitee for the Application of the Agreement regardin Non-intervention i Spain* (N.I.C.), i la primera reunió es celebraria el dia 19 de setembre a les 12 del migdia, a la sala Locarno del Foreign Office a Londres i va tindre una durada de set hores, dedicant-se la sessió a registrar i comparar les diferents declaracions de no intervenció enviades pels Governs de cada país. Per altre banda, el 14 de setembre es celebraria la segona sessió on es decidiria la creació d'un Sub-comitè que hauria d'encarregar-se dels assumptes corrents i preparar les reunions generals, integrat pels representants de França, Anglaterra, Rússia, Itàlia, Alemanya, Bèlgica, Txecoslovàquia, Suècia i poc després Portugal. En aquella reunió és fixarien les posicions dels diferents països ja que començarien les acusacions d'uns i altres, culpant-se mútuament d'estar violant el pacte, tònica general de les reunions del Comitè a les setmanes posteriors, sobretot a les realitzades al mes d'octubre.

A primers de desembre de 1936, el projecte seria sotmès a examen per part dels 27 Governs membres i el mateix dia 2 de desembre, es faria arribar un esborrador del projecte a cadascuna de les faccions espanyoles en lluita preguntant si estarien disposades a col·laborar a la seva execució.

Entre les diferents propostes, la més important era la de col·locar observadors imparcials en els principals punts d'entrada a Espanya, tant al mar com a terra, amb la missió d'informar al Comitè de qualsevol violació d'intervenció que es produís, tot i que el projecte inclouria diferents punts a debatre, com declarar contraban de guerra als voluntaris, entre d'altres.

La resposta dels dos governs espanyols no es faria esperar i mentre que els nacionals acceptarien l'aprovació del pla tot i que revisat i corregit; els republicans tindrien una postura contrària aquest, lamentant sobretot que no es tenia en compte que ells constituïen el govern legítim d'Espanya.

Indistintament el projecte continuaria endavant i cap a finals de desembre s'establiria un primer esquema que inclouria els punts que s'havien de vigilar, el número d'observadors internacionals necessaris (64), el número de persones que anaven a treballar (580) i les despeses que es dedicarien (620.000 lliures esterlines).

Per la seva banda i mentre s'intensificaven les conversacions entre els diferents països involucrats en la No Intervenció, oficials de les marines d'Alemanya, Itàlia i l'Espanya Nacional celebrarien dos reunions cap al mes de desembre amb la intenció de que les seves respectives marines col·laboressin més estretament[962]. La primera d'aquestes reunions es celebraria el 10 de desembre de 1936 a bord del creuer *Nürnberg* que es trobava destacat a Ceuta i participaria el contraalmirall alemany Herman Bochm, cap de les Forces de Descoberta de la Marina alemanya, el capità de navili Francisco Moreno (en funcions d'Almirall en Cap de l'Esquadra Nacional), l'almirall Cervera, cap de l'Estat Major de la Marina Nacionalista i el capità de navili Ferretti (alies senyor Rampoldi) cap de la Missió Naval Italiana, no faltant així cap representant de les marines implicades. D'aquesta primera reunió es traurien dos conclusions importants: l'enorme necessitat d'ajuda que tenia la Marina Nacional i la negativa dels oficials espanyols als intents d'intromissió tant d'italians com d'alemanys a la conducció del conflicte. Tant la Marina Italiana com l'Alemanya es comprometrien en aquesta reunió a realitzar missions d'exploració per conèixer les activitats dels republicans i informar així als nacionals. Aquesta exploració es desenvoluparia de tal manera que cada dos dies o més freqüentment si era necessari, es passaria per un punt donat de la costa, seguint sempre la derrota dels vaixells mercants, per apropar-se d'aquesta manera als ports a més a més d'observar el tràfic marítim amb l'objectiu de poder observar les forces navals republicanes perquè els vaixells nacionals poguessin evitar l'enemic o atacar-lo. La reunió acabaria amb l'acord d'establir un Estat Major a Cadis amb oficials de les tres nacions i un servei d'informació, per coordinar així millor les tres marines implicades.

La segona reunió es celebraria a bord del *Canarias* el 30 de desembre de 1936, altre cop amb representants de les tres marines, més coneguda aquesta com la Conferència dels Almiralls, ja que assistirien l'Almirall Moreno comandant en cap de la Flota Nacional; Almirall Cervera, cap de l'Estat Major de la Flota Nacional; l'Almirall alemany Von Fischer, comandant de la Divisió *Graf Spee* i el Contraalmirall italià Iachino, comandant del Grup *San Giorgio*.

En aquesta nova reunió, els representants de les tres marines implicades van acordar una estreta col·laboració entre la Marina Nacional i les unitats que les altres marines volguessin destacar a aigües espanyoles establint dos vies perquè aquesta col·laboració fos més estreta sobretot a nivell informatiu: una via de comunicació ordinària realitzada mitjançant correu aeri i una altre urgent per radio per intercanviar informació sobre la situació de la guerra naval.

La Marina Nacional també realitzaria acords unilaterals amb les diferents marines, com la italiana, destacada a la vigilància de les aigües catalanes. Així, la Marina Italiana continuaria les accions que ja estaven realitzant els seus submarins al llarg de tota la costa mediterrània republicana i l'entrada

[962] BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la guerra de España (1936-1939)*. Pàg. 173-189.

en servei d'avions de reconeixement i bombardeig per la vigilància i fustigació d'aquella costa amb base a Palma, que aniria adquirint cada vegada major importància com a base d'operacions.
Poc més tard, el 10 de gener de 1937, després d'unes intenses conversacions directes entre els governs francès, anglès, italià, alemany, portuguès i rus, s'arribaria a signar un primer document destacant en ell que tots els Estats havien de prendre les mesures legislatives necessàries per prohibir al seu territori l'enrolament dels seus ciutadans a les forces combatents a Espanya i el Comitè de No Intervenció seria l'encarregat de fixar la data en la que les disposicions individuals havien d'entrar simultàniament en vigor. Tot i aquestes intencions de la no intervenció, a Cadis i Sevilla continuava l'arribada descarada de voluntaris italians i alemanys i de material de tot tipus i per la seva part, vapors russos, anglesos i d'altres nacionalitats es dirigien als ports de l'Espanya republicana amb els seus carregament de contraban de guerra, als que seguien i atacaven submarins italians. Després de diferents reunions, finalment el 8 de març de 1937 el projecte quedaria definitivament redactat i el pla de control internacional seria aprovat, destacant tres punts sobre els altres:
1.- La supervisió internacional de les fronteres terrestres de França, Portugal i Espanya.
2.- La supervisió de les fronteres marítimes d'Espanya, tant mitjançant inspeccions als ports de partida com embarcant observadors internacionals als vaixells que es dirigissin a Espanya.
3.- La realització d'un projecte d'implantació de patrulles de vigilància naval en tota la costa espanyola per impedir l'entrada als ports ibèrics dels vaixells mercants que no haguessin embarcat observadors internacionals.
Abastava el reclutament, trànsit o sortida del territori dels països signataris de qualsevol persones d'origen no espanyol amb la finalitat de participar a la guerra.

El control marítim entraria en funcionament el 20 d'abril de 1937, tot i que acabaria esdevenint un fracàs. Segons aquest, tots els vaixells mercants d'aquells països que el signarien si es dirigien a un port d'Espanya o del Marroc espanyol havien de desviar-se, en funció del seu lloc d'origen a un dels següents ports: Dover, Downs (Gran Bretanya), Cherburg, Brest, Le Verdon (França); Lisboa (Portugal), Madeira; Gibraltar; Orà (Algèria), Sète, Marsella (França) i Palerm (Itàlia) on embarcaven els observadors internacionals que comprovaven i garantien la legalitat del carregament que es transportava i permetien que prosseguís el seu viatge al port de destí. Tot i així, els vaixells mercants podien ser detinguts per vaixells de les marines de guerra Gran Bretanya, França, Itàlia i Alemanya en una franja compresa entre les 3 i les 10 milles de la costa espanyola per verificar la carrega i sobretot la presència a bord de l'observador, queden exemptes d'aquests controls tots aquells vaixells de bandera franquista o republicana o de països no signataris del pacte.

Per tal de controlar el litoral espanyol, les principals marines es dividirien les zones a actuar de la següent manera:
Marina britànica: Zona atlàntica, des de la frontera francesa a Cap Busto i de la frontera portuguesa a Cap de Gata.
Marina francesa: Zona atlàntica, des de Cap Busto a la frontera septentrional portuguesa i Zona mediterrània: Mallorca, Eivissa i el Marroc espanyol.
Marina alemanya: Mediterrani, des de Cap de Gata fins a Cap Oropesa.
Marina italiana: Mediterrani, des de la frontera francesa fins a cap Oropesa.
Així per tant, la Marina italiana seria l'encarregada de vigilar la costa catalana, litoral que coneixia força bé ja que portava actuant amb els seus submarins des de l'octubre de 1936 i els seus vaixells de línia des de començaments del conflicte en benefici dels franquistes.

Els acords de Nyon

Però en vista de la inoperància que significaria el Comitè de No Intervenció per a la guerra d'Espanya, el 10 de setembre s'iniciarien altre vegada les conversacions entre les diferents potències europees. En aquest cas seria elegida la petita ciutat suïssa de Nyon com la seu per celebrar la conferència i seria iniciada pel ministre d'Assumptes Exteriors francès Yvon Delbos (al càrrec entre el 4 de juny de 1936 i el 13 de març de 1938) que entre les seves afirmacions assegurava que era impossible continuar amb l'estat d'inseguretat al Mediterrani, ja que no era possible que la navegació quedés sota les activitats de pirateria que es desenvolupava a tot el Mediterrani. En realitat, la reunió es referiria a com prevenir els atacs al Mediterrani, combatre als submarins pirates i protegir a la navegació neutral, sense considerar mai que aquella navegació moltes vegades no era neutral. Després de plantejar varis plans, triomfaria l'encapçalat per la Gran Bretanya consistent en la divisió del Mediterrani entre França i Gran Bretanya, establint que ells dos serien els encarregats de la vigilància i patrullarien conjuntament les principals rutes de tràfic que existien al llarg de tot el Mediterrani, mentre que la resta de potències només s'ocuparien de vigilar les seves aigües jurisdiccionals, tot i que en cas de necessitat i a petició de França i Anglaterra, ajudarien a la vigilància de les rutes principals en alta mar. L'acord també pressuposava que les altres potències podien atacar encara en mar lliure, a tot submarí que els semblés sospitós, atribuint-se de manera unilateral dret per impedir la navegació dels submarins a alta mar. El 17 de setembre seria signat un acord complementari, relatiu als avions, també contrari a les pràctiques internacionals usuals.
Així per tant, entre els acords presos a la conferència de Nyon destacaria en el seu aspecte naval la protecció de les naus mercants no espanyoles contra els atacs dels submarins, qualificats com actes de pirateria; el contraatac, fins arribar a la seva destrucció, si era necessari, de qualsevol submarí

que operés al Mediterrani d'un mode diferent a les lleis internacionals; la vigilància de tot el Mediterrani per França i Anglaterra, excepte una zona al Tirré, en la que la vigilància seria objecte de disposicions particulars; la protecció que cada Estat havia de realitzar a la navegació a les seves aigües jurisdiccionals i la disposició d'alguns ports que les nacions del Mediterrani oriental havien de posar a les Flotes anglesa i francesa per facilitar les seves operacions. Referent als submarins, s'acordaria que aquests només podien transitar pel Mediterrani sempre que naveguessin en superfície, anessin acompanyats per naus de superfície o haguessin donat notícia anticipada a la resta de parts. A més a més, és delimitaven zones on els submarins podien navegar sense acomplir aquestes condicions, mentre que per la marina mercant també s'assenyalarien una sèrie de rutes que serien vigilades més intensament, però entenent-se que l'acció protectora arribava a tot el Mediterrani. Però la major part d'aquestes disposicions estaven en contraposició amb les lleis, usos i costums navals internacionals, i països com Alemanya es manifestarien contraris aquests acords, ja que violava totes les regles del dret marítim fonamental. Tot i així, els anglesos quedarien molt satisfets de l'acord, considerant-lo com un triomf executat per la seva diplomàcia.

A Nyon es traçarien un total de 12 rutes fixes, perfectament delimitades, de les que tres afectaven directament a les possibilitats de bloqueig nacional sobre la costa republicana. Aquestes eren la número 2, que comprenia la derrota de Gibraltar, ports espanyols; la número 9 que era ports espanyols del Mediterrani oriental, pel nord de les Balears i la número 10, ports espanyols del Mediterrani oriental, pel sud de les Balears.

El tractat en si semblava emparar a tots els vaixells, inclús aquells sense bandera de control, interpretant-se d'aquesta manera que els contrabandistes podien tenir assegurada la seva arribada fins a aigües espanyoles. Aquest fet s'havia d'afegir que en aquells moments havien desaparegut les patrulles de control naval de la no intervenció. Amb aquestes noves rutes i sense cap patrulla de control naval es suposava, com així va ser finalment, que els vaixells mercants, sense cap control, serien col·locats a les aigües espanyoles, protegits pels vaixell de guerra neutrals. Tot i aquestes facilitats, es va haver de sotmetre's a les derrotes i àrees d'influència, en el cas de Catalunya, com la ruta nº2 que partia de Gibraltar i passava a unes 15 milles a l'est del cap de Sant Sebastià, per dirigir-se als ports del sud de França, sent molt favorable per qualsevol vaixell que partia del sud de França i volgués atracar a qualsevol dels ports republicans espanyols del Mediterrani.

La Conferència de Paris

La protesta italiana a la repartició del Mediterrani entre Gran Bretanya i França faria que tant anglesos com francesos proposessin a Itàlia una reunió d'experts navals de les tres potències a celebrar-se a París per determinar les modificacions que havien de fer-se a l'acord de Nyon amb

l'objecte d'aconseguir l'adhesió italiana. La reunió es portaria a terme el 27 de setembre a la capital francesa i tres dies després, era signat un acord amb el que s'establia quina seria l'aportació italiana a la vigilància. Les variacions a les zones de vigilància establertes segons l'acord de Nyon van ser molt considerables ja que les tretze rutes van ser dividides de tal manera que França, Gran Bretanya i Itàlia vigilarien un recorregut equivalent d'elles. Per cada ruta, la vigilància quedava depenent de la zona que la mateixa travessava, aplicant-se el principi de que a la zona encomanada a cadascuna de les tres potències, operessin solament les naus de la seva Marina. Aquest acord va representar una verdadera victòria per la diplomàcia italiana ja que la zona del Mediterrani vigilada per Itàlia s'estenia pel Mediterrani occidental, central i oriental, abastant des de les Illes Balears fins al canal de Suez, aconseguint que quedés desbloquejada la ruta a les Balears i la dels combois als ports andalusos, fins al punt en que solien entregar els seus vaixells a la protecció dels creuers nacionals.

D'aquesta manera, Itàlia va continuar controlant la porció que més l'interessava del Mediterrani mentre que França va poder aconseguir mantenir el seu tràfic amb l'Espanya republicana a través del golf de Lleó on adquiririen una especial transcendència els ports catalans del nord i abastir a Menorca; al mateix temps que seguia obrint i tancant la frontera, segons les necessitats de la seva política interna. Al no existir ja cap control naval i no tenint dret a la bel·ligerància ni nacionals ni republicans, els vaixells contrabandistes podien arribar sense perill als ports espanyols, resultant d'aquesta manera un fracàs l'intent internacional de controlar el tràfic marítim amb destinació Espanya.

3.2.2.1. La intervenció estrangera a la costa catalana

Amb l'inici del conflicte, les principals nacions europees aprovarien l'enviament de vaixells de guerra a diferents ports d'Espanya per repatriar als seus ciutadans davant de les possibles situacions de perill que aquests podien patir i les costes catalanes no serien menys.

Així, tant alemanys com anglesos enviarien vaixells per tal de repatriar i vetllar pels seus súbdits durant els primers dies de conflicte. Per exemple, els anglesos enviarien unitats de guerra navals durant aquests primers dies a Barcelona, com el creuer *London* i els destructors *Douglas*, *Gallant* i *Garland* i posteriorment el creuer *Galatea*[963].

Però els dos països que més intervindrien a la costa catalana, ja fos per la proximitat a les seves costes i per diversos interessos serien Itàlia i França. A Itàlia per exemple, era rebut el 22 de juliol de 1936 un telegrama al Ministeri d'Assumptes Exteriors[964] provinent del cònsol italià a Barcelona

[963] GRETTON, Peter, *El factor olvidado. La Marina Británica y la Guerra Civil Española*. Editorial San Martín. Madrid. 1984. Pàg.112.

[964] BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española (1936-1939)*. (telegrama nº 7154 R del 22 de juliol de 1936). Pàg. 57.

explicant que la situació era insostenible ja que s'havien multiplicat els atemptats i béns i compatriotes italians estaven amenaçats. Havien estat devastades botigues i oficines italianes, com per exemple el director de la societat Pirelli que havia estat robat, trobant-se compatriotes italians aïllats a Manresa i a Sitges i que el mateix cònsol faria arribar a Barcelona. També explicava que s'havia produït la mort d'un italià a Barcelona tot i que realment ja havien estat assassinats dos italians a la ciutat comtal (el comerciant Luigi Dogliotti i el florentí Antonio Nistri, sent els italians morts entre juliol i octubre de 1936 al menys altres sis).

La reacció italiana no es va fer esperar i aquell mateix dia i per ordre de Mussolini, es disposaria la sortida immediata d'algunes unitats navals cap a ports espanyols per tal d'oferir ajuda i assistència a la comunitat italiana, però sense la implicació d'intervenir al costat dels nacionals[965]. Així per tant, el creuer pesat *Fiume* feia la seva sortida de Tarent amb destinació Barcelona i simultàniament deixava també la base italiana de La Spezia el creuer lleuger *Raimondo Montecuccoli* amb la mateixa destinació. Aquest últim arribaria a primeres hores del matí del dia 23 a l'avantport de la ciutat comtal mentre que el *Fiume* arribaria a les cinc de la matinada del dia següent, situant-se a la rada davant del *Montecuccoli,* que marxaria a València al dia següent. A la tornada, realitzada el dia 28, s'aturaria unes poques hores davant de Tarragona i arribaria a Barcelona a la nit.

Durant aquests primers dies de conflicte, Itàlia també enviaria a les costes republicanes diferents vaixells de passatgers que havien estat requisats per la Regia Marina. El dia 24 de juliol serien varis els vaixells enviats a la costa catalana, sent el primer el vapor *Principessa María*, que arribaria a Barcelona el mateix dia 24 a les set del matí, i entraria a Gènova dos dies després; viatge que tornaria a realitzar entre el 28 i el 31 de juliol. També destacarien els vaixells-hospitals *Tevere* i *Urania,* que arribarien els dos el dia 27 a Itàlia, el primer amb un important carregament de 640 evacuats després de haver sortit el dia 24.

El 25 de juliol dos *avisos* italians el *Grecale* i el *Sciroco* sortirien també cap a Barcelona, arribant al destí el dia 27. Al dia següent, el *Grecale* estaria a diverses localitats de la costa nord catalana, entre elles Lloret de Mar, Tossa de Mar, Sant Feliu de Guíxols, Palamós, L'Escala i Roses; tornant altre cop a Barcelona, on es dedicaria a recollir unes quaranta persones, la majoria de nacionalitat alemanya. El *Scirocco* per la seva part, recolliria alguns italians el 4 d'agost a Blanes i Palamós, on s'havia tancat l'agència consular italiana. A l'agost també serien enviats a aigües catalanes el *Di Giussano* i el *Pessagno*.

La presència de vaixells italians a aigües catalanes es mantindria durant aquests primers mesos i durant el mes de setembre encara continuarien arribant més vaixells. El govern italià enviaria el

[965] Sobre la participació dels vaixells italians veure BARGONI, Franco. *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española (1936-1939).* Pàgs. 92-102.

creuer *Pola* a Barcelona el dia 5 de setembre com a suport del *Di Giussano* que ja es trobava a la ciutat comtal i que seria substituït pel creuer lleuger *Bartolomeo Corleoni* el dia 6 de setembre com a resposta a la mort d'un obrer italià
el dia 2 de setembre durant una baralla amb un grup de milicians. La presència d'un altre vaixell italià a Barcelona no agradaria a les autoritats catalanes que presentarien les seves respectives protestes, però el creuer *Pola* romandria al port barceloní fins al dia 16 de setembre, quan marxaria a Palma de Mallorca. Precisament, de Palma de Mallorca havia arribat a Barcelona el dia 11 l'avís lleuger *Antoniotto Usodimare* que havia sortit de La Spezia el 3 de setembre i després de fer una estada a Palma del 4 a l'11, arribaria a Barcelona per substituir al *Pessagno* mentre que el *Usodimare* romandria a Barcelona fins al dia 29 de setembre
Aquesta permanència de vaixells militars de vàries Marines internacionals a aigües de Barcelona i d'altres ports estava justificada oficialment per la necessitat de vigilar els interessos dels propis compatriotes i d'evacuar als que desitgessin tornar al seu país. Però per part italiana aquest no era l'objectiu, si no mantenir contactes amb elements simpatitzants del moviment nacionalista i obtenir informació sobre l'activitat del republicans i sobre l'arribada de subministres. Així, es succeirien les unitats italianes amb missió de vigilància del port de Barcelona i les aigües catalanes: el dia 2 de setembre entraria a aigües del port de Barcelona el creuer *Eugenio di Savoia* que substituiria el creuer lleuger *Bartolomeo Corleoni.* L'estada del *Eugenio di Savoia* adquiriria més tard un aspecte molt significatiu ja que aquest vaixell bombardejaria Barcelona la nit del 13 de febrer de 1937, sent l'únic vaixell de superfície italià que atacaria a la costa catalana. La seva estada al port barceloní es perllongaria fins al dia 20 d'octubre, quan seria substituït pel *San Giorgio.* Altres vaixells que efectuarien aquestes missions de vigilància a les aigües catalanes durant el mes d'octubre seria el *Giovanni da Verazzano* que havia arribat el dia 3 d'octubre i estaria fins el 16 d'octubre, el destructor *Lampo* que fondejaria a Barcelona el dia 15 d'octubre i realitzaria petits viatges per reconèixer el tràfic marítim com el dia 20 que aniria a Tarragona i per últim, el *Carlo Mirabello* que estaria a Barcelona del 19 al 22 d'octubre i novament a partir del dia 28.

Per la seva part, els francesos també enviarien des dels primers dies vaixells per tal de recollir els seus súbdits[966]. Així, el dia 22 de juliol, el vicealmirall Mouget, cap de la primera esquadra francesa amb base a Toló i el vicealmirall De Laborde, que manava la segona a Brest, rebrien l'ordre d'enviar a la major brevetat possible vaixells de guerra que posarien a disposició dels cònsols de França als principals ports espanyols (San Sebastià, Bilbao, Sevilla, Màlaga, València i Barcelona), així com

[966] Sobre la participació dels vaixells francesos a la Guerra Civil veure SABATIER DE LACHADENÈDE, René, *La Marina Francesa y la Guerra Civil de España (1936-1939)*. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid. 2000. Pàg.29-37.

Tànger, que tenia estatus internacional. La seva missió consistia evacuar a la població civil francesa, assegurar les comunicacions amb els representants diplomàtics i en cas necessari, aprovisionar-los de queviures i medicaments.

El dia 24 serien requisats els vaixells de passatgers *Chellah* i *Djenné* per desviar-los a Barcelona on era més nombrosa la colònia francesa. Aquesta presència de vaixells francesos a Barcelona seria reforçada el dia 26 amb l'enviament del *Kersaint*, ja que la situació a la capital catalana resultava més conflictiva que a la resta degut a que la Generalitat de Catalunya era incapaç d'imposar l'ordre davant de les manifestacions al carrer, les detencions en massa i les execucions sumàries que es portaven a terme. El 4 d'agost, el president de la Generalitat de Catalunya Lluís Companys, expressaria a l'almirall Gensoul el seu desig de continuïtat davant la presència al port de Barcelona de vaixells francesos i anglesos com a prova del suport als elements d'ordre del govern de la República amb l'objectiu de salvar Catalunya de l'anarquia. El contraalmirall Gensoul eludiria respondre a aquesta petició, que també s'havia dirigit a l'almirall britànic, ja que França era un dels màxims defensors de la "no intervenció", i la presència dels seus vaixells de guerra donaria un significat polític no desitjat pel Govern francès.

Però la inestabilitat a Catalunya es ressentiria també als vaixells francesos destinats a Barcelona quan al matí del 6 d'agost a bord del vaixell insígnia *Duquesne*, amarat de popa al port de Barcelona, es donaria un cas d'insubordinació degut a que tota la dotació es negaria a assistir al repartiment del ranxo sota el pretext de la seva "mala qualitat". Aquella mateixa nit, el contraalmirall Gensoul decidiria que el *Duquesne* tornaria a Toló transferint la seva insígnia al destructor *Albatros*, acció que es faria efectiva el 10 d'agost, quan arribaria a Barcelona el transport d'hidroavions *Commandant Teste,* quedant a més a més com a vaixell insígnia del contraalmirall Gensoul. Durant aquest mes d'agost i donada per les circumstàncies, tornarien a requisar-se vaixells mercants per necessitats d'evacuació, procedint-se amb el *Corte II*, *Anfia* i *Iméréthie II*, que efectuarien diferents viatges entre ports espanyols, Marsella i Port-Vendrés.

Els vaixells francesos continuarien amb l'evacuació dels seus súbdits i a vegades també evacuaria a personalitats o espanyols amenaçats. Així, el 24 d'agost, seria evacuat el fill de Companys, que arribaria a Toló a bord del *Commandant Teste*, però el milicians a vegades s'oposarien aquest salvament humanitari, com seria el cas del 9 de setembre amb el creuer *Colbert*, que havia rellevat el 19 d'agost al *Commandant Teste*. Aquest problema continuaria fins i tot en una data molt més avançada com seria el 7 de gener de 1937 quan a Barcelona, a bord del mercant *Iméréthie II* seria necessari recórrer al comandant del destructor *Lyon*, fondejat a rada, per fer desistir als milicians.

La situació d'inestabilitat a Catalunya continuaria sent problemàtica, agreujant-se a finals de setembre, particularment a Barcelona, fins al punt de que el contraalmirall Gensoul demanaria

novament mercants per més evacuacions, reactivant-se el *Anfa* que es posaria a la seva disposició. Pràcticament tots els francesos havien estat evacuats al començar el mes d'octubre de 1936, però quedaven molts encara que preferien esperar els esdeveniments, sobretot al Mediterrani (4.000 a Barcelona). La Marina Francesa va decidir al novembre de 1936, conservar el mercant *Iméréthie II* per realitzar viatges entre Toló i els ports de la costa oriental d'Espanya, uns viatges que durarien fins al 10 de febrer de 1938. Però aquesta presència de vaixells francesos al litoral català a vegades seria mal interpretada, i més d'una vegada serien acusats de passar informació als nacionals, acció que si feien els vaixells italians i alemanys.

Seria a partir de la declaració realitzada pel general Franco el 3 d'octubre de 1936 referent al possible bombardeig sense previ avís de Barcelona i Màlaga a partir del dia següent, quan els comandants dels vaixells de guerra amarats a Barcelona dels diferents països després d'una reunió conjunta, decidirien sortir del port i fondejar en rada; fins i tot els anglesos decidirien allunyar-se de la costa durant la nit. Per la seva banda, França decidiria accelerar la repatriació dels francesos residents a la ciutat comtal i seria enviat amb aquesta finalitat el 24 d'octubre el vaixell de passatge *Anfa,* tot i que no prendria cap mesura pels seus vaixells mercants que continuarien les seves operacions comercials pel seu compte i risc. Un altre comunicat oficial provinent de Burgos, en aquest cas amb data 18 de novembre advertia que Franco estava decidit a destruir Barcelona degut a la continua arribada de material de guerra que sota els pavellons rus i espanyol arribaven a la ciutat comtal; un fet que seria verificat pels mateixos vaixells de diferents nacionalitats que allà es trobaven. El 30 d'octubre el vaixell nacional *Canarias* ja havia bombardejat Roses i s'havia intensificat la presència nacional al Mediterrani. Amb aquests antecedents, Franco invitava al seu comunicat als estrangers residents a Barcelona i als vaixells de guerra que estaven allà estacionats a que abandonessin urgentment la ciutat, adquirint la ciutat una situació força greu. Aquest nou comunicat seria pres molt seriosament per la Marina francesa que mentre enviava als vaixells de passatge *Anfa* i *Iméréthie II* a realitzar diferents viatges d'anada i tornada ràpids de Toló a la capital catalana per evacuar als súbdits francesos i suïssos que ho desitgessin; ordenava també al contraalmirall Ollive, cap de l'agrupació naval francesa, de romandre a Barcelona dispersant els vaixells francesos amenaçats i mantenir-se a distància suficient per comunicar amb el cònsol de França, a l'espera de més ordres. Uns quants dies després del comunicat, el dia 26 de novembre i davant el greuge de la situació, l'Estat Major de la Marina Francesa ordenaria evacuar Barcelona, quedant només el cònsol, que només conservaria el personal necessari, podent aquest en cas de situació límit, poder refugiar-se en un vaixell de guerra. A partir de llavors, els vaixells francesos no tornarien a entrar a Barcelona i quedarien fondejats a l'exterior, deixant un destructor en l'avantport per assegurar l'enllaç radio amb el consolat així com les comunicacions amb Barcelona dels vaixells

fondejats a l'exterior.

Amb l'inici de les operacions de bloqueig, protagonitzades pels creuers *Canarias* i *Almirante Cervera*, es multiplicarien els apressaments tant en aigües territorials i internacionals de vaixells de diferents països, com el del francès *Cap des Palmes* el 26 de novembre de 1936 al Mediterrani, que quedaria en llibertat després de l'arribada del destructor *Milan*.

El mateix dia el govern de Burgos establiria zones prohibides pel risc de bombardeig i presència de mines per certs ports i zones de seguretat exemptes en principi de tot perill, acotant-se aquestes a València, Tarragona, Alacant, Cartagena i Barcelona. El 3 de desembre el govern francès i el britànic enviarien una protesta no acceptant el bloqueig i a finals de mes, el 26 de desembre, es tancaria el port de Tarragona i les zones de seguretat establertes pels ports governamentals començarien a canviar-se amb freqüència.

La presència de vaixells de guerra estrangers al litoral català continuaria durant tota la guerra però adquiriria una especial atenció a partir del 20 d'abril de 1937, quan entrarien en vigor els acords del Control de la No Intervenció comportant d'aquesta manera la lliure navegació per aigües catalanes a la Marina Italiana, que patrullaria pel seu compte amb la intenció d'aturar o si més no de dificultar la navegació a tots els vaixells mercants possibles amb destinació als ports republicans.

Amparada en aquest acord, la Marina Italiana participaria utilitzant una força naval (VI Divisió), destacada a Palma de Mallorca, a les ordres de l'almirall Alberto Marenco di Mariondo, embarcat a l'avís *Quarto* que dividiria la seva zona a actuar en quatre àrees, totes sota la seva jurisdicció:

La Primera Zona anava des de la frontera francesa fins al meridià de cap Tossa; la Segona Zona comprenia des del meridià de cap Tossa al meridià de Vilanova i la Geltrú, mentre que la Tercera Zona corresponia des del meridià de Vilanova i la Geltrú fins al paral·lel d'Oropesa. Per últim, la quarta zona comprenia l'Illa de Menorca.

Respecte a la primera patrulla de control aquesta participaria entre el 20 d'abril i el 31 de maig i les seves activitats i missions serien les següents[967]:

avís *Quarto*, que seria el vaixell insígnia de l'almirall, avís *Aquila*, avís *Carlo Mirabello*, avís *Leone Pancaldo*, avís *Alvise da Mosto*, destructor *Daniele Manin*, destructor *Francesco Nullo*, creuer auxiliar *Adriatico* i creuer auxiliar *Barletta*.

Després d'un període d'organització, la utilització d'aquests vaixells havia de quedar establerta de la següent manera: Els creuers *Adriatico* i *Barletta* realitzarien un torn de dos al llarg de la costa espanyola a la Primera Zona, tant perquè era la més distant de la base, i per consegüent la més apropiada pels vaixells de major autonomia, perquè estava pràcticament fora del teatre habitual de

[967] BARGONI, Franco. *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española (1936-1939)*. Pàgs.276-280.

les operacions de la Marina Republicana i en tot cas fàcilment protegible pels torpeders italians destacats més al sud. S'havia de disposar un destructor en missió de control al llarg de la costa espanyola per dintre de les 40 milles al sud de la Primera Zona, mentre que s'havia de destinar un altre destructor en missió de control al voltant de l'illa de Menorca. En quant a la resta d'unitats, dos havien d'estar llistes en permanència per posar-se en moviment per torn havent d'estar almenys una (*Quarto* o *Da Mosto*) en port per poder mantindre l'enllaç amb l'estació radiotelegràfica i amb les autoritats de Palma; altres dos havien d'estar llistes per desenvolupar la següent missió o en trànsit i una última unitat en estat de reserva. L'exploració aèria i el servei d'informació i criptografia de la base de Palma servien com a complement per tindre un coneixement aproximat del moviment dels vaixells republicans i estar així en disposició de poder enviar a un dels destructors de la Segona i Tercera Zones en suport del creuer auxiliar.

Sobre les missions efectuades a partir de l'establiment de les patrulles per aigües catalanes, aquestes serien les següents[968]:

El creuer auxiliar *Adriático* comandat pel capità de navili F. Guentini, començaria la missió el 19 d'abril de 1937 i la finalitzaria el 24 d'abril de 1937 detenint fins a quatre vaixells. El 21 d'abril detindria al mercant anglès *Cervantes* quan es dirigia a Barcelona no trobant cap anormalitat, el dia 23 detindria a les 05:00 hores al mercant francès *Franc* que viatjava amb destinació València amb observador a bord, també sense cap anormalitat. Poc temps després, a les 06:30 hores detindria al també vaixell francès *Iméréthie* que portava destinació Barcelona i que declararia pertànyer a la flota auxiliar francesa amb Comandament militar. Una hora més tard detindria al també francès *Midnac* quan es dirigia a València amb observador a bord i amb tot en regla.

La segona missió que realitzaria l'anomenat creuer auxiliar seria la protagonitzada entre el 1 i el 3 de maig i aturaria el dia 1 a les 05:25 hores al vaixell anglès *Cid*, tot i que no se l'efectuaria visita a causa de l'estat de la mar i el dia 2 a les 17:25 hores al vaixell francès *Finisterre*, que anava d'Alger a Sète, els dos sense observador a bord mentre que una tercera missió de Control la realitzaria entre els dies 6 i 9 de maig i aturaria a dos vaixells; el primer el francès *Azelma* el dia 8 de maig a les 12:13 hores en la seva ruta de Benicarló a Marsella, tot i que no efectuaria visita i el segon el dia 9 de maig a les 16:50 hores al vaixell grec Massaria, trobant la documentació en regla tot i que tampoc seria visitat. Encara realitzaria una altre missió entre els dies 14 i 19 de maig, en el que detindria tres vaixells. El 16 de maig a les 06:00 hores detindria al vaixell anglès *Continental Coester* en la seva ruta de Sète a Cartagena amb observador a bord. A les 18:00 hores del mateix dia

[968] La informació que és recull a continuació sobre l'activitat dels vaixells de guerra italians han estat recollides de l'obra BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española (1936-1939)*, Pàgs. 280-288.

detindria al vaixell també anglès *Conlara* fent la ruta de Sète a Marsella també amb observador a bord tot i que no seria visitat degut a l'estat de la mar. Al dia següent a les 14:05 hores reconeixeria al vaixell francès *Sabaa* procedent de Sète i sense observador internacional a bord, però no el detindria degut a l'estat de la mar. La darrera missió la realitzaria entre els dies 22 i 28 de maig, detenint el dia 23 a les 06:30 hores al vaixell anglès *Anthorpe* procedent de Barcelona i amb destinació a Marsella i a les 15:45 hores del mateix dia detindria al vaixell grec *Loulis* procedent de Marsella i amb destinació a València. El dia 26 seria el torn a les 07:07 hores del vaixell anglès *Ponzano* en la seva ruta de Barcelona a Londres i al dia següent a les 18:00 hores el *Marvia* grec quan aquest anava de Barcelona a Alacant. Els quatre vaixells portaven observador a bord i el vaixell italià arribaria a la seva base sense novetat.

Altre creuer auxiliar, en aquest cas el *Barletta*, comandat pel capità de navili Raffaele Lauro realitzaria la missió de Control també els mateixos dies que el *Adriático* i detindria el dia 24 d'abril al vaixell francès *Riri* a les 07:30 hores quan aquest es dirigia a Marsella tot i que el vaixell italià el deixaria prosseguir a causa de les condicions de la mar. Una segona missió la realitzaria entre els dies 2 i 7 de maig tot i que no reconeixeria cap vaixell; una tercera missió seria protagonitzada entre els dies 10 i 15 de maig sense detenir tampoc cap vaixell i una quarta missió la realitzaria entre els dies 18 i 23 de maig, tampoc aturant cap vaixell.

El destructor *Daniele Manin* comandat pel capità de corbeta Genaro Coppola realitzaria la primera missió de Control entre els dies 22 i 26 d'abril tot i que no detindria cap vaixell. La segona seria efectuada entre els dies 1 i 6 de maig i detindria el dia 6 a les 08:05 hores al mercant *Gaulois* francès procedent de València amb destinació a Marsella i amb observador mentre que la tercera missió seria realitzada entre els dies 12 i 17 de maig i detindria als següents vaixells: el dia 14 a les 14:20 hores al francès *Riri* en la seva ruta de Marsella a Alacant, el dia 16 a les 18:00 hores al *Jonion* grec en la seva ruta de Vinaròs a Marsella, els dos serien visitats i portaven a bord observador internacional. La següent missió la realitzaria entre els dies 21 i 26 de maig i el dia 22 detindria al *Pacheco* anglès a les 19:10 hores que feia la ruta València-Tarragona amb observadors internacionals a bord mentre que la darrera missió la realitzaria entre els dies 28 de maig i 1 de juny i detindria el dia 29 de maig a les 10.30 hores al vaixell grec *Leonia* quan feia la ruta de València al port grec de El Pireo. No portava documents acreditatius del Comitè de Control ni observadors a bord i el capità informaria que no portava a bord mercaderies ni passatgers i que havien estat 45 dies a València i es dirigien al Pireo i no havia tocat cap port alternatiu. Finalment, a les 19:00 hores detindria al *Ponzano* anglès quan anava de Tarragona a València amb observador internacional a bord.

Per altre banda, el destructor *Aquila* comandat pel capità de fragata Roberto Caruel si que tindria una actuació més destacada durant els tres dies que realitzaria la seva missió, del 23 al 26 d'abril. El mateix 23 d'abril a les 12:00 hores detindria al vaixell francès *Lise* procedent de Marsella amb destinació Barcelona trobant tot en regla mentre que el 25 d'abril per la seva part, detindria als vaixells danesos *Harriet*, que tindria tot en regla i *Kajserind*, al que detindria però no realitzaria visita a bord per les condicions de la mar, el mateix que al vaixell francès *Finisterre*, també detingut aquell mateix dia. La segona missió en canvi la realitzaria entre els dies 9 i 13 de maig tot i que no reconeixeria cap vaixell.

Un altre vaixell que també realitzaria diferents missions de reconeixement seria l'aviso *Alvise da Most*o comandat pel capità de fragata Carlo Margottini que realitzaria la seva primera missió del 23 al 27 abril i detindria el dia 25 al vaixell francès *Saliner II* quan portava a remolc a la gavarra *Camarade*, carregada de queviures i amb destinació Alacant. El capità del *Salinier II* no obeiria l'ordre de retornar a Marsella realitzada pel vaixell italià per no tenir suficients queviures i combustible i degut al mal temps i a que se l'obriria una via d'aigua a la gavarra, vararia amb l'ajuda de pescadors locals. La investigació revelaria que la *Salinier II* havia sortit de Marsella el 20 d'abril, data de la posada en vigor del control naval i el capità ignorava la necessitat de comunicar la seva partida. El comitè de Londres per la seva part entendria equivocadament que el vaixell italià havia enfonsat la gavarra, acció que seria rectificada per la Marina francesa. El *Alvise da Mosto* per la seva part informaria de l'ocorregut al Ministeri d'Afers Exteriors italià. Aquell dia, el vaixell italià a les 12:00 hores reconeixeria al *Springwear* anglès, assenyalat per Londres en ruta de Gibraltar a Barcelona amb tot en regla. Realitzaria una altre missió entre els dies 9 i 14 de maig reconeixent el vaixell holandès *Telamon* que anava cap a Barcelona el dia 11 a les 18:10 hores; el *Iméréthie II* francès de Marsella a Barcelona el dia 12 a les 07:20 hores i el *Essex Envoy* anglès d'Orà a Barcelona el dia 13 a les 00:30 hores; tots tres amb observador internacional a bord.

La darrera missió la realitzaria entre els dies 21 i 26 de maig i detindria fins a quatre vaixells. El primer vaixell seria el *Dover Abbey* anglès el dia 22 a les 15:50 hores en la seva ruta de Barcelona a Saint-Louis-du-Rhône. Al dia següent seria el torn a les 15:00 hores del *Riri* francès procedent d'Alacant i amb destinació a Marsella. Els dos restants serien el dia 24, el primer l'anglès *Jeanne M.* a les 07:00 hores quan marxava de Barcelona a Liverpool i una hora més tard el *Royal Star* també anglès procedent de Barcelona. Els quatre vaixells portaven observador internacional a bord.

El destructor *Carlo Mirabello* per la seva part comandat pel capità de fragata Enrico Mirti della Valle realitzaria la missió de Control entre els dies 26 fins al 29 d'abril de 1937 i detindria el dia 26 a les 16:00 hores al vaixell francès *Caterine Schiafino*, amb destinació Sète tot i que no seria detingut donat l'estat de la mar. Dos dies després, a les 09:30 hores detindria al *Cor Jesu* italià, amb destinació Casablanca i al que se l'efectuaria visita no trobant cap anomalia. La segona missió de Control la realitzaria entre els dies 6 o 10 de maig, aturant al vaixell holandès *Telamon* el dia 7 de maig a les 18:05 hores amb destinació Barcelona i amb observador internacional a bord. Una altre missió, en aquest cas la tercera seria realitzada entre el 13 i el 17 de maig i detindria i visitaria al *Iméréthie* francès el 14 de maig a les 14:40 hores en la seva ruta de Marsella a Barcelona amb observador a bord. La seva darrera missió la realitzaria entre els dies 25 i 29 de maig i reconeixeria dos vaixells el dia 28. El primer a les 07:40 hores tractant-se del *Jonion* grec que procedent de Marsella viatjava amb destinació a Benicarló però no podria ser visitat perquè seria observat a 5 milles de la costa a l'altura de Vilanova i la Geltrú i amb derrota que l'allunyava de la zona. A les 10:40 hores seria el torn del francès *Franc* de Marsella a València amb observador internacional a bord.

Altre destructor que també realitzaria la missió de Control seria el *Francesco Nullo*, comandat pel capità de corbeta Ugo Avelardi. Començaria la seva missió el 26 i la finalitzaria el dia 30 d'abril, detenint el dia 27 a les 08:50 hores al vaixell grec *Maiotis*, tenint tot en regla. La segona missió de Control la protagonitzaria entre els dies 5 i 10 de maig aturant el dia 7 a les 06:15 hores l'*Iméréthie* francès anant de Marsella a Barcelona i el dia següent a les 21:15 hores al *Riri* francès anant de Marsella a Alacant; els dos amb observador a bord. Per altre banda, la tercera missió de Control la realitzaria entre el 16 i el 21 de maig i reconeixeria el dia 19 a les 22:00 hores el vaixell anglès *Pelayo* en la seva ruta de València a Sant Feliu tot i que no seria detingut a causa de l'estat de la mar, un contratemps que faria que no visités al *Iméréthie II* francès quan el va reconèixer el dia 20 a les 07:40 hores. Els dos vaixells viatjaven amb observador de control a bord. La darrera missió la realitzaria comandant la nau el capità de corbeta Avelardi entre el 27 de maig i el 1 de juny i detindria al vapor anglès *Cheaf Water* el dia 31 de maig a les 09:20 hores quan feia la ruta de Barcelona a Orà.

L'avís *Leone Pancaldo* comandat pel capità de fragata Ettore Aymone començaria la seva missió de Control el dia 17 i finalitzaria el dia 22 de maig sense reconèixer cap vaixell.

Els darrers dies del mes de maig, els dies 28 i 29, tant l'avís *Quarto* (vaixell insígnia de l'almirall de la VI Divisió) comandat pel capità de fragata Giovanni Galati així com l'avís *Alviso Da Mosto* comandat pel capità de fragata Carlo Margotini realitzarien missions de Control però cap dels dos detindrien cap vaixell, igual que l'avís *Quarto* que amb el capità de fragata Giovanni Galati

començaria la missió el 29 de maig i finalitzaria al dia següent sense observar cap vaixell.

En definitiva, els vaixells italians durant aquest període aconseguirien detenir i verificar 17 mercants anglesos, 21 francesos, 2 danesos, 6 grecs, 2 holandesos i un italià amb un total de 49, el control efectuat amb les normes exposades anteriorment es demostraria pràcticament ineficaç. La zona d'accés a les aigües republicanes des de les aigües territorials franceses estava vigilada per unitats de la Marina francesa, mentre que l'administrador de control a Marsella era anglès. Així que pocs mercants que es sotmetessin al control italià tot i que estiguessin en regla, res garantia que així fos al estar confiat als anglesos el control en terra.

Els republicans per la seva part vigilarien des dels observatoris emplaçats a la costa catalana els moviments d'aquests vaixells italians, on recollirien les seves accions als parts que efectuaven a diari[969]. Aquests parts recollirien tots els moviments observats pels guaites i realitzats en 24 hores, començant i finalitzant a les 09:00 hores. El lloc semafòric de Marina de Montjuïc emplaçat al mateix Castell donaria compte de tots aquests moviments dels vaixells italians de Control, com eren denominats pels butlletins republicans. Normalment solien estar durant el dia navegant a poca velocitat a unes tres o quatre milles de la costa davant de Barcelona, dintre del terme de la Segona Zona alhora d'intentar reconèixer i controlar qualsevol vaixell amb destinació sobretot el port de Barcelona. Més d'un cop, els guaites del lloc semafòric de Montjuïc donarien compte de l'aproximació dels vaixells italians i de com aquestos en més d'una ocasió, apuntaven amb els seus canons el Castell de Montjuïc de manera intimidatòria. Amb el testimoni dels guaites de l'observatori de Montjuïc, aquestes serien les activitats realitzades pels vaixells italians:

Així per tant el 25 d'abril, els guaites del lloc semafòric de Montjuïc observaria els moviments realitzats pel destructor italià *Antonio Pigaffettas*, que a les 12:00 hores es situaria a unes 8 milles de la costa amb rumb a l'oest i que a les 15:00 hores i a unes 10 milles de la costa en direcció sud sud-est reconeixeria al mercant anglès S*pringwear*, que entraria més tard al port de Barcelona, quedant el destructor italià sota les seves aigües jurisdiccionals.

Tres dies més tard, els guaites del lloc semafòric de Montjuïc farien un informe detallat de tots els moviments que realitzaria el destructor *Francesco Nullo*, des de les 9:00 hores del dia 27 fins les 9:00 hores del dia 28. Durant aquestes 24 hores, el destructor italià es trobaria navegant pels voltants del port de Barcelona a una distància d'entre tres i quatre milles i a unes velocitats entre vuit i deu milles respectivament. Durant la matinada, el lloc semafòric el perdria de vista per la boira existent, no tornant a veure'l fins les 08:20 hores del dia 28 quan a una velocitat de 20 milles

[969] AGMAB. SHEMA. Caixa 9664.

es dirigiria al vaixell grec *Maitois* que es trobava pròxim a entrar al port de Barcelona. El destructor italià enviaria un iot per reconèixer al vaixell grec, tasca que realitzaria d'immediat, finalitzant la seva tasca a les 9:00 hores, moment que el vaixell grec prenia rumb al port de Barcelona.

El dia 29, el mateix destructor encara continuaria navegant per davant de Barcelona i així, cap a les 02:00 hores seria vist a unes quatre milles del port amb rumb sud sud-est, desapareixent a les 02:20 hores per la boira existent i tornant aparèixer altre cop a les 02:45 hores pel sud, aturant les seves màquines a dos milles i mitja aproximadament per espai d'una hora, apagant les llums i desapareixent rumb a ponent. El vaixell italià tornaria a ser vist a les 08:00 hores pels guaites de Montjuïc precisament davant del Castell de Montjuïc, a unes quatre milles de la costa i a una velocitat de 20 milles en direcció sud sud-oest. La pluja i la boira faria difícil el seguiment dels vaixells però tot i així cap a les 09:45 hores en canvi seria vist a unes 12 milles un destructor italià tipus *Aquila* amb direcció est nord-est a una velocitat de 15 milles, tornant-lo a veure els guaites altre cop a les 19:45 hores, tot i que per les inclemències del temps no se'l podria distingir bé. Cap a les 05:00 hores del dia 30, els guaites observarien un destructor italià que confirmarien com *Aquila,* trobant-se a unes 20 milles de distància tot i que apropant-se a la costa i a una velocitat de 15 milles amb direcció sud-est, mentre que una hora més tard es trobaria a tan sols set milles d'aquesta.

El destructor no tornaria a ser observat fins les 14:15 hores quan aquest es trobava a cinc milles de la costa a una velocitat de 10 milles i amb rumb est nord-est. Des d'aquesta hora fins al vespre navegaria per les rodalies de Barcelona, sent observat varies vegades pel lloc semafòric de Barcelona, navegant sempre entre unes sis o set milles de la costa amb una velocitat entre set o vuit nusos respectivament.

El dia 1 de maig, cap a les 06:00 hores es dirigiria a una velocitat de 20 milles al mercant anglès *Essex Judge* que es dirigia al port, hissant la senyal internacional, "aguanti sobre la màquina, l'enviaré un bot", acció que faria un quart d'hora més tard. Inspeccionat el mercant anglès, el bot tornaria a les 06:45 hores al destructor italià i el mercant continuaria fins entrar al port barceloní, però un quart d'hora més tard, el destructor italià comunicaria amb el vaixell francès *Iméréthie II*, tot i que es perdria de vista a les 07:45 hores.

El dia 2 a les 09:30 hores s'observaria a la demora 180º a unes set milles en direcció a l'Est al vaixell de control italià, però sense especificar quin era, que passaria a les 10:30 hores davant del port barceloní a unes quatre milles de velocitat. A la tarda, a les 15:35 hores es trobava a unes set milles de la costa i encara a les 09:00 hores del matí del dia 3 de maig, el vaixell italià continuaria creuant amb rumb est nord-est a una distància de set milles.

La següent observació, en aquest cas seria pel 7 de maig i s'observaria els moviments del vaixell *Francesco Nullo* que des de les 10:00 hores fins les 21:00 hores navegaria a una distància entre les

3,5 i les 4 milles, passant per la tarda a menys de 3 milles del Castell de Montjuïc. Durant la nit els guaites de l'observatori de Montjuïc els hi resultaria impossible seguir els seus moviments ja que el destructor no portava llum d'abast i navegaria a set milles de Barcelona, aparentment als rumbs nord-est i sud-oest, apropant-se posteriorment a la matinada a unes quatre milles del port de Barcelona.

Al dia següent, el vaixell italià continuaria realitzant les mateixes tasques de vigilància, situant-se a unes 3,5 milles de la costa però a la mitjanit, enfocaria durant més de deu minuts a un pailebot a vela que navegava de sud-oest a nord-est a una distància de cinc milles envers la costa tot i que no l'aturaria. Fins les 05:20 hores, el vaixell italià no es deixaria veure, degut sobretot a la densa boira existent, apareixent pel sud-oest a unes quatre milles de distància amb rumb nord-est

A les 13:30 hores es dirigiria al vaixell *S.A.C. Nº 7* per efectuar el reconeixement del mercant però al veure que aquest navegava a una milla de la costa i que era un vaixell espanyol, desistiria en el seu reconeixement i passaria el dia navegant entre unes deu i nou milles de la costa tot i que passaria a tan sols quatre milles del port de Barcelona. A les 05:35 hores del 10 de maig seria rellevat per l'*Alvise De Mosto*, que navegant a l'oest s'aproximaria a una milla d'aquest port, evolucionant lentament fent-lo rumb sud.

Pocs minuts després, a les 06:15 hores faria rumb sud-oest a una velocitat de 18 nusos i a una distància de dos milles per aproximar-se al *S.A.C. Nº 7* que navegava a una milla de distància de la costa. Al apropar-se a l'anomenat vaixell el faria la senyal internacional: *Vaig a comunicar per banderes*, però aquest no el faria cas i el fet de que estigués molt a prop de la costa desistiria en la seva tasca d'intentar comunicar-se i faria rumb est durant alguns minuts i després al nord-est. Romandria posteriorment des de les 7:30 hores fins les 09:00 hores a menys de dos milles del port, a una distància tan propera que els guaites de Montjuïc podien llegir el nom del vaixell i dirigiria la seva torre directora cap als destructors que es trobaven al port (*Lepanto* i *Sánchez Barcáiztegui*) i al Castell de Montjuïc.

El dia 12 de maig navegaria davant de Barcelona el destructor *Alvise da Mosto* que substituiria al *Francesco Nullo*, observant els guaites que a les 08:15 hores detindria al vapor francès *Iméréthie II*, al que deixaria un quart d'hora més tard després que dos caces republicans escortessin al vapor francès que entraria al port de Barcelona. El destructor italià es passaria el dia aturat davant del port a una distància de tres milles dirigint la torre directora cap al port, en concret cap a la CAMPSA. Al vespre al voltant de les vuit de la tarda encendria el projector per dirigir-lo des del Prat a la Barceloneta i passada la mitjanit, a les 00:40 hores dirigiria el projector cap a un vaixell mercant al que mitja hora més tard, l'enviaria un bot al vaixell mercant que continuaria aguantant-se sobre la màquina, i una vegada seria reconegut, entraria al port a l'alba. El destructor italià desapareixeria

per la seva part de la visió dels guaites de Montjuïc des de les 02:00 hores fins les 07:00 hores del dia 13, quan tornaria aparèixer navegant amb rumb nord-est. Durant tot el matí el vaixell continuaria mantenint-se a la vista de l'observatori de Montjuïc a una distància de dos a tres milles, tenint la torre directora enfocada de cara a la ciutat, mantenint-se sempre a una velocitat molt reduïda. A les 21:15 hores intentaria reconèixer al vapor espanyol *Legazpi*, al que durant set minuts li mantindria enfocat amb el reflector, tot i que no l'acabaria reconeixent.

Al dia següent el vaixell italià continuaria amb la seva tasca, navegant durant el tot dia a una distància de quatre milles de la costa des de l'altura de Montgat fins al riu Llobregat a una velocitat de cinc nusos. Aquell mateix dia els guaites de la costa també observarien al vaixell italià de control *Carlo Mirabello* a unes dos milles de la costa navegant amb rumb nord-est, que substituiria al *Alvise da Mosto*. El *Carlo Mirabello* es mantindria durant tot el dia 15 a unes tres milles de la costa navegant a uns sis nusos de velocitat, desapareixent i deixant-se veure durant la nit pels guaites dels observatori de Montjuïc. Al dia següent continuaria navegant durant tot el dia a una velocitat de tres milles des de l'altura del riu Llobregat a Mataró a una distància de la costa de dos a tres milles tot i no efectuaria servei de reconeixement a cap vaixell.

El *Carlo Mirabello*, que prestava servei de vigilància davant la costa barcelonina seria rellevat altre cop pel destructor *Francesco Nullo* el dia 17 que degut a la poca visibilitat regnant com a conseqüència de la boira existent, aquest no podria ser observat fins les 16:30 hores pels guaites de Montjuïc quan el vaixell navegava amb rumb sud-oest a unes tres o quatre milles de la costa sense observar cap reconeixement, igual que al dia següent, que continuaria navegant davant de Barcelona. A les 10:45 hores del dia 19 de maig, el destructor que navegava per l'est a unes quatre milles de la costa, es dirigiria a tota màquina cap el vaixell republicà *Betis* aproximant-se a dos milles de la costa, però una vegada que aquest hissaria la bandera republicana, el deixaria estar continuant a poca velocitat amb rumb sud-oest mentre que a les 21:00 hores es trobaria amb un transport de nacionalitat desconeguda al que reconeixeria i l'endemà del dia següent a les 07:30 hores aturaria al vaixell francès *Iméréthie II* a 2'5 milles de la costa i al que deixaria vint minuts després, continuant el destructor italià amb rumb nord-est. Aquell mateix dia navegaria davant de Barcelona a una distància de 4 milles de la costa, fins les 18:00 hores, moment en que es perdria de vista amb rumb sud per part dels guaites de l'observatori de Montjuïc. El dia 22 també seria observat pels guaites de l'observatori de Montjuïc el destructor italià *Alvise Da Mosto*, que es trobaria a les 04:35 hores a una distància de només 1.000 metres del port de Barcelona tot i que després es distanciaria una mica de la costa però continuaria navegant davant de la ciutat comtal.

El 23 de maig el *Alvise Da Mosto* intentaria aturar al vaixell anglès *Authorpe* cap a les 11:30 hores però no ho aconseguiria ja que el vaixell anglès s'introduiria al port barceloní, quedant el vaixell

italià de control a unes quatre milles de distància del port.
Al dia següent el *Alvise Da Mosto* es mantindria tot el dia a la vista del Castell de Montjuïc, a una distància de tres o quatre milles de la costa, sent rellevat a les 04:00 hores del dia 25 de maig prenent rumb sud-oest i desapareixent de la visió dels guaites de l'observatori de Montjuïc.
Al matí del dia 25 de maig a les 07:40 hores faria rumb est nord-est a una velocitat de vint nusos pel reconeixement del vaixell anglès amb numeral *GNXB*, i al dia següent es mantindria tot el dia a unes sis milles de distància sense fer cap reconeixement de vaixells. Durant el dia 27 navegaria a unes cinc milles de distància de la costa fins les 18:00 hores que observaria al petrolier anglès *Marvia* al que se l'aproximaria hissant la senyal internacional K, *Pari immediatament* i la OP, *Aguanti sobre la màquina*, *enviaré un bot*. Una vegada reconegut el vaixell, navegaria des de les 18:45 hores fins les 21:50 hores quan es perdria de vista pels guaites del semàfor en direcció est, tot i que a les 23:30 hores es podrien veure les seves llums navegant al Nord-est rellevant a l'avís de la mateixa nacionalitat que es perdria de vista a les 22:30 hores per l'est. El destructor de control, semblava ser que era el *Manin* pels guaites de Montjuïc, navegaria fins l'alba del dia 28 al nord-est a molt poca velocitat i a unes cinc milles del port. A les 05:45 hores es trobaria a una distància de 3.200 metres amb aquest Castell i una velocitat de quatre milles. A les 8:30 hores navegaria amb rumb sud-oest a tres milles de la costa.
El 30 de maig el *Francesco Nullo* navegaria altre cop davant Barcelona, trobant-se a les 09:15 hores a set milles del port al mercant anglès *Scheaf Water*, on després de reconèixer la càrrega arrumbaria al port i el destructor navegaria amb rumb est nord-est, però a les 13:00 i a l'altura de Mataró canviaria de rumb i navegaria al sud-oest. Continuaria navegant davant Barcelona i a les 18:55 hores i a unes vuit milles de la costa, reconeixeria al mercant anglès *Royal Star* on un quart d'hora després i acabat el reconeixement, el destructor italià continuaria amb rumb sud-oest.
El 31 de maig els guaites de Montjuïc podrien observar a les 06:15 hores a unes quinze milles de distància i a una velocitat de quatre milles en rumb sud-oest al destructor *Daniele Manin* que dos hores més tard es trobaria davant de Montjuïc però a una distància de deu milles.

La presència de vaixells estrangers a aigües catalanes continuaria fins a finals del conflicte tot i que no de la mateixa manera ja que les patrulles de control reduirien posteriorment la seva activitat, però degut sobretot a la creixent amenaça de l'aviació, que atacaria a nombrosos vaixells mercants que navegaven per aigües catalanes, les diferents potències europees enviarien els seus vaixells de guerra per escortar els seus propis vaixells mercants. Un dels llocs on gairebé sempre hi hauria presència de vaixells estrangers seria al litoral de Caldetes ja que en aquesta petita població del Maresme estarien emplaçades les principals ambaixades i consolats, traslladats de la ciutat de

Barcelona davant de l'amenaça que representava per aquests els diferents atacs aeris que patiria la ciutat comtal. D'aquesta manera per exemple França sempre comptaria amb alguna unitat naval al litoral d'aquesta població. L'ambaixada francesa informaria sempre del moviment dels seus navilis que conformarien les patrulles, com a mode d'exemple la patrulla del període del 21 al 28 de desembre de 1938 estaria composta per la 3ª Divisió de contra-torpeders, formada pels vaixells *Guepard*, *Valmy* i *Verdún* dels quals ancoraria davant de Caldetes el *Valmy* els dies 21, 24, 25 i 26 de desembre. Aquestes estades de vaixells estrangers comportaria en alguna ocasió algun que altre incident com seria el cas ocorregut el dia 22 de setembre de 1938 quan a les 10:15 hores tres oficials del destructor francès *Terrible* es trobarien obtenint fotografies a la platja de Caldetes. Les autoritats de defensa de la població els requeririen que l'entreguessin el rotllo però els oficials manifestarien que no podien fer-lo perquè tenien en ell fotografies de l'interior del vaixell de guerra, tot i que els oficials posteriorment accedirien no sense manifestar que abans havien d'anar a l'ambaixada francesa. El rotllo finalment seria desfet davant dels propis oficials francesos i la cosa no aniria més enllà[970].

Un altre fet destacable seria que els avions governamentals atacarien diverses vegades per error vaixells d'altre nacionalitat com serien en alguns casos els bombardeigs que es realitzarien sobre vaixells francesos[971]. Així per exemple un el 18 de gener de 1937 el destructor pesat *Maillé-Brézé* seria bombardejat per un avió republicà en aigües properes a Barcelona que el llençaria cinc bombes en dos passades, sense ser assolit el vaixell per les bombes. La posterior investigació demostraria que el bombardeig d'aquest vaixell havia estat realitzat per error després d'un bombardeig del port de Barcelona per vaixells de guerra nacionals.

Un acció similar seria l'ocorreguda el 26 de juliol del mateix any quan el submarí francès *Thétis* en missió de control escortaria al vaixell de passatge francès *El Mansour* a la seva sortida de Port-Vendrés i seria bombardejat per un avió republicà del tipus *Potez 25* caient les bombes a 200 metres. El submarí per la seva part respondria amb foc de metralladora i una vegada acabat l'atac, les autoritats franceses remetrien la corresponent protesta a les autoritats governamentals que expressarien el seu sentiment per aquest error, però afegint que desitjarien que França no tornés a utilitzar submarins com vaixells de control. Dos hores després, el *Thétis* veuria a 500 metres un periscopi que desapareixeria tot seguit.

A principis de l'any 1938 serien dos nous atacs els realitzats pels avions republicans sobre vaixells francesos. El primer d'aquest seria el realitzat el dia 4 de febrer quan el transatlàntic francès *El Mansour* que realitzava la travessia de Port-Vendrés a Alger i el destructor *La Cordelière* de

[970] AGCCE. PS Barcelona 797.

[971] Pels exemples dels vaixells francesos veure SABATIER DE LACHADENÈDE, René, *La Marina Francesa y la Guerra Civil de España (1936-1939)*.Pàgs.68-74 i 477-485.

vigilància a l'altura del primer, serien atacats amb bombes quan es trobaven prop d'una força naval nacional que realitzava un bombardeig artiller a la zona de Portbou. Sembla ser que ambdós vaixells serien confosos per part dels avions governamentals que atacaven a la força nacional. L'altre atac seria realitzat un més després, concretament el dia 3 de març quan la divisió *Tartu-Chevalier Paul* seria bombardejada per error per un altre avió governamental a 10 milles al 135 de Cap de Sant Sebastià, caient algunes bombes a 50 metres del *Chevalier Paul*. Els francesos novament protestarien davant el Govern de Barcelona, que sancionaria al pilot.

Un fet relacionat amb aquests atacs seria l'ocorregut el 24 de juny de 1938 quan el destructor francès *Adroit* que es trobava ancorat davant de Caldetes creuria que era atacat per 12 avions governamentals i llevaria àncores a tota presa, però en realitat es tractava d'un exercici de tir ja que els republicans havien fondejat un blanc de tir pròxim a les aigües de Caldetes, cosa que ignorava el vaixell francès.

3.3. Les accions ofensives contra el litoral català.

Les agressions navals realitzades al litoral català o a les seves aigües tindrien una importància primordial en la defensa de la costa catalana, associant-se un paral·lelisme entre elles. Si bé es cert que la costa catalana patiria bombardeigs navals per part d'unitats navals nacionals, tant de vaixells de superfície com de submarins, aquestes no tindrien la virulència que provocarien els bombardeigs aeris, molt més assidus; però si que aquests atacs navals desembocarien en una gran psicosis generalitzada a tot el litoral català que es veuria reflectit en la tasca de fortificar el litoral davant d' un més que temut desembarcament de tropes franquistes a terres catalanes.

Aquestes operacions ofensives es veurien ampliades també amb el minat de diverses zones del Mediterrani català en busca del gran objectiu de perseguir i intentar acabar amb el tràfic marítim que abastia la República, on els ports catalans jugarien un paper clau.

Per posar setge aquest tràfic marítim, els nacionals comptarien des de l'octubre de 1936 amb una participació directa dels submarins italians al seu favor, que navegarien per les aigües republicanes del Mediterrani (aigües catalanes incloses) i posteriorment per tot el Mediterrani en busca de vaixells mercants amb destinació a ports republicans per intentar reduir aquest tràfic marítim.

El punt d'inflexió a la guerra naval i els inicis dels atacs a la costa catalana vindrien amb el desbloqueig que farien els creuers franquistes *Almirante Cervera* i creuer *Canarias* de l'Estret de Gibraltar que amb les seves actuacions i sumat amb l'escassa capacitat de reacció de la Flota Republicana, tindrà unes fortes repercussions a la costa catalana. Seria sobretot el creuer *Canarias* un autèntic malson pel litoral català, que adquiriria una fama d'invencibilitat i superioritat fins i tot

dintre de les pròpies files marineres republicanes que acabarien minant molt la moral de les dotacions de la Flota Republicana. I seria precisament el creuer *Canarias* el responsable d'inaugurar les actuacions ofensives envers la costa catalana amb el bombardeig de Roses el 30 d'octubre de 1936, adquirint l'atac una significació molt important degut a que l'acció faria veure a les autoritats la indefensió a que estaven sotmeses totes les poblacions costaneres davant d'un atac d'aquest tipus, començant així el furor inicial per la fortificació de la costa.

Els atacs a la costa anirien en augment en vista dels resultats i paral·lelament s'afegiria les actuacions dels submarins italians que actuarien directament al conflicte amb l'objectiu de realitzar una constant vigilància del Mediterrani republicà, sobretot dels seus ports i del tràfic marítim així com agressions a aquests i a les unitats navals republicanes. Aquesta campanya submarina obtindria alguns èxits, però menors si comparem les unitats i el temps utilitzat i els èxits aconseguits, igual que la campanya de mines, tot i que en aquesta s'utilitzarien molts menys medis, sent l'objectiu de totes elles eliminar, si més no reduir, el tràfic marítim amb els ports republicans.

El principal problema amb que es trobava la Marina Nacional era la manca de vaixells ja que tot i que comptava amb importants unitats navals, com eren el cuirassat *España* i el creuer *Almirante Cervera*, a banda d'unitats més petites com el destructor *Velasco*, formaven una flota minúscula en comparació amb la Flota Republicana, incapaç de fer front a la poderosa flota de guerra governamental. Restava incomunicada de territori franquista les Balears, que posteriorment jugaria un paper fonamental a la guerra i es mantindria fidel als sollevats la base de Cadis, defensada pel creuer *Navarra* (ex-*República*), tot i la proximitat de les unitats republicanes que controlaven molt eficientment el bloqueig de l'Estret.

Però gràcies als acords arribats a les reunions entre els oficials franquistes, alemanys i italians, milloraria la cooperació entre les tres marines però tot i acordar-se que no era necessari continuant realitzant bombardeigs navals a la costa, la veritat es que la Marina Nacional i fins i tot la Marina italiana, continuarien amb aquestes accions. Seria sobretot el 1937 l'any més prolífic en quant a la realització d'aquests atacs, creant un autèntic pànic sobretot a les poblacions costeres del litoral català.

3.3.1. Els atacs dels vaixells de superfície a la costa catalana.

Un factor determinant dintre de la defensa de la costa i que tindria una especial rellevància per aquesta durant tot el conflicte, serien els diferents atacs que es realitzarien sobre ella per part dels vaixells nacionals i que suposaria un abans i un després pel que respecta a la situació del litoral català durant la guerra. Seria sobretot a partir del primer atac naval, realitzat pel creuer *Canarias* el

dia 30 d'octubre de 1936 a Roses, quan es posaria en evidència la vulnerabilitat de tot el litoral català davant dels possibles atacs que aquesta podia patir, i que de fet ja havia experimentat, sorgint conseqüentment la necessitat de defensar la costa davant d'altres més que probables atacs o més encara, de possibles desembarcaments de tropes franquistes a les costes catalanes, acció que provocaria una autèntica psicosi al llarg de tot el litoral català. La continuïtat en el temps dels atacs navals franquistes posava de manifest una senzilla realitat; tot i que el govern republicà mantenia el gruix de la flota naval, aquesta era incapaç de defensar el seu litoral provocant que el Mediterrani esdevingués en un mar hostil pels interessos republicans, sobretot pel que es referia a l'importantíssim tràfic marítim del qual tant depenia el govern republicà, convertint-se també en una amenaça per les pròpies ciutats costaneres.

I es que els atacs navals franquistes, es podrien deduir com la conseqüència indirecte de l'operació fallida que realitzaria la República de no haver aconseguit conquerir l'illa de Mallorca en l'operació protagonitzada a l'agost de 1936. L'illa de Mallorca, enclavada al Mediterrani i amb una situació privilegiada degut la seva proximitat a les costes republicanes, significaria una gran base des d'on tant unitats navals com aèries podien atacar la rereguarda republicana així com el tràfic marítim així amb destinació aquesta, esdevenint l'illa com un gran portaavions ancorat al mig del Mediterrani.

Una conseqüència directa que esdevindria sobretot des dels primers atacs navals i que afectaria també a diversos aspectes seria el desviament de tropes i recursos republicans cap la costa, provocant d'aquesta manera una debilitació dels diferents fronts de guerra davant la possibilitat de la temptativa de desembarcament que l'exèrcit franquista podria protagonitzar a qualsevol punt de la costa catalana. La veritat es que ni els propis militars franquistes més optimistes imaginaven aquest fet i de com un atac naval protagonitzat per un sol vaixell (com seria el cas del atac del *Canarias*) podia mobilitzar tota la costa, gastant en ella tants recursos i tropes, tant útils en altres fronts de lluita sobretot en aquests primers moments. Aquest primer atac naval, a més a més, seria l'espurna que provocaria la realització d'una defensa de la costa a gran escala, degut sobretot a l'atemoriment existent a les files republicanes de que qualsevol punt de la costa podia ser objecte d'un desembarcament de tropes franquistes que provoqués l'obertura d'un possible front de guerra a la mateixa rereguarda catalana, tal i com les tropes governamentals havien fet a Mallorca un parell de mesos abans.

El protagonista d'aquest primer atac a la costa catalana tal i com s'ha comentat abans, seria el creuer *Canarias,* i l'atac seria portat a terme el 30 d'octubre de 1936. Tant sols un mes abans, aquest vaixell amb l'altre creuer nacional en actiu, el *Almirante Cervera,* havien realitzat una operació que canviaria l'estratègia naval dels dos bàndols al conflicte, consistent en desbloquejar pels nacionals l'estret de Gibraltar, en mans republicanes des de principis del conflicte, obrint així el pas al

Mediterrani a les unitats navals nacionals. La principal conseqüència de la irrupció dels dos creuers franquistes al Mediterrani que havia agafat completament per sorpresa a la Marina Republicana, era que a partir d'aquell moment els vaixells franquistes podien navegar pel Mediterrani, afavorits a més a més per la poca activitat realitzada per les unitats de la Marina Republicana, que tot i ser molt més nombrosa, no faria res per neutralitzar els vaixells nacionals. I és que l'actuació de la Marina Republicana, molt superior en aquelles dates a la Marina Nacional deixaria molt a desitjar ja que intervindria molt poc i excepte realitzar algunes missions més específiques, restaria quasi sempre fins al final de la guerra a la Base Naval de Cartagena, defensada per les poderoses bateries de costa allà instal·lades, adoptant d'aquesta manera una actitud totalment defensiva i molt desfavorable pels interessos republicans. Davant d'aquest panorama, els vaixells franquistes, destacant entre ells sobretot el creuer *Canarias*, realitzarien les seves accions ofensives pel Mediterrani gairebé sense oposició, arribant d'aquesta manera a bombardejar diferents poblacions de la costa republicana, incloses les poblacions litorals catalanes, provocant el pànic i l'atemoriment a elles.

La primera notícia sobre el bombardeig de ciutats seria la declaració que realitzaria el general Franco el dia 3 d'octubre quan afirmava que a partir del dia següent, les ciutats de Màlaga i Barcelona podien ser atacades sense previ avís; una declaració que seria presa molt seriosament per part dels comandants dels vaixells estrangers amarats al port de Barcelona però no per les pròpies autoritats republicanes. Amb aquest antecedent, la matinada del dia 27 d'octubre, el creuer *Canarias* faria la seva segona incursió pel Mediterrani després de la reeixida operació de desbloqueig de l'Estret de Gibraltar, tot i que aquesta vegada la realitzaria tot sol sense comptar amb la presència de l'altre creuer *Almirante Cervera* degut al mal estat de les calderes d'aquest, portant a bord a l'Almirall de la Flota. Aquesta incursió resultava força temerària i perillosa ja que havia arribat uns quants dies abans la Flota Republicana destinada al Cantàbric al Mediterrani, situant-se per tant d'aquesta manera pràcticament tota la Flota Republicana al teatre d'operacions del Mediterrani, tot i que l'estratègia defensiva seguida per la flota governamental emparada sempre a la Base Naval de Cartagena, jugaria a favor de l'acció del *Canarias* per aigües mediterrànies.
La primera missió que seria encomanada al *Canarias* per aigües catalanes seria la de donar captura al vapor *Villamanrique*[972], carregat de material de guerra, on el seu capità, afecte a la sublevació, havia acordat trobar-se la matinada del dia 29 d'octubre a les proximitats del Cap de Creus[973].

[972] Vaixell de 1.537 tones de la companyia *Surdíaz* d'Asturias. Acabaria enfonsat en aigües de Sant Feliu de Guíxols degut a un bombardeig de l'aviació nacional el 22 de novembre de 1937.
[973] MORENO FERNÁNDEZ, Francisco, *La Guerra en el mar (Hombres, barcos y honra)*. Editorial AHR. Barcelona. 1959, 328 pàg. 126

El creuer va haver de fer un llarg rodeig per evitar ser descobert, navegant a unes 90 milles al sud-est de Menorca i a una velocitat d'uns 20 nusos, fins on arribaria a la zona del Golf de Lleó cap al migdia del dia 28. Una vegada a la zona, es trobaria amb un temps desfavorable degut a l'aire fred provinent dels Pirineus i amb mala maror, fet que obligaria al creuer a reduir la marxa fins als 12 nusos i esperar l'arribada del *Villamanrique,* però l'espera no tindria èxit degut fonamentalment a dos motius: per una banda, la ja comentada mala maror existent a la zona que dificultava molt la navegació i per l'altre, la vaga que existia per aquelles dates a Marsella i que impedia que cap vaixell sortís a la mar.

Però aprofitant que el *Canarias* es trobava pels voltants del Golf de Lleó, una zona molt interessant per la gran quantitat de vaixells mercants que per ell circulaven amb destinació als diferents ports republicans mediterranis, i com que havia arribat abans de temps, es dedicaria a vigilar les aigües de la zona on va poder realitzar diverses observacions de vaixells mentre continuava esperant infructuosament al *Villamanrique*[974]. Una d'aquestes primeres observacions de vaixells va ser l'efectuada cap a les 17:00 hores, quan va poder reconèixer al vaixell alemany *Graff Zeppelin* a l'alçada del Cap de Creus i continuaria exercint la tasca de vigilància durant tota la nit.

A primeres hores del matí del dia 30, i ja en vistes que no apareixeria el *Villamanrique*, cap a les 07:00 hores, el *Canarias* es va creuar amb el correu anglès *Worcestershire,* que saludaria al creuer franquista trobant més tard un altre vaixell durant la seva ruta. Més tard, cap a les 14:00 hores, la dotació del creuer podria veure els cims nevats dels Pirineus, donant compte de la proximitat del vaixell a terra catalana; i una hora més tard era tocat a bord xafarranxo de combat per tenir per proa a tres vaixells, tot i que pocs minuts després seria ordenada la senyal de retirada i com a conseqüència la finalització de xafarranxo de combat degut a la neutralitat dels anomenats vaixells. El *Canarias* continuaria la seva ruta, costejant a uns 2.000 metres, on seria saludat amb la bandera de la República per un far que lògicament el confondria amb un vaixell de la flota governamental i trobant-se poc més tard amb una barca de pescadors que fugiria a tota pressa al veure la bandera monàrquica que enarborava el creuer. Cap a les 16:30 hores i ja a les immediacions de la badia de Roses, es tocaria altre vegada xafarranxo de combat a bord del vaixell tot i que aquest cop no seria una falsa alarma. La presència del *Canarias* a la badia de Roses sorprendria a tothom, sobretot a la població local de Roses, que una mica abans de les cinc de la tarda justament abans d'enfosquir, veurien com apareixia a la seva badia un vaixell de guerra desconegut. A l'anomenada badia es trobaven ja varis vaixells, dos francesos, sent un d'ells el *Regina-Racis*, un mercant de tres pals i el guardacostes republicà *Marinero Cante*[975], del tipus palmatòria per tenir aquesta forma, ancorat al

[974] MORENO FERNÁNDEZ, Francisco, *La Guerra en el mar (Hombres, barcos y honra)*. Editorial AHR. Barcelona. 1959, 328 pàg. 126pàg. 127

[975] En realitat, el vaixell havia de denominar-se *Marinero Canle* en memòria del mariner de dit nom mort al 1899 a bord

moll. Excepte aquest últim, els altres vaixells havien arribat a la badia de Roses per refugiar-se del mal temps regnant el dia anterior a la zona, i esperaven la millora del temps per poder continuar amb la seva travessia.

La població de Roses, al veure aquell desconegut gran vaixell de guerra a la badia, el va prendre com republicà, lògic si es tenia en compte varis factors com eren la supremacia de la flota republicana al tindre gran quantitat d'unitats i que la base nacionalista més propera, en aquest cas Cadis, es trobava a unes 600 milles de Roses, a banda de que no es coneixia encara cap navegació al Mediterrani per part d'un vaixell nacional. Així per tant i en vista d'aquests factors, la població local organitzaria una manifestació amb banderes republicanes per mostrar el seu suport aquell vaixell desconegut, però tot canviaria quan el *Canarias* hissaria la bandera monàrquica, omplint de confusió a la gent de Roses. Aquest hissat de bandera va portar certa polèmica tal com sortiria publicat a diferents medis republicans els dies posteriors, ja que per exemple, segons el diari *Solidaridad Obrera*[976], el creuer *Canarias* entraria a la badia de Roses enarborant la bandera catalana i una vegada dintre de la badia hissaria la bandera comunista. Posteriorment, quan es col·locaria a 1.500 metres del moll arriaria aquestes dues banderes i hissaria la bandera monàrquica, al mateix temps que disparava una canonada que aniria a caure a l'aigua a pocs metres de la platja. D'aquesta manera s'iniciaria el bombardeig de Roses per part del creuer, que darrera de la primera canonada i davant l'estupefacció de la població local, que produiria com és natural escenes de pànic i la fugida de la gent de la zona de la platja; el creuer rebel començaria a disparar, realitzant en un espai d'un quart d'hora fins a vint-i-dues canonades seguides realitzades amb la bateria de babord de 120 mm, sent el seu principal objectiu el guardacostes *Marinero Cante*[977] que es trobava ancorat a les proximitats de la platja. Els dispars, efectuats amb els canons antiaeris *Vickers* de 120/45 mm Marca F, sobre muntatge Marca M empleats en tir de superfície acabarien tenint la seva recompensa. El *Canarias* llençaria uns primers dispars al guardacostes republicà per regular el tir i sense que aquest tingués temps de canviar de lloc de fondeig, el creuer continuaria disparant-li, provocant que un dels dispars el tallés la xemeneia, ocasionant-li un incendi a bord. El guardacostes seria enfonsat més tard i en molt pocs minuts degut a l'impacte de tres granades llençades des del creuer, obra del canó número 6, resultant ferit un mariner de l'embarcació republicana, l'únic que es trobava a bord en el moment de l'agressió[978].

---

del creuer *Almirante Oquendo*, però per un error seria batejat amb el nom de *Marinero Cante*. Per saber més del tema veure la pàgina defensadecostas.blogspot.es o *Revista General de Marina*, novembre de 2008.

[976] *Solidaridad Obrera*. 1 de novembre de 1936.

[977] El *Marinero Cante* estava comandat per un Auxiliar Naval afí al cop d'estat i tenia acordat passar-se a les files franquistes amb un grup de falangistes, però els republicans descobriren aquestes intencions i els van empresonar, Veure l'obra: CERVERA, Juan, *Memorias de Guerra*. Madrid. Editora Nacional. 1968. Pàg. 58.

[978] Segons altres informacions, el *Marinero Cante* no seria enfonsat a Roses o com a mínim continuaria navegant ja que al juny de 1937 entraria al port de Tarragona. Veure defensasdecosta.blogspot.es

Una vegada finalitzat el tir contra el guardacostes *Marinero Cante*, el foc del creuer *Canarias* es va dirigir cap a la població, caient alguns projectils al moll ja que segons els informes franquistes, existien diversos magatzems habilitats com a dipòsits de municions, el qual s'incendiarien degut al bombardeig. Segons el comandant del vaixell, intentarien que els projectils no arribessin a terra però aquesta acció no es podria aconseguir per la petita distància amb que es trobava el vaixell de la riba, acció que provocaria que els projectils rebotessin a la superfície del mar i afectaren més llocs. Un d'aquests llocs que patiria les conseqüències del bombardeig seria la caserna de Carrabiners de la població, que acabaria foradada i segons la premsa republicana, un projectil també provocaria impactes a l'Escola Nacional de nens de Roses, sense produir cap víctima. Durant tot el temps que duraria el canoneig, els tripulants dels dos vaixells francesos ancorats a la badia serien un espectadors de luxe d'aquesta agressió, que observarien el bombardeig del *Canarias* totalment sorpresos des de la coberta de les seves embarcacions. Finalment, el vaixell rebel donaria per finalitzat el bombardeig naval mitja hora més tard des de la seva aparició a la badia de Roses, quan ja començava a enfosquir-se i tot i que passades unes hores, ja durant el vespre, el creuer rebel seria vist de nou en altres llocs de la costa catalana com Portbou, Llançà i Cadaqués, al dia següent a les 05:30 hores el *Canarias* es trobaria ja a la vista de Mallorca.

Un important testimoni del bombardeig seria el mateix alcalde de la ciutat de Roses, Salvador Marcó. Segons les seves declaracions efectuades al diari *Ara* de Palafrugell i recollides al diari gironí *L'Autonomista*[979], comentava que a Roses ja s'havia vist el mateix dia 30 d'octubre cap a les 10:00 hores dos cuirassats que voltejaven per la costa davant dels propers pobles de Llançà i Cadaqués i cap a les quatre de la tarda, s'havia pogut observar l'aparició a l'entrada de la badia d'un vaixell de guerra de moderna construcció, que no enarborava pavelló de cap tipus. L'alcalde confirmava a la seva declaració que a la badia es trobaven més vaixells, arribats el dia anterior per culpa del mal temps regnant a la zona i que esperaven la millora d'aquest per poder continuar amb la seva travessia. Continuava explicant que el vaixell desconegut s'endinsaria a la badia i és situaria entre aquests vaixells arribats el dia anterior, en concret entre dos vaixells francesos al bell mig de la badia escorat lleugerament cap a la costa que mira a l'Escala. L'alcalde també confirmaria el joc efectuat pel *Canarias* respecte a les banderes, afirmant que a més a més de la bandera catalana i la comunista també hissaria la republicana per de sobte, arriar aquestes tres banderes i hissar la monàrquica, al mateix moment que començaria el bombardeig.

Les autoritats republicanes no trigarien en reaccionar; així, el secretari general de la Junta de Defensa, Aurelio Fernández viatjaria fins a Roses una vegada hagués disposat tot el necessari per garantir l'ordre a Barcelona d'acord amb el cap dels serveis d'Ordre Públic, Dionisio Erolea, mentre

[979] *L'Autonomista*. 2 de novembre de 1936.

que la resta d'autoritats es traslladarien també a la ciutat de la Costa Brava per informar-se dels fets ocorreguts sobre el mateix terreny i disposar de quant fos necessari d'acord amb els esdeveniments. Aurelio Fernández va recórrer tots els pobles de la costa fins arribar a Roses, i durant tot el trajecte va trobar, enlloc d'un més que probable descontrol motivat pels fets del bombardeig, segons les seves paraules "*una perfecta organització degut a la mobilització general del proletariat de Catalunya que en molt poc temps, va organitzar la defensa de tota la costa de la manera més senzilla i eficaç"*[980]. Després de comprovar l'organització de tots els serveis de vigilància i defensa de la costa i una vegada informat dels fets succeïts a Roses, es va traslladar a Portbou per conèixer de prop i disposar quant fos necessari sobre la vigilància a la frontera. La impressió que va tindre el secretari general de la Junta de Defensa va ser molt bona i optimista, afirmant que res podria fer l'exèrcit franquista, ja que les organitzacions obreres i els quadres sindicals eren molt poderosos i havien pogut mobilitzar en tan sols dos hores uns dos cent mil homes[981].

Altre persona destacada que també marxaria cap a Roses seria Francesc Isgleas, que a partir de mitjans de desembre de 1936 seria designat Conseller de Defensa de la Generalitat. Aquest rebria les primeres notícies sobre el bombardeig naval de Roses a Barcelona quan es trobava al Departament de Guerra i immediatament també es posaria en camí cap a la població empordanesa. Tot i la confusió dels primers moments, va poder fer-se càrrec de la veritat del fet i durant el viatge pels pobles de la costa on va passar va poder comprovar també com la reacció popular derivava en mobilització espontània ja que Comitès i pobles s'entregarien a la defensa d'un possible intent de desembarcament i la carretera de França és convertiria en una caravana de cotxes i camions. És més, totes les organitzacions antifeixistes de Catalunya es posarien en peu de guerra quedant cohesionades en una gran força davant de l'amenaça de desembarcament nacional a terres catalanes. El Conseller de Defensa visitaria poques hores més tard també Girona amb més autoritats per atendre els treballs d'organització i defensa, tot i que els Comitès dels pobles ja havien començat la seva activitat[982].

Al dia següent de l'atac del *Canarias* s'emetria una primera nota per a la vigilància costanera davant dels vaixells franquistes que atacaven la costa i d'aquesta manera començaria a enviar-se fulls informatius així com publicar-se a la premsa governamental les siluetes dels vaixells rebels perquè tothom conegués els agressors i en cas d'observar els vaixells, poguessin donar l'alarma a les autoritats corresponents, implicant-se d'aquesta manera la població civil en la defensa costanera.

[980] *Solidaridad Obrera*, 1 de Novembre de 1936.
[981] *Solidaridad Obrera*, 1 de Novembre de 1936.
[982] *Solidaridad Obrera*, 1 de novembre de 1936.

Sobre la mobilització general que va haver-hi després de l'agressió del *Canarias*, *La Vanguardia* a la seva edició del dia 4 de novembre informava que en unes poques hores i d'una manera espontània es van mobilitzar milers de ciutadans, uns amb les armes amb que disposaven i altres portant solament la seva cooperació personal fins allà on fos precís. "*Una fila continuada i instintivament disciplinada d'homes es dirigí a les hores tranquil-les de la nit amb direcció a la badia mediterrània, disposada a donar rèplica adequada als pirates que volien desembarcar i atemorir la tranquil-la Roses dels pescadors*, resultant ser *una mobilització que donava idea de les immenses reserves amb que podem comptar. Una manifestació que va demostrar que les nostres files no es composen estrictament dels que combatien al front, si no que son nodrides també per altres milers d'homes que a la fàbrica o al taller, senten intensament el deure d'acudir de la manera més activa al moment d'una probable necessitat"*[983].

Per la seva part, el comunicat del Conseller de Defensa de la Generalitat, coronel Díaz Sandino, sobre l'agressió es limitava a informar que un vaixell franquista havia bombardejat la població de Roses, i que aquesta acció havia fet reaccionar a la població catalana, acudint ben aviat a les costes, disposats a neutralitzar qualsevol tipus de desembarcament i sent organitzat tot en molt poc espai de temps. Lluís Companys, President de la Generalitat, realitzaria unes altres declaracions, sobretot apel·lant a la serenitat i a la calma i descrivint la situació dels rebels a la costa catalana com un acte d'odi envers Catalunya, a més a més d'afirmar que amb aquesta demostració, el que realment pretenia l'exèrcit franquista era ocultar les seves derrotes dels fronts. Tancava les seves declaracions afirmant "*que la lluita depassava les fronteres hispàniques ja que es combatia per la llibertat i la dignitat humana i Catalunya acompliria amb el seu deure i seria exemple de coratge i energia"*[984].

I es que, tot i les paraules serenes del President de Generalitat, des dels primers moments, l'estat d'alarma va ser total i la confusió s'estengué per tota la costa catalana, provocant la mobilització cap a Roses de nombrosos milicians que marxarien sobre la ciutat des de molts llocs diferents.

Un exemple clar de la situació que es va viure a Barcelona aquell mateix dia ens la descriu Charles Vildraq, que explicava que "*a les deu de la nit, al saber-se que el vaixell Canarias havia bombardejat el petit port català de Roses i es podia témer un desembarcament*; *amb una rapidesa extraordinària la ciutat es posà en peu i fileres d'autobusos es dirigirien cap a les carreteres. Per sort, no era més que un bast intent dels rebels i passada l'alarma, la vida continuava el seu aspecte normal"*[985]. Alguns medis republicans deixant-se emportar per la confusió del moment, augmentarien també aquest rumor sobre el desembarcament, informant que fins i tot s'havia produït un desembarcament de tropes franquistes per dues vegades, que havien estat rebutjades pels

[983] *La Vanguardia*. 4 de novembre de 1936.
[984] *La Vanguardia*, 31 d'octubre de 1936.
[985] *La Vanguardia*, , 4 noviembre 1936,

milicians de la mateixa ciutat. Aquest seria l'exemple del diari *Acció Sindical*, de Valls, a la seva edició del dia 5 de novembre on informava del suposat intent de desembarcament de la següent manera: "*Quan el proletariat fou sabedor de l'intent de desembarcament feixista, s'aixecà com un sol home. De tot Catalunya acudiren milers d'homes armats vers les contrades marines per a rebutjar l'agressió que no passà d'intent covard i criminal. En dues hores es mobilitzaren més de dos cents mil homes amb fusells, metralladores, pics, pales i aixades. Era bo de veure com les armes i les eines de treball s'agermanaven per impedir el problemàtic avanç de l'enemic"*[986].

Fins i tot l'autor de *El Crucero Canarias, Proa a la Victoria*[987], que era un mariner que romandria a bord del creuer durant les primeres operacions del vaixell per la Mediterrània, confirmava que fins i tot la premsa portuguesa afecta a la causa franquista, va creure el tema del fracassat desembarcament, i com a tal, seria reflectit a l'obra de l'escriptor portuguès Mauricio de Oliveira. Segons *El Crucero Canarias Proa a la Victoria*[988], els republicans es van espantar molt i van creure que en realitat si que es preparava un desembarcament, fet que va provocar que s'enviessin a Roses nombrosos efectius i material en abundància. L'autor portuguès afí als franquistes, Mauricio de Oliveira a la seva obra escrita pocs dies després del canoneig de Roses, *Las Dos Españas en el Mar* recolliria a les seves planes els detalls d'aquests suposats desembarcaments franquistes a la població empordanesa, sempre influenciat per la informació que arribaria a Portugal segons les diferents publicacions que els medis republicans realitzarien durant aquells dies. Tot i no ser veritat, inventada i augmentada pels rumors, la resumim aquí ja que es força interessant saber com es va descriure aquest rumor de desembarcament que tant se'n va estendre pel litoral català[989].

Segons Oliveira a la seva obra, el rumor del desembarcament s'iniciaria quan encara el creuer *Canarias* estava disparant sobre la població de Roses, moment que s'aprofitaria perquè algunes barcasses que portava a bord el creuer fossin arriades a l'aigua, passant a elles immediatament centenars d'homes previstos de metralladores, fusells i diferent material de guerra, sent remolcades aquestes barcasses per potents gasolineres cap a terra. Segons l'autor, l'objectiu d'aquest desembarcament era primer establir per sorpresa un front a Catalunya i posar a Barcelona en greu perill i després tallar la línia fèrria que a través de Catalunya permetia la comunicació amb França; així una vegada establert aquest front, nous reforços de desembarcament el reforçarien, revestint el cas una gravetat extrema ja que seria difícil fer-les reembarcar si arribaven a assolir una gran importància numèrica[990]. Si hagués estat real aquest desembarcament i aquest objectiu, l'operació segurament no hagués tingut èxit, ja que tot i desembarcar un bon nombre de tropes a la rereguarda

[986] *Acció Sindical*, Valls. 5 novembre de 1936
[987] FUENTES, Álvaro *El Crucero Canarias Proa a la Victoria*. Madrid, Espasa Calpe. 1940. Pàg. 64.
[988] Íbid, Pàg.65.
[989] OLIVEIRA, Mauricio de, *Las dos Españas en el mar*, Cadis, Establecimientos Cerón. 1937. Pàg. 59-65.
[990] Íbid. Pàg. 60

republicana, el fet que aquest es produís als pocs mesos d'iniciar-se el conflicte, amb els fronts de guerra estables i amb el gran nombre de potencials combatents que podria mobilitzar la República, probablement hagués pogut suportar i desfer-se d'una operació com aquesta. Però continuant amb el relat fictici del desembarcament a Roses, segons Oliveira les barcasses van anar avançant en direcció a la platja protegides sempre pel foc del creuer *Canarias*, que feia fugir a la població espaordida, sense poder divisar-se tropes o milícies armades, cosa que feia indicar que la sorpresa seria efectiva. En canvi, trobant-se les barcasses a uns 500 metres de terra, s'obriria foc de metralladora contra elles des de la costa així com també obriria foc una bateria d'artilleria lleugera, oculta entre uns massissos arbustos ja que justament, acabaven d'arribar a tota presa forces des de Barcelona que van poder sostenir la lluita per espai d'una hora aproximadament. Les barcasses amb alguns morts i ferits a bord, van haver de retrocedir en direcció novament al *Canarias*, considerant-se fallida l'operació i el vaixell, amb les tropes de desembarcament a bord desapareixeria de la zona d'acció, mentre que pel bàndol governamental, s'aniria concentrant milicians al litoral de la província de Girona, en vista d'un possible nou intent de desembarcament[991]. Oliveira encara relataria a la seva obra que segons els rumors, altre cop el mateix lloc de la costa catalana patiria un altre intent de desembarcament, en aquest cas, s'iniciaria durant la nit prop de les 21:00 hores i trobant-se el *Canarias* a unes tres milles de la costa i amb totes les llums apagades. Segons Oliveira, pel bàndol republicà els encarregats de vigilar la costa després de l'anterior atac i temptativa de desembarcament eren uns petits vaixells amb milicians armats a bord tot i que aquestos exercien la tasca sense comptar amb medis suficients ja que no comptaven, ni a la costa tampoc, amb cap projector que il·luminés el mar en busca de possibles vaixells enemics. Ja a la mar i a una determinada altura, els milicians embarcats als petits vaixells tingueren la impressió de que un gran navili estava a prop seu i quan s'anaren a apropar a ell per confirmar-ho van poder percebre molt proper als seus petits vaixells, les embarcacions de desembarcament del *Canarias* que avançaven remolcades cap a terra; així que a tota velocitat els milicians es dirigiren cap a la platja per donar l'avís d'alarma entaulant-se així de nou un altre combat que duraria unes dos hores. Passat aquest temps, els franquistes van estimar convenient procedir al reembarcament, avisant al *Canarias* mitjançant un coet lluminós, senyal perquè el vaixell es preparés per la nova operació. El creuer actuaria encenent els seus potents reflectors per tal de preparar el reembarcament, que segons l'autor es realitzaria sota un foc duríssim però amb serenitat, i finalitzat aquest, el *Canarias* s'allunyaria de la zona. Segons Oliveira indubtablement *"el ressonat cop audaç del desembarcament a la costa catalana era convenient deixar-ho per un altre moment. Però davant la passivitat de que donaven mostres els vaixells del Front Popular, ressaltaven sobre manera*

[991]OLIVEIRA, Mauricio de, *Las dos Españas en el mar* Pàg. 61

aquestes activitats heroiques dels nacionals, infinitament menors en número, pels que hi ha que reconèixer a aquests en justícia al menys, la glòria dels intents audaços"[992].

Per finalitzar el relat de l'autor portuguès, descrivia la reacció que va haver-hi a Catalunya respecte aquests suposats desembarcaments de la següent manera que en part va ser real: *"el fet evident es que tota Catalunya es va estremir davant les temptatives nacionalistes i els seus objectius. Les mobilitzacions es succeïen precipitadament per guarnir el litoral. Les emissores llençaven notícies fantasiades, sensacionals, per tranquil·litzar als catalans rojos, inquiets. Una d'aquestes notícies es aquesta:"El litoral de Catalunya està ara defensat per dos-cents mil homes". I aquest gènere d'emplastres contra el pànic, rematave sempre amb el conegut No Pasarán. Les autoritats catalanes parlaven pel micròfon en el mateix to. El comissari de Defensa Nacional, coronel Sandino, ordenava que tots els obrers útils marxessin per la costa amb la finalitat de treballar a les grans i altres obres de defensa que anaven a realitzar-se ràpidament. A la Comandància de Marina de Barcelona, s'organitzava una esquadrilla de guardacostes per vigilar al llarg del port, constituïda per vapors de pesca armats amb petits canons i guarnits per mariners i milicians.*

Fins i tot s'atrevia a pronosticar que *relacionant aquestes operacions amb la situació del front aragonès -català per aquells dies, es cosa de pensar si els intents de desembarcament no van tindre com a principal objectiu obligar al comandament republicà a retirar forces de l'anomenat front per traslladar-les a la costa on van quedar immobilitzades pel temor permanent de nous intents de desembarcament"*[993].

I es que el cas del bombardeig del *Canarias* a Roses provocaria un estat de confusió tan gran, sobretot amb el rumor del desembarcament, integrant a la població en un estat de nerviosisme i alarma, que hagueren de publicar-se diverses notícies als medis republicans els dies posteriors desmentint la notícia del desembarcament. Així per exemple, *La Vanguardia* publicava el dia 1 de novembre la següent notícia referent al tema[994]: "*Ningú ha de témer un desembarcament que seria funest pels insensats que l'intentessin. Ho saben de sobra Franco i els tècnics del seu Estat Major. Quins gosessin saltar sobre una platja catalana no avançarien cent passos cap a l'interior del país ni tornarien a embarcar. !Que s'atreveixin!".* També el diari *Última Hora* publicaria a la primera plana en la seva edició del dia 5 de novembre la mateixa informació amb el titular: "*No és cert que s'intentés un desembarcament*"[995]. La notícia feia un resum del que havia passat els últims dies, sobretot dels rumors que havien anant apareixent a les últimes hores referent a l'hipotètic

[992] OLIVEIRA, Mauricio de, *Las dos Españas en el mar*, Pàg.62.
[993] Íbidem, Pàg. 63.
[994] *La Vanguardia*. 1 de novembre de 1936.
[995] *Última Hora*. 5 de novembre de 1936.

desembarcament de Roses. Segons la notícia d'aquest diari, les primeres notícies que havien arribat a Barcelona sobre l'assumpte havien estat molt confuses ja que s'havia dit que varis vaixells es trobaven dins la badia de Roses i que mentre uns canonejaven la platja, els altres baixaven en unes barcasses materials de guerra i personal de desembarcament per a endinsar-se a terres catalanes. Sobre aquest assumpte també es digué que es tractava de vaixells de guerra estrangers que havien decidit aquesta aventura, i fins i tot s'havia dit que a Roses tan sols havien simulat el desembarcament, mentre a platges més al nord de Catalunya ja feia hores que hi havia forces desembarcades que es disposaven ja pel combat. La confusió era tan gran que el mateix diari segons feia constatar, havia enviat un corresponsal perquè cobrís la notícia personalment i aclarís aquest assumpte. El periodista del diari va desmentir el rumor de desembarcament, aclarint que el que havia passat veritablement havia estat un bombardeig naval protagonitzat pel creuer rebel *Canarias* que dispararia contra diversos objectius a la ciutat de Roses, provocant l'enfonsament del guardacostes *Marinero Cante* i diversos desperfectes materials, sobretot al port. Una vegada donat per finalitzada l'agressió, el creuer rebel desapareixeria en direcció sud, sense realitzar cap tipus de desembarcament, tal i com s'havia assegurat, però estenent-se el rumor per tota la costa catalana.

El periodista d'aquest diari també informava que una vegada va ser anunciada a Barcelona la presència d'aquell vaixell, es disposaria que unes patrulles d'hidroavions portessin a terme una estreta vigilància de tot el litoral català, tasca que realitzarien durant tota la nit. Més tard, el *Canarias* tornaria a ésser divisat novament a l'alçada de Roses sobre els voltants de les 22:00 hores però molt endinsat al mar i marxant a tota màquina en direcció de sud a nord, perdent-se de vista i no sabent-se res més d'ell. Sobre l'objectiu de l'atac, el mateix periodista del diari *Última Hora* llençava la hipòtesi que aquest atac s'havia pogut produir per veure si la seva agressió era contestada per l'artilleria per tal de descobrir d'aquesta manera les defenses costeres republicans. Indistintament d'aquest atac i gràcies al rumor de desembarcament, passades les hores a Roses es va congregar força gent per si el vaixell rebel tornés a intentar un altre atac i trobar-se amb una resistència en cas d'un possible desembarcament.

El rumor del fals desembarcament no sentiria gens bé en un principi al govern franquista, com va recollir l'almirall Moreno, comandant del creuer *Canarias* durant l'acció de Roses a les seves memòries[996]: *"Però d'aquest incident van treure els catalans tota la punta que els va semblar i sis o vuit hores després, parlaven de les temptatives de desembarcament amb vàries barques i gran nombre de tropes, rebutjades les dues vegades, naturalment, amb grans pèrdues, sent perseguits per l'aviació, etc. Es de suposar que els veïns de Roses es quedarien atònits al assabentar-se d'aquesta sèrie de mentides. El resultat va ser que la Generalitat va cridar tres o quatre lleves, va*

[996] MORENO FERNÁNDEZ, Francisco, *La Guerra en el mar (Hombres, barcos y honra)*. Pàg.127.

posar el crit en el cel i es va disposar a defensar les seves platges amb els milicians. Excusat es dir l'èxit d'aquest cop, doncs la gent que amuntonés inútilment a la costa l'estaria de menys als fronts de terra. Estaven plens de pànic parlant de la propera invasió de Catalunya, dels seus 200.000 homes, etc... tot per quatre tirs d'un vaixell sense importància". Però si que es veritat que tot i com afirmava l'Almirall Moreno, que davant aquest enrenou del fals desembarcament es podia treure una conclusió molt encertada que es desenvoluparia ja durant tot el que restava de conflicte com era la mobilització d'efectius cap a les costes envers dels llocs reals de combat, de la manera que tots els efectius que s'amuntonessin inútilment a les costes, estarien de menys als fronts de terra. Sobre aquesta conseqüència cap dels dos exèrcits ni tan sols se l'havien plantejat i seria molt aprofitada per l'exèrcit franquista ja que actuant, tot i que en comptades ocasions, en diverses accions ofensives contra la costa, obligaria d'aquesta manera als republicans a fortificar tot el litoral tant amb construccions defensives com nius de metralladora i emplaçaments de bateries d'artilleria així com amb nombrosos efectius per tal d'impedir un hipotètic desembarcament, la veritable amenaça que s'estengué per tot el litoral català a partir d'aquest moment i ja durant tot el conflicte.

En quant a la reacció defensiva de l'atac del *Canarias* a Roses, per informacions posteriors es va saber que un oficial d'artilleria que manava la bateria de quatre peces de 150 mm Ordoñez instal·lada a Roses es va negar a obeir l'ordre rebuda de fer foc sobre el *Canarias* al que podia haver tingut força èxit tot i l'antiquat de les peces ja que el vaixell només es trobava a 2.000 metres del seu assentament. L'endemà de l'atac però, el *Canarias* entrava a la badia de Palma on només romandria durant unes hores ja que l'Alt Comandament nacional no era partidari de fer pública la seva presència i també a causa de la indefensió del fondeig que representava la pròpia badia de Palma. El *Canarias* a més a més es trobaria amb diversos vaixells de guerra estrangers fondejats a la badia i a bord del creuer es presentaria el Comandant de Marina i varis oficials així com diverses autoritats locals. I és que l'arribada del *Canarias* a Palma de Mallorca, tot i que només estaria a la capital balear durant unes hores, faria créixer la moral dels mallorquins, ja que per primera vegada veien com rebien el suport dels sollevats només uns mesos després de la temptativa de conquesta que havien patit a finals d'agost per les tropes encapçalades pel capità Bayo, mentre que gràcies a les gestions realitzades per l'Almirall Juan Cervera, s'aconseguiria poc temps després, que Palma fos declarada Base Naval secundària, segons l'ordre de l'Estat Major amb data del 28 de novembre del 1936.

El creuer *Canarias* tornaria actuar uns dies més tard al litoral català després d'haver estat uns dies per les costes del sud d'Espanya, on el dia 8 de novembre havia bombardejat el port d'Almeria. En aquest cas es tractava de realitzar una missió molt especial ja que l'objectiu era bombardejar la ciutat de Barcelona, elegint el dia 10 com a data per realitzar aquesta nova acció ofensiva. El creuer

rebel segons les ordre rebudes, i provinent de la costa andalusa, divisaria costa catalana cap al migdia del mateix dia 10 de novembre i segons el pla previst, sobre les 14:40 hores, la dotació del vaixell podria divisar el Tibidabo. Immediatament sorgiria un contratemps que podia complicar molt la missió del vaixell rebel ja que un creuer francès es trobava a les immediacions realitzant pràctiques de tir i faria que el *Canarias* posés rumb a les Balears per intentar despistar al vaixell francès de les seves veritables intencions. El creuer franquista aniria agafant posicions fins tenir a les 15:00 hores per proa les Balears i per popa Catalunya, ordenant als llocs d'observació que extremessin la vigilància, apropant-se a les Illes Balears i passant molt a prop del creuer francès per indicar que anava en direcció contrària a Catalunya. Una vegada el *Canarias* va perdre de vista el vaixell francès, posaria rumb a tota velocitat cap a la capital catalana, ordenant a les 18:30 hores pels altaveus de a bord que ningú de la tripulació s'anés a dormir, ja que a les 21:00 hores es tocaria xafarranxo de combat, provocant una gran satisfacció entre els tripulants del vaixell. A les 20:00 hores, la tripulació del creuer rebel podia observar ja perfectament les llums de la ciutat comtal i cap a les 21:30 hores seria tocat finalment l'anunciada senyal de xafarranxo de combat, sent l'objectiu de l'atac la muntanya de Montjuïc i dirigiria el tir el mateix Almirall de la Flota, Francisco Moreno des del lloc A. Sota les seves ordres i després que el telemetrista pogués observar que es trobaven a 14.000 metres, el tercer d'artilleria ordenaria obrir foc, consistent aquest en realitzar cinc canonades amb les torres de 203 mm, menys la número 2 que llençaria quatre, realitzant per tant un total de 21 dispars i aconsellant a la tripulació que tanquessin els ulls perquè no els cegués momentàniament el resplendor de les canonades. El foc s'iniciaria exactament a les 22:00 hores i com es llençaria a barlovent, la tripulació va poder sentir un baf calent a la cara així com un olor a pólvora, però tot i tancar els ulls com els havien aconsellat, notarien el resplendor de les canonades. De la primera canonada que es llençaria, l'esclat que aquesta produí no seria possible ser vista per la tripulació, així per tant tampoc es va poder precisar si el tir havia resultat òptim. Els tècnics del *Canarias* analitzarien el tir efectuat i traurien la conclusió que segurament el tir havia caigut darrera de la ciutat, cosa que va fer que s'escurcés la distància per la resta dels dispars. Aquesta acció provocaria que els tripulants del *Canarias* poguessin veure varis esclats prop de la farola de Montjuïc, però la realitat va ser molt diferent tal i com descrivim tot seguit, ja que amb la correcció realitzada del tir, molts d'aquests dispars caigueren a l'aigua, sense arribar assolir ni tan sols la costa ni molt menys la muntanya de Montjuïc, el veritable objectiu de l'atac. Finalitzat el canoneig, el *Canarias* es retiraria amb les llums apagades, fent rumb nord mentre des de bord del vaixell s'observaria com s'apagaven les llums de Barcelona, al mateix temps que s'encenia un potent reflector que buscava el vaixell agressor, però sense èxit[997].

[997] Informació de l'operació del bombardeig de Barcelona del 10 de novembre extreta del llibre FUENTES, Álvaro *El*

En quant als resultats d'aquest atac, en realitat no va tindre gairebé transcendència alguna, ja que els projectils, després d'escurçar la trajectòria del tir, van caure la seva majoria al mar, a bona distància fins i tot de les platges. Per aquest mateix motiu, la població de la ciutat, tot i que va ser la primera agressió ofensiva que va haver de suportar durant el conflicte, pràcticament ni es va assabentar. No hi va haver cap senyal d'alarma, i l'atac només va ser escoltat en alguns barris de la ciutat, els més pròxims a la zona del bombardeig. I es que aquesta agressió va ser tan inesperada que fins i tot Ràdio Barcelona continuaria amb la seva programació. La versió oficial, tant per no alertar la població o perquè ni les autoritats van saber que va passar realment segons va publicar *La Vanguardia* al dia següent, diferia molt del succés que va ocórrer aquella nit. Segons aquest diari, informava que sobre les 22:15 hores s'havien escoltat unes canonades llunyanes a la ciutat, però que aquestes no havien causat cap tipus d'alarma a la població ja que segons totes les investigacions realitzades, havien estat produïdes per un guardacostes que havia disparat onze canonades sobre un vaixell sospitós que navegava amb les llums apagades, sense saber el resultat final dels dispars, diferint totalment del que en realitat va succeir i no es mencionà en absolut l'agressió patida[998].

Després d'aquest bombardeig, el *Canarias* continuaria amb la seva navegació per aigües catalanes i la nit del dia següent seria molt profitosa ja que enfonsaria al vapor *Manuel*[999] a la badia de Roses i capturaria al *Ciudadela*[1000], que feia la travessia Barcelona-Maó, al que escortaria fins a Palma de Mallorca[1001]. Posteriorment, el dia 14 de novembre i després de realitzar aquesta navegació pel Mediterrani que acabaria amb l'apressament del *Ciudadela*, immediatament seria sol·licitat per l'Estat Major de l'Armada per veure si podia sortir a la mar i intentar capturar altre cop al vapor espanyol *Villamanrique,* prop del Cap de Creus ja que el seu capità havia acordat entregar-se. Novament, i després d'enllestir a tota pressa dos torres del vaixell, el creuer *Canarias* sortiria a la mar, fent-lo durant la nit del dia 16 a les 00:00 hores i navegant a una velocitat elevada, compresa entre els 27 i 29 nusos per intentar arribar a la zona i a l'hora acordada amb el vapor espanyol. Però una vegada ja navegant i en rumb a la destinació ordenada, seria avisat per l'Estat Major de l'Armada de que el *Villamanrique* encara no havia sortit de Marsella, obligant-se d'aquesta manera a minorar la marxa a uns 22 nusos. Un cop arribat a la zona d'entrega, el vaixell realitzaria un reconeixement de la zona per poder observar els diferents vapors que podien navegar fins a l'altura de la frontera francesa, però la recerca no tindria cap resultat positiu i fins i tot no aconseguiria ni tan sols poder veure el *Villamanrique*. D'aquesta manera i en vista de que el vaixell espanyol no es trobava a la zona, el *Canarias* aprofitaria que navegava per aquestes aigües per realitzar una altre

Crucero Canarias Proa a la Victoria.*Canarias,* Pàg. 81-82.

998 *La Vanguardia*. 11 de novembre de 1936.

999 Vaixell de 976 tones.

1000 Vaixell de 270 tones de la *Compañía Transmediterránea*.

1001 Veure apartat 3.4.4. Les agressions al tràfic marítim.

agressió a la costa al dia següent. Aquesta nova incursió per la costa catalana del vaixell nacional es realitzaria gràcies al bon temps regnant d'aquell dia 16 de novembre, sense núvols i amb un dia completament clar. El *Canarias* navegaria per la Costa Brava a velocitat molt lenta, observant tots el pobles d'aquella costa, sense cap contratemps fins que a la tarda, sobre les 18:40 hores, se l'aproparia un avió de color gris amb la cua pintada de color verd. Immediatament i davant el perill imminent, seria anunciada a bord del vaixell la senyal d'alarma, ja que era molt probable que patiria un atac aeri autèntic. L'avió s'aproparia al vaixell i el *Canarias* respondria amb dos dispars realitzats per les peces de 120 mm, provocant momentàniament la retirada de l'avió sense atacar al vaixell. Poc després, l'avió tornaria apropar-se, obrint foc des del vaixell també altre cop i ordenant-se al lloc B que disparessin les seves torres si s'aproximava més, tot i que l'avió es retiraria definitivament i novament sense atacar al vaixell. Una hora més tard seria un altre avió el que s'aproximaria al creuer tot i que en aquest cas es tractaria d'un avió nacional però per si de cas, a bord del vaixell ja s'havien adoptat les mesures oportunes, ordenant al lloc Q obrir foc amb metralladora si s'aproximava, ja que s'entenia que era el mateix avió que s'havia apropat una hora abans. En quant a la navegació, el *Canarias* podria observar varis vaixells durant el seu recorregut; el primer d'ells seria un vaixell holandès que en un primer moment havia estat confós amb republicà per la similitud de les banderes. Més tard, a les 20:30 hores va poder veure varis vaixells entre els que destacaven el vaixell noruec *Anne-Esserg*, un altre sense identificar que doblava un cap i un tercer fondejat a Palamós. En aquesta darrera població, la presència del vaixell nacional provocaria una certa intranquil·litat, però el creuer va continuar la seva marxa per la costa abandonant la població. El creuer es toparia amb varis pesquers de les poblacions costaneres veïnes que se'ls ordenaria que tornessin a port, acció que realitzarien molt ràpidament, trobant-se els pescadors molt atemorits davant la presència del *Canarias* per aquelles aigües. És de destacar que la premsa d'aquells dies es refereixen aquest últim fet, emfatitzant que els pescadors van ser amenaçats i obligats a saludar a l'estil feixista per la tripulació del *Canarias*[1002].

El creuer continuaria la seva navegació i davant de Sant Feliu de Guíxols va poder observar un gran moviment de gent que des de terra observava al vaixell, parapetant-se els milicians davant de qualsevol acció ofensiva que pogués protagonitzar aquest. A les 10:20 hores, apareixeria prop del *Canarias* un avió amb els colors de la República i abans que aquest realitzés qualsevol tipus d'acció ofensiva envers al creuer, el vaixell seria el primer en obrir foc, obligant a fugir a l'avió tot i que aquest tornaria novament i de nou seria obligat a retirar-se davant del foc de metralladora i canó que se'l feia des del creuer. Poc després, cap a les 11:00 hores, el *Canarias* canviaria de rumb cap al nord-est i al passar de nou davant Palamós podria observar que el vaixell que es trobava allà

[1002] *Solidaritat Obrera*, 16 de novembre de 1936.

fondejat refugiat darrere d'una escullera de pedra no era un altre que el *S.A.C. nº4* de la casa Cros de Badalona i amb matrícula de Barcelona. El pràctic del port de Palamós, senyor Garrido, juntament amb el capità del vaixell mercant havien acordat traslladar el vaixell sota la protecció de l'escullera davant la primera visita del *Canarias* i justament quan estaven realitzant aquesta maniobra, va ser quan aparegué de nou el vaixell franquista i començà a disparar amb les peces de 120 mm per intentar enfonsar-lo. Al *S.A.C. nº4* va defensar-ho força l'escullera on estava protegit i davant d'aquesta protecció el tercer de a bord del *Canarias* demanaria permís per disparar amb les torres, petició que per altre banda seria denegada. Tot i així, poca resistència podia oferir el vaixell republicà, sobretot quan un dels primers dispars el travessaria sota el pont de comandament. Els trets van continuar ininterrompudament, cosa que provocaria que la tripulació es llancés a l'aigua per intentar salvar-se mentre que el pràctic del port, penjat a l'escala de babord, realitzaria la mateixa acció que els tripulants del vaixell, on arribaria nedant a la platja tot extenuat.

El vaixell, que anava pintat de gris amb xemeneia negra va acabar sent incendiat i portat pel vent, aniria a la deriva i encallaria a la platja davant del Casino del Port. De la resta del bombardeig, havien caigut una sèrie de bombes a diferents llocs: una d'elles havia caigut en una casa del passeig produint algun desperfecte, una altra havia anat a caure prop de l'ex-Església de Mont-ras, i una altra a Sant Daniel del barri de Calonge. En total, el *Canarias* realitzaria un total de 40 dispars.

Una de les primeres cròniques del bombardeig apareixia el mateix dia del bombardeig al diari republicà *L'Autonomista* de Girona on s'explicava que aquell mateix matí *un vaixell pirata*[1003]*,* que es creia que era el creuer *Canarias*, però que no és podia confirmar*,* s'havia presentat davant del port de Palamós i havia alarmat a la població, retirant-se i tornant després per bombardejar el vaixell *S.A.C. nº4*. S'informava d'alguns detalls del bombardeig i s'estimava en tres els ferits tancant-se la notícia amb la informació de que havien acudit a Palamós totes les autoritats i molts milicians i militars de tota la comarca.

Un portaveu del POUM aportava també una sèrie de dades a la notícia també el mateix dia del bombardeig al diari *L'Espurna* afirmant que era el creuer *Canarias* el protagonista d'aquest bombardeig, corroborant també la notícia que els pescadors que es trobaven feinejant davant de Palamós van ser amenaçats a saludar a l'estil feixista per part de la tripulació del *Canarias* sota amenaces de metrallament[1004]. També informava que dos avions havien passat prop del vaixell i que aquest els havia disparat, desapareixent el creuer per tornar aparèixer i iniciar el seu atac contra un vaixell que es trobava a la punta del trencaones. Els mariners d'aquest vaixell (que no especifica quin era) havien provat de sortir del moll per tal d'acostar-se a terra, però les canonades es succeïren

[1003] *L'Autonomista*. 16 de novembre de 1936.
[1004] *L'Espurna*, 16 de novembre de 1936.

ràpidament i veient que no hi havia solució, havien optat per llançar-se a l'aigua per arribar nedant fins a la platja. Sobre aquest últim fet, segons el portaveu del POUM, els mariners del *Canarias* en veure aquesta acció dels mariners del vaixell mercant, havien canviat la seva munició per disparar amb metralla per tal que al escampar-se aquesta toqués als mariners que intentaven salvar-se nedant. Un mariner dels que havien retornat a la platja anomenat Joan Núñez Pastor, tripulant del bot del pràctic, s'havia fet a la mar amb el propòsit de salvar els tripulants del mercant que estaven lluitant amb les ones, però una descàrrega feta des del vaixell nacional el va ferir greument, provocant-li una ferida al canell dret amb forat d'entrada i sortida i una altra ferida a la cuixa esquerra sense sortida. Segons el portaveu del POUM, aquests dispars van aconseguir també ferir a un veí de Sant Feliu de Guíxols anomenat Emili Alenyà Gironella, que presentava una ferida de bala amb forat d'entrada i sortida que interessava l'os, amb fractura comminuta de fèmur i forta hemorràgia i va ser atès immediatament, practicant-li una transfusió de sang, ja que el seu estat era gravíssim.

Segons la notícia apareguda a *L'Espurna*, el bombardeig havia durat més de tres quarts però no havia causat danys d'importància a la població i en quant als ferits, havien estat traslladats a l'hospital de les comarques gironines, on havien estat visitats pel Comissari d'Ordre Públic Amadeu Oliva. Tancava el portaveu del POUM el relat del bombardeig explicant que tota la població de Palamós i dels pobles veïns havia estat mobilitzada, i que s'havia sentit amarada d'un sentiment i d'una necessitat de venjança i aquesta *"havia respost admirablement per tal de posar-se a la defensiva, en cas d'intentar els facciosos un desembarcament"*[1005]. Al dia següent , tornava aparèixer al mateix diari una notícia informant que l'estat dels ferits era bo, que el mercant presentava fortes avaries i que els bombers i els obrers aconseguiren de sufocar el foc al vaixell bombardejat[1006].

Seria precisament aquest dia posterior i els següents al bombardeig naval quan els medis escrits ampliarien amb més detalls la notícia sobre l'agressió a Palamós, el primer que patiria aquesta població de la Costa Brava. Aquest seria el cas de la notícia apareguda a *L'Autonomista* el dia 18 de novembre sobre el bombardeig de Palamós on és relatava el succés a través dels periodistes del mateix diari que per casualitat, s'havien topat amb el bombardeig quan acompanyaven a Josep Maria Dalmau, que anava a Sant Antoni de Mar per tal de saludar els infants allà allotjats procedents de diferents sectors de guerra[1007]. Segons els periodistes, en arribar a Castell d'Aro, serien aturats per un grup de ciutadans advertint-los del perill que existia al escoltar una sèrie de canonades, però tot i així continuarien el seu camí fins que a dos quilòmetres de distància de la costa van poder veure al vaixell franquista que es dirigia rumb nord-est una vegada ja havia comès l'agressió envers el poble de Palamós i marxava sense cap tipus de resistència. Els testimonis van

[1005] *L'Espurna*, 16 de novembre de 1936.
[1006] *L'Espurna*, 17 de novembre de 1936.
[1007] *L'Autonomista*. 18 de novembre de 1936.

poder veure també alguns grups de milicians que es concentraven al ex-restaurant de Sant Jordi per distribuir les oportunes guàrdies en els punts més estratègics alhora de repel·lir un hipotètic desembarcament. A Sant Antoni de Mar van poder continuar observant aquests grups de milicians, amb el fusell al braç, voltant pels carrers i la platja i una vegada ja a Palamós, passant pel passeig, van poder veure un vaixell travessat al sorral del qual sortia una gran fumera, reconeixent-lo com el *S.A.C. nº3*[1008], i davant d'ell es podia observar una casa nova amb un esvoranc i trencadissa de vidres, produït per un obús del vaixell. A la notícia apareguda a *L'Autonomista* també s'ampliava més la informació respecte al bombardeig i parlava de com el pràctic del port es va haver de llençar al mar per salvar la vida, així com relatava que una de les accions d'ajuda envers a la tripulació del vaixell la va realitzar el conegut jugador de futbol del Girona, Antoni Ribas, que juntament amb un altre company, prengueren un bot per anar a recollir la tripulació, aconseguint recollir a quatre però no tindrien gaire sort, ja que una granada llençada des del *Canarias* cauria al bot ferint als seus ocupants. La xifra del nombre total de ferits augmentaria a set o vuit enlloc dels tres o quatre del dia anterior, sent traslladats uns a Barcelona i altres a Girona i des d'aquesta última població arribaria material per a extingir el foc i intentar salvar el vaixell

La població de Palamós va quedar molt indignada amb aquesta agressió realitzada des del mar i l'Ajuntament es va reunir en sessió permanent, on assistirien els Diputats a Corts, Santaló i Mascort, els Diputats al Parlament de Catalunya, Arnau Cortina i Blasi i el Comissari de la Generalitat, M. Jordi Frigola. A la nit, la població encara es va inquietar una mica més per l'arribada d'un vaixell de guerra, però és calmarien els ànims tot seguit en veure que es tractava d'un vaixell lleial, sembla ser que es tractava del destructor *Gravina* o *Sánchez Barcáiztegui*. Per altre banda, el *S.A.C. nº4* seria reflotat al mes següent i portat a remolc a Barcelona per la seva recuperació on romandria fins a finals de la guerra[1009]. Aquest bombardeig tindria una repercussió molt important a la ciutat ja que en represàlies pel bombardeig s'assassinarien vàries persones de dretes de la mateixa població.

La costa catalana tornaria a patir novament altre agressió ben aviat, quan pràcticament un mes després, el 20 de desembre de 1936, un altre cop el mateix creuer *Canarias* realitzaria una altre acció bèl·lica consistent en aquest cas en bombardejar Colera. L'objectiu inicial no era realitzar aquesta agressió, ja que aquella mateixa nit, una agrupació naval republicana destacada des de feia uns dies a Barcelona atacaria el port de Sóller a l'illa de Mallorca, tornant ràpidament cap als ports catalans sortint el *Canarias* a tota pressa a la recerca d'aquests vaixells republicans per intentar

[1008] En realitat és tractava del *S.A.C. nº4.*

[1009] Al ser ocupada Barcelona per l'Exèrcit Nacional, el *S.A.C. nº4* encara es trobaria pendent de reparació tot i que segons algunes informacions el vaixell apareixeria com vaixell-transport militaritzat i segons altres versions, com recuperat a Sète (França) juntament amb el *S.A.C. nº8*.

mantenir combat amb ells[1010]. Cap les 02:30 hores, quan ja havia passat l'illa de Dragonera, el creuer nacional podria observar unes llums com d'un gran destructor al que el perseguiria a una velocitat de 26 nusos tot i que al final no el podria assolir. Tot i així, si que va poder reconèixer un transport italià que segons semblava es dirigia a Palma de Mallorca. Així que al no aconseguir interceptar els vaixells de la flota republicana i aprofitant la seva presència a aigües catalanes se l'encomanaria la missió de bombardejar el pont de Colera que unia Catalunya amb França. D'aquesta manera, cap a les 04:00 hores, el *Canarias* que es trobava prop de la zona que seria designada com a objectiu, tenia a babord les costes catalanes i podia observar els Pirineus i el Cap de Creus. Dos hores més tard, els caps de comandament ultimaven les darreres impressions sobre la missió a realitzar i a les 07:10 hores i a una velocitat de 20 nusos, el tercer de a bord començaria a donar les respectives ordres davant l'imminent acció ofensiva que s'aniria a portar a terme tot seguit. Així per exemple, el lloc E seria l'encarregat de donar corrent al circuit, pas previ al canoneig i el lloc C, que era l'encarregat de la direcció de l'artilleria de 120 mm, se l'ordenaria la vigilància aèria ja que podien aparèixer avions republicans, acció que si ocorria, es tenia ordre de començar a disparar en el precís moment que es posessin a tir. A les 07:20 hores el lloc B donava a conèixer que l'objectiu no era altre que els pilars del Pont de Colera i deu minuts més tard es donava l'ordre de carregar els explosius de gran capacitat per tal de realitzar cinc dispars per canó[1011]. Sobtadament, un avió apareixeria per l'horitzó, i els canons de 120 mm el dispararien cinc projectils amb la intenció d'abatre'l, acció que no aconseguiria. Però l'avió no era un altre que el correu que feia la ruta Marsella-Barcelona de l'Air France, un avió no militar *Focker* amb indicatiu *F.A.L.G..R.*, que portava com a pilot a Mr Angelen i transportava a més a més a sis passatgers.

Passat el possible perill d'un atac d'aviació, el *Canarias* situat a una distància de 11.000 metres envers l'objectiu efectuaria el bombardeig. El total de dispars que va realitzar durant el bombardeig serien 28 amb els canons de 203 mm, efectuats de la següent manera: Torre 1, 7 dispars; Torre 2, 10 dispars; Torre 3, 5 dispars; Torre 4, 6 dispars. Una vegada finalitzat el canoneig, a les 08:10 hores passaria un vaixell a l'altura del *Canarias*, tractant-se del *Canadiam*, el primer vaixell que el creuer havia detingut i registrat, i poc després finalitzaria a bord la senyal de xafarranxo de combat, allunyant-se el creuer rumb al sud-est i amb un temps molt bo. Poc més tard, a les 09:40 hores, prop del Cap de Sant Sebastià i amb el tems molt tapat, l'Almirall decidiria emprendre la tornada a Cadis, passant per l'est de Menorca.

Sobre els efectes del bombardeig, a l'inici del mateix, es produïren moments de desconcert i de desorientació dels propis habitants de Colera, que no podien reaccionar de cap manera contra

[1010] Veure l'Agrupació Naval destacada a Barcelona dintre del apartat 3.4.2. La Marina republicana en aigües catalanes.
[1011] FUENTES, Álvaro *El Crucero Canarias Proa a la Victoria*. Pàg.109-110.

aquella agressió i immediatament es donaria compte del canoneig telefònicament a Figueres i Barcelona. En quant als resultats de l'agressió, aquests no van aconseguir l'objectiu que buscaven ja que només un dels dispars va aconseguir avariar una línia telefònica local. Hores més tard, i una vegada que la població va recuperar ja la seva relativa tranquil·litat, brigades d'obrers ferroviaris acudiren a inspeccionar la línia fèrria M.Z.A. comprovant que aquesta no havia sofert desperfectes i els trens podien circular amb normalitat. Però per altre banda, el bombardeig per exemple si que va produir greus desperfectes a dos cases de les afores de la ciutat i un milicià va sofrir una petita lesió com a conseqüència del rebot d'un pedra. Entre la metralla trobada, i havien trossos que portaven una inscripció on es podia llegir "Manufactura italiana". En canvi, des de a bord del vaixell es retirarien de la zona sense poder apreciar el resultat degut a que l'objectiu era molt curt i l'observació resultava impossible i segons el mateix Almirall, des del primer moment es comprendria que no era apropiat pel tir naval. Juntament aquests problemes, havia d'afegir-se també la dificultat que per falta de càrregues reduïdes el creuer havia d'utilitzar les de guerra i al fer servir aquestes, per assegurar impactes s'havia de fer un nombre de dispars molt gran, amb el consegüent desgast dels canons[1012]. Diverses autoritats republicanes acudiren a la zona del bombardeig en quant s'assabentaren de la notícia de l'agressió, com va ser el cas del Conseller de Defensa del Consell de la Generalitat Francesc Isgleas, que sortiria en automòbil cap a Colera per informar-se del succés. Així mateix el comissari de la Generalitat, Martí Jordi i el delegat d'Ordre Públic, Amadeo Oliva, romandrien al seu despatx oficial, estan en constant comunicació amb tots els pobles de la costa empordanesa i autoritats barcelonines, rebent la visita de representacions de totes les organitzacions sindicals i polítiques de la ciutat comtal com també la de l'Ajuntament. El Conseller Isgleas arribaria fins a Colera i Portbou i altres llocs de la costa per poder comprovar personalment els danys causats pels dispars, veient com el canoneig no havia ocasionat cap víctima ni dany material per haver estat feta des de molta distància i haver caigut en una muntanya situada darrera del poble de Colera. El Conseller tornaria altre cop a Barcelona a les 18:00 hores, on confirmaria els resultats ja citats, afegint que les poblacions de la costa s'havien mantingut amb gran serenitat.

Pocs dies després, el 30 de desembre es celebraria una reunió que seria coneguda com la Conferència dels Almiralls[1013] on s'abordaria el tema dels bombardeigs navals amb una conclusió sorprenent, ja que es decidiria que no era convenient efectuar aquests tipus d'accions contra centres o bateries de costa per no consumir excessiva munició i no desgastar els canons dels creuers amb escassos resultats pràctics. Es plantejava doncs deixar els bombardeigs marítims, decidint-se que únicament seria útil bombardejar el port de València, tot i que aquesta decisió, no es va complir en

[1012] MORENO FERNÁNDEZ, Francisco, *La Guerra en el mar (Hombres, barcos y honra)*. Pàg.131.
[1013] BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil española*. Pàg. 173-189.

absolut ja que els bombardeigs marítims a diferents punts de la costa catalana van ser una constant durant tot l'any de 1937 i part dels primers mesos del 1938, realitzat fins i tot per les tres marines implicades provocant un autèntic pànic al litoral mediterrani republicà. A la reunió també s'abordaria el tema de la Flota Republicana, decidint-se que convenia provocar l'encontre a la mar amb les diferents unitats de guerra republicanes, interceptant-les quan aquestes sortissin dels seus ports i superant-les amb l'avantatja que donava la superioritat artillera dels vaixells nacionals, però l'estratègia ultra defensiva republicana a la mar no faria realitat aquest objectiu a aigües catalanes.

El nou any de 1937 començaria tal i com havia acabat pel que feia a les agressions navals a la costa catalana per part dels vaixells rebels. En aquest cas seria el dia 8 de gener la data assenyalada per realitzar una altre agressió a la costa i tindria com a objectiu el mateix que l'últim atac efectuat tant sols unes setmanes abans, el viaducte de Colera, tot i que en aquest cas seria protagonitzat pel creuer *Canarias* i el creuer *Almirante Cervera*.

A les 05:00 hores del dia 8 de gener, el creuer *Canarias* es trobava davant de Portbou, justament al mateix moment en que es tocaria diana a bord del vaixell i minuts més tard apareixeria a coberta el tercer d'artilleria, seguit més tard pel cap d'Estat Major Francisco Regalado i posteriorment pel mateix comandant. A les 6:18 hores, sent encara de nit i bufant un fortíssim vent, era anunciada la senyal de xafarranxo de combat a bord i es començarien a donar les primeres ordres als diferents llocs de combat a les 6:30 hores. Entre aquestes instruccions destacaven les donades al lloc E, que seria l'encarregat de donar corrent als circuits i el lloc C, el d'obrir foc si s'aproximava cap avió sense esperar cap ordre de no existir una contraordre (les mateixes instruccions que havien rebut aquests llocs durant el passat atac del dia 20 de desembre de 1936). El lloc B era informat de la situació de l'objectiu, ja que semblava ser que els republicans havien dissimulat el pont de Colera amb fullatge després de l'últim bombardeig, trobant-se aquest a l'esquerra al costat del poble i seria ordenat a més a més a totes les torres que preparessin molts projectils de gran capacitat, avisant una vegada aquests estigueren llestos[1014].

A les 06:45 hores la velocitat del *Canarias* era de 15 nusos i per l'aleta de babord, el lloc C que es trobava vigilant constantment el cel va poder observar com un avió de tipus comercial passava de llarg. Les ordres continuarien donant-se a bord del creuer i començarien a preparar-se per l'imminent bombardeig. Així que a les 7:12 hores i trobant-se a una distància de 8.000 metres de l'objectiu seria el moment en que eren ordenades a totes les torres carregar projectils a més a més d'ordenar-se als guaites del lloc A que observessin si disparaven des de terra. Poc a poc el dia aniria clarejant, fent-se molt més visible l'objectiu. Pocs minuts després, a les 7:21 hores des de bord del

[1014] FUENTES, Álvaro *El Crucero Canarias Proa a la Victoria*. Pàg.122-125.

creuer els seus tripulants podrien observar un tren que venia des de França en direcció al pont i quatre minuts més tard començaria el bombardeig, obrint el foc el *Almirante Cervera*, trobant-se immediatament el pont internacional rodejat de fum. Seguidament començaria a llençar projectils el *Canarias* amb les peces del sector negre continuant segons després les peces del sector de proa. El tren observat anteriorment s'aniria aturant a l'entrada del pont, sense atrevir-se a creuar-lo degut a l'incessant bombardeig que patia el propi pont des del mar, mentre que el tercer de a bord del *Canarias* demanaria permís per bombardejar l'anomenat tren, permís que se l'autoritzaria però amb la condició que només podia fer un tir per canó. Així per tant, es va començar a llançar projectils sobre el tren; primer llençaria el sector blanc tot i que les seves canonades caurien llarg, però el tir del sector negre va resultar ser òptim i el tren quedaria tallat en dos, obra de l'artiller Daniel Novás[1015]. Minuts després, a les 7:37 hores, el tercer de a bord ordenava la finalització del bombardeig tornant les torres a la seva posició inicial i a les 7:45 hores era ordenada la retirada del xafarranxo de combat. En general pels creuers rebels, l'atac havia resultat ser molt bo i aquest s'havia realitzat a una distància de 13.000 metres.

La premsa governamental es faria ressò immediatament del bombardeig produït pels dos vaixells sobre el pont internacional de Colera, però això si, informant que els agressors havien fracassat estrepitosament en els seus objectius. Tant *La Vanguardia* com *Solidaridad Obrera* no van fer menció de cap tipus sobre el canoneig del pont ni de la destrucció del tren sent els resultats del bombardeig mínim, com per exemple informava *La Vanguardia* en la seva edició del dia després, on només havia estat deteriorada una casa i ferit tot i que no de gravetat el milicià que estava de guàrdia a la central telefònica que seria traslladat a Figueres on ingressaria a l'hospital de l'anomenada població[1016]. *Solidaridad Obrera* per exemple explicava el bombardeig de la següent manera: "*Sobre les set i quart del matí, els dos vaixells es van situar davant les costes de Culera, disparant sobre el poble i les seves rodalies més de vint canonades. Els objectius de la nova agressió van fracassar per complet. Després de comesa aquesta covard agressió, ambdós vaixells van desaparèixer a tota màquina espantats per uns avions que van sortir ràpidament per defensar la costa"*[1017]. Les autoritats republicanes, igual que el bombardeig passat del 20 de desembre de 1936, també van acudir a la zona afectada. En aquests cas, el comissari de la Generalitat Martín Jordi Frigola i el delegat d'Ordre Públic Amadeo Oliva es traslladarien en automòbil a Colera, acompanyats dels delegats polítics de la guarnició militar de Girona, els senyors Pey i Crosas, amb l'objectiu d'assabentar-se de tot l'ocorregut i poder informar a les autoritats de Barcelona. Tant Jordi Frigola com Amadeo Oliva després de comprovar les conseqüències del bombardeig visitarien

[1015] FUENTES, Álvaro *El Crucero Canarias Proa a la Victoria*. Pàg.123.
[1016] *La Vanguardia*. 9 de gener de 1937.
[1017] *Solidaridad Obrera*. 9 de gener de 1937.

també les defenses d'aquella part de la costa. Després de realitzar aquest bombardeig, el *Canarias* continuaria navegant per la costa catalana i poc després apressaria al petrolier republicà *Campuzano* de la CAMPSA, al que juntament amb el *Almirante Cervera* escortarien fins a la badia d'Alhucemas[1018]. Durant la nit i navegant els tres vaixells junts, pels altaveus de a bord del *Canarias* seria anunciat que les ràdios angleses i italianes havien donat la notícia del bombardeig de Portbou i que aquest havia causat grans desperfectes al pont, l'estació i la via fèrria. Finalment, els tres vaixells arribarien la tarda del dia següent a la badia d'Alhucemas, fent-lo a les 15:00 hores el *Canarias* i una hora i mitja després els altres dos vaixells. Sense temps de descans, al dia següent el *Canarias* intervindria a les costes republicanes del sud de la Península, concretament al bombardeig de Màlaga, del qual seria protagonista.

Dintre dels atacs efectuats per vaixells de superfície a la costa republicana catalana destacaria entre els més importants l'efectuat el dia 13 de febrer de 1937, tant per la significació que aquest tindria, ja que seria bombardejada Barcelona, així com l'autor, ja que seria efectuat per un vaixell de guerra italià, continuant d'aquesta manera la participació activa de la Itàlia de Mussolini al conflicte espanyol. El protagonista en qüestió d'aquesta nova agressió seria el creuer lleuger italià *Eugenio di Savoia*[1019], comandat pel capità de navili Massimiliano Vietina i vaixell insígnia de l'almirall Vittorio Tur, comandant de la VII Divisió de la 2ª Esquadra de la Marina Italiana. La implicació italiana al conflicte havia quedat demostrada ja des de feia temps, sobretot pel que feia al tema de l'activitat naval, ja que des de l'octubre de 1936 actuarien a tot el Mediterrani republicà submarins italians per impedir sobretot l'arribada d'armes als ports republicans mediterranis[1020]. Però en aquesta ocasió, la participació italiana aniria més enllà ja que aquest cop es tractaria d'actuar amb vaixells de superfície directament i utilitzar-los en el bombardeig de ciutats obertes, amb les conseqüències que això podien comportar a nivell internacional si aquestes accions eren descobertes.

Per realitzar aquesta missió s'establiria un pla d'actuació que el creuer hauria de complir així com tota una sèrie de mesures que es dictarien de prevenció per evitar que el vaixell tingués cap tipus de problema. Entre aquestes destacaria que el vaixell no havia de ser reconegut en qualsevol circumstància a més a més de que havia de respectar la zona que tenien establerta els vaixells estrangers per l'ancoratge de seguretat al port de Barcelona. També havia de tenir les màquines a punt abans de la posta de sol per realitzar l'acció a la màxima velocitat possible i havia d'estar

[1018] Veure apartat 3.3.4. Les operacions contra el tràfic marítim.
[1019] El llibre de CONTEL I RUIZ, Josep Maria, *Gracia, Temps de bombes, temps de refugis,* recull a les pàgines 57 a 62, l'Informe secret que l'Almirall de Divisió, Comandant Vittorio Tur, adreçaria des de La Magdalena el 15 de febrer de 1937 al Ministeri de la Marina de Roma.
[1020] Veure apartat 3.3.2. La campanya submarina.

preparat per entrar en combat amb tots els mitjans a punt. L'objectiu de la missió era bombardejar el centre de la ciutat i aquesta s'havia de portar a terme a tota costa llevat que les condicions climatològiques ho fessin impossible.

En quant al pla d'actuació, a última hora de la tarda del dia 12 de febrer les informacions meteorològiques dels fars anunciarien tempesta i mala mar de nord-oest, però tot i així li seria ordenada la seva posada en marxa per estar preparat per sortir a les 04:30 hores del dia 13 des de la base de la Magdalena, tot i que en cas de que l'estat del temps no permetés de cap manera seguir endavant a prou velocitat cap a l'oest, el vaixell aniria al lloc d'ancoratge del Asinara i es prepararia per iniciar la missió amb 24 hores de retard. Segons aquest pla d'actuació, el vaixell havia de seguir una ruta que el portés a la posta del dia 13, a un punt assenyalat com A fora de la intersecció dels dos cercles de 90 milles de radi cadascun que tenien com a centre Barcelona i Menorca, sense oblidar que els avions republicans no podien ser en els extrems dels dos cercles a aquella hora.

Des de l'anomenat punt A el vaixell havia d'arribar a un altre punt, aquest denominat B a 25 nusos de velocitat, situat a una marcació de 325º de Montjuïc, a on es dirigiria i el superaria i posteriorment i a una velocitat de 20 milles i a 10.800 metres de distància del far verd del dic est, havia d'agafar el rumb 45º; i cap a les 22:30 hores disparar cap als objectius assenyalats, sent la durada del foc d'uns quatre minuts, després de tenir en consideració que s'havien de realitzar vuit salves de llançaments i que s'havia de regular cada salva segons l'observació de la caiguda dels projectils del tir anterior. D'aquesta manera, el *Eugenio di Savoia* no s'acostaria massa a la zona neutral, evitant així el possible reconeixement d'altres vaixells que podien estar a la zona i un més que probable bombardeig com a resposta defensiva republicana. Una vegada finalitzat l'atac, el vaixell italià havia d'anar durant sis hores a 30 nusos en direcció est amb l'objectiu d'evitar ser torpedinat o perseguit per aconseguir arribar a aquesta velocitat a alta mar, on una vegada allà, reduiria la velocitat a 25 nusos i així l'endemà el vaixell es trobaria en una posició que no aixecaria cap sospita de la seva procedència.

Així per tant i seguint aquestes ordres, el *Eugenio di Savoia* iniciaria la missió a les 04:30 hores del dia 13 i tal i com s'havia pronosticat ho faria sota unes condicions meteorològiques adverses, avançant a una velocitat de 20 nusos. Al matí, cap a les 10:30 hores i amb la millora del temps i en direcció al punt assenyalat com A, el comandant del navili enviaria un telegrama per ràdio a Roma sobre la seva situació, trobant-se a 110 milles de la Magdalena, en plena alta mar i considerant que la missió podia continuar. Després d'un intercanvi d'informació en el que s'especificaria sense cap mena de dubtes els objectius a bombardejar, a les 12:35 hores el comandant del *Eugenio de Savoia* ordenaria retirar la bandera nacional italiana i el seu escut. Abans de la sortida del vaixell, el comandant del creuer també havia ordenat cobrir amb pintura gris el nom del vaixell, treure els

feixos de lictors de la superestructura per tal d'ocultar la nacionalitat del vaixell així com comprovar els bots salvavides. Aquestes mesures també afectarien a la tripulació, ja que s'ordenaria que únicament fessin servir el barret o el passamuntanyes amb l'objectiu d'evitar que durant l'acció de guerra prevista caigués a l'aigua algun que altre barret que pogués servir per identificar l'autor de l'acció, amagant d'aquesta manera sobretot la nacionalitat del vaixell.

El creuer italià continuaria amb la ruta descrita a les instruccions tot i que a les 16:00 hores es veuria obligat a canviar la direcció per allunyar-se d'un vaixell de vapor de càrrega observat a la seva esquerra i poc després, en veure un transatlàntic francès en direcció sud, augmentaria la velocitat reprenent la ruta inicial, que era la més curta per allunyar-se del transatlàntic. Una hora i mitja més tard el creuer reconeixeria a l'esquerra un submarí emergent que no seria altre que el també italià *Ettore Fieramosca.*

Navegant a una velocitat de 25 nusos, el comandant anticiparia l'arribada al punt assenyalat com A i al capvespre la nau s'enfosquiria del tot i la tripulació passaria estar ja preparada al punt de combat, però degut al trànsit de vaixells de vapor regulat pel far de Sant Sebastià, el comandant es veuria obligat a modificar la ruta d'acostament al punt assenyalat com B. Sense més complicacions en la navegació, el *Eugenio di Savoia* prendria posicions, podent reconèixer Montjuïc, els llums del Llobregat i el fanal verd de l'extrem del dic est. La ciutat amb prou feines es trobava il·luminada i poc abans que el vaixell arribés al punt del viratge definitiu, des del creuer que reduiria la seva navegació a 20 nusos, es veuria com s'apagaven altres llums situades a la pujada del Tibidabo. Degut a que el temps no era clar del tot, el comandant decidiria avançar més per la ruta fins acostar-se a les 22:48 hores als 45º, trobant-se el vaixell a 9.000 metres del fanal verd del dic est.

Immediatament després, el *Eugenio di Savoia* començaria a disparar amb les torres de 152 mm després de col·locar els canons segons l'orientació i la distància calculades per tal de bombardejar el centre de la ciutat. Des del vaixell es dispararien salves successives de 7 o 8 canonades per salva, amb foc ben regulat i granada explosiva, millorant la direcció del llançament sobre la base dels resultats, llançant-se en total nou salves i trigant uns 4 minuts i 45 segons. El llançament provocaria efectes tangibles ja que des del vaixell es percebrien incendis i grans núvols de fum, tenint la convicció el comandant que tots els projectils havien explotat. Després de la novena salva, per evitar bombardejar la zona neutral amb canonades desviades i també per evitar ser reconeguts per vaixells que estiguessin eventualment en la zona, i davant la il·luminació dels fars, el comandant ordenaria la finalització del foc, canviant així el vaixell de rumb i allunyant-se a una velocitat de 30 nusos. Com a resposta defensiva, després de la segona salva, s'enfosquiria la ciutat a més a més de que s'encendrien tres fars, fent que el de Montjuïc, molt potent, il·luminaria el *Eugenio di Savoia*, però a aquella distància des de terra no es podia distingir la forma del vaixell, motiu suficient

perquè des del mateix creuer es continués amb l'acció ofensiva. També des del moll, els canons havien obert foc, però el fum de les salves dels dispars del creuer havien impedit que els tripulants del *Eugenio di Savoia* podessin veure en quins punts havien caigut els seus projectils. En definitiva, es dispararien 72 projectils resultant l'atac òptim igual que el comportament del material excepte el desviament d'un canó, produït per l'encallament del disparador. Ja durant la tornada, el *Eugenio di Savoia* seguiria les rutes descrites al pla establert a una velocitat de 30 milles, tot i que a 50 milles de Barcelona, passada l'àrea de Sant Sebastià, existiria mala mar de nord-nord-oest, cosa que faria que la nau es veiés obligada a reduir la velocitat a 25 milles. Les inclemències meteorològiques continuarien i a les 02:00 hores i en plena tempesta, el vaixell reduiria fins als 16 nusos i viraria uns 45º amb la intenció d'acostar-se a l'illa Hyers i després amararia de popa a l'atracador de l'Alsina. A les hores següents, el vaixell continuaria la seva ruta a una velocitat d'uns 25 nusos fins que a les 16:30 hores arribaria al seu port de destí de La Magdalena. Finalitzada la missió, el comandant advertiria als seus oficials i a la tripulació del vaixell que havien de mantenir el màxim secret sobre aquesta missió i els informaria de les penes greus que els podrien infligir si difonien la missió que havia portat a terme el vaixell.

Com a conclusió l'Almirall de Divisió Comandant Vittorio Tur, que considerava aquesta acció una missió de guerra complicada per les limitacions que suposava la necessitat de no poder ser reconegut, destacaria el valor i la capacitat professional dels seus homes, del seu comandant el capità de navili Maximiliano Vietina, que havia demostrat un grau elevadíssim d'eficàcia tant pel que feia als seus homes com pel que feia al material i a la dedicació tot i que només duia un any en servei; dels oficials que havien fet un servei sacrificat tenint en compte que eren molt pocs en relació a la missió que el vaixell havia hagut de resoldre de manera ràpida i els sotsoficials i la tripulació que, tot i que era menys nombrosa que en temps de pau, havia aconseguit garantir tots els serveis de guerra del vaixell, especialment, el del personal de la sala de màquines, que havia tingut el motor funcionant al cent per cent. En quant als resultats obtinguts del bombardeig, el *Eugenio di Savoia* va complir amb el seu objectiu de bombardejar la fàbrica Elizalde tot i que no la va destruir, però com quasi bé tots els projectils van caure a la ciutat, aquests van provocar diferents danys a varis immobles, a més a més de provocar setze víctimes mortals entre militars i civils.

Les autoritats republicanes emetrien una nota oficial el mateix dissabte a la nit justament després d'efectuat el bombardeig naval i els principals medis escrits republicans publicarien aquesta nota a les seves edicions del dia posterior. Diaris com *La Vanguardia* la publicaria a la seva edició del dia 14 però en un lloc poc visible, a un racó de la pàgina 10 del diari amb el titular en majúscules de *Última Hora*. La notícia que portava el títol *Barcelona. Els pirates del mar. L'agressió d'anit*, era la següent: "*Al dia d'ahir, aproximadament a les deu de la nit, un vaixell facciós que navegava aigües*

de la nostra jurisdicció va disparar diverses canonades, algunes de les quals van caure al casc de la ciutat, ocasionant alguns ferits. Les nostres bateries van contestar l'agressió del vaixell facciós, aconseguint al poc temps que aquest es retirés"[1021]. Com es pot deduir no hi havia massa informació sobre el succés encara i es volia diferir una mica de la realitat del bombardeig, ja que en aquesta breu nota només es parlava que havien caigut a la ciutat algunes bombes, sense parlar de cap víctima mortal i que les bateries de costa havien fet fugir el vaixell, cosa completament falsa, ja que com hem comentat abans, el bombardeig no va arribar als cinc minuts i tot i que aquestes defenses de costa van disparar, el seu tir era massa curt per sentir-se amenaçat al vaixell. La premsa republicana donaria moltíssima més informació als següents dies, sobretot a les edicions del dia 16, tres dies després d'ocorregut l'atac naval. Per exemple *La Vanguardia* li dedicaria unes quantes planes a més a més de la portada al bombardeig a la seva edició del dia 16 de febrer[1022]. Primer de tot ampliava la informació del bombardeig amb respecte de la nota oficial apareguda al mateix diari dos dies abans, on es deia que el passat dissabte poc després de les 21:45 hores, un fort canoneig procedent del mar havia produït l'alarma a Barcelona i en l'espai de deu minuts s'havia pogut escoltar vàries fortes detonacions, observant-se des de diferents llocs de la població les fogonades dels canons, escoltant-se fins i tot el xiulet dels projectils. Sobre l'autoria del canoneig no estava clar si havia estat realitzat per un o dos vaixells, que en direcció de nord a sud i a curta distància de la costa trobant-se davant la ciutat havien disparat sobre la població civil, produint la posterior l'alarma i diverses víctimes[1023]. Segons la mateixa notícia, les bateries de costa havien repel·lit ràpidament l'agressió i havien aconseguit que "*els vaixells facciosos emprenguessin una vergonyosa fugida"*[1024].

Una d'aquestes bateries de costa que dispararia contra el vaixell italià seria l'emplaçada al turó d'en Caritg a Badalona, on hi havien emplaçats quatre canons de 150 mm Krupp[1025]. En quant a la resposta defensiva passiva i segons la mateixa notícia, al escoltar-se els primers dispars havien funcionat les sirenes d'alarma i immediatament serien apagades les llums dels carrers i habitatges així com també deixarien de funcionar els tramvies i els espectacles.

La notícia també esmentava que la població civil s'havia fet càrrec del perill que es cernia sobre la ciutat i havia acatat sense precipitacions i serenitat, totes les disposicions ordenades per les autoritats, omplint els refugis i romanent en ells fins que el perill va finalitzar pocs després de les onze de la nit.

[1021] *La Vanguardia*. 14 de febrer de 1937.
[1022] S'ha de recordar que el bombardeig havia estat realitzat el dia 13 a les 22:00 hores, massa tard per l'edició del dia després i el dilluns mai sortia el diari.
[1023] *La Vanguardia*. 16 de febrer de 1937.
[1024] *La Vanguardia*. 16 de febrer de 1937.
[1025] Veure apartat 2.4.3.15. La bateria de Badalona.

La nota oficial com hem comentat abans només parlava de ferits, però un parell de dies després, s'informava ja tant de ferits com de víctimes mortals, descrivint en molts dels casos els detalls de com s'havia produït aquesta mort. Així per exemple una d'aquestes primers víctimes mortals seria el milicià Josep Vila Cutrina de la columna Macià-Companys que es trobava a Barcelona de permís, sent un dels primers en ser recollit ferit i ràpidament traslladat a l'Ateneu Nacionalista d'Estat Català de Poble Nou, on va morir. Una altre víctima seria Madrona Desvilà justament al moment de tancar la porta d'un garatge on resultaria greument ferit i posteriorment mort també José Pérez Guillamet. A un altre dels llocs afectats per l'explosió, on un obús va travessar la casa, resultarien mortes Concepció Rodríguez i Concepció Fando i ferits Jaime Jaume Bodelló de 45 anys, Milagros Roig de 20 anys, Elena de los Santos de 46 anys i de nacionalitat cubana i Àngel Santos, de 45 anys i natural de Madrid. Una altre víctima del bombardeig va ser una dona de 55 anys anomenada Agustina de Ibañez, morta a causa d'haver penetrat un obús al dormitori on es trobava amb el seu marit, Gregorio Ibáñez de 56 anys que va resultar greument ferit, justament quan es desponien a traslladar-se al refugi. El projectil en qüestió havia estavellat a l'habitació immediata. Una acció semblant li passaria a Pascual Argüelles Fernández de 63 anys que va resultar mort i Lluïsa Pablo Gallego, de 35 anys ferida greu en altre dels llocs on van estavellar els obusos. Continuant amb la llista de víctimes mortals a conseqüència de les ferides rebudes pels cascos d'obusos, s'afegirien les següents persones: Alegría Sarmiento Sampietro, Federico Ventosa Ribas, Concepción Rodríguez Luz, Concepción Pando Serras, Rosa Olivé Cabrera, Gregorio Ibáñez Herrero, José Francisco Vilanova, Josep Parramón Vilaplana, Jaime Riba Batalla, Margarita Queralt Expósito, Pascuala Gallego, Agustín Ibáñez, José Queralt Martinell, Ramón Bernat Gil, Gregorio Ibáñez Padilla, José Francisco Vilanova; mentre que entre els ferits a conseqüència del bombardeig figuraven les següents persones: Margarita S. Fernández, Joaquín Aguilar Molla, José Forest Bonet, Carme Fornos Pellicer, Francesc Nieto Fernández, Gregorio Talladé Soula, Antonia Oliva García, Pilar Campa Ausón, José Fallibre Fornos, Jose Laplana, Pedro Ballester, Josep Casademunt, Francisco Briech i Josep Busquets Carbonell[1026]. Però entre tantes víctimes també es va donar alguns casos excepcionals, com la d'una família que es va salvar d'una mort segura per haver abandonat el seu habitatge al registrar-se els primers dispars, resultant la casa completament destruïda.

En quant als danys materials efectuats pel bombardeig, aquests segons la notícia de *La Vanguardia* no havien revestit la importància que es proposaven els seus agressors, però si que havien estat prou significatius. *Solidaridad Obrera* a la seva edició del mateix dia 16 de febrer informava més detingudament sobre els danys materials que havia produït el bombardeig en qüestió ja que segons

[1026] *La Vanguardia*. 16 de febrer de 1937.

la informació que es desprèn d'aquest diari, el foc es va concentrar contra la part alta de la població, sofrint desperfectes algunes cases dels carrers de Gràcia, Passeig de García Hernández, Perill, el Col·legi d'Advocats, al carrer de Mallorca, Còrsega, Aragó, Passatge de Loyola, Nàpols, Avinguda del 14 d'Abril, Consell de Cent, Torrijos, Roselló, Torrent de l'Olla i Avinguda de la CNT. Aprofundint una mica més en els desperfectes, al carrer del Perill van quedar destruïts tres pisos; a l'Avinguda de Sabino Arana, dos pisos destruïts; al carrer de Torrijos, va quedar destruïda una huevería; a la Plaça de la Virreina un immoble va resultar amb desperfectes a la façana; al Balcón de García Hernàndez va resultar amb desperfectes a la façana una casa com a conseqüència d'haver estat assolida per cinc granades; a l'Avinguda del 14 d'Abril va caure una granada a la calçada; al carrer de Roselló va fer desperfectes la metralla en varis edificis; al carrer de Nàpols va fer explosió una granada a la vorera davant d'un garatge; al carrer de Martin Vilanova, va penetrar una granada en un dormitori i va esclatar a l'habitació immediata; a l'Avinguda de la CNT una granada va caure a la calçada, destrossant-li les cames a una dona i al carrer Roger de Flor van quedar destruïts dos pisos[1027]. El bombardeig també va fer destrosses importants a les línies de tramvies, com per exemple al carrer de Nàpols on es va haver d'interrompre el tràfic per haver estat tallat els cables al fer explosió un dels obusos o al carrer Consell de Cent, on la vibració de l'aire faria que caigués la línia de l'enllumenat, sofrint desperfectes al ser arrastrada un tret per un automòbil que passava per allà al produir-se l'accident, acudint immediatament les brigades per efectuar les reparacions de les línies[1028].

Per altre banda, els serveis d'emergència van tindre un paper destacat durant i després del bombardeig; així per exemple, els bombers van haver de realitzar diferents sortides alhora de contenir els dos incendis que va provocar el bombardeig, sortint nombroses dotacions dels quarters de bombers del carrer de Provença (Parc Central) de la Sagrera, Parc de la Ciutadella i quarter de l'Exposició, tots ells dirigits pels caps Jordán i Sabadell. Entre tots els bombers que van participar en aquestes tasques, es va haver de lamentar un ferit lleu, el bomber J. Lacambra mentre que els serveis prestats pel personal de la Creu Roja també van ser destacables, ja que una de les ambulàncies que havia sortit de la caserna del carrer de Casanova per recollir a una dona que havia patit un accident al carrer de Llúria va ser la primera en acudir en auxili de les víctimes del bombardeig. Ben aviat, tot el personal de la Creu Roja es mobilitzaria, sortint les ambulàncies cap als llocs on era reclamada la seva presència concentrant-se al carrer de Llúria el personal directiu des d'on anirien cursant les ordres d'assistència[1029].

[1027] *Solidaridad Obrera*, 16 de febrer de 1937.
[1028] *Solidaridad Obrera*, 16 de febrer de 1937.
[1029] *Solidaridad Obrera*, 16 de febrer de 1937.

En quant a les reaccions polítiques aquestes no es van fer esperar i al dia següent al bombardeig al matí, el President Companys rebia la visita del cònsol de l'U.R.S.S. qui presentaria una protesta davant el President de Catalunya per l'agressió de la nit anterior al bombardejar una ciutat oberta amb evident transgressió del dret de gents i assassinant a la població civil. El President agrairia aquesta manifestació del representant de la U.R.S.S., que venia a afegir-se a una nova prova de solidaritat que rebia la República per part del poble soviètic. Poc després el President visitaria el Departament de Seguretat Interior, entrevistant-se amb el conseller Aguadé i el Departament de Defensa, on conversaria amb el tinent coronel Guarner així com amb altres caps del mateix departament com el subsecretari Molina. No deixar de ser curiós que per la tarda rebria la visita del diputat comunista per Marsella Jéan Cristofol, acompanyat del doctor Serra Hunter, que havia vingut a aclarir l'assumpte del torpedinament del vaixell *Navarra* per un submarí a aigües d'Altafulla[1030]. Continuant amb l'activitat del President Companys, el dia 15 a la tarda conversaria llargament amb els periodistes sobre els bombardeig efectuat el passat dia 13 a la nit a Barcelona, informant-li que feia molt poca estona que havia rebut informacions de que havia estat bombardejada València i que en aquell mateix moment s'estava bombardejant Portbou. Sobre les conseqüències del bombardeig de Barcelona, el President comentaria als periodistes la brutalitat de l'atac i tot i així remarcaria a banda de la indignació com aquest atac va ser rebut, la serenitat que la població havia ostentat en tot moment. Finalment invitava als periodistes a anar a la Conselleria de Defensa per poder comprovar que tots els projectils llençats sobre Barcelona durant el bombardeig eren de fabricació italiana, tot i que Companys s'abstenia de donar més referències sobre aquest assumpte. Aquestes últimes manifestacions sobre la nacionalitat dels projectils centrava les investigacions per esbrinar l'autor del bombardeig, on gràcies a que durant tot el dia del diumenge i del dilluns, nombrosíssims curiosos desfilarien pels llocs afectats pel bombardeig on recollirien a molts llocs trossos d'obusos i metralla que serien entregats a la Comissió Tècnica de la Conselleria de Defensa pel seu anàlisi[1031]. Les primeres investigacions afirmaven que alguns dels trossos d'obús corresponien a projectils de gran calibre, probablement de 305 mm i altres més petits de 155 mm, sent els primers amb un casc d'un gruix d'uns 2,5 cm. Entre ells hi havia granades explosives i trencadores, i els seus efectes s'havien fet notar als edificis afectats, tot i que les posteriors investigacions donarien altres resultats. I es que aquestes investigacions que realitzarien les autoritats republicanes centrant-se en descobrir la nacionalitat de l'autor del bombardeig anirien molt bé encaminades des d'un primer moment, sobretot per una sèrie de circumstàncies determinants per aclarir el tema. Els tipus de projectils trobats juntament amb altres deduccions

[1030] Veure apartat 3.3.2. La campanya submarina.

[1031] ALBERTÍ GUBERN, Santiago, i Elisenda ALBERTÍ CASAS, *Perill de bombardeig! Barcelona sota les bombes (1936-1939)*. Barcelona. Editorial Albertí. 2004. Pàg.80-81.

realitzades resultarien finalment claus alhora de les investigacions. Sobre el tema dels projectils, tots els disparats portaven la marca *L-3-GEN. 33-XIIJ* cosa que demostrava per les autoritats republicanes sense lloc a dubtes, que es tractaven de fabricació italiana, concretament de Gènova. El calibre d'aquests projectils era de 152,4 mm i corresponia exactament al calibre del canó de sis polzades, que es deduïa realitzant un càlcul senzill: sent la polzada anglesa de 2,54 centímetres i multiplicant 6 por 2,54, exactament donava 15,24 centímetres, el mateix calibre que els projectils disparats[1032]. Les investigacions es basaven a més a més en les deduccions sobre que els vaixells franquistes sempre disparaven projectils de la *Sociedad Española de Construcciones Navales* i que els canons d'aquests vaixells eren de 8 polzades, cosa que no era del tot certa, ja que l'artilleria antiaèria d'aquests vaixells eren del mateix tipus que els canons esmentats de 152,4 mm. Seguint amb els plantejaments republicans, les autoritats afirmaven que s'havien escoltat tres salves, el qual volia dir que s'havien llençat simultàniament vuit canonades: vuit canonades tres vegades, tractant-se llavors d'un vaixell que disposava de vuit canons a bord amb disposició de tir. Les conclusions extretes per les autoritats republicanes respecte a la situació i nombre de canons, el calibre dels mateixos i la marca italiana dels obusos, permetia assegurar d'una manera absoluta que es tractava d'un creuer italià del tipus *Giovanni Delle Bande Nere*, *Alberico di Barbiano*, *Luigi Cadorna* o *Armando Díaz*[1033]. Sense dubtes estaven molt bé encaminats a les seves investigacions respecte la nacionalitat del bombardeig de Barcelona, però no del seu autor, ja que no es pensaven, tot i parlar d'altres creuers italians que aquest l'havia efectuat el *Eugenio di Savoia*.

El delegat marítim, Antonio Torres, també rebria als periodistes amb qui comentaria el bombardeig, explicant-lis que segons les seves notícies, el canoneig havia estat efectuat per un únic vaixell que havia arribat a situar-se davant l'escullera a 1,5 milles aproximadament. Aquest procedia de Llevant i començaria a disparar marxant a gran velocitat quan es trobava davant la Porta de la Pau, desapareixent segons el Delegat Marítim en quant les bateries republicanes van repel·lir l'agressió.

Els diaris també reproduirien en la seva edició del dimarts dia 16 una nota facilitada pel Comissari General d'Ordre Públic, Rodríguez Salas sobre les mesures de precaució que s'haurien d'adaptar en cas que es tornés a repetir un altre bombardeig recordant sobretot accions realitzades durant aquest últim atac nocturn[1034]. La nota en qüestió feia referència a que davant d'aquestes visites de vaixells franquistes que segons semblava s'haurien d'anar repetint, resultava necessari estar previnguts amb la finalitat de fer-les les menys tràgiques possibles, ajudant tots en fer-les fracassar, resultant sent la millor manera d'aconseguir-lo complint totalment les ordres i instruccions que dimanaven dels

[1032] *La Vanguardia*. 16 de febrer de 1937.
[1033] *La Vanguardia*. 16 de febrer de 1937.
[1034] *Solidaridad Obrera*. 16 de febrer de 1937.

organismes oficials. És feia referència de com el nerviosisme del moment podia apoderar-se de molta gent, manifestant-se posteriorment en accions poc favorables i descrivia situacions ocorregudes la nit del bombardeig, com la detenció de cotxes oficials que circulaven realitzant el seu servei de vigilància o com inclús es dispararia contra una ambulància que es dirigia a recollir ferits. El Comissari atribuïa aquests fets que no van tindre més conseqüències, al confusionisme del moment però era necessari que davant d'altres ocasions similars, totes aquelles persones que disposessin d'armes i volguessin prevenir-se contra qualsevol eventualitat, es concentressin als quarters, els milicians als partits polítics i sindicals, i que deixessin el carrer sota la vigilància de la força pública, que ja tenien unes instruccions específiques i asseguraven l'ordre públic i s'explicava un cas pintoresc de la passada nit en la que es va trobar a un ciutadà que amb una pistola volia defensar-se del vaixell. Aquest ciutadà hagués pogut prestar algun servei si s'agrupava a altra gent armada que estaven preparats per complir qualsevol ordre i no pas sol al carrer.

La nota informava que amb la finalitat d'evitar que es fessin senyals als franquistes, tots aquells que observaren alguna anormalitat en qualsevol part, tenien l'obligació de denunciar-la immediatament al primer agent de l'autoritat que trobessin sense que per això es pogueren prendre iniciatives individuals ja que aquestes solament corresponien a la força pública i amb la finalitat de que tots els serveis de vigilància i sanitat resultessin totalment efectius, era imprescindible que poguessin desenvolupar-se amb total llibertat, així que quants menys obstacles trobessin més efectius serien. La presència de vaixells i submarins franquistes demostrarien la participació i bon funcionament dels serveis d'informació i espionatge a favor del bàndol rebel i tot i que la força pública es mobilitzava totalment per inutilitzar-los i fer fracassar el seu treball, s'havia de tenir en compte que molts d'ells s'aprofitaven del confusionisme del moment per actuar. Per últim el Comissari informava a la seva nota que els que havien de vigilar per l'ordre no feien altre cosa que obeir les ordres que donaven els representants de totes les organitzacions i partits polítics antifeixistes i havien demostrat la seva adhesió al Govern del poble en altres ocasions. Aquestes força era un verdader instrument que defensava les llibertats del poble i s'havia de tenir confiança en ella i prestar-li ajuda també en totes les ocasions, sent la millor manera complint totalment les instruccions donades pels organismes responsables.

Per altre banda, l'enterrament de les víctimes del bombardeig seria realitzat el mateix dimarts dia 16, fent-se càrrec d'ell l'Ajuntament de Barcelona. La comitiva sortiria a les 10:30 hores de l'Hospital Clínic i continuaria baixant pel Carrer d'Urgell, seguint pel carrer de Les Corts i Passeig de Gràcia fins arribar al monument a Pi i Maragall, on seria dissolta. L'Ajuntament també demanaria als ciutadans que assistirien a l'enterrament, que el fessin sense agrupar-se separadament per sectors sindicals o polítics, ni portant banderes ni signes que els diferenciï, donat que era la

ciutat la que en l'acte expressava, juntament amb el seu dol, la seva serena fermesa davant l' agressió soferta.

Després d'aquest bombardeig que patiria la ciutat de Barcelona, passarien dos mesos fins la següent agressió que hauria de patir la costa catalana per part de vaixells de superfície nacional, efectuada en aquest cas pels dos dels vaixells més potents amb que comptaven els sollevats, els creuers *Canarias* i *Baleares* i realitzat aquest en una data molt significativa com seria el 14 d'abril, sisè aniversari de la proclamació de la IIª República.

Aquesta vegada, els vaixells franquistes canviarien totalment d'escenari després d'haver actuat al nord de la costa catalana o fins i tot a la mateixa capital, passant aquest cop a actuar a les costes del sud del Principat, disposant-se a atacar la ciutat de Tarragona. Però abans de realitzar aquesta agressió envers la ciutat de Tarragona, els dos vaixells actuarien el dia anterior, fent la seva aparició cap a les 18:00 hores a l'alçada de Vinaròs atacant la ciutat, així com també bombardejarien les poblacions catalanes de Sant Carles de la Ràpita i Alcanar i les poblacions castellonenques de Peníscola i Castelló de la Plana, sense provocar cap desgràcia personal a cap de les poblacions atacades. Ràpidament, la Comissaria de Defensa prenia les respectives precauciones, com era habitual a aquests casos, i era destacat a la zona atacada el tinent coronel cap de la costa juntament amb el seu comissari polític per fer-se càrrec de la situació i informar-se in situ de les diferents agressions realitzades pels dos vaixells a les respectives poblacions.

Al dia següent i ben aviat de matinada, començava l'operació de bombardeig de Tarragona navegant els dos vaixells envers l'objectiu. Cap a les 04:20 hores els dos creuers van poder observar per la popa el projector de Montjuïc i sis minuts després, al demorar Vilanova i la Geltrú posarien rumb cap a Tarragona navegant paral·lels a la costa però a unes deu milles d'aquesta amb l'objectiu de bombardejar el port i els vaixells mercants que allà hi havia. A les 6:00 hores i estant ja davant del port tarragoní, seria tocada la senyal de xafarranxo de combat a bord del *Canarias* tot i que seria el *Baleares* l'encarregat primer en obrir foc cap a l'objectiu començant la seva agressió a les 6:15 hores, estant els dos vaixells a l'altura de la mateixa ciutat de Tarragona però a una distància d'aquesta d'unes tres milles. En total efectuaria uns vint-i-dos dispars amb les torres 1 i 2 per tindre avariats els ascensors de la torre 3, i cessaria el foc a les 06:26 hores. Durant el bombardeig, la dotació del creuer va poder observar les explosions a l'interior del port i a les proximitats dels vaixells que es trobaven allà i una vegada finalitzat el torn del *Baleares,* seria el creuer C*anarias* que situat en línia de fila natural amb la ciutat de Tarragona a estribord, començaria el seu atac, bombardejant de nou els mateixos objectius. Les torres del creuer dispararien cadascuna vuit projectils, fins a realitzar un total de 36 dispars, moment en que es retiraria el creuer, concretament a les 06:30 hores. Poc després, i quan ja es retiraven dels seus llocs de combat els mariners del

creuer *Canarias*, seria donada la senyal d'alarma als dos vaixells degut a l'aparició al cel de tres bimotors republicans, tot i que aquests es limitarien a sobrevolar només la ciutat sense realitzar cap acció ofensiva envers els vaixells agressors i finalment els creuers perdrien de vista als avions sobre les 07:15 hores al mateix moment que els dos vaixells abandonaven la zona.

En quant al resultat del bombardeig al port de Tarragona, aquest no va ser molt precís i es va saldar amb un mínim de danys. Aquell dia al seu interior estaven ancorats diferents vaixells com eren: el petrolier *Campomanes*, el vapor *Cabo Menor*, els motovelers *Maria Dolores* i *Trinitat* i els vaixells presons *Mahón* i *Rio Segre*. El *Campomanes* havia arribat el dia 10 procedent del port rus de Tonapse i havia descarregat al port de Tarragona unes 5.500 tones de benzina i el bombardeig dels dos creuers no el va assolir directament però la metralla si que li va provocar algunes avaries no molts greus al casc i a les superestructures, el que faria que restés al port tarragoní deu dies més en reparació. El vapor *Cabo Menor* de la *Compañía Ibarra*, va ser el vaixell que va sortir més malparat del bombardeig ja que va ser assolit per un projectil que el provocà un incendi i el fum és podria apreciar des del Balcó del Mediterrani. El vaixell demanaria ajuda mitjançant la seva sirena i uns quants voluntaris anirien amb una camioneta fins al port per prestar ajuda al vaixell atacat. En arribar aquests voluntaris van poder observar com al vaixell li sortia per la part de popa molt de fum dens i vermell, difícil de suportar degut al seu mal olor, ja que una bomba havia penetrat a la coberta fent explosió a les seves bodegues carregades de sofre. La tripulació, tot i que no va patir cap tipus de danys, es trobaria atemorida i incomprensiblement passiva i serien els propis voluntaris que arribats amb la camioneta intentarien realitzar tasques de neteja, llençant per la borda els barrils de sofre però havent de suportar el mateix núvol de fum que sortia des de la bodega. Però tot i les precaucions presses, tapant-se la boca i el nas amb un mocador, el fum era tan insuportable que els obligaria a baixar de nou al moll fins que arribarien els bombers que es farien càrrec de l'extinció de l'incendi. Finalment i una vegada sufragat l'incendi, el vaixell seria reparat provisionalment i sortiria a la mar sis dies més tard. En quant als motovelers, el *Maria Dolores* que estava ancorat a les Drassanes i el *Trinitat* en situació de refugi que es trobava ancorat al moll de la Costa, no van patir cap tipus de dany. La mateixa sort van tindre els vaixells presó *Mahón* i *Rio Segre*, situats al contradic Transversal i molt pròxims al petrolier *Campomanes* que tot i que serien rodejats pels projectils dels creuers franquistes, tampoc van patir cap tipus de danys.

Al dia següent, la premsa republicana va informar sobre l'atac que sofrí la ciutat de Tarragona, tot i que la informació no seria gaire abundant ni precisa. Així per exemple, *La Vanguardia* informaria que dos vaixells, que segons semblaven eren el *Canarias* i l'*Almirante Cervera*, havien disparat durant un quart d'hora unes quaranta canonades envers la ciutat sense aconseguir els seus objectius i que com a reacció governamental havien patrullat sobre la ciutat varis aparells d'aviació a més a

més que les bateries de costa havien repel·lit l'agressió[1035]. El *Diari de Reus* donava la notícia amb un contingut molt similar a l'anterior, tot i que afegia alguns detalls interessants sobre els efectes del bombardeig, informant per exemple que entre els projectils caiguts al port, un obús havia caigut prop del tinglat produint un embut d'un metre de profunditat foradant materialment una caseta pròxima i ocasionant desperfectes als vagons de ferrocarril. També informava que un altre projectil havia caigut dintre del vapor *Cabo Menor*, provocant un incendi a la càrrega que transportava, produint la metralla greus desperfectes al pont de comandament del vaixell, al que no es registraren víctimes. El mateix diari especulava que els possibles objectius que perseguia l'atac dels dos vaixells eren els dipòsits de la CAMPSA i un vaixell petrolier que es trobava al port, a més a més d'informar que no hi havia hagut cap víctima mortal i que només s'havia registrat la destrucció d'una casa de camp mentre que s'afegia que la població de la ciutat va reaccionar molt nerviosa al bombardeig, i segons alguns testimonis, "*de les cases de la Rambla sortiria gent espaordides i desorientades cridant-se uns als altres. Tots corren acuitades per l'instint de conservació en direcció al primer refugi que es troba a uns dos-cents metres d'on sóc jo, instal·lat als baixos de l'edifici conegut per Casa Ventosa"*[1036].

El que si aconseguí el bombardeig va ser un altre resultat inesperat d'acord amb els objectius inicials franquistes sobre aquest, la pugna entre els diferents grups polítics, que poques setmanes després esclatarien en els enfrontaments dels Fets de Maig entre la CNT-FAI i el POUM, per una part i el Govern de la Generalitat per altre i de la que al final no sortiria guanyant cap d'ells.

El diari *Llibertat* publicaria un article molt crític sobre alguns fets relacionats amb el bombardeig dels creuers franquistes de Tarragona[1037]. Segons l'article, enlloc de parlar de l'agressió es donava rellevància d'alguns fets ocorreguts durant l'atac, posant èmfasi en que era necessària una autoritat responsable, ja que sense aquesta no es podia anar enlloc. Aquesta crítica venia a compte de que havien aparegut a Tarragona altre vegada gent armada als carrers, com si aquesta gent fos la veritable força al carrer enlloc de les forces de l'autoritat. L'article també criticava aquesta gent, que no era de la pròpia població i que al escoltar les primeres canonades abandonaven la ciutat esperant a la finalització de l'atac. El bombardeig en qüestió portaria a la ciutat la difusió immediata del rumor que els dies següents hi haurien represàlies, tot i que sortosament no es realitzarien. L'article tancava amb l'afirmació que el bombardeig passat era un viu reflex de la situació precària que es vivia a la ciutat de Tarragona.

[1035] *La Vanguardia*. 15 d'abril de 1937. En realitat seria el *Baleares* però la notícia publicada al diari informava que havia estat erròniament el *Almirante Cervera*.
[1036] *Diari de Reus*. 15 d'abril de 1937.
[1037] *Llibertat*. 15 d'abril de 1937.

Els atacs a la costa catalana continuarien i cap a finals del mateix mes, el dia 27 a la tarda, una altre agressió seria preparada pels creuers franquistes envers el litoral català. El creuer *Canarias* es destacaria fins a Sant Feliu de Guíxols amb l'objectiu de bombardejar aquesta població amb l'artilleria mitjana, mentre que el seu bessó *Baleares* faria el mateix però sobre Palamós. En canvi, sorgiria un imprevist alhora de realitzar aquestes accions ja que els creuers es veieren enmig de nombroses embarcacions de pesca, als que obligarien a tornar als ports republicans a canonades, enfonsant cada creuer però, una d'aquestes barques de pesca i recolliria a la seva tripulació. Aquests incidents, units a un violent atac que va sofrir el creuer *Canarias* per dos avions que el van llençar sis bombes rebent el creuer nombrosos trossos de metralla a coberta tot i que sense provocar víctimes ni danys, farien retardar els bombardeigs projectats fins impossibilitar-los per abans de la posta de sol. Però aquests inconvenients, units a l'escassetat de combustible, van decidir a l'Almirall a cancel·lar l'operació i aquella mateixa tarda, els dos vaixells fondejarien a Palma a Mallorca.

Per altre banda, els mesos de juny i juliol serien mesos també molt intensos per la costa mediterrània de llevant, en els que es succeïren de nou els atacs a aquesta. A primers de juny, el creuer *Baleares* finalitzaria a El Ferrol la instal·lació de vuit noves peces d'artilleria de 120 mm i tornaria al Mediterrani, on juntament amb el seu bessó, el creuer *Canarias*, portarien a terme de nou tota una sèrie d'accions contra el tràfic que no els van impedir continuar amb els bombardeigs a la costa. Palamós, Sant Feliu de Guíxols, Mataró o Tarragona van ser entre altres, els diferents objectius a batre pels canons d'ambdós creuers.

La primera actuació durant aquests mesos seria la realitzada el dia 8 de juny, quan al voltants de les 14:00 hores, el *Canarias* tornaria altre cop a canonejar la costa catalana. En aquest cas, apareixeria a uns 10.000 metres al nord-oest de Palamós i a unes tres milles de la costa, i posant proa aquesta, començaria a fer foc en direcció a Begur, deixant algunes canonades sobre el poble de Calella de Palafrugell, on dos dels projectils quedarien sense explotar. El vaixell seguiria la seva ruta canonejant poc després Palamós, fent sobre aquest poble uns quaranta dispars, utilitzant les peces de 203 mm i 120 mm sobre el port i la població, sense produir víctimes i causant danys d'escassa importància tot i que cinc projectils caigueren en el vaixell tanc *Campero*, que ja dies passats havia estat torpedejat per un submarí[1038]. La bateria de costa instal·lada a la ciutat va contestar a l'agressió i el lloc semafòric de Begur, que realitzava les funcions de vigilància de la costa va poder comptabilitzar unes 87 canonades que es van creuar entre ambdós; però des d'aquest lloc d'observació no es distingiria bé al vaixell per l'existència de boira a l'horitzó però podia situar al

[1038] Veure apartat 3.3.2 La campanya submarina.

Canarias a unes dotze milles d'aquest semàfor i unes tres milles de terra[1039]. Finalitzat el bombardeig de Palamós, el *Canarias* es dirigiria a Sant Feliu de Guíxols, on el mateix lloc semafòric de Begur enregistraria a les 14:40 hores unes 14 canonades. Segons la notícia sobre el bombardeig publicada a *La Vanguardia*, el canoneig de Sant Feliu de Guíxols per part del *Canarias* havia estat realitzat des d'una distància de set milles on el vaixell havia fet set dispars, dels quals un tan sols havia causat desperfectes de poca importància a una de les cases[1040]. En realitat però, les conseqüències del bombardeig van ser més importants que les descrites a *La Vanguardia*, entre les que destacava els desperfectes ocasionats a diferents immobles, com per exemple a la casa nº1 del carrer Tetuán, on el bombardeig destrossaria una part del sostre, porta, escales, pisos, garatge i un balcó, tallant una grossa branca d'una acàcia del front per l'explosió d'una bala al carrer i obrint un important forat en ella. També causaria danys en una casa drecera del carrer de la Torre, que ocupava el veí Pedro Arará, i ocasionaria l'ensorrament d'algun que altre immoble i un altre projectil destruiria part de les oficines de la Companyia Electricidad[1041]. A més a més, tot i que l'atac naval no produí cap víctima mortal, si que produí uns vuit ferits: Carme Alemany, Isidre Vicens, Carme Baet, Francesc Vilalata, Pere Sánchez, Rosa Fàbregas, Carme Maspiari i Joaquim Valls[1042]. Tots els ferits -cap d'ells en estat greu- van ser atesos pel doctor Josep Maria Rubió i pels practicants de la Creu Roja Benet Albertí, Ramon Vilossa i Josep Maria Álvarez, havent de traslladar algun ferit fins a l'Hospital de Girona, com seria el cas del ferit Pere Sánchez, que a última hora del mateix dia va haver de ser traslladat a Girona en automòbil ja que segons van poder comprovar per Raigs X, tenia petits trossos de metralla incrustats a la regió dorsal esquerra i a la regió hipoterna de la mà esquerra[1043].

El creuer va continuar atemorint la costa i a les 15:15 hores tornaria aparèixer davant de Malgrat de Mar i Calella, i bombardejaria Tossa de Mar, on va entrar al sector de foc de les bateries de costa que iniciarien combat contra el vaixell. Aquest contestaria amb uns dotze dispars, fugint després de protegir-se amb una cortina d'ocultació que el propi vaixell produiria mentre que una hora més tard, el *Canarias* es presentaria davant de Blanes, població que també va atacar per espai de tres quarts d'hora, realitzant un total de quaranta canonades[1044]. Més tard, el creuer franquista continuaria amb la seva ruta i cap a les 18:00 hores tornava aparèixer per la costa del Maresme. Tota la gent que es trobava a la platja entre Montgat i Mataró van poder divisar completament per l'horitzó la silueta

[1039] AGMAB. SHEMA. Caixa 9664.
[1040] *La Vanguardia*. 9 de juny de 1937.
[1041]Veure JIMÉNEZ, Àngel, *Els bombardeigs a Sant Feliu de Guíxols durant la Guerra Civil (1936-1939)* dintre de *Revista de Girona*. 1983. Pàgs. 345-355.
[1042] JIMÉNEZ, Àngel, *La Guerra Civil a Sant Feliu de Guíxols (1936-1939).* Pàg. 123.
[1043] Íbidem. Pàg. 123.
[1044] *La Vanguardia*. 10 de juny de 1937.

d'un vaixell de guerra i reaparegué davant del Masnou, lloc on seria atacat per diferents aparells de caça republicans que entaularien combat contra el vaixell. El *Canarias* se'n defensaria amb els canons antiaeris d'aquests atacs i també durant la seva travessia, dispararia contra la costa mataronina, on arribaria a llençar uns obusos que caigueren dins de l'aigua a l'altura del Morrell. El combat aeronaval tingué lloc a menys de 10.000 metres de la costa i la presència dels avions republicans faria desaparèixer el *Canarias* de la costa catalana, ja que tot seguit navegaria en direcció a Mallorca. El corresponsal de *La Vanguardia* a Mataró es faria ressó de l'acció del *Canarias* per aigües del Maresme i explicaria la seva crònica sobre el succés tot i que aquesta no seria publicada fins dos dies després d'ocorreguts els fets, sense aportar més novetats sobre l'assumpte[1045].

Una vegada finalitzada aquesta darrera acció i davant l'amenaça de possible risc immediat de bombardeig que podia córrer la ciutat de Barcelona davant de la presència del *Canarias*, ja que no es sabia si tornava cap a Mallorca o bé esperava per tornar altre cop, les autoritats republicanes van haver de donar la senyal d'alarma a la ciutat comtal. Passades unes hores i a mesura que l'horitzó s'aniria cobrint amb una espessa boira que dificultava la visibilitat privant de poder precisar el tir de canó i considerant que el perill ja havia passat, es tornaria a donar la senyal de finalització d'alarma per què es normalitzés la vida de la ciutat, però anunciant per la radio de que no es projectessin cap tipus de llums, sobretot des dels balcons. A més a més, com a mesura de defensa immediata sortiria una esquadrilla d'hidroavions amb la missió d'atacar al vaixell franquista, però el resultat seria molt deplorable, ja que a sobre de no aconseguir l'objectiu, un d'ells es va estavellar, perdent-se l'aparell i posteriorment, un altre dels aparells va poder amarinar al lloc on s'havia estavellat l'anterior hidroavió tot i que només va poder rescatar a un dels tripulants que es trobava ferit, ja que l'altre havia resultat mort i un tercer no va poder ser trobat. En quant l'altre defensa existent, les bateries de costa, aquestes durant tot el trajecte recorregut pel vaixell intentaren repel·lir l'agressió però no ho aconseguiren degut a la distancia a que navegava el vaixell, insuficient per l'abast de les bateries. Davant la falta d'informació precisa sobre els efectes de l'atac realitzat pel *Canarias* a diversos llocs de la costa, el delegat polític Balbuena es va dirigir cap a Palamós, ja que era la ciutat que més havia patit els efectes del bombardeig, en substitució del comandant militar, el tinent coronel Escassi que es trobava al llit amb forta febre, juntament amb una ambulància del Hospital Militar, amb el metge Casadevall per prestar auxili als ferits dels bombardeigs.

Al dia següent, els vaixells franquistes tornarien altre cop atacar la costa catalana. En aquest cop, el *Canarias*, juntament amb el *Baleares*, tornava a presentar-se davant de Palamós, i tornaria a bombardejar la mateixa població. Respecte a l'agressió, el Quarter General de les forces de l'Est

[1045] *La Vanguardia*. 10 de juny de 1937.

emetria un comunicat oficial: "*A les 5'27 hores del dia d'avui han aparegut davant del poble de Palamós dos creuers facciosos, que sembla eren el Baleares i el Canarias, els quals han disparat sobre la població fins a 63 projectils. El bombardeig ha durat fins les 5'50 hores, no havent-se de lamentar desgràcies personals i sí desperfectes d'escassa importància. Els vaixells facciosos han disparat després quatre o cinc projectils sobre Sant Pol, sense causar danys. Avisats els nostres avions, van sortir aquestos i van bombardejar els vaixells pirates que fugiren mar endins"*[1046].

Uns minuts abans d'iniciar-se l'agressió, a les 05:10 hores la Comandància militar de Sant Feliu de Guíxols havia trucat al Quarter General de l'Exèrcit de l'Est per informar que el creuer *Canarias* estava a l'alçada de Palamós, i immediatament es cursarien les oportunes ordres a l'Aviació perquè sortissin els seus aparells, acció que van efectuar uns pocs minuts després. A les 05:30 hores comunicarien des de Palamós que el vaixell en qüestió començava el canoneig contra la població, finalitzant aquesta acció a les 05:50 hores, justament quan farien aparició els aparells de l'aviació republicana, que entaularien combat amb el vaixell, posant-lo en fuga. Entre els efectes del bombardeig no va haver-hi de lamentar víctimes ni danys materials.

El lloc semafòric de Begur va poder observar també l'agressió realitzada pel creuer franquista, igual que el dia anterior, informant immediatament d'aquesta al Ministeri de Marina, al Delegat de Marina de Barcelona i al Camp d'Aviació de Celrà. Segons consta al informe realitzat aquell dia, a les 05:20 hores des del mateix lloc semafòric, es podria observar davant Palamós un creuer del tipus *Canarias* amb bandera monàrquica que obriria foc contra la població, realitzant un nombre considerable de dispars. El vaixell es retiraria per l'aparició d'un aparell de caça lleial que entaularia combat amb l'anomenat vaixell, retornant l'aparell al camp sense novetat i perdent-se de vista el vaixell a les 6:10 hores amb rumb sud-est[1047].

Cap a finals de mes, el dia 24, a les 23:00 hores, un altre bombardeig procedent del mar es realitzaria sobre la costa catalana, en aquest cas protagonitzat pel creuer *Baleares*, que durant la seva travessia atacaria diferents poblacions costaneres. Cap a les 23:30 hores, el creuer es situaria davant d'Arenys de Mar on dispararia unes vint-i-cinc canonades, però sense provocar cap víctima mortal tot i que si que es comptabilitzaria importants danys materials, causant a vàries cases forats de consideració oberts pels obusos llençats pel creuer. Més tard, el *Baleares* continuaria navegant fins arribar a l'alçada de Mataró on començarien a sonar les sirenes i on poc després, llençaria diversos coets lluminosos i dispararia contra Llavaneres. Les bateries de la costa, emplaçades a punts estratègics darrere de la ciutat, entaularien combat amb el creuer contestant d'aquesta manera

[1046] *La Vanguardia*, 10 de juny de 1937.
[1047] AGMAB. SHEMA. Caixa 9664.

a l'agressió del *Baleares*, finalitzant l'alarma a la capital del Maresme cap a la una de la matinada. Durant la seva acció ofensiva, el creuer franquista també atacaria a un veler francès, enfonsant-lo i segons manifestacions del general Pozas, el vaixell rebel dispararia les seves bateries contra Guíxols, Palamós, Canet, Arenys de Mar i Mataró[1048].

Continuant amb els atacs a la costa catalana, a primeres hores del matí del dia 3 de juliol, el creuer *Baleares* tornaria a bombardejar Tarragona, tal i com ho havia fet el passat 14 d'abril, però aquesta vegada tot sol. Segons la nota de premsa publicada als diaris republicans al dia següent, s'informaria que el creuer *Canarias*, sobre les 07:00 hores, havia fet acte de presència davant Altafulla i havia començat a llençar metralla pels voltants de la ciutat de Tarragona, disparant aproximadament unes vint canonades[1049]. Sobre el resultat d'aquest atac, alguns projectils havien caigut a la carretera de Valls, a uns vint-i-cinc metres de les Cases Barates; uns altres als contorns de la muntanya de l'Oliva i a la carretera de Els Pallaresos i alguns projectils més al port a les immediacions del vaixell presó *Mahón*. Els projectils llençats pel creuer *Baleares* seguien una línia aproximada que anava de les Cases Barates a l'ermita de la Salut i d'aquesta a la carretera de Barcelona, a la zona de ponent de la platja de la Rabassada, on també havien caigut varis projectils a les immediacions del Mas Clanxet, Mas Ricomà i Mas Roqueta[1050].

Segons el Part de Campanya del creuer *Baleares*, el vaixell havia sortit el dia 2 de Palma de Mallorca i recalaria a la costa de Tarragona la matinada del dia següent, començant ben aviat l'acció ofensiva. A les 04:54 hores era donada a bord del creuer la senyal de xafarranxo de combat al mateix temps que reconeixia la costa podent observar un destructor francès i continuaria navegant pel paral·lel del Cap de Salou fins que a les 07:00 hores i situant-se a uns 14.000 metres de distància de la costa, agafaria posició de combat i començaria a obrir foc. El bombardeig seria efectuat primer amb l'artilleria de 120 mm i poc després utilitzaria les torres de 203 mm sobre el port de Tarragona, fins les 07:19 hores, moment en que finalitzaria l'atac després d'haver disparat 10 salves de 120 mm i 16 de les torres 3 i 4[1051]. Els objectius del bombardeig naval van ser un vaixell que es trobava al port, tot i que per aquelles dates només existien al port els dos vaixells presons, i els edificis del moll, però la tripulació del creuer no va poder precisar el resultat del tir degut a la calima existent i només pogueren veure algunes explosions provocades pels projectils llençats des del creuer a

[1048] *Solidaridad Obrera*. 25 de juny de 1937.
[1049] *La Vanguardia*. 4 de juliol de 1937.
[1050] Testimoni de Juan Ricomà. Segons un membre de la dotació, acabada la guerra manifestà al periodista I.M.Mezquida que el bombardeig d'aquesta zona de la ciutat anava dirigit contra unes suposades fortificacions, recollit a l'obra GONZÁLEZ HUIX, Francisco. *El puerto y la mar de Tarragona*. Pàg.136.
[1051] MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada*. *Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939*. Part de Campanya del creuer Baleares del 2 al 4 de juliol de 1937. Pàg. 1.741.

l'interior del port. Sembla ser que a banda de la calima existent, l'eficàcia del tir no va resultar satisfactòria degut a que dotze dies abans, el creuer havia tingut que efectuar exercicis de tir real a alta mar per corregir les dispersions dels piques que s'observaven amb els canons de 120 mm, provocant algunes deficiències; uns errors que també es repetirien en accions posteriors com la del 12 de juliol a València, originats per estar sense determinar la instal·lació de les direccions de tir i a la carència de telèmetres adequats[1052]. Com a reacció per part republicana envers aquest atac un avió volaria sobre la ciutat durant el bombardeig però sense realitzar cap acció sobre el vaixell i el creuer es retiraria de la zona cap a les 07:22 hores, augmentant la velocitat a 22 nusos degut a la presència d'un altre avió sobre el Cap de Salou. Pocs minuts després, la bateria de costa instal·lada al mateix Cap de Salou obriria foc contra el vaixell franquista però sense poder precisar el tir ja que ni des del *Baleares* es va poder veure les explosions dels dispars des de la bateria degut a que quan dispararia aquesta, el creuer estava a més de 14.000 metres, distància impossible d'assolir pels antiquats canons instal·lats al Cap de Salou. Igualment, els avions republicans no s'aproparien a menys de 12.000 metres i el vaixell els perdria de vista a les 07:30 hores, al mateix moment que era tocada a bord la senyal de finalització de xafarranxo de combat. Referent als avions republicans, aquests s'havien enlairat de l'aeròdrom de Reus i eren tres bimotors *SB-2 Katiuska*, identificats amb els números 3, 6 i 9 del Grup 24 que veient com el vaixell s'allunyava de la costa només es limitarien a sobrevolar la ciutat i els seus voltants, però sense atacar al vaixell agressor mentre que el creuer, degut a la distància, tampoc faria foc contra ells. El *Baleares* continuaria la seva navegació per aigües catalanes on continuaria amb les seves agressions al litoral. Després de deixar Tarragona enfilaria rumb cap al nord de Barcelona i trobant-se a l'altura de Montgat i navegant molt a prop de terra, podria observar un pailebot al que obriria foc amb l'artilleria de 120 mm, obligant-lo a varar a la platja. Més tard, cap a les 11:30 hores abordaria un vaixell pesquer el qual enfonsaria amb un impacte amb els seus canons de 120 mm després de salvar a la seva tripulació. Ja per la tarda i trobant-se a unes 37 milles de la costa, el *Baleares* seria atacat dos vegades seguides per una esquadrilla de *Katiuskas* que a la segona passada deixarien caure un total de vuit bombes de 100 kg, fent explosió a tan sols uns 400 metres del vaixell. Per acabar les accions ofensives realitzades durant aquest dia, el creuer *Baleares* bombardejaria aquella mateixa nit el port de Palamós a una distància de 9.000 metres. L'atac va constar en realitzar uns trenta dos dispars amb les peces de 120 mm i uns vuit amb les torres de 203 mm, provocant un incendi al mateix moll i fent volar pels aires un tros d'aquest. La reacció republicana envers l'acció del creuer a Palamós seria la reacció defensiva que practicarien les bateries de costa instal·lades a la zona, que reaccionarien obrint foc contra el creuer tot i que sense conseqüències pel vaixell. Finalitzada aquesta última acció, el creuer

[1052] GONZÁLEZ HUIX, Francisco. *El puerto y la mar de Tarragona*. Pàg.137-138.

tornaria cap a Palma de Mallorca on fondejaria durant les primeres hores del dia 4 de juliol. La nota oficial emesa des de Barcelona del atac del *Baleares* no informaria del bombardeig del Palamós però si feia menció de l'agressió a Tarragona, on informava que les bateries de costa havien repel·lit l'agressió fent fugir al vaixell atacant, tot i que aquest havia aparegut més tard a uns 15 km de Barcelona, on realitzaria diferents accions ofensives canonejant a un veler i enfonsat una barcassa i un pesquer a més a més d'apressar a la seva dotació. L'enfonsament d'aquest motoveler, que era el *Roberto*, no estaria del tot confirmada ja que d'aquesta embarcació solament es sabia que va embarrancar a les proximitats de Vilassar de Mar quan fugia del creuer nacional.

A finals del mateix mes, el dia 21 de juliol, el creuer *Canarias* tornaria a sortir novament de la base de Palma per endinsar-se al golf de Lleó per tal d'operar durant la nit a la derrota de cap de Sant Sebastià-Marsella, alhora d'intentar tallar el tràfic marítim entre França i la costa republicana del mediterrani. La sospita de que podia haver estat observat pels guaites del Cap de Creus faria que el comandant del navili decidís canviar d'escenari i acordaria realitzar un recorregut per la costa catalana l'endemà dia 22. Aquell dia l'activitat del creuer seria molt gran ja que al matí enfonsaria tres barques de pesca de Palamós, apressant a les seves tripulacions, més tard es dirigiria cap a la costa catalana, concretament cap a Palamós, però les bateries de costa, assabentades de la presència del vaixell obririen foc contra el creuer, impedint d'aquesta manera que el vaixell s'acostés més a la població i és traslladaria cap a la costa el comandament militar de la província de Girona, el tinent coronel Escassi, al tindre notícies del succés. Per altre banda, el *Canarias* continuaria navegant per aigües catalanes i cap a les 15:20 hores podria observar al vaixell francès *Riri* navegant molt pròxim a la costa en aigües d'Arenys de Mar al que apressaria i posaria en mans dels creuers auxiliars *Mallorca* i *Rey Jaime I* que l'acomboiarien fins a Alcúdia[1053]. La travessia del *Canarias* no acabaria aquí i cap a les 17:00 hores sonarien les sirenes a Mataró, paralitzant-se tota activitat a la població degut a l'aparició per l'horitzó del vaixell, que realitzaria varis dispars de canó cap a la costa caient els projectils al mar, alguns d'ells a cent metres de la platja, acció que provocaria un gran ensurt entre el gran nombre de banyistes que hi havia a la platja i que hagueren de ser evacuats. El *Canarias* també obriria foc sobre un petrolier anglès, el *Gobeo*, al que capturaria davant de Caldes d'Estrac però la presència d'un caça i un bombarder republicà faria que entaulés combat amb ells i després de la retirada dels avions i per por a que apareguessin més, enfonsaria al petrolier abandonant a més a més a la seva sort a la tripulació. Aquesta no podria ser recollida immediatament ja que el creuer nacional tornaria a aparèixer novament davant de Mataró, obrint foc aquesta vegada contra el litoral, però tot i l'ensurt que es portaria la població, els dispars efectuats

[1053] Veure apartat 3.3.4. Les operacions contra el tràfic marítim.

restarien sense importància al caure tots els projectils al mar. Com a reacció de defensa costera, segons la premsa governamental, les bateries de la costa després van fer diversos trets sobre un submarí que devia acompanyar el vaixell, tot i que aquesta informació no es certa ja que el *Canarias* operava tot sol[1054].

Ja a la nit, el creuer nacional continuaria navegant per la zona i sota la prèvia autorització de l'Almirall de la Flota, establiria situació de xafarranxo de combat per iniciar novament una altre agressió a la costa. Aquesta s'iniciaria a les 23:20 hores, tenint com a objectiu la ciutat de Barcelona, que estava poc il·luminada tot i que des del creuer, la seva tripulació podia apreciar les llums del port. El *Canarias,* situat a una distància de 16.000 metres amb respecte a la ciutat, obriria foc amb les peces de 203 mm, efectuant un total de quinze dispars; i una vegada finalitzat el canoneig, sortiria de la zona a una velocitat de 28 nusos. Des de tota la ciutat es va poder percebre aquestes canonades que procedien del mar i que van ser localitzades des del centre de la ciutat cap a l'est. En quant a la reacció defensiva, la primera d'aquesta vindria a càrrec de les bateries de costa de la ciutat, que havien pertangut mudes fins aleshores, però que no trigarien en respondre amb intensitat a l'agressió, tot i que sense fortuna ja que el tir resultaria curt, doncs ni tan sols es podrien apreciar les piques dels projectils des de bord del vaixell. Finalment, a la 1:40 hores, sonarien novament les alarmes a la ciutat, donant per finalitzada l'alarma de bombardeig i tornarien a encendre's l'enllumenat, restablint-se una certa normalitat.

El *Canarias* una vegada acabat el canoneig de la ciutat de Barcelona i després d'allunyar-se amb una ràpida fugida, es va dirigir a les proximitats de Cap de Sant Sebastià, on uns pocs minuts després d'arribar a la zona, els guaites de bord van poder observar un vaixell sense llums tot i que no pogueren identificar-lo ni fins i tot amb l'ajuda del projector. Tot i així, el creuer ordenaria al vaixell aturar-se al mateix temps que era disparada una canonada, advertint d'aquesta manera al vaixell mercant el que podia passar si no ho feia i immediatament seria enviat un oficial del *Canarias* a comprovar la identitat del vaixell, però al veure la bandera anglesa s'anul·laria qualsevol possibilitat d'acció per part del creuer. El vaixell mercant era l'anglès *Dover Abbey*, i el seu capità va afirmar a les autoritats del *Canarias* que anava de Barcelona a Marsella tot i que en realitat anava de Maó a Barcelona. Després d'aquest reconeixement, el *Canarias* continuaria navegant per aigües catalanes, tot i que abandonaria la zona per dirigir-se a l'encontre del *Riri*, al que havia apressat anteriorment i posat sota la protecció dels creuers auxiliars *Mallorca* i *Jaime I* que el conduirien fins a Alcúdia, mentre que el *Canarias* fondejaria a Palma la tarda del 23 de juliol, sent aquest creuer l'únic vaixell de combat nacional present al Mediterrani durant aquelles dades.

[1054] *La Vanguardia*. 23 de juliol de 1937.

Passarien alguns mesos fins als següents atacs realitzats a la costa, realitzant-se a finals de 1937 algun que altre canoneig o bombardeig d'intimidació, protagonitzats pels vaixells rebels. En concret, el dia 14 de desembre a primeres hores del matí el creuer *Canarias* i el creuer *Baleares* navegarien per la costa catalana, afegint-se posteriorment el canoner *Cánovas del Castillo* i un submarí segons les informacions dels observatoris de la costa; i el mateix *Canarias* sobre les 11:00 hores realitzaria quatre dispars sobre el pont de Colera tot i que aquests no assolirien l'objectiu al quedar-se curts i caurien a l'aigua mentre que poques hores després, a les 13:00 hores i a l'altura de Palamós, els dos creuers realitzarien diferents dispars amb les seves peces antiaèries, però des dels observatoris artillers republicans emplaçats a la costa tampoc podrien precisar quin era l'objectiu al trobar-se els dos vaixells mar endins i no observar cap aparell[1055].

Pocs dies més tard en canvi la situació seria més important ja que el dia 24 cap a les 20:30 hores seria comunicada des de Calella que havien estat escoltades diferents detonacions entre Caldetes i Mataró, primer quatre i després altres quatre, però sense observar res, al trobar-se dos vaixells a uns 20 km de distància mar endins. Gràcies aquest fet, s'estaria en constant comunicació amb la costa i extremar la vigilància, ordenant-se a Mataró que proporcionés el nombre de vehicles necessaris per transport de les seves forces si era necessari i es demanaria a Carrabiners els trenta camions que tenien disponibles si havien de mobilitzar forces. Els vaixells rebels farien augmentar aquesta alarma a la costa quan dispararien sobre Calella, uns dispars que resultarien llargs i sobre Pineda de Mar i la desembocadura del riu Tordera. L'oficial del destacament de defensa de costes de Mataró es desplaçaria a Blanes amb l'objecte d'informar-se dels danys efectuats pels dispars dels vaixells franquistes i informaria que a Pineda de Mar caurien tres projectils que no provocarien víctimes, un d'ells però cauria a una casa propera a l'estacio de ferrocarril. Més tard, cap a les 03:45 hores del dia ja 25 de desembre, dos vaixells de guerra franquistes bombardejarien per la zona de Port de la Selva, caient fins a dotze projectils amb granada de metralla sobre l'emplaçament de la bateria de l'anomenada localitat sense conseqüències així com dos projectils també sense provocar danys. Els vaixells agressors realitzarien el seu atac des d'una mica més al nord del Cap de Creus mentre que una hora més tard, a les 4:40 hores s'informaria erròniament que el Almirante Cervera juntament amb altre vaixell de guerra bombardejarien la bateria i la població de Sant Feliu de Guíxols, una informació que seria anunciada per la DECA fins a dos cops i desmentida per la mateixa plana major d'artilleria de costa situada a la població de Sant Feliu de Guíxols. En realitat, aquest darrer atac seria protagonitzat solament per un vaixell que a les 03:30 hores començaria a disparar contra les posicions i el poble de Port de la Selva, caient varis projectils sobre la bateria i el poble, sent un

[1055] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 701.

total aproximat de dispars entre divuit i vint[1056].

Però a mesura que aniria avançant el conflicte, els bombardeigs navals a la costa es farien cada cop més selectius, fins arribar a ser una excepció, sent una de les causes principals la conservació del material artiller. I es que la vida d'un canó de 203 mm, els principals amb que comptaven els creueres nacionals, no permetien fer més de 200 dispars amb càrrega de guerra i fins aleshores ja havien estat utilitzats en diferents atacs a la costa, com hem pogut comprovar fins ara, però degut a que la Flota Republicana es trobava gairebé intacta, amb les seves naus i l'armament d'aquests gairebé sense cap tipus de desgast, es restringiria els bombardeigs navals i es prohibiria utilitzar les torres més que en cas de necessitat. A més a més i a partir d'aquestes dates, s'incrementarien enormement les agressions de l'aviació als ports del Mediterrani, fent-se patent el número de vaixells enfonsats en port per aquesta arma, que superarien en gran nombre als destruïts o apressats al mar per la Marina Nacional. Així, i degut aquestes causes, els atacs a la costa catalana finalitzarien quasi bé de tot al conflicte, i només es tornarien a realitzar en dos ocasions més, ja cap a principis del 1938. El dia 18 de febrer es repetiria altre cop les agressions envers la costa catalana, amb la particularitat que aquesta vegada l'agressió seria comesa per fins a cinc vaixells de guerra franquistes, desenvolupant-se l'acció un cop sortiria el dia anterior la Divisió de Creuers nacional de Palma de Mallorca per realitzar un raid sobre las costes catalanes, hissant la seva insígnia l'almirall Moreno al *Baleares*. Durant la travessia el *Canarias* i el *Almirante Cervera* s'aproparien a Barcelona i detindrien al mercant francès *Prado II*, però el vaixell francès aconseguiria escapar i entraria al port barceloní. Prop del migdia, a les 11:08 hores i des dels llocs de vigilància de la costa de Portbou, es pogueren observar cinc vaixells de guerra que a les 11:30 hores efectuarien un total de vuit dispars sobre el Pont de Colera, caient quatre projectils al mar i els restants a les proximitats de l'anomenat pont sense ocasionar danys ni víctimes. Posteriorment les autoritats republicanes van poder recollir diferents trossos de metralla i dos espoletes amb la inscripció: SEON-A 1936 Ex 752-12 cm. una i l'altre la mateixa inscripció però amb el nº 789[1057]. Aquesta agrupació de cinc vaixells que havien estat observats des de Portbou eren els creuers *Almirante Cervera*, *Baleares*, *Canarias*, i els canoners-minadors *Neptuno* i *Júpiter*, que es situarien a uns 6 km de la costa i dintre del sector de tir de les bateries de Punta Clapé. Aquesta bateria, situada a les rodalies de Portbou començaria a obrir foc sobre els vaixells però la bateria no podria fer més que un dispar degut a que van fallar els estopins; ordenant-se immediatament que aquestos es comprovessin i fossin substituïts els que no estigueren en condicions d'utilitzar-se eficaçment. Una vegada realitzada l'agressió, els vaixells franquistes marxarien amb rumb sud-est canviant de direcció el *Almirante Cervera* a les 12:47 hores

[1056] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 701.
[1057] AGMAV. C.1150, Cp.6, D.3 /1.

per dirigir-se al nord-est i poc més tard, a les 13:57 hores i trobant-se el mateix vaixell a 16 milles de la costa a l'alçada de Sant Feliu de Guíxols, es creuaria amb el mercant espanyol *Cabo Tres Forcas* que amb rumb nord navegaria al costat de la costa davant l'anomenat port, on es refugiaria a les 14:00 hores. Tot i així, el *Almirante Cervera* el faria uns setze dispars dels quals onze caurien al mar, uns dintre i altres fora del port, dos als camps propers a la població, un altre a un hort dintre d'ella, altre al carrer Jacint Verdaguer nº21 i altre al carrer Caimó nº25; causant aquests dos últims desperfectes als edificis, resultant un ferit de pronòstic reservat i una vegada finalitzat el seu atac, el vaixell marxaria rumb sud-oest. Com a resposta republicana davant del atac de Figueres sortirien varis aparells de bombardeig que atacarien a dos dels cinc vaixells nacionals però no els arribarien a assolir. Per altre banda, el *Almirante Cervera* continuaria durant la tarda del mateix dia vigilant les costes, sent la seva situació a les 17:37 hores a 28 km de la costa davant l'escullera de Barcelona i marxant amb rumb sud-oest. Segons altres informacions obtingudes, els altres dos creuers nacionals, el *Canarias* i el *Baleares,* es trobarien a les 16:15 hores a unes 15 milles al sud de Malgrat i a les 17:55 hores segons una informació provinent des de Sant Feliu de Guíxols, aquests vaixells bombardejarien novament l'anomenada població llençant uns disset projectils dels quals quatre caurien prop de la bateria, dos al poble, quatre als voltants del *Cabo Tres Forcas* i els restants a prop de Castell d'Aro, retirant-se amb rumb sud-est i no tenint cap resposta per part republicana a ja que els dos vaixells es trobaven fora del radi d'acció de les bateries de costa governamentals[1058].

A finals del mes de febrer, el dia 23, novament la costa catalana sofriria de nou una altre agressió, aquest cop efectuada pels vaixells *Canarias* i *Baleares*. Els dos creuers situats sobre les 7:05 hores a unes 3 milles de la costa, realitzarien uns quants dispars sobre el port de Palamós, caient els projectils al mar i al camp sense causar danys ni víctimes i continuarien disparant pels voltants de Calonge on molts projectils caurien igual que a Palamós al mar i al camp. Posteriorment els dos vaixells atacarien també Sant Feliu de Guíxols on efectuarien uns seixanta de dispars sobre el port, el poble i els voltants de la població. Tots els dispars serien concentrats sobre el *S.A.C. nº 5*, vaixell que havia entrat la nit anterior acompanyat d'un guardacostes i que resultaria tocat pels dispars, sobretot a la cabina de comandament i part de les cobertes provocant que aquest s'incendiés. Dels dispars que van caure sobre la població un dels projectils va estavellar-se a la porta de la caserna de Carrabiners, matant al sentinella i causant destrosses a les cases immediates. Per altre banda, com a reacció republicana, en aquest cas sortirien dos avions *Gourdou Leseurre GL 633* de la defensa de costes dels camps d'aviació de la zona de Figueres que llençarien bombes sobre aquests vaixells però sense tocar-los, tot i que es podria observar des de la costa una forta explosió molt propera a un d'ells i posteriorment també sortiria un avió de reconeixement que sobrevolaria els dos vaixells i

[1058] AGMAV. C.1150, Cp.6, D.3 /1.

que seria sotmès a un intens foc antiaeri, però sense conseqüències.[1059].

Amb aquesta agressió, es tancarien els bombardeigs navals a la costa catalana per part de la Marina Nacional, que tot i no ser aquestos molt efectius, si que van aconseguir un gran objectiu, minar la moral de la població de la costa catalana, sobretot per la vulnerabilitat que mostraven les diferents poblacions i els seus habitants davant d'aquests tipus d'atacs, una Marina Nacional que per altre banda, aconseguiria el domini del Mediterrani gràcies a la superioritat de la seva aviació i l'actitud ultra defensiva de la Marina Republicana, que tot i enfonsar al creuer *Baleares* el 6 de març de 1938, no va saber aprofitar aquest cop d'efecte, donant el control de les costes republicanes als seus adversaris.

3.3.2. La campanya submarina

Un altre factor també important en aquesta defensa de la costa a Catalunya seria l'aparició que realitzarien al litoral català i a les seves aigües diferents unitats submarines italianes a partir d'octubre de 1936 al servei del bàndol nacional i que protagonitzarien nombroses missions ofensives a les aigües del Principat, trobant-se entre elles la fustigació al tràfic marítim i la vigilància als ports republicans de la Mediterrània entre els principals. Al inici de la Guerra Civil, l'exèrcit sollevat no comptava amb cap tipus d'unitat submarina ja que tots els submarins havien quedat en mans republicanes. Així per tant, els sollevats van haver d'enginyar-les-hi per poder aconseguir submarins, una arma que podia donar un gran rendiment tal i com havia quedat demostrat per part dels alemanys a la Primera Guerra Mundial i que podria adquirir una importància vital en vista del cada vegada més important tràfic marítim que es començava a desenvolupar sobretot al Mediterrani entre els ports soviètics i els ports republicans. I es que els ports republicans del Mediterrani s'estaven convertint en les principals vies d'entrada dels subministres i del material de guerra, així com d'homes i queviures que tanta falta li feia al bàndol governamental.

Per part nacional es començaria a intentar que qualsevol dels seus dos principals aliats, Alemanya i Itàlia, poguessin cedir-li alguns submarins per poder així iniciar aquesta nova guerra submarina. L'encarregat de començar a fer aquestes gestions seria Arturo Génova, capità de corbeta submarinista i agregat naval a París, que havia abandonat el seu lloc a la capital francesa per unir-se als sollevats als inicis del conflicte. Per aconseguir-ho, va haver d'iniciar els contactes amb els respectius governs feixistes d'Alemanya i d'Itàlia, sempre amb el beneplàcit dels seus superiors, tot i que no va tindre gaire èxit en les seves primeres gestions amb els governs d'aquests respectius països. A més a més, existirien més entrebancs en la concessió d'unitats submarines a la Marina Nacional ja que en aquesta no existien encara dotacions submarinistes preparades, cosa que

[1059] AGMAV. C.1150, Cp.6, D.3 /3.

dificultava encara més l'assumpte dels submarins. Tot i així, i amb el suport de Mussolini, tot i que no de la Marina Reial italiana que s'oposava enèrgicament aquesta cessió d'unitats, a mitjans d'octubre es començarien a preparar dos submarins italians per realitzar activitats secretes i a finals d'aquest mateix mes, uns quants oficials espanyols franquistes, entre el que es trobava el mateix Arturo Génova, sortirien de Tànger en un vaixell italià amb direcció a la secreta base de submarins de La Magdalena a l'illa de Sardenya per ser embarcats allà en submarins italians[1060].

Aquest canvi de posicionament del govern italià respecte al tema dels submarins, (tot i que des d'un principi la idea de participar al conflicte amb submarins italians havia agradat al mateix Mussolini i com hem dit abans havia topat amb la negativa de la Marina Reial italiana) havia estat degut pel gran augment de tràfic marítim que anava arribant als ports republicans durant aquest període; un tràfic marítim impossible de frenar per part de la Marina Nacional degut a les poques unitats navals de combat que posseïa i la inexistència a les seves files d'unitats submarines. I es que era tan lleu el perill amb que es trobaven fins a aquells moments els vaixells mercants, que aquests quan arribaven als ports republicans fins i tot fondejaven en rada oberta i no sota la protecció dels propis ports, sense prendre cap tipus de precaucions.

Seria sobretot per aquest motiu d'intentar aturar el tràfic mercant de subministres i sobretot d'armes al Govern de la República a través de la Mediterrània pel qual els italians decidirien utilitzar els seus submarins a favor de les forces franquistes. El govern italià, amb la seva clara idea d'expansionisme portada a terme ja a Etiòpia, entre d'altres llocs, tenia establerta la Mar Mediterrània com la seva zona de control i d'influència i per aquest motiu no podia deixar que naveguessin per ella qualsevol vaixell mercant que ajudés l'enemic de l'Espanya franquista, el seu aliat. Els nacionals per la seva banda i en vista de l'èxit sobre les gestions realitzades per la cessió d'unitats submarines italianes, habilitarien un lloc a la seva base naval de La Carraca de Cadis per la cessió de dos submarins on organitzarien l'allotjament dels mariners italians i el seu transport i tot el material submarinista necessari, sense passar per alt ni el més mínim detall. Tot i així, el Govern italià decidiria no realitzar la cessió dels dos submergibles i utilitzar els seus propis submarins directament des de les seves bases italianes, participant d'una manera clara i directe al conflicte espanyol[1061].

La primera campanya d'accions dels submarins italians a la Mediterrània s'iniciaria a l'octubre del 1936 utilitzant la base de l'illa de Sardenya de La Magdalena, degut a la seva distància molt més propera a les costes espanyoles i molt més discreta que qualsevol altre de la península italiana. Els submarins utilitzats durant aquesta campanya serien de mitjana o gran autonomia, resultant ser els

[1060] BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española*. Pàg. 151.
[1061] Íbidem. Pàg. 152.

quatre primers: el *Naiade*, el *Topazio*, el *Sciessa* i el *Torricelli*[1062]. Aquests submarins estaven comandats per capitans de corbeta o fragata i a cada submarí anava un oficial de Marina espanyol que seria l'encarregat d'ajudar al reconeixement d'unitats adversàries o de figurar com a comandant del submarí italià en el cas de que fos necessari sortir a la superfície davant d'un vaixell de nacionalitat neutral, cosa que mai succeiria. Per extremar les precaucions, també les dotacions dels respectius submarins van haver de donar una mà de barnús del mateix color que el submarí (en aquell temps anaven pintats de color negre fum) per cobrir les lletres i tots els detalls del casc que podien ser comprometedors i podien delatar als submergibles.

Les missions que efectuarien els submarins normalment serien executades per dos submergibles al mateix temps, destacats un al llarg de la costa entre València i Barcelona i l'altre a aigües de Cartagena, lloc on estava la principal base naval republicana mentre que altres consideracions que també s'establirien en aquestes missions seria la durada d'elles, que seria d'un total de deu dies a la zona assignada i entre cinc o sis per a trànsits i la profunditat cap a alta mar de la zona de patrulla assignada, que arribaria fins les vint-i-cinc milles.

En quant a les ordres que havien de seguir els submarins aquests havien d'atacar sempre amb torpedes als vaixells de guerra espanyols republicans; als vaixells de càrrega reconeguts sense dubtes com espanyols republicans o pertanyents a nacions no mediterrànies (com serien els casos dels vaixells russos), que poguessin traficar a favor dels republicans, però solament quan aquestos fossin sorpresos dintre de les tres milles de les aigües territorials espanyoles i als vaixells que naveguessin sense llums per la nit a la zona de patrulla assignada als submarins. Aquestes ordres d'atac estaven pensades per evitar qualsevol tipus d'incident internacional, però les probabilitats d'èxit resultaven molt complicades degut a que tots els atacs havien de ser comesos després d'haver reconegut amb seguretat l'objectiu i realitzat sempre en immersió. Una altre dificultat afegida al reconeixement de vaixells era els casos dels vaixells mercants, que a més a més de reconèixer la seva silueta, on moltes vegades els submarins havien d'aproximar-se molt per poder llegir el nom del vaixell, també havia de ser reconeguda amb claredat la seva bandera, que en ocasions era falsa o bé ni existia. Degut a aquest problema del reconeixement, és donaria més d'un cas que els submarins hagueren de suspendre els seus atacs per temor atacar a un vaixell neutral, amb les conseqüències que això podia provocar. No cal a dir que totes aquestes dificultats limitaven moltíssim les accions dels submarins i en molts casos serien motiu de queixa pels agregats militars espanyols que anaven a bord dels submergibles italians.

[1062] ALCOFAR NASSAES, José Luis, *La Marina italiana en la Guerra Civil Española*. Pàg. 106.

Durant aquesta primera missió italiana submarina, entre els submergibles que van participar, el *Naiade* seria el primer que patrullaria per diversos punts de la costa catalana. El submergible sortiria de la base de La Magdalena el 8 de novembre de 1936 comandat pel capità de corbeta Alfredo Criscuolo acompanyat per l'oficial espanyol capità de corbeta Arturo Génova, amb la missió de patrullar la zona d'Alacant, València i Barcelona però no tindria gaire sort ja que trobaria mala maror al Golf de Lleó, mentre que una posterior avaria faria que tornés a la base sarda el 16 de novembre[1063]. Però l'acció més destacada d'aquests submarins i la que més rellevància tindria seria la protagonitzada pel *Torricelli* en aigües properes a la Base Naval republicana de Cartagena desenvolupada el dia 22 de novembre quan a les 9:00 hores, el submarí reconeixeria varis vaixells republicans, entre ells els creuers *Méndez Nuñez*, J*aime I* i *Miguel de Cervantes* a la rada de la Base Naval. Aquest últim seria la víctima de l'atac del submarí, que el llançaria dos torpedes de 533 mm al mateix temps que el submarí es submergia uns 60 metres i iniciava una ràpida fugida de la zona. Solament un dels dos torpedes faria impacte al vaixell que el provocaria una gran bretxa i el ràpid enfonsament per la part de popa, tot i que el fet d'estar tan pròxim a la Base Naval de Cartagena va poder salvar-lo, ja que ràpidament seria remolcat i salvat d'un més que hipotètic enfonsament[1064]. Aquest torpedinejament per part del *Torricelli* al *Miguel de Cervantes* va provocar un efecte inesperat. Per una banda, al bàndol franquista va suscitar un gran optimisme i major confiança en les seves forces navals; tan gran va ser aquest optimisme, que a principis de desembre, Franco va anunciar que les seves forces navals atacarien a qualsevol vaixell enemic que navegués per les aigües espanyoles de la Mediterrània, en clara al·lusió als vaixells mercants russos[1065]. Al bàndol republicà en canvi s'estendria un atemoriment i un pessimisme sobretot a les dotacions de les unitats navals davant d'aquest nou tipus d'atac submarí, ja que havien vist com estaven d'equivocats en el convenciment de creure que els seus enemics no comptaven amb armes submarines i el perill que aquest suposava. El Govern republicà establiria un comitè d'investigació per tractar el tema del *Miguel de Cervantes*, arribant a la conclusió que el submarí que havia provocat el torpedinament era de nacionalitat alemanya, mentre que per la seva part, el *Foreign Office* anglès que també va investigar el cas, arribaria a una conclusió diferent: havia estat un submarí espanyol el que s'havia passat de bàndol i havia estat el causant d'aquest atac. Cap de les dos investigacions van donar amb la vertadera nacionalitat del submarí, però per part italiana si que es va estendre una gran preocupació davant d'un possible enfrontament amb altres països i es va decidir limitar encara més

[1063] El *Naiade* era un submarí de petita autonomia, que desplaçava entre unes 681/842 tones. Havia entrat en servei al 1933 i pertanyia al 3er Grup de Messina. BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española*. Pàg. 154

[1064] ALCOFAR NASSAES, José Luis, *La Marina italiana en la Guerra Civil Española*. Pàg. 108-111.

[1065] Hem de pensar que a aquest optimisme se l'havia afegit la missió realitzada per la Mediterrània del creuer *Canarias*, que el 30 d'octubre havia bombardejat Roses.

les disposicions establertes. Entre aquestes noves limitacions, s'exigiria als comandants dels submarins que només es llancessin torpedes en casos extrems, provocant una extenuació de les dotacions degut a la gran quantitat d'atacs que no serien finalitzats[1066].

Al mateix temps que el *Torricelli* patrullava les aigües de Cartagena i atacava el creuer republicà *Miguel de Cervantes*, el submarí italià *Antonio Sciessa*[1067] realitzaria una missió de vigilància per la costa catalana. Aquesta seria realitzada entre els dies 16 de novembre i 1 de desembre i anava comandada pel capità de corbeta Marino Janucci amb l'oficial espanyol, tinent de navili Díaz també a bord. Durant els primers dies de missió, el submarí italià estaria patrullant per la zona d'Alacant fins que el dia 20 de novembre va rebre l'ordre de dirigir-se cap a Barcelona, on posaria rumb a les 20:45 hores realitzant la travessia navegant en superfície durant la nit i submergit a uns 20 metres de profunditat durant el dia[1068]. A la tarda del dia següent, cap a les 18:00 hores, sortiria a superfície per continuar amb la seva ruta però degut a les inclemències del temps, una maror molt gruixuda i un fort vent procedent del nord-est faria que el submarí no pogués utilitzar els dos motors i la navegació li resultés molt més lenta que de costum. Una vegada pròxim ja a Barcelona, el temps continuaria empitjorant afegint-se una forta pluja a primeres hores del dia 22 que reduiria molt notablement la visibilitat i davant d'aquest nou contratemps, el comandant del submarí decidiria que durant la matinada, a les 04:00 hores, el submarí es dirigiria a un punt estimat a 20 milles al sud de Barcelona i que una vegada millorés el temps, faria rumb cap a Barcelona altre vegada.
Al matí, una vegada el temps milloraria, el *Sciessa* pujaria fins a cota periscòpica en les proximitats de la costa, on podria observar una ciutat relativament gran però sense ser reconeguda com a Barcelona per part del comandant del submarí. Tot i així, el *Sciessa* estaria tot el dia 22 davant d'aquesta ciutat, convençut de que es tractava de Barcelona, sense observar durant tot el dia cap moviment de navegació i una vegada ja de nit, a les 18:00 hores i com venia sent habitual, el submarí pujaria a superfície i observaria com les llums del port estaven enceses. Ja en superfície la tripulació del *Sciessa* es donaria compte de l'error: havien confós la ciutat, ja que aquesta que creien que era Barcelona, era ni més ni menys que Vilanova i la Geltrú, situada a 50 km al sud de la ciutat comtal. Aquest error seria produït principalment per dos factors: el defectuós funcionament de la giroscòpica i la mala visibilitat existent degut a les ja comentades pèssimes condicions meteorològiques. Una vegada s'acabaria de calibrar i solucionar l'error de la giroscòpica, el submarí

[1066] BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española*. Pàg. 158-159.
[1067] El *Antonio Sciessa* era un submarí de gran autonomia, que desplaçava entre 1450/1904 tones, posat en servei al 1929 i pertanyent al 2º Grup de Nàpols. En total, la seva missió va durar 18 dies, de les que va estar 190 hores a superfície i 196 hores en immersió. BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española*, pàg156.
[1068] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 10 . Part de Campanya del submarí *Antonio Sciessa*.

continuaria navegant en superfície per apropar-se a Barcelona, tot i que el temps continuaria sent desfavorable, submergint-se a les 02:00 hores del dia ja 23. Cap al matí, sobre les 08:00 hores i en immersió a 12 metres de la superfície, el *Sciessa* estaria vigilant la costa, restant tot el dia en observació i tornaria a sortir a superfície com feia de manera habitual a les 18:00 hores. El submarí rebria una nova ordre procedent de Roma que el faria canviar d'escenari; en aquest cas es tractava de reconèixer en els posteriors dies els ports de la costa sud catalana fins a Cullera. El dia 25 el *Sciessa* es submergiria a les 03:30 hores i pujaria a 12 metres a les 08:00 hores, on observaria un destructor de quatre xemeneies semblants al del tipus *Alsedo*, però sense poder precisar de quin vaixell es tractava ja que no podia veure la seva silueta. Ja per la tarda, el submarí va poder identificar el vaixell com un destructor francès, tipus *Guepard*, que realitzava uns moviments una mica estranys davant Barcelona i navegant a molt poca velocitat. En un primer moment la tripulació del submarí creuria que aquest destructor podia estar fondejant mines però aquest fet seria descartat de seguida en veure els moviments tan lents que el destructor realitzava i arribaria a la conclusió que possiblement estava fent un servei de vigilància a un possible vaixell mercant francès que havia d'entrar al port de Barcelona. El *Sciessa* però continuaria vigilant durant la resta de dia on podria observar un vaixell petit a les proximitats del port de Barcelona, però degut a que li resultaria impossible reconèixer-lo, ja que no era visible la seva bandera, decidiria no atacar-lo. En canvi, si que hauria de submergir i agafaria profunditat ràpidament davant l'amenaça de dos hidroavions *Macchi* de l'Aeronàutica Naval que justament es dirigirien en la seva direcció tot i que el fet quedaria només en un ensurt pel submarí ja que els dos hidroavions no veurien el submergible. Passat el perill i amb la foscor de la tarda, el submarí tornaria altre cop com cada dia a les 18:00 hores a la superfície i començaria a complir la nova ordre rebuda d'estendre la vigilància als petits ports de la costa fins a Cullera, així que navegant amb un sol motor posaria rumb a Tarragona, utilitzant l'altre motor en la càrrega de bateries fins que es submergiria a les 03:30 hores del dia 26, i arribaria a les rodalies del Cap de Salou cap a les 07:30 hores. Al sortir a la superfície podria veure un petrolier que es dirigia al sud, el *Camprodón*, amb matrícula de Barcelona, però el comandant del submarí presentaria diverses reticències a l'hora d'atacar-lo, desistint al final de fer-ho. Una mica més tard, a les 10:15 hores, el submarí tindria l'oportunitat de torpedinar dos vaixells que navegaven rumb a Els Alfacs, identificats el primer del tipus *Ciudad* de la *Compañía Transmediterranea*, pintat de gris, amb una xemeneia negra i una franja blanca i el segon de la "*Compañía Marítima*" pintat tot de negre, fins i tot la xemeneia i de blanc una part del castell i les superestructures. En aquest cas, el comandant del *Sciessa* tampoc voldria atacar cap dels dos vaixells ja que no formava part de les seves instruccions perquè des de Roma només tenia les ordres de vigilar els ports, sense especificar res sobre els possibles atacs a vaixells mercants. Durant aquest

dia és trobaven també a les rodalies del port de Tarragona molts pesquers que feien entorpir força la tasca de vigilància del submarí; curiosament alguns pesquers feien el mateix que el submarí i vigilaven la costa tot i que aquests pel bàndol republicà. A la nit i ja a la superfície, el *Sciessa* podria veure un altre vaixell que continuava el seu rumb però sense poder precisar del vaixell que es tractava ja que aquest es trobava a uns 3.000 metres de la seva posició. El submergible posaria rumb cap Els Alfacs i durant la travessia seria quan la tripulació s'assabentaria del torpedinament del *Miguel de Cervantes* a Cartagena per part del *Torricelli*. Al dia següent, dia 27 i al llarg de tot el dia, el submarí estaria patrullant entre Tarragona i Tortosa però sense gaire èxit ja que no podria veure cap vaixell ni fondejat al port dels Alfacs ni al port del Fangar ni tan sols a la derrota de Salou, així que en vista de l'èxit, el submarí continuaria la seva marxa i posaria rumb a València, on arribaria a primera hora del dia següent. És interessant però, la impressió que va donar l'oficial espanyol del bàndol franquista de la missió realitzada al *Sciessa* durant tots aquests dies. Entre les conclusions que va treure de la travessia destacava sobretot que amb les instruccions que es portaven era impossible fer res, ja que els atacs s'havien de realitzar només als vaixells de guerra republicans o als mercants espanyols o estrangers en unes condicions molt específiques, condicions que incrementaven el grau de dificultat. A més a més, s'havia de tenir en compte que els vaixells presumibles de ser atacats havien d'estar carregats, molt pròxims o entrant als respectius ports, dintre d'aigües jurisdiccionals i sempre amb la segura certesa de la nacionalitat del vaixell. A banda d'aquestes condicions, s'havia d'afegir que els vaixells que portaven material de guerra entraven com a norma general sempre de nit als ports, tasca encara molt més dificultosa pels submarins ja que de nit les seves possibilitats ofensives quedaven més reduïdes i per tant els vaixells mercants enemics s'havien de buscar lluny de la costa, amb el problema de sortir de les aigües jurisdiccionals, fet totalment prohibit.

Les actuacions de submarins italians a aigües republicanes del Mediterrani s'anirien succeint progressivament i després de les primeres actuacions, començaria una altre missió molt més nombrosa en quant a submarins italians que participarien, utilitzant en aquest cas fins un total d'onze submergibles.

Entre aquests, el primer submarí amb la missió de patrullar per aigües catalanes seria el *Jalea*[1069], que havia sortit de Cagliari el 9 de desembre, tot i que no va poder complir la seva missió degut principalment a dos motius: a les inclemències del temps, ja que es veuria enmig d'un fort temporal i una posterior avaria, que el faria tornar més aviat del previst a la seva base de La Spezia el 14 de

[1069] El *Jalea* era un submarí de petita autonomia que desplaçava entre unes 650/810 tones. Posat en servei al 1933, pertanyia al 1er Grup de La Spezia. La seva missió va durar només 6 dies, dels quals va estar unes 78 hores en superfície i 106 en immersió. BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española.* Pàg. 162.

desembre ja que només podria navegar sis dies, i no arribaria a assolir la zona assignada per efectuar la seva missió que en aquest cas era la costa de Barcelona.

Altre submarí que també actuaria a les costes catalanes aquells dies seria el *Delfino*[1070], que va sortir el mateix dia que el *Jalea*, el dia 9 de desembre, però en aquest cas des de la base de La Magdalena i tornaria el dia 24 del mateix mes. El seu comandant era el tinent de navili Folco Buonamici i va actuar a la zona de la costa compresa entre Barcelona i Tarragona, on va arribar a realitzar un intent d'atac contra un vapor però sense èxit ja que va ser interromput varies vegades al no poder reconèixer-lo com republicà o que estigués al servei d'aquestos.

Però entre les operacions efectuades durant aquesta segona missió per part dels submarins italians, la més destacada i la que va tindre més repercussió seria la efectuada novament pel submarí *Jalea*[1071]. Una vegada arreglada l'avaria que l'havia fet tornar a la seva base italiana el dia 14 de desembre, sortiria un altre cop el dia 20 de desembre de La Spezia a les 23:55 hores, comandat pel capità de corbeta Silvio Garino amb l'oficial espanyol, el tinent de navili Díaz a bord, amb l'ordre de realitzar la vigilància de la zona compresa entre els paral·lels del Cap de Tortosa i el Cap de Creus, o sigui pràcticament tot el litoral català; i limitada aquesta zona a l'est per una línia paral·lela a la costa traçada a 25 milles de distància. Segons les instruccions que l'havien donat des de Roma, la navegació havia de seguir una derrota que passés a no més de 30 milles de les Illes Hyères, des d'on faria rumb al límit de la zona en la que no podia entrar abans de les 0:00 hores del dia 23.

Durant el primer dia de missió el temps acompanyaria i resultaria magnífic, podent realitzar la navegació sense cap tipus de contratemps tot i que al dia següent per la proximitat del submarí a les costes catalanes, el *Jalea* ja va haver de prendre certes mesures per precaució, passant a realitzar la navegació a vint metres en immersió i amb escolta hidrofònica per si se'l presentava cap oportunitat ofensiva, ja que el submarí havia buscat la posició idònia per navegar sobre la ruta probable de Marsella a Barcelona, la mateixa ruta transitada pels vaixells mercants que tenien com destinació els diferents ports republicans. A les 18:00 hores el submarí sortia a la superfície, a la vista dels fars de San Sebastià, Creus i Medes, podent comprovar que s'havia desviat una mica de la ruta ja que es trobava força al sud. El *Jalea* va haver de navegar en direcció nord amb els motors de combustió, invertint el rumb per situar-se davant de Barcelona ja a la matinada del dia 23 i durant la travessia, el submarí veuria nombroses llums de pesquers i alguns de vapors, que pel rumb que feien donaven la sensació que es dirigien a Barcelona, així com també veuria que tots els fars de la costa continuaven encesos fins i tot després de les dotze de la nit, contràriament a la informació que es

[1070] El *Delfino* era un submarí d'autonomia mitjana que desplaçava entre 933/1142 tones. Posat en servei al 1931, pertanyia al 5è Grup de Tobruk. La seva missió es va desenvolupar en 16 dies de les quals 192 hores va estar a superficie i 123 en immersió. BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española* Pàg. 162

[1071] El *Jalea* en aquest cop va estar 14 dies realitzant la seva missió, dels quals estaria 164 hores en superfície i 127 hores en immersió. BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española.* Pàg. 163.

tenia al respecte. A les 06:30 hores del dia 23 tornaria altre cop a fer immersió a la seva posició davant Barcelona, passant a realitzar durant tot el dia diversos moviments, amb pujades de tant en tant a cota periscòpica per vigilar, tot i que sempre es mantindria a uns 20 metres en immersió i sobre escolta hidrofònica. En una d'aquestes pujades, la realitzada a les 10:15 hores, observaria dos pesquers situats a cada banda de la proa del submarí i navegant amb rumbs lleugerament divergents. El comandant del *Jalea* va assegurar haver vist que cadascú d'ells portava un cable per la seva popa i probablement podien arrastrar una xarxa, així que per precaució faria maniobrar el submarí navegant al sud-sud-est per allunyar-se d'ells i no passar entre mig, tot i que els dos pesquers distaven a més de 1.000 metres un de l'altre i segons amb la velocitat que navegaven, feia difícil que portessin cap tipus de xarxa. El comandant del submarí va prendre la més que lògica consideració de que probablement els vaixells mercants amb destinació Barcelona amb contraban d'armes, intentarien arribar de nit al port de la ciutat comtal. Aquella mateixa nit en concret, es donarien unes condicions atmosfèriques negatives per realitzar qualsevol acció ofensiva degut a la lluna quasi plena i al temps clar que solament deixaria amb un parell d'hores de foscor durant les hores de la matinada, entre la posta de la lluna i la sortida del sol. Aquest fet faria reflexionar al comandant del submarí sobre que aquest interval de temps seria l'elegit pels vaixells mercants que volguessin entrar al port de Barcelona i el portaria a la determinació que el *Jalea* també l'aprofitaria per realitzar qualsevol acció ofensiva si se li presentés l'ocasió. Així que davant d'aquesta consideració, el submarí aprofitaria abans per efectuar la càrrega dels motors i una vegada realitzada s'aproparia a Barcelona en superfície i amb els motors elèctrics per efectuar la vigilància entre les 05:00 i les 07:00 hores del matí. Durant una hora, entre les 05:12 hores i les 06:12 hores, el *Jalea* es va mantenir a prop de la costa, en posició per poder atacar als vaixells que des de la boia del Llobregat podien dirigir-se cap a l'entrada del port de Barcelona. Després d'aquesta darrera hora no era molt prudent que el submarí continués a la superfície, ni fins i tot amb els motors elèctrics i el seu comandant decidiria fer immersió. Aquesta precaució venia donada sobretot a que durant la nit havien estat funcionat amb força freqüència tres potents projectors instal·lats a diferents punts: un al Tibidabo, un altre a Montjuïc i un tercer a un punt de la costa al nord de Barcelona que corresponia a la bateria de costa de Montgat. Aquests projectors vigilaven el cel i el de Montjuïc després d'efectuar un gir complet era dirigit cap al mar, explorant els voltants de l'entrada del port, tot i que força ràpidament. Tot el dia 24 el submarí estaria davant Barcelona i cap al vespre a les 19:00 hores, un altre cop tornaria a sortir a la superfície. Durant aquest dia havia pogut observar un destructor anglès situat a l'entrada del port i clarament havia apreciat per damunt de l'espigó tres xemeneies de vaixell de guerra, tot i que la tripulació del submarí no va poder localitzar exactament la seva posició ni si es tractava del creuer republicà *Méndez Nuñez,* destacat a Barcelona durant bona part

del desembre del 1936 juntament amb altres dos destructors. A la matinada del dia 25 el *Jalea* repetiria la mateixa maniobra que la nit anterior, però aquesta vegada amb més d'èxit. A les 03:50 hores observaria un vapor que navegant prop de terra es dirigia amb les llums enceses a doblegar la punta del Llobregat. El submarí es va allunyar cap a estribord per no ser vist i a les 04:05 hores el vapor va apagar les seves llums, entrant llavors en les possibilitats d'atac del submarí. El *Jalea* va caure cap a babord novament i va augmentar la seva velocitat, continuant amb els motors elèctrics tornant a veure al vapor a les 04:25 hores, que encara continuava amb les llums apagades però amb una velocitat superior a la del submarí, acció que feia que el *Jalea* només podia realitzar la maniobra quan el vapor es trobés esperant al pràctic del port, l'única solució si volia tindre opcions de realitzar l'atac amb èxit. A les 05:08 hores, el vapor creient-se segur va encendre les seves llums agafant rumb tot a estribord, maniobra que va aprofitar el submarí per prendre posició d'atac i cinc minuts més tard, a les 05:13 hores, el *Jalea* li llençava el primer torpede de 553 m/m. Segons manifestacions posteriors realitzades pel propi comandant del submarí, en aquell moment va tindre la sensació que el torpede passaria per la proa del vaixell i per això va esperar a que entrés una mica més perquè pogués reduir l'angle de mira mentre que un minut més tard, li llençava el segon torpede, en aquest cas de 450 m/m, i sense esperar els efectes dels dos torpedes, el submarí es tornava a submergir de seguida. En quant als efectes dels dos torpedes, a la tripulació els va semblar escoltar dos explosions quasi bé simultànies tot i que era molt difícil que aquest fet és produís havent-se llençat primer i amb un minut de diferència entre ells el torpede de més velocitat. Solament existia una explicació a aquesta simultaneïtat: que el primer hagués fallat efectivament el blanc i fos a explotar sobre la costa, mentre que el segon hagués arribat a fer blanc explotant quasi al mateix temps que el primer. Però no seria fins uns quants dies més tard quan la tripulació s'assabentaria dels resultats d'aquests dos torpedes, que no farien blanc en el seu objectiu. Durant la travessia però, la tripulació només va tindre un indici sobre aquest fet dos dies després, el dia 27, quan van tornar a Barcelona i van poder veure una boia amb una bandera fondejada en un lloc aproximat al del torpedinament.

El que si que informaria sobre l'atac seria el diari *Solidaridad Obrera* en el seu número del dia 26 de desembre, amb el titular de que un submarí havia llençat un torpede italià sobre la platja, a l'alçada del Llobregat[1072]. El diari detallava la notícia explicant que sobre les cinc de la matinada del deia anterior, un submarí havia llençat un torpede italià contra la costa i uns pescadors havien localitzat el torpede una hora després a 200 metres del far del Llobregat. L'artefacte en si és tractava d'un torpede tipus W italià de 6,5 metres de llargada per 53 centímetres de diàmetre, amb dos aparells de percussió. El seu pes aproximat era de dos tones i segons els tècnics republicans, el

[1072] *Solidaridad Obrera*. 26 de desembre de 1936.

torpede portava l'imponent càrrega de 100 kg de trilita, estimant-se el seu cost no inferior a setanta mil pessetes. El torpede no va explosionar degut a que l'hèlix va quedar inutilitzada a la sorra abans de que l'espoleta trepitjara amb un cos resistent i el mateix matí seria enviat el creuer *Méndez Núñez* que es trobava a Barcelona per recollir el torpede, on una vegada a bord del vaixell seria desmuntat i estudiat pels mariners del creuer. En quant a les versions sobre el propòsit de l'atac existien vàries hipòtesis, ja que mentre uns asseguraven que va ser llençat per destruir el far del Llobregat, altres acceptaven la possibilitat de que el submarí tractava de torpedinar el transport de guerra *Almirante Lobo*. Cap d'aquestes hipòtesis eren certes, ja que l'objectiu que buscava el *Jalea* era el vapor *Villa de Madrid*.

La missió del *Jalea* continuaria i el dia després d'haver realitzat l'acció, el submarí estaria vigilant el litoral barceloní sense experimentar absolutament cap reacció antisubmarina, tot i que estaven allà els vaixells republicans que formaven l'Agrupació Naval de Barcelona: el creuer *Méndez Nuñez* (que havia recollit el torpede) i els destructors *Gravina* i *Sánchez Barcáiztegui*[1073]. La presència del submarí però no passaria inadvertida ni molt menys els dies següents ni per les forces republicanes que va mantenir a Barcelona les seves unitats ni pels països neutrals com indicaria el fet que el destructor anglès situat al port de Barcelona i vist pel submarí el dia anterior, havia canviat d'ancoratge a la zona de seguretat del mateix port davant d'altre possible reacció ofensiva submarina. En vista de tot això i de com s'havien extremat les precaucions, el *Jalea* va decidir canviar de zona d'acció passant a vigilar davant del port de Tarragona, rumb que va posar en sortir a superfície a les 19:25 hores del mateix dia 25. D'aquesta manera, a primeres hores del dia 26, amb un temps esplèndid al mar, sense vent i amb una visibilitat magnífica per la lluna plena existent, el submarí va arribar a les proximitats de Tarragona, trobant-se sobre les 07:00 hores amb la sortida d'un gran nombre de vaixells pesquers que l'obligaren a invertir el rumb primer i més tard a dirigir-se cap a la costa per continuar a través d'ella amb els motors elèctrics, doncs davant la calma de la nit era de suposar que els motors de combustió serien escoltats a gran distància. Prop de la costa, el *Jalea* va acostar-se a Tarragona i solament una total falta absoluta de vigilància per part republicana va fer possible aquesta aproximació sense que fos descobert. En aquestes condicions el submarí va observar sobre la vertical de la lluna, fondejat a la boca del port un vaixell gran de dues xemeneies completament apagat i davant la suposició lògica de que abans de l'alba aquest entraria al port, el comandant del submarí va decidir actuar ràpidament. Davant l'impossibilitat de continuar apropant-se en superfície sense ser vist, el *Jalea* va fer immersió a 20 metres a les 05:30 hores i a mitja màquina és va dirigir cap al port. Més tard, a les 07:10 hores va sortir la torreta del submarí a superfície solament una mica perquè el comandant efectués un reconeixement òptim del vaixell i

[1073] Veure apartat 3.4.2. La Marina Republicana en aigües catalanes.

s'assegurés de que el vapor no estava fondejat a la zona de seguretat del port i una vegada efectuat l'anomenat reconeixement i veient que l'objectiu entrava de ple en les instruccions, es va començar a preparar els tubs de popa per realitzar l'acció ofensiva però justament quan s'estava perfeccionant la punteria amb el vaixell, el comandant podria veure damunt de l'espigó una llum de pesquer que es movia cap a la sortida. Ràpidament és va prendre la decisió d'esperar que aquest passés de llarg i quan mitjançant els hidròfons el van sentir allunyar-se, el submarí va tornar altre cop a sortir a la superfície. Durant aquest període, havien transcorregut en total divuit minuts, un temps que resultaria definitiu, ja que quan el submarí va tornar altre cop a la superfície, el vaixell objectiu es trobaria amb els remolcadors al costat i amb les seves llums de posició enceses. L'atemoriment a que entrés darrere de l'espigó i no es pogués ja realitzar l'atac va fer obrar precipitadament i es va canviar la posició d'atac per efectuar-lo en aquest cas de proa, pel qual va ser precís una caiguda sobre babord. Respecte a l'objectiu, l'agregat militar espanyol que anava al submarí va reconèixer el vaixell com un dels de la *Compañía Trasatlántica* de tipus antic, un *Infanta Isabel* o *Alfons XII,* tot i que en concret es tractava del *Magallanes.* L'atac seria realitzat a les 07:25 hores, moment en que va ser llençat el primer torpede i un minut i mig després seria llençat el segon, apuntant sobre el límit de proa. Cap dels dos torpedes llençats va arribar a assolir el blanc, probablement per desviació a l'esquerra dels torpedes, ja que hores després la dotació del submarí va poder observar un nodrit grup de gent a la platja, situats exactament una vegada analitzats les posicions del submarí i del blanc, una mica a l'esquerra de la direcció del llançament. Igualment tampoc va ser escoltada cap explosió, tot i que els tripulants de la cambra de proa asseguraven haver escoltat una explosió cronometrada dos minuts després del segon llançament. Així d'aquesta manera, la tripulació va quedar amb el dubte de saber que va passar amb un dels torpedes ni si efectivament va haver cap explosió del segon, dubtes que no trigarien en saber les seves respostes. Tampoc després d'aquest atac va haver-hi cap reacció ofensiva antisubmarina tot i que si va existir defensiva, ja que a les 13:30 hores el submarí va poder veure pel sud un vapor que navegava cap a Tortosa amb un aeroplà volant sobre ell. El fet que fos cap a Tortosa, on els seus fondeigs no tenien cap medi de descàrrega, va fer suposar al comandant del *Jalea* que anava a esperar la nit allà per dirigir-se més tard amb llums apagades a Tarragona. En conseqüència amb aquesta observació, el submarí és va dirigir rumb cap El Fangar per esperar el vaixell de nit, i efectivament a les 19:30 hores van poder observar un vaixell que amb les llums enceses anava molt a prop de la costa. El submarí va invertir la ruta, avançant-lo per poder esperar-lo en les proximitats del Cap de Salou, lloc on podia efectuar l'atac de manera més òptima i en immersió degut a la gran claredat de la nit i creient-se possible que el vaixell encara continués amb les seves llums enceses. Però el vaixell va apagar les seves llums prop de Salou, probablement per haver vist al submarí ja que aquest navegava en superfície i amb una

posició desfavorable respecte la lluna que projectava la seva vertical. A les 21:15 hores el submarí tornaria a fer immersió i fins i tot després d'estar submergits, la tripulació del *Jalea* podria veure durant un breu instant la llum verd del vaixell que havia encès un moment, sens dubte al passar al costat de la bateria de costa de Salou. El submarí no va tornar a veure el vaixell i a les 23:10 hores tornava altre cop a la superfície fent rumb a 90º per aproximar-se a Barcelona. Aquest fracassat atac, juntament amb el que havia efectuat durant la matinada del mateix dia al port de Tarragona que tampoc va tenir èxit tot i que tota la tripulació el tenia com d'èxit segur, va influir força en la moral dels tripulants del *Jalea*. L'èxit hagués estat d'enorme efecte sobretot pel valor material que hagués significat potser l'embotellament del port de Tarragona, o com a mínim complicar extraordinàriament la seva entrada ja de per si no molt senzilla, però en canvi davant dels resultats obtinguts en les diferents accions va minar molt notablement la moral de la tripulació del submarí, especialment la del comandant, ja que aquest havia conduït l'atac sense contar amb que començava a preocupar-li cada cop més seriosament el fet d'haver empleat ja quatre torpedes, sense que cap hagués fet blanc. Altre factor important en aquesta pèrdua de moral era l'excés de confiança en els torpedes que els havien portat a fracassar en els seus intents deguts sense cap mena de dubtes, a un mal funcionament dels mateixos. L'agregat militar espanyol de l'Exèrcit Nacional que anava al submarí era de l'opinió que aquesta disminució de moral va influir sobre la conducció de la missió en els dies successius.

Continuant amb la missió del submarí, el dia 27 després de tornar de les costes tarragonines, el *Jalea* va estar davant Barcelona, podent observar com pròxim al lloc en que havien llençat el dia 25 els torpedes, estava fondejada una boia petita amb bandera vermella. Durant aquest dia també el submarí va arribar a prendre posicions d'atac contra un vaixell que va ser observat a l'alçada del Llobregat i es dirigia sense cap mena de dubtes a Barcelona; però no va ser atacat al reconèixer que aquest portava bandera holandesa. Al dia següent el submarí va anar a vigilar Roses, i tot i com era d'esperar no trobaria cap objectiu donades les poques facilitats de desembarcament i comunicacions que n'hi havia allà. La idea d'anar cap a Roses, a part d'anar a vigilar la zona, també perseguia l'objectiu de allunyar-se dels ports vigilats, tot i que només fossin 24 hores i sobretot després dels diferents atacs realitzats a Barcelona i a Tarragona. Ja cap a la tarda a les 19:00 hores, el *Jalea* va sortir a superfície per dirigir-se cap a Barcelona, però a les 23:00 hores rebia per radio la notícia de que s'esperava aquella nit la sortida del *Méndez Núñez* i dels destructors *Gravina* i *Sánchez Barcáiztegui* de Barcelona cap a Cartagena. Per la posició que ocupava el *Jalea* no era possible que arribés davant la boca del port de Barcelona abans de les 04:00 hores de la matinada, i era quasi bé segur que aquesta hora ja haguessin sortit els vaixells republicans, com va ser en efecte el cas. A

més a més, el Comandant del submarí tampoc va estimar prudent anar atacar en aquell punt per vàries consideracions, sent la principal de totes elles la manca de torpedes ja que solament en quedaven dos, els de popa, d'utilització molt més difícil, sobretot amb les limitacions que per les evolucions anteriors a l'atac,imposava la proximitat a terra. També era un factor a tenir molt en compte la gran vigilància que es suposava de la zona per la sortida des vaixells republicans i s'havia de tenir en compte una més que probable exploració dels destructors abans que sortís el *Méndez Núñez*. Aquests factors a tenir en compte se l'afegia el temps, ja que per l'hora en que podia arribar el submarí, ja s'havia posat la lluna i difícilment es veuria res. Per tots aquests motius el *Jalea* va decidir esperar apostat sobre la ruta directa Barcelona-Cap de Sant Antoni en el seu tall amb el paral·lel al límit sud de la zona Nacional, on podia arribar forçant a 400 r/s els motors a les 06:00 hores de la matinada i que per la seva situació a 45 milles de Barcelona hauria d'arribar el creuer *Méndez Núñez* a les 07:00 hores, suposant que aquest realitzés una marxa de 15 nusos i que la seva hora de sortida fos les 04:00 hores de la matinada. Aquest fet era molt poc probable però era l'única possibilitat que tenia el submarí i així es va realitzar. Entre les 06:20 hores del dia 29 i les 11:00 hores del mateix, el *Jalea* es va mantenir en immersió a 20 metres en escolta hidrofònica, però al final i en vista que a migdia no havia escoltat res i que segurament els vaixells republicans havien passat abans de la seva arribada, el submarí va posar rumb cap a Tarragona. Per tallar distància i així guanyar temps per arribar al seu destí amb llum de dia, va navegar en superfície amb intenció de navegar dos hores amb els motors de combustió, però a les 13:04 hores el submarí va haver de fer immersió al veure pel nord-oest dos velers. Continuant en immersió a 20 metres de la superfície i a unes 4 milles del port de Tarragona i encara sense haver escoltat res, a les 19:00 hores va decidir sortir a superfície per carregar els motors. Més tard, a les 00:10 hores va ser vist per l'aleta d'estribord un gran bulto negre, que és va reconèixer poc després com un gran veler i davant d'aquest fet i perquè no fos reconegut el submarí, es va submergir als pocs minuts, en concret a les 00:28 hores. Però durant la preparació per la immersió el submarí va sofrir una petita avaria el funcionament elèctric dels timons de proa i l'absència de l'electricista que havia anat a reparar-la va fer que es submergís amb les vàlvules de ventilació general i de bateries obertes. L'entrada d'aigua a totes les cambres va ser immediata sent la impressió força gran, però la tripulació va reaccionar ràpidament, tancant les vàlvules i preses i prenent les màximes precaucions possibles amb les bateries va tornar novament a superfície, allunyant-se del veler ràpidament amb els motors elèctrics. Els efectes de l'entrada d'aigua en un principi van semblar molt greus ja que la radio estava totalment xopa i el local amb 20 centímetres d'aigua, però tot i així les bateries no havien acusat la presència d'aigua salada i davant la possibilitat de que entrés aigua encara i mentre eren reconeguts els danys produïts, el submarí va forçar a 400 r/s els motors tèrmics arrumbant als 80º per si en cas

de tenir que tornar a la base de La Spezia, poder aprofitar les hores que encara quedaven de nit per allunyar-se tot el màxim possible. La tripulació va saber solucionar el problema realitzant diferents tasques ja que van descobrir, assecar i rentar amb aigua destil·lada les bateries, de les quals solament la de popa havia acusat una mica el cloro; també van reconèixer els extractors, desmuntant i secant el conjunt d'aparells de la radio, aplicant estufes tant allà com en alguns motors que acusaven pèrdues d'aïllament i així arribarien a les 02:40 hores, moment en que el submarí reduïa la marxa i virava cap a Tarragona altre vegada en vista que no havia estat res greu.

Ja al dia 30 el *Jalea* es va situar altre vegada davant de Tarragona i va estar solament en immersió unes dues hores, de 09:40 a 11:30 hores, per poder donar descans a la dotació que havia treballat durament per la nit arreglant els desperfectes ocasionats de l'entrada d'aigua; tot i que sempre sobre els hidròfons per intentar escoltar cap vaixell que es dirigís cap al port de Tarragona. A les 15:00 hores el submarí agafaria posició d'atac contra un vaixell que l'agregat militar nacional identificaria com el *Jaime II*, però al no portar cap bandera i com dies abans el comandant havia rebut ordres concretes de Roma de no torpedejar cap vaixell sense tindre una absoluta seguretat sobre la seva nacionalitat i aquesta només la donava la bandera, el submarí va optar per no atacar al vaixell. A les 19:06 hores tornaria el *Jalea* a sortir a la superfície amb la idea d'anar a apostar-se pròxim al port de Tarragona en les hores que quedaven fins la sortida de la lluna per si existia la possibilitat d'atac; però la nit va ser tan tancada que ni el submarí podia veure la seva pròpia proa i en aquestes condicions i estimant que hagués estat impossible veure res, va posar rumb cap a Barcelona. Estant davant de Tarragona, el *Jalea* va poder comprovar com s'havien pres algunes precaucions, com la instal·lació en el fort pròxim al port d'un projector, tot i que de petita potència. El 31 de desembre el *Jalea* va quedar davant Barcelona, però no durant molt de temps ja que va tindre un altre accident que en aquest cas, el va fer retornar a la seva base de La Spezia. Amb l'objectiu d'aproximar-se a un punt pròxim a Torre Besòs i realitzar una fotografia amb el periscopi d'un gasòmetre davant la possibilitat d'intentar bombardejar-lo la nit de cap d'any gràcies a la disminució de la vigilància, el submarí va sortir a cota periscòpica a les 12:20 hores molt ràpidament i al sortir de l'aigua va poder observar que a uns 1.000 metres una mica a babord de la proa, hi havia un destructor francès, tipus *Guepard*, aturat o a una velocitat molt lenta amb proa a Llevant. Per intentar desembolicar-se d'ell, el *Jalea* va continuar submergit a 20 metres, prenent rumb a babord, per tornar al rumb inicial pocs minuts després. A les 13:00 hores el submarí va passar a cota periscòpica, però aquesta vegada, per evitar problemes ho va realitzar de manera molt més lenta i a onze metres de la superfície va treure el periscopi per realitzar una exploració, però als deu metres el periscopi va vibrar i va descendir com si hagués tocat alguna cosa . Ràpidament el *Jalea* va descendir a prendre les fondàries majors i

sempre a velocitats mínimes per no ser escoltat, arrumbant a 80º. El periscopi d'exploració havia quedat totalment inoperatiu i el submarí es va veure obligat a retornar a la seva base, així que el dia 31 a les 18:45 hores va posar rumb a La Spezia i navegant en superfície sense cap novetat destacable durant la travessia i amb bon temps arribaria el dia 2 de gener de 1937 a les 07:00 hores al seu destí, donant per finalitzada la seva missió.

Respecte als atacs que va realitzar el submarí, la tripulació va poder assabentar-se el dia 7 de gener a través d'un exemplar retardat del diari francès *Le Temps* que l'atac que van realitzar el dia 25 de desembre prop del Llobregat havia resultat infructuós. Així mateix també van poder conèixer que havien fracassat en el seu atac del dia següent al port de Tarragona i que el vaixell atacat havia estat el *Magallanes*. Els torpedes d'aquest atac van ser recollits a la platja sense explotar i segons el diari eren de fabricació italiana. Per altre banda, segons l'agregat militar de l'Exèrcit Nacional que havia format part del *Jalea* durant la missió, l'oficial González Díaz, realitzaria un informe el dia 7 de gener a la base de La Spezia una vegada finalitzada la missió del *Jalea* en la que feia notar que era molt difícil obtenir resultats positius davant les instruccions tan restringides que es donaven, ja que havien topat amb els mateixos problemes de les missions anteriors efectuades per altres submarins, com era la realització d'un reconeixement previ i segur dels possibles objectius abans de l'atac. Feia constar que això era un fet insuperable, ja que a banda d'haver de fer el reconeixement des d'un periscopi, existien molt més problemes com la semblança de les siluetes dels vaixells, el costum de navegar sense bandera o amb bandera petita amb la conseqüent confusió de colors en quant es tractés de banderes usades, noms de vaixells pintats a l'anura esborrats; en definitiva remarcava que s'havia de trobar una silueta molt marcada o que un vaixell es delatés com a republicà per què aquest pogués considerar-se dintre de les instruccions. Seguint aquestes instruccions podien donar-se casos ocorreguts fins aleshores, com per exemple la d'un vaixell que navegava molt a prop de la costa de València en direcció a Barcelona i que es va lliurar de sofrir un atac solament pel fet de no portar bandera quan passava davant Tarragona, sense entrar al seu port i en condicions tals que podia considerar-se amb d'un 99% de probabilitats que fos republicà. Davant aquestes instruccions, seguia comentat l'oficial franquista que solament quedava una possibilitat, la de torpedinar de nit els vaixells sense llums i era d'esperar que aquesta possibilitat hagués de desaparèixer tan aviat es donessin compte de que no es feia res en contra dels vaixells que navegaven amb llums. Segons l'oficial Díaz, havien estat varis els vaixells trobats en aquestes darreres circumstàncies i que s'havien deixat anar sense intentar res.

Un altre assumpte que també remarcaria l'oficial nacional era el de la informació, sense saber si aquesta corresponia als italians o a l'Exèrcit Nacional. Així per tant donava dos clars exemples, ja que parlava de l'existència de la sortida de Marsella del *Ciudad de Barcelona*, amb carregament d'armes però amb posterioritat a la seva sortida quan ja havia tingut temps suficient per arribar a Barcelona, igual que amb el creuer republicà *Méndez Nuñez* i els dos destructors republicans, que també van conèixer la notícia quan ja tampoc es podia fer res. Freqüentment s'havien donat notícies de vaixells mercants vistos en un lloc o un altre, sense indicar cap particularitat que pogués servir per reconèixer-los. L'oficial Díaz comprenia que havia d'acceptar-les tal i com venien i que moltes vegades no era possible que fossin proporcionades amb major anticipació o més completes, però ho indicava per si depenia de l'Exèrcit Nacional i podien ser objecte de millora.

Per últim, l'oficial franquista feia constància del magnífic comportament de la dotació que va passar lluny de les seves cases les tradicionals festes de Nadal i Cap d'Any i considerava just ressaltar la bona direcció del comandant, Capità de Corbeta Silvio Garino, que va conduir la missió amb audàcia, decisió i esperit combatiu i donant sempre exemple de serenitat i proves de coneixement tècnic, confirmant la magnífica opinió que d'ell tenien tots els seus subordinats directes i d'altres submarins.

Respecte a l'atac realitzat pel submarí al port de Tarragona al vapor *Magallanes*, la premsa de l'època va informar del succés al dia següent d'ocórrer l'acció fins i tot donant informació confidencial, com era el costum durant aquests primers mesos de guerra. Així per tant, dos dels diaris republicans més importants, *La Vanguardia* i *Solidaridad Obrera* donaven la notícia el dia 27 de desembre, explicant el fet. Segons *La Vanguardia*, el vapor *Magallanes* de la *Compañía Transmediterránea* en la seva navegació de València a Barcelona es trobava el divendres dia 25 a última hora davant del port de Tarragona i el seu capità, Josep Bolla,va disposar com a mesura de precaució fondejar en aquest port per passar la nit i continuar el viatge al matí del dia següent.

L'endemà al finalitzar la maniobra de llevar àncores i donar màquines quan sortia del port, es va veure sorprès pel fet de que passava al costat de la proa del vaixell un torpede. El capità va maniobrar ràpidament al donar-se compte de l'agressió del submarí i va procurar entrar a tota màquina a l'interior del port. L'atac va continuar i el submarí va llençar un altre torpede però cap dels dos va aconseguir tocar el *Magallanes* que va donar la senyal d'alarma amb la sirena i el submarí, al veure frustrat el seu atac va desaparèixer ràpidament. Immediatament va ser comunicat al Govern de la Generalitat el fet ocorregut perquè aquest adoptés les oportunes mesures de precaució i tant les autoritats marítimes i militars com el conseller de Defensa Interior i altres persones es van dirigir a la platja de Riu Clar, situada a l'oest de Tarragona on van trobar varats a la sorra i a poca distància del mar, dos torpedes dels usats generalment pels submarins. Aquests

torpedes no portaven placa de la fàbrica constructora i a l'espoleta d'un d'ells es podia llegir I-Y i en la de l'altre 8-1 mentre que una hèlix portava la numeració 15.280 i l'altre 15.290[1074]. No cal a dir que durant tot el dia no pararia d'acudir públic a la platja per contemplar aquests aparells.

Sobre els torpedes es curiós l'informe que elaborarien la parella de carrabiners destacats a la zona, pertanyents a la 1ª Secció de la 3ª Companyia de la Comandància de Carrabiners del Grup de La Canonja i Racó de Salou. Segons l'acte de troballa[1075], el 26 de desembre es trobaven al matí realitzant el servei de vigilància per la zona de Salou el caporal B.G.M., i el carrabiner A.T.M., i que des del punt denominat "Camí vell de Vila-seca", van observar en les proximitats del Riu Clar moviment de personal, pel que immediatament es van personar al lloc de referència. Una vegada allà, van trobar-se dos torpedes a vuit i dotze metres de l'aigua i distants uns 250 metres un de l'altre, sent la direcció del seu eix cap el far del port. Ambdós torpedes eren de fabricació italiana ja que en diferents parts de la superfície apareixen inscripcions en italià. En el més pròxim a l'aigua, les inscripcions eren les següents: -"*Regolatore A.P. -Regolatore B.P.. -Filtro pompetta – Spurgo petrolio- Scario filtro-T.O. Soliccitatore 15290*". Segons l'informe dels carrabiners, els torpedes tenien unes mesures de 50 centímetres de diàmetre per 6,30 metres de llarg, i aquests artefactes van ser llençats sense cap mena de dubte contra el vapor *Magallanes.* Segons *Solidaridad Obrera*, els torpedes eren de les mateixes característiques que els disparats el dia d'abans a aigües de Barcelona, sent el seu pes superior a les quatre tones, amb una càrrega de trilita que arribava fins als dos cents quilos. Segons el mateix diari, el *Magallanes* sortia de Tarragona cap a Barcelona carregat de queviures i afirmava a les seves planes que "*la canalla feixista internacional, que no té valor per donar el pit al nostre poble en armes, solament s'atreveix a llençar torpedes contra els nostres vaixells indefensos tan sols aquests solten les seves amarres dels ports. Covards! Covards!"*[1076].

La campanya submarina italiana no s'aturaria i abans d'arribar el *Jalea* a la seva base, un altre submarí sortia cap a aigües catalanes. En aquest cas es tractava del submarí *Archimede*[1077], que sortiria de Nàpols el mateix dia 1 de gener de 1937 sota el comandament del capità de corbeta Sergio Lusena, amb la missió de patrullar la zona de Barcelona, on realitzaria un total de 12 maniobres d'atac, tot i que no va poder finalitzar cap d'aquestes i tornaria a la mateixa ciutat italiana d'on havia sortit el 16 de gener[1078].

[1074] *La Vanguardia.* 27 de desembre de 1936.
[1075] GONZÁLEZ HUIX, Francisco, *El puerto y la mar de Tarragona*. Pàg. 85.
[1076] *Solidaridad Obrera*. 27 de desembre de 1936.
[1077] L'*Archimede* era un submarí de gran autonomia posat en servei al 1934 i desplaçava entre 985/1259 tones. Pertanyia al 3er Grup de Messina. Va estar un total de 16 dies de missió, restant 128 hores en immersió. BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española* . Pàg.231.
[1078] BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española*. Pàg. 232.

Tres dies abans de la tornada del *Archimede* seria el torn del *Torricelli*[1079], un submarí que s'havia fet famós entre els submergibles italians per ser el primer que atacaria un vaixell de guerra republicà, el *Miguel de Cervantes* com ha quedat demostrat abans, a les aigües de la Base Naval de Cartagena. Aquest es va fer a la mar des de Nàpols el dia 13 de gener comandat pel capità corbeta Giuseppe Zarpellon, posant rumb al Cap de Creus, on arribaria al voltant del dia 16, sense observar cap tipus de tràfic marítim. Posteriorment es va dirigir a les aigües de Barcelona, on tampoc tindria ocasió de realitzar cap tipus d'atac, posant rumb en aquest cas cap a la zona de Tarragona. Però a les poques hores d'iniciada la navegació cap a aigües tarragonines, va rebre l'ordre de tornar a Barcelona per efectuar un bombardeig nocturn, amb l'objectiu de bombardejar els dipòsits de la CAMPSA. A les 03:00 hores del dia 18[1080] el *Torricelli* situat davant de El Prat de Llobregat, començaria a disparar contra la ciutat i continuaria canonejant-la mentre avançava en direcció nord. Les autoritats republicanes van poder comprovar com els dispars eren realitzats amb granades trencadores i segons les primeres informacions existirien diferents versions sobre el número de dispars efectuats, oscil·lant entre vint-i-cinc fins a quaranta canonades realitzades. En total, el submarí havia disparat 43 projectils contra els molls i dipòsits de la CAMPSA, prenent com a referència la farola verda d'entrada al port. Aquest ataca duraria dotze minuts i entre els danys efectuats hi havien vàries zones afectades, com per exemple al port, al que van anar a parar diverses granades, esclatant una d'elles en la dàrsena de San Beltrán entre el vaixell mercant *Betis* i el petrolier *Campilo*. Per exemple un casquet va arribar a ferir al segon maquinista d'aquest petrolier, anomenat Miguel Leal Reigadas, rebent una ferida al ventre tot i que seria auxiliat i ràpidament traslladat a l'Hospital Clínic, on se li practicaria una intervenció quirúrgica, reduint d'aquesta manera la seva gravetat inicial; mentre que la resta dels dispars, la majoria de les granades van caure al mar i al port però sense causar més danys materials de cap tipus.

Sobre la resposta a l'agressió per part de les autoritats republicanes existeixen dos versions totalment diferents. Per una banda, segons la premsa republicana, aquesta resposta va ser immediata i es va organitzar la defensa tan aviat com es va produir l'agressió. Els medis governamentals informaven que els primers a escoltar les detonacions del canoneig van ser el personal de vigilància que prestava servei al port i al castell de Montjuïc juntament amb el personal de la Delegació Marítima que prestava servei de guàrdia permanent i que van adoptar amb tota urgència les mesures

[1079] El *Torricelli* era un submarí de gran autonomia en servei des de 1934 que desplaçava entre 985/1259 tones i pertanyent al 3er Grup de Messina. En total va estar 16 dies en immersió, dividides en 156 hores a la superfície i 124 hores en immersió.. BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española* .Pàg.232.

[1080] Segons *La Vanguardia* del dia 19 de gener de 1937, l'atac seria realitzat passada les 01:30 hores. Cal remarcar que existia una diferència horària entre l'Espanya Republicana i la Nacional.

de defensa i prevenció que les circumstàncies aconsellaven[1081]. Aquests medis també informaven que tot seguit havien començat a disparar les bateries de costa instal·lades a la ciutat així com van actuar també els projectors en busca de qualsevol avió franquista. Segons la premsa republicana, la ràpida actuació de les bateries de costa de la ciutat van fer suspendre els atacs del agressor, però que davant que aquest avançava sobre la ciutat, els guaites de Montjuïc van donar la senyal d'alarma i va ser mobilitzat ràpidament tot aquest servei perquè la població civil ocupés els respectius refugis. A més a més, la ciutat va quedar a les fosques a les 02:15 hores i solament van circular pels carrers les patrulles mòbils de socors i aquelles que tenien alguna missió que complir durant l'alarma una hora i mitja aproximadament i una vegada finalitzada, a les 03:30 hores, de nou s'escoltarien altre cop les sirenes, donant per finalitzat l'atac i encenent-se altre vegada les llums i emetent les emissores de la Generalitat al veïnatge de Barcelona el missatge de que el perill ja havia passat[1082]. Però segons l'informe que va fer l'agregat militar espanyol que hi era al submarí, aquesta reacció era totalment contrària a la exposada per la premsa governamental, ja que segons constava al seu informe, expressava que durant el temps que va durar l'atac no es van apagar en cap moment les llums de la ciutat ni va reaccionar la defensa des de terra, una versió molt diferent a l'expressada per la premsa republicana, que com hem vist si que feien constar una reacció als pocs moments d'iniciar-se l'agressió. Els medis d'informació republicans no mentien del tot, ja que aquesta reacció de defensa per part republicana es va desenvolupar, però una vegada acabat el canoneig i no als primers moments, com indicaven a les seves planes els diferents medis. Igualment, també cal dir que el submarí immediatament de finalitzada l'agressió es va submergir així que tampoc va poder precisar la reacció defensiva que detallaven els diaris republicans. Per altre banda, les autoritats republicanes ni s'imaginaven que aquesta agressió havia estat obra d'un submarí italià, en canvi si que es pensaven de que es tractava d'un atac protagonitzat per un del vaixells de guerra franquistes, tal i com va quedar latent a la premsa de l'època. Tant *La Vanguardia* com *Solidaridad Obrera* donaven la notícia el dia 19 de gener explicant que els autors de l'atac havien estat els "vaixells pirates", a més a més d'explicar que les bateries republicanes havien fet fugir l'agressor, cosa molt distinta a la realitat, ja que ni va ser un vaixell de guerra si no un submarí, tal i com ha quedat ben explicat; i els dispars efectuats per les bateries de costa no van fer fugir l'agressor, ja que aquestes van disparar completament a cegues sense poder veure en cap moment al submarí o al suposat vaixell tal i com es pensaven. La reacció defensiva encara va continuar a primeres hores del matí del dia següent, quant es van elevar varis hidroavions per efectuar un vol de reconeixement i exploració sobre les costes més properes, però sense poder veure l'agressor de l'anterior nit[1083]. El

[1081] *Solidaridad Obrera*, 19 de gener de 1937.
[1082] *Solidaridad Obrera*, 19 de gener de 1937.
[1083] *La Vanguardia* i *Solidaridad Obrera,* 19 de gener de 1937.

Torricelli però, navegaria durant tot el dia davant del port de Barcelona tot i que no va poder observar cap dany del bombardeig de la nit anterior als dipòsits de la CAMPSA. L'agregat militar adjunt espanyol que navegava al submarí va qualificar aquest atac d'inútil, considerant que els riscos que havien sofert no compensaven en absolut els resultats, sobretot perquè no és disposava d'una bona referència per apuntar i corregir posteriorment el tir. Cap al vespre, el submarí altre cop posaria rumb a Tarragona tot i que la seva arribada a l'avantport es va veure obstaculitzada per nombrosos pesquers, així que no va tindre cap altre remei que esperar a la llum del dia. Durant el matí del 19, el *Torricelli* va passar davant del port tarragoní i a migdia va poder observar simultàniament dos vaixells mercants, un d'ells sortint del port molt pegat a la costa amb direcció a Barcelona i l'altre en direcció a Tarragona procedent de l'est. Degut a la seva posició va haver de descartar l'atac al primer vaixell i tot i que no el va poder reconèixer-lo, va suposar que pertanyia a la *Compañía Transmediterranea*, decidint-se a centrar-se a atacar al segon vaixell. Aquest era un vapor gris amb una xemeneia de color groga i una franja roja, d'unes 2.000 tones i sense cap bandera que el pogués identificar. El submarí va iniciar l'atac llençant-li un torpede sense que la seva tripulació pogués observar l'estela provocada per aquest i després amb els motors a màxima potència, el *Torricelli* interceptaria al mercant a la bocana del port i li tornaria a llençar aquest cop altres dos torpedes més que es desviaren del seu objectiu, explotant a la punta de l'espigó del port.

La premsa republicana no va quedar al marge del succés i va informar sobre l'atac al dia següent[1084], explicant que el dia anterior mentre es trobava pescant una barca amb matrícula de Cambrils, aquesta es va veure un moment arrossegada amb violència per la popa. Els pescadors, no van saber a que era deguda aquella força que no els deixava continuar tot i els esforços del motor i davant la persistència de l'arrossegament van decidir dirigir-se immediatament al port per posar en coneixement davant les autoritats el fet. Immediatament el Delegat Marítim faria sortir dos barques de més potència per fer un reconeixement de la zona, pensant que aquesta acció corresponia a l'atac d'un submarí. La veritat és que va encertar la seva suposició, sobretot després que sobre les 12:00 hores, moment en que entrava al port de Tarragona la motonau *J.J. Síster* i passava per la punta del far, es podria escoltar dos grans explosions a l'alçada de l'escullera que van aixecar dos grans muntanyes d'aigua, però sense tocar el vaixell, que afortunadament pels republicans no tindria cap tipus de danys. Després dels llançaments fallits, el *Torricelli* es va allunyar de la costa per recarregar les bateries ja que aquestes havien quedat quasi bé exhaustes i va aprofitar també per recarregar els tubs amb torpedes de reserva. Una vegada finalitzades aquestes tasques, un altre cop tornaria a la costa a l'alba del dia següent per patrullar l'avantport tarragoní. Així, cap al migdia va poder observar un vaixell que procedia del sud, iniciant el submarí l'aproximació per intentar atacar-lo una

[1084] *Solidaridad Obrera*, 20 de gener de 1937.

vegada col·locat en posició de llançament; però al veure el nom del vaixell mercant, *Osacr* i comprovar que aquest no figurava a la llista de vaixells i a més a més que navegava sense bandera, no va decidir al final de realitzar cap acció ofensiva contra el mateix. Aquest atac interromput va ser difós per la premsa governamental degut a que el *Cabo Sacratif,* que era en veritat el mercant observat enlloc d'aquest *Osacr* com l'havia identificat el submarí, va poder observar l'estela del periscopi mentre era perseguit i forçant la màquina va entrar al port[1085]. L'atac no s'havia portat a terme a causa de que el nom que ostentava el vaixell, degut probablement a un intent de repintat o de esborrament del nom quan estava a l'últim port només l'havien quedat les lletres de *Osacr* en lloc de *Cabo Sacratif*, ja que es van eliminar les tres primeres lletres i les quatres últimes. És pot dir que gràcies això, es va salvar d'un atac amb torpedes per part del *Torricelli*, i es que el vaixell, a banda de la càrrega, transportava a més a més, refugiats procedents de Màlaga i Almeria i d'haver tingut èxit l'atac, el resultat hagués estat tràgic. Finalment el submarí, després d'altres quatre dies de patrullar per la zona Tarragona-Barcelona sense cap resultat, tornaria a la seva base italiana.

La premsa republicana no va quedar exempta a la notícia i *La Vanguardia* publicava a les seves planes un article referit aquest assumpte[1086]. L'article parlava de que semblava ser que els mariners franquistes havien traslladat el seu camp d'operacions a les aigües catalanes perquè feia uns dies havia estat el *Magallanes* al que havien torpedinat a la boca del port de Barcelona sense conseqüències, el dia anterior el vapor *J.J. Sister*, també torpedinat sense conseqüències i aquest mateix dia s'anava a repetir amb el *Cabo Sacratif*, però que afortunadament la oficialitat i la tripulació es van poder donar compte de que eren perseguits i van poder entrar al port.

Més informació es tindria en els posteriors dies sobre la darrera acció sobre el *Cabo Sacratiff*, des d'un punt de vista republicà[1087]. Així per tant, els fets van ocórrer al voltant de les dotze, a tres milles del port de Tarragona davant el Cap Gros. El *Cabo Sacratif*, que es dirigia a Barcelona va observar a una distància de 100 metres el periscopi d'un submarí i immediatament el capità del vaixell va ordenar girar en rodona i dirigir-se a tota màquina i navegar en zig-zag cap al port de Tarragona al mateix temps que donava amb la sirena la senyal d'alarma. Pocs minuts després d'abans de les 13:00 hores, el vaixell va aconseguir guanyar l'entrada al port tarragoní sent observades per molta gent les maniobres realitzades pel vaixell des del Passeig del Moll. Al vaixell viatjaven dones i nens, procedents de Màlaga i Almeria i el comissari de la Generalitat, senyor Fort, va acudir a la Delegació Marítima prenent les disposicions necessàries per protegir l'entrada del *Cabo Sacratif* al port de Tarragona*,* que va quedar amarat al moll de la Costa. Per finalitzar l'acció, la pròpia aviació

[1085] *Solidaridad Obrera*, 20 de gener de 1937.
[1086] *La Vanguardia*, 21 de gener de 1937.
[1087] *La Vanguardia* i *Solidaridad Obrera,* 21 de gener de 1937.

republicana va fer un reconeixement sobre el vaixell i el delegat marítim va publicar una nota prohibint l'accés al port a les persones que no tinguessin una missió determinada que acomplir, les quals haurien d'anar previstos d'una autorització expedida pel mateix delegat.

El següent submarí que sortiria a navegar per les costes catalanes seria el *Jantina*[1088], que es feia a la mar des de la base de Nàpols el 24 de gener de 1937 comandat pel capità de corbeta Cristiano Masi. La zona assignada per realitzar la missió era la compresa entre els paral·lels Cap de Creus i Cap de Tortosa a menys de 25 milles de la costa, havent d'estar en aquesta zona excepte qualsevol altre ordre que indiqués el contrari entre les 00:00 hores del dia 25 de gener fins al 4 de febrer, ambdós dies inclosos, tenint com a missió principal destruir qualsevol vaixell de guerra al servei del govern republicà i determinats vaixells mercants segons les instruccions que es donaven des de Roma. Aquestes instruccions que s'havien donat al *Jantina* i que en definitiva, eren les mateixes que es donaven a tots els submarins en les seves missions a aigües republicanes eren les següents: els vaixells de guerra republicans podien ser atacats a qualsevol lloc i circumstància a diferència dels vaixells mercants, que podien ser atacats si complien una sèrie de requisits, com per exemple quan una vegada identificats com pertanyents al govern republicà o de nacionalitat russa, portessin rumb a qualsevol port republicà. Aquests podien ser atacats també si, tot i no portar rumb a cap port republicà es tingués informació segura que la càrrega que transportava era material de guerra. També podien ser atacats els vaixells que navegaven de nit, igualment segons diferents condicions, com per exemple quan naveguessin sense cap llum encesa i estiguessin a menys de tres milles de la costa en direcció a qualsevol port republicà o fora d'aquestes tres milles però amb la voluntat d'entrar a qualsevol port republicà. Si els vaixells mercants anaven escortats per vaixells de guerra republicans també podien ser atacats ja fos de dia o de nit o quan aquests mercants naveguessin de nit amb les llums enceses i escortats per vaixells de guerra però aquestos amb les llums apagades amb direcció a qualsevol port republicà també podien ser atacats. Com veiem, les instruccions referents al tràfic marítim comparades amb les instruccions de les primeres missions havien estat ampliades tot i que no deixaven de tindre certes restriccions. Completant les instruccions prèvies, també és donava certa informació relativa als vaixells republicans. Respecte a la flota republicana s'informava de que pràcticament el gruix de la flota es trobava a la Base Naval de Cartagena i que de tant en tant sortien grups de destructors a vegades amb un o dos creuers durant alguns intervals més llargs de temps. En quant els mercants dirigits a ports republicans, aquests solien recalar als ports poc després del vespre i més freqüentment abans de l'alba, i normalment solien navegar sense

[1088] El *Jantina* era un submarí de petita autonomia que desplaçava entre unes 650/810 tones posat en servei al 1933. Pertanyia al 6è Grup de Lero. Va estar a la mar un total de 7 dies, sent unes 100 hores a superfície i 35 hores en immersió. BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española.* Pàg.234

bandera o amb bandera falsa. Juntament amb aquests apunts sobre els vaixells republicans, s'afegien diverses instruccions relatives a la derrota a seguir, modalitats d'aguait, càrrega de bateries i serveis de comunicacions a més a més de prevenir el cas de bombardeig nocturn, tot segons les prèvies ordres des de Roma al comandant del submarí[1089].

En quant a la missió del *Jantina*, aquest va sortir a la mar a les 09:00 hores del dia 24 de gener des de la base de Nàpols posant rumb al Cap de Creus, on passaria a prop de les illes Hyères però al dia següent a les 12:00 hores hauria de fer immersió degut a la proximitat amb que es trobava amb la línia de tràfic. A les 20:00 hores sortiria a superfície i un parell d'hores més tard podia veure un vaixell que estava realitzant una navegació força sospitosa ja que no semblava portar un rumb fix (portava les llums de posició enceses), cosa que va provocar que el *Jantina* tornés a submergir-se altre cop, aquesta vegada a les 23:55 hores per evitar qualsevol ensurt.

Novament sortiria un altre cop a superfície a les 02:50 hores per carregar bateries entrant ja a la zona assignada per efectuar la vigilància mentre que tornaria a submergir-se altre cop a les 07:30 hores a la vista del far del Cap de Sant Sebastià i navegant a dos milles de la costa posaria rumb a Barcelona. Durant el trajecte va poder reconèixer mitjançant el periscopi els ports de Palamós i Sant Feliu de Guíxols sense que pogués observar cap vaixell que pogués ser objectiu d'atac i va navegar tota l'estona en escolta hidrofònica per si trobava la presència propera de qualsevol vaixell en navegació. Tot i que el submarí no va detectar res si que va poder observar algunes embarcacions dedicades indubtablement a la pesca a més a més de poder observar una altre embarcació, aquesta de grans dimensions i prevista de motor dièsel que semblava segons pels moviments que realitzava, dedicada al servei de vigilància. A les 20:16 hores el submarí sortiria a superfície per carregar les bateries i continuaria navegant amb rumb a Barcelona, però cinc hores més tard i degut a la mala maror que feia, al *Jantina* li resultava impossible realitzar diverses tasques com una immersió ràpida, navegar a cota periscòpica o molt menys llençar amb probabilitats d'èxit cap atac, així que va decidir tornar a altre cop a la zona de la costa al nord del Cap de Sant Sebastià, considerat impracticable l'aguait davant Barcelona. El submergible va decidir de canviar de zona perquè a les proximitats de Roses podia ser probable que es trobés amb qualsevol vaixell que busqués allà abric al temporal. Per altre banda, la distància en que es trobava el submarí de Barcelona i l'escassa visibilitat limitada per la maror grossa i la càrrega de bateries, no permetia arribar a l'entrada del port abans de l'alba. El *Jantina* podia veure a través dels els clars del temporal, el far de Montjuïc i un projector instal·lat més alt i a l'oest d'aquest. Ja a les 7:00 hores i tornant altre cop a la zona nord de la costa catalana realitzaria un reconeixement en immersió de la Badia de Roses, que el va trobar

[1089] BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española*. Pàg. 223-230.

totalment buit i sense vigilància naval de cap tipus. El submarí restaria submergit tota la jornada, donant voltes fins a 5 milles per fóra de la línia Creus-Medes però sense poder veure ni escoltar cap vaixell durant tot el dia. A les 19:00 hores i prop de la badia de Roses, sortiria novament a superfície per carregar bateries donant voltes a aquesta i una vegada acabada la càrrega de les bateries a les 00:30 hores, el *Jantina* es dirigiria a les Illes Medes per realitzar la vigilància nocturna de la zona amb unes condicions favorables, amb la lluna quasi plena de front. El vaixells del tràfic marítim havien de navegar molt pròxims a la costa degut al temporal i resultaven ben visibles ja que eren il·luminats per la lluna, cosa que afavoria al submarí alhora de realitzar qualsevol atac. Però a les 01:00 hores el *Jantina* va sofrir una avaria a la forquilla d'empenta d'estribord, impossible de reparar amb els instruments amb que comptaven a bord. Aquesta avaria, produïda al realitzar la immersió la nit anterior l'havia fet perdre una apreciable quantitat de petroli i la tripulació no la va haver identificat durant tota la jornada a jutjar per les nombroses taques que van poder observar per la badia mentre la rodejaven durant la càrrega i que el vent no havia aconseguit dissipar. Aquest contratemps va impedir que el submarí romangués a la badia com aquest havia projectat i restaria en immersió durant el dia alternant amb els aguaits nocturns sobre les Illes Medes en espera de que amainés el temporal i el permetés continuar després el creuer cap a Barcelona i el cap de Tortosa. Al produir-se l'avaria a la forquilla no quedava cap altre solució que allunyar-se tan aviat com fos possible de la costa aprofitant les hores de foscor restant per creuar en superfície la probable línia de vigilància que es suposava establerta pel vaixell que va determinar la immersió del submarí el passat dia 25 de gener. El *Jantina* faria rumb a les Illes Hyères, trobant la mar molt gruixuda i l'escassa velocitat donava lloc a un gran abatiment entre la tripulació i a que entrés aigua del mar per l'escotilla de la torreta, que per força havien de portar oberta funcionant només amb un motor Dièsel. La nit la van passar en aquestes condicions i a les 9:00 hores el submarí es trobava a unes 60 milles del Cap de Creus, amb un vent del sud-oest de força 9 i la mar de força 8; passant la resta del dia en aquesta posició. Al dia següent sobre les 00:10 moment en que el temps va empitjorar, el *Jantina* va canviar el rumb en demanda de les illes Hyères, però a les 10:30 hores, va sofrir una avaria irreparable amb els elements de a bord, en aquest cas al motor tèrmic de babord. La velocitat del submarí era tan reduïda que el comandant del *Jantina* va decidir arribar a la base de la Magdalena en previsió a ulteriors avaries en els medis de propulsió, demanant a Roma per radio escolta. El dia 30 durant la nit va disminuir la mala maror i a les 04:40 hores el submarí va poder observar el creuer *Duca d'Aosta,* que havia estat enviat per escortar-ho, sent substituït a les 6:00 hores per l'*Eugenio di Savoia* que a les 9:30 hores va haver de donar remolc al *Jantina* quan es trobaven ja a unes 50 milles de la Magdalena. A 16:00 hores ja dintre de l'estuari, el submarí continuaria tot sol fins la dàrsena de submarins d'aquella base i immediatament després

començarien els treballs per una reparació provisional de les avaries. La seva missió finalitzaria a les 17.30 hores del dia 1 de febrer quan el *Jantina* arribava sense cap novetat a la base de La Spezia. El resultat de la missió efectuada pel *Jantina* va ser molt decebedor, ja que no va poder realitzar cap tipus d'atac degut principalment a diversos factors: en primer lloc venia determinada per una norma més general, la mateixa per tots els submarins donada pel caràcter restrictiu de les instruccions que limitaven molt les actuacions de tots els submergibles italians, inspirades aquestes en el principi d'invisibilitat. Mentre que els submarins no poguessin treballar com a submarins nacionals podent deixar-se veure alhora de detenir i reconèixer vaixells, la seva eficàcia contra el tràfic marítim continuaria sent tan escassa com fins aleshores. Circumstancialment, l'expedició del *Jantina* havia estat infructuosa a causa del pèssim temps, on a més a més s'havia d'afegir l'avaria a la escalamera d'empenta primer i la del motor tèrmic després. Coma a dada a tindre en compte, dels sis submarins que van operar contemporàniament al llarg de tota la costa mediterrània republicana, quatre van haver de tornar per avaria i un altre pel mal temps. També va tindre molt a veure l'absència total de tràfic marítim diürn o al frontó del Cap de Sant Sebastià i Cap de Creus. Durant la nit el submarí havia comprovat el pas d'una desena de vapors però tots ells amb les llums reglamentàries enceses. Era indubtable que alguns, si no bé tots, eren capturables, ja que no hi havia cap raó perquè els mercants no dedicats a l'abastament dels republicans evitessin passar el dia per un punt de recalada tan obligat com el Cap de Creus, a la derrota natural de Marsella a San Antoni, Cap de Gata i l'estret de Gibraltar. A banda d'aquests fets, un apunt remarcable de la missió del *Jantina* va ser que el submarí va poder observar com tots els fars de la costa catalana des de Cap de Creus a Barcelona (única costa reconeguda pel submarí) estaven encesos, a més a més d'existir un projector a Montjuïc encès pràcticament permanentment. En canvi, no existia però cap vigilància naval a Roses ni en cap altre lloc, amb excepció del vaixell sospitós vist a unes 25 milles a l'est del Cap de Sant Sebastià. L'agregat militar naval espanyol anava més lluny al seu informe i pronosticava que era molt probable que si es distreia l'activitat actual d'un creuer per operar un par de nits al frontó nord-est de Catalunya, podia arribar-se a capturar preses fàcils[1090]. Per altre banda, el capità de corbeta de l'Exèrcit Nacional Rafael Fernández de Bobadilla que es trobava a la base italiana de La Spezia després d'haver arribat el 30 de gener en el submarí italià *Millelire* rebria l'ordre d'embarcar en el submarí italià *Ettore Fieramosca*[1091] el dia 2 de febrer, comandat pel capità de corbeta Mario Bartalesi. La zona assignada per desenvolupar la missió del submarí seria la zona de Barcelona,

[1090] Informe signat a Roma el 3 de febrer de 1937 pel Capità de corbeta Arturo Génova. BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 10.

[1091] El *Ettore Fieramosca* era un submarí de gran autonomia que podia desplaçar entre 1156/1965 tones, en servei des de 1931 i pertanyent al 2on Grup de Nàpols. La seva missió va durar uns 15 dies, dels quals va passar 140 hores en superfície i 149 en immersió. El seu armament estava compost per vuit tubs, un canó de 120 mm i quatre metralladores de 13,2 mm i podia arribar a una velocitat màxima entre els 18 i els 19 nusos. BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española* . Pàg.237.

compresa entre la costa i una línia paral·lela a 25 milles de distància, limitada pel paral·lel de Cap de Creus i la demora 150º de Sitges. En quant a l'anomenada missió, aquesta consistia en atacar els vaixells de guerra i mercants en les condicions ja conegudes, però a més a més, amb la missió especial, anomenada Ordre d'Operacions número 13, consistent en bombardejar la dàrsena del Morrot del Port de Barcelona i els tallers de càrrega de projectils prop de la boca del Besòs. Amb aquesta missió, el dia 2 de febrer sortiria el submarí de la base de La Spezia a les 19:30 hores, pel nord de l'illa de Còrsega a una velocitat de 13 nusos i posant rumb directe cap al Cap de Sant Sebastià. Ben aviat, al matí del dia següent sorgiria el primer contratemps ja que el submarí hauria de fer immersió davant la presència d'un vaixell de guerra francès que sense dubte veuria el submergible, tot i que el problema no va passar d'aquí. El dia 4 el submarí arribava a les 01:00 hores a les proximitats del Cap de Sant Sebastià i continuaria en direcció cap a Barcelona seguint un rumb paral·lel a la costa, realitzant la immersió a primeres hores del matí quan es trobava a 12 milles als 90º de la capital catalana, on arribaria a les 13:00 hores. En un primer moment es va situar a 1'5 milles del fanal del Morrot del port de Barcelona i realitzaria un primer reconeixement del port barceloní, on va poder observar que es trobava fora d'ell dos destructors francesos i un anglès i diferents vapors, varis d'ells a la pròpia dàrsena del Morrot. Més tard, ja cap a la tarda, el submarí realitzaria un altre reconeixement, en aquest cas de la zona del Besòs, on va poder observar els hangars de càrrega de projectils. Al vespre, al voltant de les 20:00 hores es va allunyar fins a estar a 10 milles i 70º de Barcelona on aprofitaria per sortir a superfície i carregar els motors, acabant aquesta tasca a les 03:00 hores. Una vegada finalitzada la càrrega dels motors, el *Fieramosca* es situaria a 2 milles de la costa a l'alçada de Premià de Mar amb la intenció d'intentar sorprendre qualsevol vaixell que romangués apagat, però després de estar tota la nit sense treure res de positiu, acabaria submergint-se a les 07:00 hores per dirigir-se novament a Barcelona, on seria avançat en la seva travessia pel destructor francès *72*. El *Fieramosca* va poder observar que a la zona de seguretat del port de Barcelona es trobaven el creuer francès *Duquesne* i dos destructors anglesos, tot i que solament va poder identificar un, el *H-30*. Realitzat el reconeixement, el submarí va aprofitar el dia per recórrer la costa fins a Vilassar de Mar, navegant a unes 2 milles de la costa, tot i que en aquest cas, com el dia anterior, tampoc va treure res de positiu. A les 21:00 hores a l'alçada de Badalona, sortiria altre cop a superfície per carregar els motors i una vegada finalitzada aquesta tasca cinc hores després tornaria a l'alçada del fanal del Morrot a 1'5 milles, després d'haver realitzat la navegació en superfície, mentre que una vegada en aquesta posició aturaria les seves màquines establint-se entre les 1'5 i les 3 milles de la boca del port de Barcelona, fins que altre vegada a primeres hores del matí tornaria a submergir-se, on continuaria la tasca d'exploració, aproximant-se fins a les 0'5 milles de la boca del port. Aquesta exploració i vigilància del port de Barcelona seria

la tasca realitzada durant tot el dia, igual que els dies anteriors, arribant en aquest cas fins a les proximitats de Montgat i fins a primeres hores del vespre quan sortiria a la superfície a unes quatre milles al 90º del port. En aquests dies i els successius fins que no va realitzar l'atac al port de Barcelona tal i com tenia previst, el submarí feia sempre pràcticament la mateixa rutina, durant el dia vigilar el port o les proximitats d'ell submergit, per una vegada a la nit sortir a superfície, carregar els motors i vigilar les rodalies de Barcelona per tornar al matí següent al port de Barcelona on tornaria a submergir-se i vigilar. Un altre exemple seria els dies següents, ja que entre la nit del 6 al 7, el *Fieramosca* continuaria la seva exploració de les proximitats del port de Barcelona a distàncies compreses entre una i quatre milles, fent immersió a les 07:05 hores del matí del dia 7 a 1'5 milles del Morrot, on reconeixeria al destructor francès *31* i un altre anglès, els dos fondejats al port de la ciutat comtal.

Entrat ja el dia 8, durant la nit i una vegada finalitzada la càrrega dels motors, el *Fieramosca* es situaria a la demora 110º del Morrot, mantenint-se tota la nit a distàncies compreses entre 1 i 5 milles, continuant amb la vigilància i no es submergiria fins a primeres hores del matí, canviant la navegació al migdia a 180º passant a 1,5 milles del Llobregat. Seria aquest mateix dia quan el submarí realitzaria el seu primer intent d'atac, realitzat quan es trobava a 1,5 milles del Llobregat sent el seu objectiu un petrolier holandès (xemeneia groga amb franja roja) tot i que no va aconseguir enfonsar-lo. Durant l'atac el *Fieramosca* es va aproximar molt al port, fins estar a només 0'5 milles del Morrot i durant l'agressió la tripulació del submarí va estar amb el dubte tot el temps sobre si la bandera que portava el vaixell era l'holandesa o l'espanyola republicana ja que el color blau en general no es distingeix del violeta i el reconeixement havia de basar-se en el groc i el blanc centrals que tampoc es diferencien molt. Per altre banda, el dia 9 seria un dels més importants dintre de la missió a efectuar pel submarí, ja que era el dia elegit per realitzar el bombardeig sobre el port de Barcelona. Aquesta acció estava prevista que s'efectués a la nit, així que al vespre i navegant en superfície, el submarí es va allunyar de la costa per carregar els motors amb la intenció de tornar altre cop per realitzar el bombardeig de la dàrsena del Morrot previst per a les 02:00 hores. Inesperadament, l'aparició de la pluja faria retardar l'acció no podent realitzar-se fins les 05:45 hores. El submarí, situat a una distància de 11.000 metres i a la demora 110º, només va poder llençar un total de 9 projectils ja que va patir una avaria en el tancament del canó, circumstància que va fer avortar l'atac. Una vegada finalitzada l'acció, el *Fieramosca* realitzaria immersió a les 06:15 hores i restaria durant tot el dia entre les dos i les quatre milles de la boca del port, vigilant el seu accés. Tornaria a intentar-ho el dia 10, així cap al vespre sortiria novament a superfície, allunyant-se fins a 25 milles del port amb la intenció de realitzar proves amb el canó perquè no tornés a fallar

altre cop. Una vegada resultaren aquestes proves satisfactòries, tornaria novament a la costa per iniciar altre cop l'atac i situat aquest cop a 9.000 metres però a la mateixa demora que el dia anterior, el *Fieramosca* obriria foc sobre el mateix objectiu que la nit passada exactament a les 02:05 hores del dia ja 10. Aquesta vegada el submarí realitzaria un total de 35 dispars, finalitzant l'acció a les 02:22 hores. La reacció per part de les autoritats militars republicanes no es va fer esperar i només cinc minuts després d'haver començat l'atac, les bateries de Montjuïc, Sant Sebastià i Camp de la Bota van disparar, contestant així a l'agressió del submarí. A les 02:17 hores les llums de la ciutat es van apagar i justament quan el submarí va finalitzar el seu atac, a les 02:22 hores, els projectors de la ciutat es van encendre buscant així al seu agressor. El *Fieramosca* però no va poder precisar els impactes realitzats ja que es va submergir immediatament després d'acabat el bombardeig i es va allunyar del lloc durant mitja hora, aturant les màquines i quedant la resta de la nit a tres milles de la costa a l'alçada del Masnou, fins les 05:40 hores, moment en que novament feia altre cop immersió amb direcció cap al port de Barcelona.

Ja al matí, a les 08:20 hores avançarien al submarí dos destructors anglesos, un d'ells el *H-91*, que després quedarien fondejats a la zona de seguretat del port de Barcelona i durant la resta del dia el *Fieramosca* es mantindria entre les 3 i les 6 milles del Morro a 50º. El submarí sortiria a superfície a les 20:00 hores per patrullar la costa mentre feia la càrrega dels seus motors, situant-se a unes quatre milles de distància d'aquesta fins arribar a l'alçada de Mataró. A la matinada del dia 11, des de les 02:00 fins les 06:45 hores, el *Fieramosc*a es trobaria aturat a l'alçada de Montgat, fins submergir-se per dirigir-se al port barceloní. El dia després de l'últim bombardeig efectuat pel submarí, s'extremarien més les precaucions per part dels republicans, així per exemple els vaixells pesquers a motors només feinejarien de dia tornant tots al vespre i s'incrementarien les accions dels projectors, estant funcionant fins a la una de la matinada. Durant aquell dia, la navegació al port de Barcelona i a les seves rodalies seria força important ja al matí, sobre les 08:00 hores i en immersió, el submarí seria avançat pel vapor francès *Iméréthie*, a uns 500 metres de distància i al mateix port de Barcelona fondejaria un destructor anglès. Ja per la tarda, entraria un vapor sense bandera, molt llunyà, i sortiria del port un vapor pintat de gris que passaria entre el submarí i la costa mentre que cap a les 16:00 hores el *Fieramosca* rebia en ona llarga una ordre de Roma de traslladar-se ràpidament al nord del paral·lel de Sant Sebastià, fet que provocaria l'ajornament del bombardeig dels hangars del Besòs, que pensava realitzar aquella mateixa nit. El submarí navegant en superfície arribaria al Cap de Sant Sebastià a les 19:30 hores, on passaria la nit a l'aguait de qualsevol vaixell però a les 05:30 hores, i en vista que no va poder observar res d'estrany, es va dirigir a la Badia de Roses. Prop d'aquesta, el submarí observaria nombrosos pesquers a motor, un canoner armat amb dos canons de 76 mm o 57 mm i un vapor de 500 tones sense bandera que es dirigien al Cap de

Creus. També observaria i s'intentaria atacar un vapor espanyol, amb bandera republicana que es dirigia al sud, però aquest havia estat observat massa tard degut a la mala visibilitat regnant, així que va perdre l'oportunitat de l'atac. El canoner va regressar a la Badia amarant per dintre dels molls del port de Roses i el submarí més tard sortiria a superfície fora de la badia per carregar les seves bateries. El *Fieramosca* es submergiria a les 07:00 hores del dia 13 per realitzar un reconeixement del port de Cadaqués, on va poder veure que atracaven dos vapor francesos mentre que per la tarda tornaria altre cop al port de Roses tot i que el trobaria buit i al vespre un altre cop a superfície, passaria la nit carregant bateries fora de la badia i apropant-se al Cap de Sant Sebastià. Finalment el dia 14 passaria tot el dia en immersió en la derrota de Cap de Sant Sebastià-Marsella, sense observar res i a les 22:00 hores rebria l'ordre de tornar a La Spezia, on arribaria al matí del dia següent després d'haver realitzat un total de 150 hores en immersió durant aquest creuer

Els resultats obtinguts de la missió del *Ettore Fieramosca* en quant l'atac al tràfic marítim no van ser els corresponents als desitjats, ja que només va ser atacat un vapor que va resultar ser holandès i per tant d'una nació neutral, amb les conseqüències que allò suposava. Per aquest motiu considerava l'agregat militar espanyol al seu informe que era indispensable que la informació sobre el pas de vaixells per l'Estret del Bòsfor havia de ser complementada amb una descripció del vaixell, com a mínim la pintura del casc, xemeneia i altres detalls significatius. A més a més afegia que s'havia de formar urgentment un àlbum, demanant fotografies a les cases consignatàries dels vaixells mercants al servei dels republicans. Sobre aquestes fotografies que demanava l'oficial espanyol, les més importants havien de ser les d'amura, per ser la posició d'observació en que el submarí podia atacar i les de través, molt útils pel reconeixement nocturn a petita distància. Finalitzava dient que en un futur, podien tenir millors resultats sobre l'atac al tràfic marítim quan les informacions fossin més completes, com ell demanava. Igualment durant tota la travessia, el submarí va estar en contacte permanent amb Roma, d'on rebia les oportunes ordres, sobretot moviments de vaixells que segons el seu carregament i la seva destinació, eren d'interès pel submarí. El dia 4 per exemple, a les 01:30 hores rebia la informació de la sortida de Marsella del vapor *Navarra*, carregat d'autos amb destinació a València i aquest dia també rebia la informació que la motonau *Cabo San Agustín* havia passat el dia anterior l'Estret del Bòsfor amb important material de guerra amb destinació a Barcelona. Els dies successius s'ampliaria aquesta informació sobre el *Cabo San Agustín*, preveient les autoritats italianes que arribaria al seu destí el dia 8. El dia 7, el submarí rebria vàries informacions, la primera d'elles en immersió sobre la sortida aquell mateix dia i de manera immediata de Barcelona amb destinació Maó del mercant *Jaime I* amb escolta militar i la segona que els vapors *Ciudad de Ibiza*, *Vicente la Roda* i *Legazpi*, sortirien també aquell mateix dia de Marsella cap a Barcelona.

El dia 11 a les 15:00 rebia l'ordre de traslladar-se amb urgència al nord del paral·lel del Cap de Sant Sebastià fins nova ordre davant la possibilitat de que vaixells nacionals podien actuar contra Barcelona mentre que altre informació que rebia aquest mateix dia era la rebuda a les 22:00 hores sobre que havien passat l'Estret del Bòsfor el petrolier *Campero* el dia 5 i el vapor *Cabo Palos* el dia 9. La notícia que un altre vaixell havia passat l'Estret del Bòsfor, en aquest cas el petrolier *Campeador* era rebuda el dia 13 i al dia següent era rebuda l'ordre de deixar l'aguait, retornant de nou a la base. L'agregat militar espanyol explicava al seu informe que per completar aquestes informacions i fer-les vertaderament útils, s'havien de complementar amb més detalls sobre els vapors republicans o russos que feien el tràfic, com el color del casc, les superestructures, el nombre de xemeneies, l'arboradura i qualsevol altre detall que facilités la identificació. Tal i com es desprèn d'aquestes informacions, el submarí estava tota l'estona informat sobre els vaixells que podien trobar-se a aigües mediterrànies. Però sobretot si alguna cosa van treure de profit amb la missió efectuada pel *Fieramosca* les autoritats militars tant italianes com franquistes, aquesta va ser les informacions que el submarí va poder recollir durant la seva travessa. Així per tant, va poder aconseguir diversa informació referent a varies qüestions com per exemple la relacionada amb els vaixells de guerra estrangers, on va poder observar que els destructors anglesos anaven pintats de gris fosc, portant franges blanques a la xemeneia de popa i pintat de vermell i blanc el mantellet del canó nº 2 mentre que els destructors francesos per la seva banda anaven pintat de gris clar, com era el cas del *Duquesne*, que portava les torres 2 i 3 pintades amb els colors francesos. En quant a les llums de la costa, la farola del Cap de Creus, les Illes Medes, el Cap de Sant Sebastià, Tossa de Mar, Calella, Montjuïc i el Llobregat i la boia d'aquest últim enlloc estaven totes enceses, i sobre la vigilància, la dotació del submarí va poder informar que no semblava que hi hagués cap tipus de vigilància ni de nit ni de dia al port de Barcelona però si a la badia de Roses, que semblava que exercia la vigilància un canoner armat amb dos canons de 76 mm o 57 mm. Referent a un altre tipus de vigilància, el submarí havia observat com els dies 5, 9 i 11 havia vist volar prop de Barcelona un hidroavió *Savoia* realitzant tasques d'exploració aèria.

Sobre els bombardeigs dels dies 9 i 10, a l'hora de realitzar l'informe l'oficial espanyol encara no tenia notícies sobre l'efectivitat de tals, en canvi si que podia informar sobre la reacció que protagonitzaren les forces republicanes. Així per tant, davant el bombardeig del dia 9 la reacció va consistir solament en apagar les faroles de Montjuïc i el Morrot als quatre minuts del primer tir; en quant a l'atac del dia següent, als dos minuts d'iniciar-se es van apagar les mateixes faroles que el dia anterior i als deu minuts, tota Barcelona i la costa, quedarien també a les fosques on solament es veurien les llums dels dos destructors estrangers fondejats a la zona de seguretat, no tornant-se a encendre tot fins passats quaranta minuts de la finalització del bombardeig.

Referent als projectors republicans, aquests van començar a buscar al submarí als tretze minuts d'iniciat l'atac i fins i tot un, després d'haver-se acabat el tir. Primer es va encendre el de Montjuïc, després un al Tibidabo i un altre al Camp de la Bota. Una hora després es va encendre un magnífic[1092], probablement portàtil, col·locat cap a la meitat de l'escullera de Llevant, que il·luminava alguna cosa cap a 10 milles de distància.

Sobre les bateries costeres, aquestes van tindre una ràpida actuació, ja que van iniciar la seva activitat quatre minuts després de començar el bombardeig del submarí. La primera que va actuar va ser la de Montjuïc, seguida per la bateria del Casino de Sant Sebastià i la del Camp de la Bota tot i que els dispars eren tan incert, que des del submarí no es va poder localitzar cap punt de caiguda.

El submarí també va poder obtenir informació sobre la Badia de Roses, on va poder observar l'existència d'un projector, al menys a Roses i quatre més a L'Escala, podent comprovar a més a més l'existència d'una de les bateries de costa entre Punta Falconera i Punta Trancat..

La tasca del submarí també va ser força útil per conèixer millor el tràfic marítim que es realitzà durant aquells dies per la costa catalana. Normalment el moviment que hi havia al port de Barcelona era més mogut que altres llocs, surtin i entrant vaixells, com a mínim un cada dia. El *Fieramosca* va poder observar que durant els primers dies de la missió, la sortida de les barques de pesca es realitzava entre les 05:00 i les 07:00 hores, tornant sobre les 16 hores, tot i que després dels bombardeigs canviarien una mica els horaris, sortint ja de dia i tornant al vespre. En quant al tràfic entre el Cap de Sebastià i el Cap de Creus, els dies 12,13 i 14 va existir força tràfic neutral. El dia 12 es va veure un vapor espanyol, amb la bandera republicana, però el submarí no el va poder atacar i en quant als pesquers a motor, eren en aquesta zona molt nombrosos sortint de dia i tornant al vespre.

Referent als bombardeigs efectuats pel *Fieramosca* els dies 9 i 10 de febrer, la premsa republicana recolliria als seus diaris aquestes accions, però modificant una mica els esdeveniments. *La Vanguardia* reflectia el bombardeig del dia 9 a les seves planes informant sobre l'atac[1093]. Segons aquesta publicació l'agressió s'iniciaria al voltant de les cinc menys quart de la matinada, moment en el que es va poder escoltar a Barcelona una desena de canonades fetes des del mar, confonent-les durant els primers moments amb el possible inici d'un bombardeig sobre la ciutat. El canoneig duraria un quart d'hora i durant aquest interval de temps també és podria escoltar segons la notícia publicada la sirena d'un vaixell com si demanés auxili. L'alarma va córrer ràpidament i instants després els vigilants donarien la senyal ordenada mentre que al mateix temps també ho feien alguns tallers i fàbriques particulars avisant d'aquesta manera a la població d'un possible perill i serien

[1092] Segons les paraules de l'agregat militar espanyol. BPR-UB. FP Infiesta Caixa 10.
[1093] *La Vanguardia*, 10 de febrer de 1937.

completades totes les instruccions donades per la Conselleria de Defensa. Un quart d'hora després, les emissores de la Generalitat donarien la notícia de que l'alarma havia passat i que podien tornar a les seves llars, tancant el missatge dient que l'autoritat vigilava per protegir la seguretat de tots.

Aquestes notícies aparegudes al diaris republicans no especificaven més del bombardeig del dia 9. En canvi, si que era més complerta la referència facilitada pel Comissari General d'Ordre Públic, que manifestaria que sobre les quatre quaranta de la matinada s'havien escoltat unes deu o dotze canonades que procedien del mar. Segons les declaracions de la tripulació del guardacostes *Manuel Iza* que es trobava en aquells moments fora del port, la direcció dels projectils era de 45º sud-oest, però aquests mariners no van poder divisar el vaixells que els disparava. Més tard i fets els esbrinaments pertinents al personal de la Comissaria del Port, van manifestar que segons semblava, els projectils anaven en direcció al moll del contradic i contra un vaixell petrolier ancorat al mateix, anomenat *Campeador*, carregat de benzina i segurament, també contra un vaixell carregat d'olis pesats anomenat *Zorroza*. Dos dels anomenats projectils van caure al mar aixecant una gran tromba d'aigua que va arribar fins a les cobertes dels anomenats vaixells, però sense impactar-los directament i a les set del matí continuaria de nou l'ampliació de la informació, ja que la foscor que regnava al moll durant tota la nit no podia veure res més i es podria comprovar que un altre dels dispars havia trencat la defensa del moll de Ponent, situada entre els dos vaixells petroliers.

S'informava també que al moll de la Costa podien apreciar-se els desperfectes causats per les granades disparades pel suposat vaixell, així com d'altres caigudes a major alçada que les anteriors en diferents paratges de la muntanya de Montjuïc. A més a més, algunes de les granades que van esclatar al moll van llençar metralla sobre la coberta dels vaixells anomenats abans però no van arribar a causar cap efecte[1094].

El mateix dia 10 de febrer sortia a la premsa una altre notícia relacionada amb aquest assumpte. Aquesta informava que al migdia s'havia escoltat al port de Barcelona una forta detonació, tot i que no es tenia més notícies d'on procedia. Més endavant es va saber que s'havia notat la presència d'un submarí a les aigües barcelonines i per aquest motiu s'havia elevat un hidroavió de l'Aeronàutica Naval que va deixar caure una bomba, la causant en definitiva de la forta detonació. Posteriorment, aquesta informació del submarí es va aclarir, resultant que no es tractava de cap submarí, si no d'un avió lleial que estava efectuant pràctiques de bombardeig prop de la costa i que havia llençat una bomba amb aquesta finalitat[1095]. Com podem veure, les autoritats republicanes no sabien de l'existència del *Fieramosca* per aigües barcelonines ni comptaven en que un submarí havia estat l'autor del bombardeig del dia anterior ni de l'atac que es realitzaria aquella mateixa nit.

[1094] *Solidaridad Obrera*, 10 de febrer de 1937.
[1095] *La Vanguardia*, 10 de febrer de 1937.

El dia 11 de febrer sortiria publicat a *Solidaridad Obrera* una article referent al bombardeig de la nit anterior, titulat: "*Una altre agressió dels vaixells facciosos al nostre port*"[1096]. La notícia informava que una nova alarma s'havia produït a primeres hores de la nit anterior a Barcelona a conseqüència d'haver escoltat vàries detonacions procedents del mar. Segons aquest diari, els fets van ocórrer al voltant de l'una de la matinada quan varis dispars continuats van posar en guàrdia a tots aquelles persones encarregades de vetllar per la població civil. Immediatament les autoritats republicanes van prendre les pertinents mesures, començant a actuar un dels reflectors instal·lat a la plataforma del castell de Montjuïc que va dirigir els seus raigs cap al mar en busca del vaixell o vaixells que havien iniciat el canoneig. La notícia informava que el treball efectuat pel reflector va donar el resultat desitjat, podent il·luminar a dos vaixells que disparaven en foc creuat en direcció al moll de la Costa on estaven fondejats dos vaixells-tancs, un de gasolina i l'altre de petroli. En vista d'això, les autoritats republicanes van prendre les precaucions necessàries per prevenir a la població del perill que estava amenaçada, donant les convenients senyals d'alarma i apagada la llum de la ciutat, fent anar als veïns de la ciutat als refugis, funcionant normalment tots els serveis que corresponien a aquests casos. Segons l'article publicat a *Solidaridad Obrera*, l'agressió dels vaixells va ser contestada immediatament per les bateries instal·lades a la muntanya de Montjuïc i a l'Astillero i segons testimonis presencials "*es van donar tant d'afany els servidors de les bateries en repel·lir l'agressió, que els vaixells rebels no van tindre més remei que emprendre una vergonyosa fugida"*[1097]. Sobre les bateries, la notícia deia que es van creuar entre els vaixells i les bateries de costa uns quaranta dispars en l'espai d'uns cinquanta minuts i passat el perill, a les dos de la matinada, es van encendre novament les llums de l'enllumenat de la població, tornant a sonar de nou les sirenes anunciant el retorn a la normalitat, al mateix temps que per les emissores de radio barcelonines es donava compte als ciutadans d'una nota redactada per la Conselleria de Defensa en la que es deia que el perill havia passat i que els ciutadans podien tornar a les seves llars. L'alarma va coincidir amb el final dels espectacles públics, així que la major part dels barcelonins que havien acudit als mateixos van haver de fer ús dels refugis instal·lats a distintes parts de la població. Per exemple, al Palau de la Música Catalana va haver de ser suspès a causa de l'alarma indicada el festival que es celebrava en ocasió de la Setmana d'activitats femenines, retirant-se el públic, sense que es produís cap tipus d'incident. L'article donava a conèixer les conseqüències de l'atac, segons informacions recollides pels periodistes aquell mateix matí, no tenint importància els efectes del canoneig ja que solament un dels projectils va anar a caure a la falda de la muntanya de Montjuïc, produint danys d'escassa importància i no es va haver de lamentar cap desgràcia personal.

[1096] *Solidaridad Obrera*, 11 de febrer de 1937.
[1097] No cal a dir que mai van ser dos vaixells els que atacarien la nit del 9 de febrer la ciutat de Barcelona.

Es desprenen algunes conclusions importants d'aquesta notícia, la primera de totes i que queda ben clara es que el reflector no va poder veure mai al seu agressor, ja que com ha quedat demostrat l'autor de l'atac va ser un submarí i no pas dos vaixells. Una altre es sobre el creuament de focs entre les bateries i l'autor de l'atac, cosa que no va existir en cap moment ja que les bateries van començar a disparar moments després que el submarí finalitzés la seva agressió i aquest es submergís. Per últim també s'ha de destacar la innocència de la premsa republicana, ja que informa que hi havien dos vaixells al port de Barcelona, donant una informació totalment gratuïta a l'enemic.

Durant el canoneig i amb motiu de l'alarma produïda pel dispars fets contra el Port[1098], un camió que passava pel Passeig de Colon no va poder escoltar a causa del soroll produït per les sirenes les veus que donaven els homes de la patrulla de control perquè s'aturés, disparant aquestos uns tirs a l'aire aturant-se immediatament, i continuant amb la seva marxa al escoltar el segon toc de sirena[1099].

Les primeres conseqüències del bombardeig van ser les investigacions que van haver de realitzar la policia arran d'un presumpte acte d'espionatge ja que durant el bombardeig, uns agents que estaven de vigilància a l'edifici de la Presó Model, van creure advertir que des d'unes ventanes de les cases senyalades amb els números 14,16 o 20 del carrer Provença, es realitzaren senyals amb alfabet Morse[1100].

En quant a la versió oficial de l'atac referida per la Comissaria d'Ordre Pública, seria facilitada per aquesta a primeres hores de la tarda del dia 10, informant que sobre la una i cinc de la matinada es va poder escoltar un fort canoneig procedent del mar, al que van contestar immediatament les bateries de Montjuïc i els canons emplaçats al fortí de la Barceloneta, creuant-se nombrosos dispars i finalitzant el foc sobre la una i trenta minuts. Els agents de policia afectes a aquesta Comissaria, després de practicades una sèrie de diligències i recorreguts els diferents molls, van manifestar que no hi havia cap novetat, si bé solament que un dels projectils havia passat per sobre del vapor petrolier *Campeador*, i havia anat a explotar a la falda de la muntanya de Montjuïc, però sense ocasionar cap desgràcia personal.

Per altre banda, l'oficial espanyol franquista finalitzava el seu informe de la travessia realitzada al submarí *Fieramosca* elogiant al comandant del submarí, el capità de corbeta Bartalezi, descrivint-lo com un dels comandants de submarins més complets, destacant el seu domini del vaixell i de la tècnica del submarí, així com la serenitat i la decisió amb que portava a efecte els atacs que donava prova en totes les ocasions, així como el seu alt esperit militar. L'oficial franquista lamentava que no haguessin tingut cap objectiu naval ja que segons ell segurament no l'haguessin malgastat. Les

[1098] *La Vanguardia* va ser l'únic medi que va afirmar que el canoneig havia estat efectuat per un submarí, tot i que no ampliava la notícia ja que havien estat uns dispars sense importància, segons aquest diari.
[1099] *Solidaridad Obrera*, 10 de febrer de 1937.
[1100] *Solidaridad Obrera*, 10 de febrer de 1937.

seves últimes paraules era per descriure la dotació del submarí, que qualificava com a dotació i oficials entusiastes i molt bé entrenats.

Tornant a la campanya submarina, altre submarí italià que va actuar també a la costa catalana va ser el *Ferraris*[1101], al mateix temps que actuaria el *Fieramosca*, tot i que a una zona diferent. Comandat pel capità de corbeta Primo Longobardo, és va fer a la mar des de la base de Nàpols el 2 de febrer per patrullar la zona costera situada entre Vilanova i la Geltrú i Vinaròs, centrant la seva actuació a la costa tarragonina on va arribar pels volts del dia 4. Ja a la matinada del dia 5 es va situar davant del port de Tarragona on va poder iniciar un atac a un vaixell que acabava d'observar molt pròxim a ell. Aquest era un veler de tres pals que s'apropava a la bocana del port i l'agregat militar espanyol que anava al submarí va proposar llençar algun torpede sobre el veler, ja que un atac d'aquest tipus frenaria el tràfic costaner d'aquest tipus de vaixells que s'anava incrementat poc a poc. El comandant italià però, va refusar la idea tot i que no la va descartar, proposant que podria fer-se abans de la tornada si no s'havia obtingut cap resultat contra els vapors.
Al dia següent el *Ferraris* continuaria davant Tarragona, on va poder comprovar la presència a l'interior del port d'un petrolier i d'un mercant de la *Compañía Ibarra*. Durant aquest dia i el següent restaria observant el tràfic marítim, podent apreciar com aquest discorria tan proper a la costa que feia impossible pràcticament l'aproximació en immersió per falta de fondeig, limitant per tant qualsevol acció ofensiva. El dia 8, situat a dos milles al sud del far de l'escullera, va poder veure sortir del port a tota màquina el petrolier, que va agafar per sorpresa al *Ferraris* i tot i que el submarí va intentar assolir en immersió una posició de llançament, no ho va aconseguir, perdent així l'oportunitat d'atacar un blanc tan cobejat. En conseqüència d'aquest fet i vist que resultava molt difícil atacar al tràfic marítim ja que aquests navegaven molt propers a la costa fent inútil continuar a l'aguait davant del port, el comandant del submarí va creure més convenient fer-ho en un dels extrems de l'arc natural de les aigües de Tarragona, el Cap de Salou o el Cap Gros, optant per aquest últim. Sobre les 16:00 hores, quan justament va arribar el submarí a aquest punt, va poder observar per llevant un mercant que navegava enganxat a la costa, sense bandera però amb el seu nom molt visible, podent-se llegir *Navarra*. Immediatament el *Ferraris* prepararia els tubs i dispararia dos torpedes. Moments després del llançament, el mercant es va dirigir a tota velocitat a estribord arrumbant cap a la platja fins quedar varat a la sorra, arriant la tripulació del vapor un vaixell salvavides per poder arribar a la costa. Aquest fet va poder ser observat pel comandant del submarí, que suposava que un dels dos torpedes havia fet blanc al vaixell, però al no haver escoltat cap

[1101] El *Ferraris* era un submarí de gran autonomia que desplaçava entre 985/1259 tones, posat en servei el 1935 i pertanyent al 3er Grup de Messina. En total va restar 16 dies de missió, dividits en 140 hores en superfície i 149 hores en immersió. BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española*. Pàg 237-238.

explosió i degut haver-li donat temps al vapor de varar sense apreciables senyals d'enfonsar-se, faria que el comandant ordenés llençar un tercer torpede contra el *Navarra*, escoltant-se aquest cop clarament una explosió podent-se observar que aquest havia produït una gran bretxa al casc, a proa del pont. Continuant amb la missió del *Ferraris*, després de l'atac al *Navarra*, el submergible és va traslladar a la zona d'espera propera al Cap de Salou, on romandria el que quedava del dia 8 i el següent, però sense observar res. El dia 10 va poder veure un vaixell de la *Compañía Ibarra* sortint del port de Tarragona amb rumb a Barcelona, però degut a la posició desfavorable del *Ferraris*, no va poder interceptar-lo mentre que els tres dies següents el submarí no observaria més que velers i la presència d'avions de reconeixement però cap vaixell que navegués per aquestes costes. En canvi, el dia 14 si que va poder veure dos vaixells que es dirigien al port tarragoní, iniciant el submergible l'aproximació a aquests. El primer d'ells portava la bandera holandesa i el segon la bandera anglesa, podent-se llegir el nom d'aquest últim: *Carpio*; així que el *Ferraris* abandonaria la persecució de tots dos. A migdia sortiria de la dàrsena un petit coster, sense nom ni bandera, amb la coberta plena de bidons i tot i que el submarí el va poder atacar, el comandant del submarí en canvi no el considerà com un blanc suficient i no l'atacaria mentre que finalment al dia següent, el *Ferraris* rebria l'ordre de tornar novament a la base de sortida, donant per finalitzada la seva missió.

El part de campanya que faria l'oficial franquista considerava molt positiu el creuer realitzat, ja que aportava tota una sèrie de consideracions relatives a les derrotes costeres i possibilitats d'atac dels mercants, i insistia en fer-lo als nombrosos velers i vaixells menors, tal i com havia suggerit durant la travessa deguda a la creixent utilització que venia realitzant el bàndol republicà d'aquestes unitats.

En quant al torpedinament del vapor *Navarra,* són de gran interès els informes que van realitzar les autoritats republicanes sobre l'agressió en qüestió. Aquella mateixa tarda a les 19:00 hores, a la Comissaria Militar de Tarragona va comparèixer José Deltell Lloret, capità del vapor mercant *Navarra*, (matrícula de Sevilla, de la Flota Hijo de R.A. *Ramos* de Barcelona) per declarar els fets de l'agressió soferta[1102]. El capità va informar a les autoritats republicanes que el vapor es dirigia de Barcelona a València portant 730 tones de càrrega diversa i havia decidit entrar al port de Tarragona per passar la nit i continuar al dia següent la travessa, sent la composició de la tripulació del vapor consistent en trenta tres tripulants i quatre Delegats del Front Popular francès. Segons aquesta declaració del capità, l'agressió soferta pel *Navarra* va ocórrer entre les 15:30 i les 16:00 hores del mateix dia al trobar-se davant la platja d'Altafulla i en el moment de l'atac, la tripulació es va donar compte de que s'havia llençat un torpede contra el vaixell, on justament al moment era llançat un

[1102] GONZÁLEZ HUIX, Francisco, *El torpedamiento del vapor Navarra en aguas de Altafulla durante la Guerra Civil*, *Estudis Altafullencs*, número 12, 1988.

altre torpede. Encara es dispararia un tercer torpede que van poder sortejar fent maniobrar el vaixell i als pocs minuts un quart torpede[1103], que seria el que faria blanc a la proa del *Navarra*, causant-li importants avaries. El capità al veure que l'agressió es repetia va decidir embarrancar el vaixell davant la platja d'Altafulla, precisament al mateix moment que el quart torpede llençat feia blanc al vaixell. Al donar-se compte d'aquesta agressió la tripulació va llençar un iot salvavides al mar llançant-se ells mateixos a l'aigua però un d'ells, el responsable de l'expedició, el francès Marcel Basset, es va ofegar. Sobre les víctimes, en el moment de fer la declaració el capità, sabia que hi havia varis tripulants que havien soferts diverses ferides però desconeixia quants eren i quin els seus noms. Segons la relació del Capità, el carregament que portava corresponia a un enviament del Front Popular de Marsella, destinat a Alacant i composta la càrrega per camions, roba, aliments i armes. Per finalitzar la seva declaració, el capità es lamentava de no haver pogut descarregar al port de Barcelona i de que no s'hagués donat al vaixell cap escorta ni cap protecció.

Per ampliar aquesta informació realitzada pel capità del *Navarra,* també va declarar el radiotelegrafista del vaixell, Ricardo Bernabeu Bernabeu, que declararia que una hora abans de ser el vaixell atacat, va llençar repetidament el S.O.S. a través de radiotelegrafia per espai de tres quarts d'hora, just el temps que van durar les maniobres realitzades pel vaixell amb l'objectiu d'evitar que fos tocat pels torpedes i solament es va suspendre la crida en el precís moment que es va trencar l'antena. També feia constar a la seva declaració que va establir comunicació amb Barcelona Radio des de que va començar la trucada fins que aquesta va haver de ser suspesa pel trencament de l'antena a causa de l'explosió del torpede amb la proa del vaixell.

La relació de tripulants ferits o contusionats que després de ser atesos pel metge d'Altafulla van ser evacuats a l'Hospital de Tarragona comprenia un Oficial de Màquines, tres mariners, tres fogoners i un cambrer. Tots presentaven símptomes d'asfíxia i van ser evacuats a l'Hospital de Tarragona[1104].

Aquestes declaracions es podien contrastar amb l'informe realitzat per la Comissaria Militar de Defensa situada a Tarragona, lloc també on es van realitzar aquestes dues declaracions abans

[1103] En realitat el submarí li llençaria tres torpedes i no quatre, tal i com explicaria el capità a la seva declaració.

[1104]Llista dels tripulants del vapor *Navarra* que van ser atesos pel metge d'Altafulla.
Eladio Torres Illescas: 61 anys, domiciliat c/Sant Antonio Abad 25, 3er. Valdes Sto. Domingo (Toledo)
Manuel Abad Paz (Calderetero): 27 anys d'edat, natural de Puebla de Caramiñol (A Corunya) Casat, la seva esposa vivia a Barcelona c/Conde de Asalto 132, 5e 2ª.
Pedro Oliveira Portes (Mariner): 26 anys, natural de Puente Graus (A Corunya). Casat, la seva esposa vivia al poble indicat.
Francisco Tiesco Lozano (Mariner): 30 anys, natural de Isla Cristina (Huelva), solter.
Juan Soriano Baldó: 33 anys, natural de Vilajoiosa (Alacant), casat, vivia a Grau i Torres, Barcelona.
Fernando Navas Rodríguez (Fogoner). 54 anys, natural de Màlaga. Casat.
Luciano Gual (Maquinista). 31 anys, casat. Natural de Palma de Mallorca.
José García Pereira (Palero) 31 anys, natural de Rondones (Pontevedra).
Bonifacio Martínez Montserrat (cambrer del vaixell). 30 anys, solter, natural de Palma de Mallorca.
Marcel Basset, mort. Solter, amb domicili a Alfred Muset, Marsella

comentades[1105]. L'informe explicava que les 15:10 hores es comunicava des d'Altafulla, corresponent al Sector Columna Medrano-Costa, que davant el Castell de Tamarit, entre Punta La Mora i el Cap Gros es veia maniobrar un vaixell que es dirigia a Tarragona. Els guaites suposaren que l'anomenat vapor era atacat per un submarí i avisaran amb l'objecte de que es disposés la defensa del vaixell, comunicant l'acció a l'instant a la Comissaria Militar de Defensa de Tarragona. Aquesta, a les 15:20 hores trucava al Camp d'Aviació Militar de Reus, demanant que sortís un avió per donar escorta i protecció al vaixell però al no aparèixer cap avió, a les 15:50 hores repetiria novament la mateixa trucada per haver telefonat altre cop Altafulla insistint en la seva petició. A les 16:00 hores una nova informació des d'Altafulla reflectia que el vaixell es trobava embarrancat davant la platja degut a que un submarí l'havia llençat varis torpedes, havent assolit la seva proa un d'ells i la tripulació s'havia llençat al mar havent resultat mort un d'ells. Des de la Comissaria Militar de Defensa de Tarragona es van traslladar els Comissaris de la Generalitat Polític Jaume Ford i Francisco Oliva a la platja d'Altafulla, on es va disposar de tot el necessari per atendre als tripulants i recollir la persona que havia perdut la vida ofegada. Igualment a la Comissaria també es va atendre als tripulants, facilitant-los assistència mèdica, hostalatge i vestimenta i més tard, cap a les sis de la tarda, un aparell d'aviació pertanyent al camp d'Aviació de Reus exploraria el lloc on es trobava el *Navarra*. Durant la nit va prestar servei de vigilància a la costa el Destacament de la Columna Medrano, ja que requerida la Guàrdia Nacional Republicana de Salou perquè prestés servei de vigilància a la platja d'Altafulla, el seu responsable va advertir que en cas de presentar-se gent del poble amb intenció d'apoderar-se de les armes que portava el *Navarra*, ells no s'oposarien fet que provocaria que les autoritats no volgueren córrer riscos i encarregarien la vigilància als milicians del Destacament de la Columna Medrano que segons comunicaren una vegada acabat el servei, no va ocórrer cap incidència durant la nit. També van ser comunicats detalls del torpedinament a la Conselleria de Defensa de la Generalitat de Catalunya, indicant que s'havia donat ordre al Camp d'Aviació Militar de Reus perquè a primeres hores de la matinada del dia 9 s'efectués un servei de vigilància i reconeixement en les proximitats del lloc on es trobava el vapor *Navarra*, fins l'arribada d'un remolcador que escortat per un hidroavió, sortiria a primeres hores del port de Barcelona.

En quant a la premsa republicana, *La Vanguardia* publicava en un lloc no massa destacat entre les seves planes la notícia de l'atac al *Navarra* sota el titular *Un vaixell torpedenijat pels pirates*[1106]. L'article començava excusant-se de no haver pogut informar abans per causes alienes al diari (l'atac al *Navarra* es va fer el diumenge 8, els dilluns com a norma general *La Vanguardia* no treia cap

[1105] GONZÁLEZ HUIX, Francisco, *El puerto y la mar de Tarragona*. Pàg. 114.
[1106] *La Vanguardia*, 10 de febrer de 1937.

edició, per tant no es va poder informar del succés fins el dimarts 10). La notícia informava de l'atac al vapor *Navarra* a l'alçada de Torredembarra per part d'un submarí, destacant que l'acció va ser realitzada sense que precedís cap avís, disparant el submarí tres torpedes, un dels quals faria blanc a l'alçada de la caixa de cadenes per sobre de la línia de flotació del vaixell. El capità es va donar compte de la presència del submarí i va posar direcció a la platja a tota màquina navegant en zig-zag. D'aquesta manera va poder esquivar els dos primers dispars, però no en canvi l'últim, que el va assolir quan el vaixell arribava a la sorra, sent per aquest motiu perquè es va poder permetre salvar a la tripulació i bona part de la càrrega. L'article també informava que la càrrega era només d'aliments, una dada no certa ja que transportava armes també, entre d'altre tipus de mercaderies i explicava que havia sortit del port de Barcelona el remolcador *Montcabrer* per salvar el *Navarra*. Relacionat amb l'afer del *Navarra*, el dia 13 de febrer arribava a Barcelona el diputat comunista francès Jean Cristofol, nomenat pel Comitè de Solidaritat i Ajuda al Poble Espanyol per esbrinar tot allò relacionat amb el cas del *Navarra*, i per aquest motiu es traslladaria posteriorment a Tarragona. Segons aquest diputat francès, pensava com molta gent, que es tractava d'un assumpte molt greu i es basava en les afirmacions de la tripulació que identificaven el submarí com alemany tot i que encara quedava aclarir la nacionalitat del submergible. Lamentava però la pèrdua del seu company Marcel Basset, cap de la Delegació portadora del carregament que segons Jean Cristofol era totalment integrada per queviures i medicaments, amb destí a les dones i nens espanyols[1107].

Des del seu inici, tot feia preveure que el *Navarra* no podria completar la missió que se l'havia encomanat. El vapor havia sortit del port francès de Marsella el dia 8, però dos dies abans havia patit un sabotatge que va provocar un incendi al vaixell en un moment de descuit de la vigilància a bord que afortunadament pels interessos republicans va poder ser dominat, continuant així amb els terminis previstos per realitzar l'expedició. Després no va poder descarregar la càrrega a Barcelona tal i com el capità del vaixell volia i per últim, acabaria sent torpedinat per un submarí i mort l'organitzador del viatge, el francès Marcel Basset. Aquest seria traslladat a Barcelona, conduït per membres del Socors Roig Internacional i el seu cadàver exposat al local del PSUC, abans del seu trasllat a Marsella. Respecte al vaixell i al seu carregament es va intentar salvar-lo fins a l'últim moment i per aquest mateix motiu es va traslladar el remolcador *Montcabrer* des de Barcelona a Altafulla per intentar treure de la varada al *Navarra* però al comprovar que no era possible l'operació degut a les destrosses existents al casc, el projecte de reflotar-lo i remolcar-lo a port segur va quedar abandonat, i es va prendre la decisió de descarregar tot el material que es pogués extreure de les bodegues. La seva descàrrega començaria al migdia del 10 de febrer, solament dos dies després d'haver estat torpedinat i per desenvolupar aquesta tasca es va utilitzar cinc barques de

[1107] *La Vanguardia*, 13 de febrer de 1937.

pesca de Tarragona, una gavarra i un pontó de la Junta d'Obres del Port. El material descarregat va ser dipositat al tinglat del moll Paral·lel del port de Tarragona, fent-se càrrec del mateix un delegat anomenat pel Ministeri de Marina i Aire, una dada que seria força reveladora de l'entitat del carregament transportat pel vaixell, o sigui armes i no solament medicaments o aliments com va voler fer comprendre el diputat comunista Jean Cristofol o la mateixa premsa republicana com *La Vanguardia*. És interessant l'aportació de testimonis que van intervenir a la descàrrega del material que destacaven, a part de la gran quantitat de roba confeccionada i de queviures, abundant material militar, com camions, caretes antigàs, fusells en caixes amb retolació francesa, algunes pistoles i maquinària per muntar un taller d'encartutxat, així com gran quantitat de rotllos de filferro llis de poc diàmetre. La descàrrega de les mercaderies que havien pogut ser recuperades es donava per finalitzada el dia 20 de febrer i el vaixell va quedar totalment abandonat, patint els rigors del temps i de la mar que el van anar desmantellant poc a poc. Al finalitzar la guerra, la Comissió de Salvament de Vaixells de l'Armada, que va realitzar una gran tasca reflotant moltes de les unitats que eren susceptibles de ser novament utilitzades, va descartar la possibilitat de fer-ho amb el *Navarra* degut al seu mal estat i va ser desballestat.

Tornant a la missió submarina, el 14 de febrer de 1937 el comandament naval italià ordenava el retorn de tots els submarins que operaven a aigües espanyoles degut principalment a dos motius: la millora de les relacions anglo-italianes i la posada en marxa d'un projecte de supervisió naval per part del Comitè de No Intervenció. El dia anterior però, havien sortit de bases italians altres sis submarins italians per rellevar els que ja patrullaven les costes republicanes, però van rebre l'ordre de reintegrar-se als seus ports d'origen. També coincidiria a les dates que aquell mateix dia 13 de febrer el creuer italià *Eugenio di Savoia* bombardejaria des del mar la ciutat de Barcelona, un fet que tampoc va passar gens desapercebut[1108].

Com a conclusió d'aquesta primera gran campanya submarina es posava de relleu tota una sèrie d'errors i carències, sent la principal els escassos èxits aconseguits pels submarins amb relació al nombre de vaixells atacats o enfonsats, sobretot a causa de les mesures restrictives a que havien de sotmetre's abans d'atacar a un vaixell. La resta era un conjunt d'errors, que anaven des de dotacions poc ensinistrades fins a defectes del material, en especial estacions de llançament de torpedes i sobretot, els nombrosos errors en el funcionament de torpedes. Fent un breu resum de l'actuació de tots els submarins italians que actuaren a la costa mediterrània republicana, s'empraren en 98 dies de missió un total de 36 unitats que aconseguiren els següents números: 161 vaixells observats, 15 atacs, 29 torpedes llençats, dels quals solament s'aconseguí fer blanc al creuer *Miguel de Cervantes*

[1108] Veure apartat 3.3.1. Els atacs de vaixells de superfície a la costa catalana.

que va quedar avariat a Cartagena i destruïts els vaixells mercants *Delfin* i *Navarra*[1109].

A les costes catalanes aquesta serà la relació:

Atacs al Tràfic Marítim

Data	Submarí	Zona	Vaixell	Nº Torpedes	Resultat
25/12/36	*Jalea*	Barcelona	*Villa de Madrid*	2	Error
25/12/36	*Jalea*	Tarragona	*Magallanes*	2	Error
19/01/37	*Torricelli*	Tarragona	*J.J. Sister*	3	Error
09/02/37	*Ferraris*	Altafulla	*Navarra*	3	Enfonsat

Bombardeig a ports catalans

Data	Submarí	Localitat	Nº de dispars
18/01/37	*Torricelli*	Barcelona	43
08/02/37	*E. Fieramosca*	Barcelona	9
09/02/37	*E. Fieramosca*	Barcelona	35

Finalitzada aquesta primera campanya submarina dels submergibles italians amb aquests resultats, el que si que quedava clar es que els republicans, tot i que sense proves factibles, si que creien i no anaven mal encaminats, en que els submarins autors de les agressions a la costa republicana eren de nacionalitat italiana. Així s'expressava a *La Vanguardia* el dia 17 de febrer de 1937 arran de l'atac sofert per un submarí contra el *Magallanes*. Segons aquest diari, les autoritats republicanes deduïen que no cabia cap dubte de que els torpedes disparats contra el *Magallanes* i el port de Tarragona els passats dies de febrer eren italians, ja que així els acusava els vestigis trobats d'aquests projectils, no oferint cap tipus de dubte l'agressió italiana a l'Espanya republicana. Aquest article criticava durament la posició tant d'Alemanya com d'Itàlia al conflicte espanyol, ja que aquests dos països participaven activament a favor de les tropes de Franco, tot i que de cara a l'exterior donaven una imatge de serietat internacional mitjançant les seves declaracions pacifistes de no intervenció, cosa que ni de bon tros es complia[1110].

[1109] BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española.* Pàg. 234 i 239.
[1110] *La Vanguardia*, 17 de febrer de 1937.

3.3.2.1. La cessió de dos submarins italians a la Marina Nacional.

Una vegada finalitzada la participació dels submarins italians a aigües del Mediterrani republicà, el tràfic marítim entre els ports francesos i russos amb els ports republicans s'intensificaria, provocant el reforçament de l'exèrcit republicà, tant necessari després de la desfeta de Màlaga i sobretot davant les noves ofensives de l'exèrcit franquista[1111]. El Govern franquista continuaria amb la seva petició de cessió d'unitats submarines al govern italià, tal i com havia intentat abans de la primera campanya submarina, obtenint en aquest cas bons resultats ja que el Govern italià acceptaria l'anomenada petició cap a finals de març de 1937. Els submarins cedits per la Marina italiana a la Marina Nacional van ser el *Archimede* i el *Torricelli*, dos submergibles que ja havien participat activament a aigües catalanes i que serien donats de baixa definitivament a la Marina italiana a l'abril de 1937. El 17 d'abril i després d'un període de manteniment sortirien de La Spezia per ser entregats la nit del dia 19 a la Marina Nacional prop de l'illa de Cabrera, lluny de possibles espies, arribant amb una petita tripulació italiana i alguns dels oficials espanyols que havien estat enviats a Itàlia per familiaritzar-se amb els submergibles. Els seus comandants van ser els capitans de corbeta Pedro Suances i Rafael Fernández de Bobadilla, sent el primer d'ells el comandant de l'esquadrilla[1112]. A la seva arribada a la badia de l'illa de Cabrera els estaven esperant dos mercants armats nacionals, el *Mallorca* i el *Jaime I*, portant a bord les dotacions espanyoles formades per voluntaris desembarcats de totes les unitats de la Armada i que s'havien de fer càrrec dels submarins, tot i que la major part d'ells no havia embarcat mai a un submergible. A bord de cada submarí, quedarien com a voluntaris varis mariners italians, en concret: un oficial de màquines, tres torpedistes, dos hidrofonistes, dos electricistes, un timoner i dos artillers. Els dos submarins, per ordre expressa del general Franco es van anomenar en un principi *C-3* i *C-5*, alhora d'intentar d'enganyar als republicans de que es tractaven dels dos submergibles perduts pels republicans i que havien estat reflotats i posats de nou al servei actiu pels nacionals. Al dia següent, els dos submergibles serien traslladats a la badia de Pollença, i s'establiria la seva base al port de Sóller, on a més de requisar-se un hotel per les tripulacions, es va haver de muntar un taller de reparacions i d'emmagatzematge de torpedes i polvorins, així com altres elements necessaris, en molts dels casos exportats directament des d'Itàlia degut a que l'única base de submarins de tot l'Estat espanyol residia a Cartagena, sota control republicà[1113]. Els submarins van anar a dependre directament de l'Almirall de la Flota, que va disposar un període de destrament de les dotacions amb una durada de dos setmanes, començant per sortides a la mar a aigües de Mallorca realitzant diferents exercicis per

[1111] A principis de 1937, els republicans perdrien Màlaga davant dels nacionals i la zona de costa del Mediterrani que passaria a controlar el bàndol governamental aniria des de Portbou fins Almeria.
[1112] BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española*. Pàg. 300-301.
[1113] Íbidem. Pàg. 301.

familiaritzar a les tripulacions amb els submergibles. Posteriorment a l'agost d'aquest mateix any, els submarins serien rebatejats com *General Mola* (ex *Archimede*) i *General Sanjurjo* (ex *Torricelli*). Abans però del seu rebateig, entre els dies 12 al 22 de maig, els dos submarins realitzarien diferents missions sobretot al canal de Spartivento, entre Sicília i el Cap de Bon, on podien atacar als vaixells mercants amb el canó de 100 mm que portaven instal·lats, més que tot degut a que no tenien existència suficient de torpedes[1114]. Una vegada finalitzada aquesta missió per aigües del canal de Sicília, les tripulacions van haver de continuar treballant en els dies successius degut també a la mancança de personal de terra i acabades aquests treballs, s'iniciarien les primeres missions d'aquests submergibles pel Mediterrani, en concret per aigües catalanes amb les mateixes instruccions a seguir que les donades anteriorment als submergibles italians.

Els dos submarins iniciarien així les operacions per la Mediterrània republicana sortint el mateix dia per realitzar les primeres missions. D'aquesta manera el submarí *General Mola* (ex-*Archimede*) va sortir de Sóller la nit del 29 de maig per actuar a les costes catalanes, sent la primera acció l'enfonsament del veler *Granada* al dia següent. El submergible va observar el veler durant el dia estant submergit a unes 22 milles al sud-est del Cap Gros (7 milles a Llevant de Tarragona) i per no malgastar cap torpede, ja que portava els justos, va esperar fins la nit per atacar-lo. L'acció es desenvoluparia a les 20:15 hores quan el *Granada*, un veler de 214 tones amb matrícula de Barcelona i amb un carregament de ciment de Vallcarca que feia la travessia Barcelona-Alacant i navegant a dos milles de la costa a l'alçada de Cambrils, va ser sorprès pel submarí que li va sortir al pas, disparant-li 25 canonades sense previ avís, destrossant en pocs moments l'embarcació. La tripulació, composta per vuit homes, va haver d'abandonar ràpidament el veler amb els bots de a bord, arribant a les dotze de la nit a Cambrils. Entre els vuit homes es va haver de lamentar una baixa, la mort a conseqüència de la metralla del mariner Salvador Baberoni, de 38 anys i natural de València i dos ferits, Antonio Colomar, de 28 anys i ferit en un braç i Antoni Lafuente, de 30 anys i ferit en una cama, que quedarien hospitalitzats. Els cinc membres restants de la tripulació sortirien ràpidament cap a València, per ordre del Govern, que al conèixer l'arribada dels supervivents, van donar les ordres oportunes perquè fossin atesos degudament[1115]. Després d'aquesta acció, el submarí va haver de tornar novament a Sóller degut a un problema a les bateries del submergible i amarant al migdia a la base mallorquina va aprofitar per posar a punt altres qüestions. Una vegada finalitzada les tasques de manteniment, es va dirigir cap a la zona compresa entres el Cap Gros i el Cap de Sant Antoni, on continuaria a l'aguait d'unitats republicanes, on enfonsaria al pailebot *Rápido* al Cap de Sant Antoni, restant davant València fins al dia 9, que tornaria a Sóller.

[1114] Entre les seves característiques en quant a armament, comptaven amb dos canons bivalents OTO de 100/47 mm, dos metralladores Breda de 13,2 mm. Model 1931 a la torre, en missió antiaèria i vuit tubs llançatorpedes de 533 mm.
[1115] *La Vanguardia*, 1 de juny de 1937.

L'altre submarí, el *General Sanjurjo* (*C-5*, ex-*Torricelli*), iniciaria la seva activitat també la nit del dia 29, sortint de la base de Sóller per actuar a aigües catalanes. Aquest tindria una acció molt més destacada que el *General Mola* ja que arribaria a enfonsar a la motonau *Ciudad de Barcelona*, que feia la travessia Marsella-València. El fet ocorria el dilluns dia 31 de maig, quan el submarí atacaria al *Ciudad de Barcelona*[1116] a les 14:00 hores quan aquest estava a l'alçada de Malgrat de Mar i molt pròxim la desembocadura del riu Tordera. Però abans d'aquesta agressió, el submarí va atacar en aigües jurisdiccionals republicanes, un vaixell mercant, al que va arribar a llençar-li dos torpedes, tot i que cap d'ells faria blanc en el seu objectiu. Sobre aquest atac, existeix una informació una mica difusa, ja que els medis republicans confonien la zona exacta de l'atac. Mentre que uns medis, com el diari *Llibertat* de Mataró informava que havia estat a la zona de Calella i Pineda de Mar, altres com *La Vanguardia* informava que l'atac s'havia produït a Lloret de Mar[1117]. Segons altres notícies, es confirmaria que l'atac va ser produït a l'alçada de Lloret de Mar ja que el comandant militar de les comarques gironines va manifestar als periodistes que el dia 31, a les deu del matí, va ser atacat un vapor mercant que es dirigia a Roses. Al vaixell en qüestió li van ser disparats davant la platja de Lloret de Mar dos torpedes que no van fer blanc: un dels artefactes va perdre velocitat i es va aturar a tres metres de la platja de Lloret, sense fer explosió (alguns medis van informar que el torpede trobat a la platja va tallar un peu a un nen que es trobava a la platja) mentre que l'altre no va ser possible trobar-lo perquè es va enfonsar en les proximitats d'unes roques[1118]. Fins al lloc dels fets es desplaçarien tècnics republicans per recollir el torpede que havia quedat a la platja sent les característiques d'aquest d'uns set metres i deu centímetres de llargada per vuitanta cinc centímetres de diàmetre, corresponent totes les seves inicials a una marca italiana. Més tard, el torpede fou portat a Malgrat de Mar, on es va exposar uns dies després i se'l van emportar cap a Barcelona per analitzar-lo. Per altre banda, els guaites que actuaven a la costa havien registrat la presència del submarí a l'alçada de Premià de Mar[1119].

[1116] Les seves característiques principals eren les següents: eslora, 101,43 metres; manga, 14,93 metres; puntal, 6,87 metres, i calat medi, 6,51 metres. El tonatge total era de 3.946 tones mètriques, i el seu desplaçament, de 5.359 tones mètriques. Va ser construït en les drassanes italians durant l' any 1929 i registrat en el Lloyd's en 1930. Posseïa dos motors d'olis pesats de 6.30Q HP, indicats, que li donaven una velocitat de 15,35 nusos. Pertanyia a la flota republicana de la *Compañía Transmediterranea* de Barcelona, i en el moment de produir-se el moviment feixista a Espanya, estava afecte al servei regular de correu i passatge entre el port de Barcelona i el de Palma de Mallorca. Informació extreta de la pàgina web www.trasmeships.es

[1117] Tot i que a l'edició del dia 1 també deia que havia estat a la zona de Calella.

[1118] *Llibertat*, 1 de juny de 1937.

[1119] Existeix una altre versió sobre aquest intent d'atac que realitzaria el submarí. Segons el llibre de GARANGOU TARRÉS, Sònia, *Malgrat 1930-1940. Els anys silenciats*, Malgrat de Mar, Ajuntament de Malgrat de Mar. 2005, pàg 256-257., molts dels testimonis que va entrevistar l'autora recordaven que en realitat, aquest primer atac ja havia estat contra el *Ciudad de Barcelona*, i que havia estat atacat pel submarí a l'alçada de Lloret. Aquesta explicació sembla més lògica que la versió oficial i aclariria per què el vaixell va continuar el camí vorejant la costa, i pel que diuen els informants, intentant arribar fins al banc de sorra que hi havia davant la platja de Malgrat. Les dues versions asseguraven que el primer torpede havia quedat clavat a la sorra sense tocar el vaixell.

En qualsevol cas, sobre 14:00 hores i a l'alçada de Malgrat de Mar, molt a prop de la desembocadura del riu Tordera i a uns 700 metres de la costa, el mateix submarí atacaria també en aigües jurisdiccionals republicanes la motonau *Ciudad de Barcelona*, aquesta vegada amb èxit.

El *Ciudad de Barcelona* era una motonau de luxe, amb un aspecte exterior semblant a un transatlàntic però de dimensions més reduïdes, construït a les drassanes italianes al 1929 i registrat al *Lloyd's Register* al 1930. Pertanyia a la flota republicana, concretament a la *Compañía Transmediterranea* de Barcelona i aquells dies feia la ruta Marsella-València, transportant un important número de brigadistes internacionals. Segons la versió del diari *Llibertat* de Mataró, una vegada que el vaixell va entrar en aigües jurisdiccionals espanyoles, la tripulació ja es va adonar que els seguia un submarí, però encara que van informar de les seves sospites i l'aviació va proposar que el vaixell fes nit a Sant Feliu de Guíxols, va topar davant la negació del comandant que finalment es va decidir continuar el viatge i intentar arribar a Barcelona amb l'ajuda d'un petit hidroavió que li feia tasques d'escorta[1120].

El submarí va llençar solament un torpede vers la motonau, i en una acció molt ràpida, va poder enfonsar-la. Els mateixos tripulants del *Ciudad de Barcelona* van poder donar-se compte que els seguia un torpede, però no van poder veure el submarí, ja que l'agressió va ser tant ràpida que la motonau no va tindre temps de realitzar cap maniobra per poder evitar el perill i esquivar el projectil. El vaixell va ser tocat per la popa, penetrant el torpede per la bodega número tres, que es va omplir ràpidament d'aigua per la via oberta, enfonsant-se en tan sols cinc minuts. En aquest espai de temps la tripulació, que segons la premsa republicana *va rivalitzar en actes d'heroisme*[1121], va tindre temps de llançar-se a l'aigua, fins i tot alguns mariners que van resultar ferits per efectes de l'explosió. El total de persones que transportava la motonau era de 280 passatgers, dels quals 50 van morir ofegats, dels que tan sols es va poder recuperar cinc cadàvers mentre que varis dels ferits van poder ser recollits pels pescadors de la costa, sobretot de Malgrat de Mar, que acudiren immediatament al vaixell sinistrat. I es que l'acció es va realitzar al migdia del diumenge 30 de juny, en un dia on regnava el bon temps, fet que feia assegurar que hi hagués força gent a la platja de Malgrat de Mar, que van poder veure aparèixer el *Ciudad de Barcelona* pel cap de Tordera o escoltar el fort soroll que va fer saltar una part del vaixell[1122]. Però és que el *Ciudad de Barcelona* es va enfonsar tan ràpidament, que molts veïns de la població, alertats pel soroll de l'impacte, van arribar a la platja però sense aconseguir poder observar res de l'embarcació, que havia desaparegut

[1120] *Llibertat*, 1 de juny de 1937.
[1121] *Solidaridad Obrera*, 1 de juny de 1937.
[1122] L'enfonsament es va produir en el tram de platja comprès entre el carrer de Mar i el de Marià Cubí, aproximadament, segons GARANGOU TARRÉS, Sònia, *Malgrat 1930-1940. Els anys silenciats.* Pàg. 255.

ja. Immediatament després de l'agressió, un petit hidroavió que escortava al *Ciudad de Barcelona*, perseguiria al submarí, al que li llençaria dos bombes, creant un gran atemoriment entre la gent concentrada a la platja però sense conseqüències pel submergible. Aquest era un hidroavió petit que portava dos flotadors, una a cada banda per poder aterrar o enlairar-se, i va ajudar també en les tasques de salvament, on alguns dels nàufrags s'agafaren a aquests flotadors per salvar-se[1123].

Les embarcacions de pesca de Malgrat de Mar van prestar un gran servei d'humanitat, ja que gràcies a elles van poder salvar moltes vides. Els pescadors es trobaven a la platja recollint les xarxes i actuant amb rapidesa, van sortir amb les seves barques per anar a salvar als passatgers del naufragi, tant es així, que es pot afirmar que de no haver estat per aquells pescadors no s'hagués pogut salvar tantes vides. Segons el testimoni del pescador Josep Marès[1124], va pujar a la barca juntament amb uns companys més per anar a salvar gent però quan es trobava a mig camí es va enfonsar el vaixell. La seva embarcació va arribar la primera al lloc sinistrat, on havien molts passatgers a l'aigua agafats amb fustes. Aquests pescadors, al tindre una barca grossa, van poder salvar entre uns 50 o 60 tripulants, al mateix moment que arribaven més barques de pesca per salvar el màxim de gent mentre que les localitats d'envoltant també es bolcarien amb l'ajuda, en especial per l'enviada des de les poblacions del Maresme. Pocs minuts després del torpedinament del vaixell, un dels comissaris polítics de la Caserna de Mataró, Pere Mandil rebria l'avís per telèfon des de Malgrat que un vaixell s'enfonsava davant d'aquella platja i immediatament s'organitzaria un equip de salvament que juntament amb ambulàncies de la Mutualitat Aliança Mataronina i de la Creu Roja local sortirien als pocs minuts cap a Malgrat de Mar. Segons els diari mataroní *Llibertat*, una ambulància de la Mutualitat Aliança Mataronina va ser la primera en arribar, juntament amb tres camions més i els ferits van ser traslladats i auxiliats a l'Hospital de Malgrat i a la Caserna d'Artilleria de Mataró[1125].

Aquella mateixa tarda es traslladarien a Malgrat de Mar diverses autoritats civils republicanes, com Martí Feced en representació del Conseller de Governació i el director general d'Administració Local, Antonio Soler en quant es va saber del torpedinament del *Ciudad de Barcelona* amb la fi d'adoptar les mesures necessàries per que quedessin degudament atesos tots els salvats de l'anomenat vaixell mentre que les primeres declaracions oficials serien les realitzades pel delegat marítim accidental, senyor Maristany, en les que afirmava que semblava que la intervenció estrangera en la guerra marítima contra Espanya s'havia fet amb total descaro ja que en poques hores no tan sols s'havia enfonsat al *Ciudad de Barcelona* davant les costes de Malgrat si no que a aigües de Salou havia estat enfonsat també el pailebot *Granada*, fent pública la notícia sobre l'anterior atac. A més a més, també va explicar que havia estat registrada la presència d'un submarí

[1123] GARANGOU TARRÉS, Sònia, *Malgrat 1930-1940. Els anys silenciats.* Pàg. 257.
[1124] Íbidem. Pàg. 257.
[1125] *Llibertat*, 1 de juny de 1937.

que hauria de ser italià o alemany a l'alçada de Premià de Mar, senyalat pels guaites que actuaven a la costa catalana. Altres declaracions serien les efectuades pel comandant militar, el tinent coronel Escassi que a banda d'informar de l'agressió del submarí, afirmaria que aquest era de nacionalitat italiana degut a que el torpede era d'aquest país, i que a més a més, l'exèrcit nacional no posseïa cap submarí ja que tots pertanyien al govern legítim, però indubtablement s'equivocava ja que no tenia notícies de la recent cessió dels submarins italians a la Marina franquista.

Més tard, al Jutjat de guàrdia s'havia rebut els parts referents a l'assistència dels ferits a conseqüència del torpedinament i naufragi de la motonau; parts remitents pels diferents dispensaris municipals. Segons els mateixos, van ser assistits un total de nou persones, pràcticament tots amb commoció cerebral en el millor dels casos sent alguns d'ells d'origen nord-americà, sent aquestos els següents: William Brass de 32 anys amb ferida a la regió parietal dreta i contusió a la regió lumbar; Rafael López Echeverría de 25 anys amb una commoció cerebral; Blas Ley amb una contusió a la regió parietal dreta i regió lumbar; Tabernario Yeckoc de 25 anys amb commoció cerebral; José Calafat Acrat de 33 anys i amb una amputació traumàtica de dos dits de la mà esquerra; Ronald Barber Venson amb una commoció cerebral; Charles Braffleld de 28 anys i amb ferida contusa a la regió parietal esquerra i commoció cerebral; Joan Sanmartí García de 45 anys amb fractura de tíbia i peroné i Andrés Sánchez Gascón de 21 anys[1126].

L'enterrament de les víctimes es realitzaria a la tarda del dia següent i assistiria pràcticament tot el poble de Malgrat, demostrant així la indignació i el dolor contingut pel torpedinament del *Ciudad de Barcelona*. Presidint l'acte estava el doctor Serra Hunier a qui acompanyaria el director general de l'Administració local, Antonio Soler representant al President de la Generalitat (que faria entrega d'un donatiu a l'alcalde de Malgrat); el delegat del cap d'Ordre Públic i les autoritats locals. També acompanyarien la comitiva una nombrosa representació dels centres oficials, partits polítics i sindicals, entre els que destacava una representació de l'Aeronàutica Naval amb els seus corresponents caps i oficials; el Consell de Sanitat de Guerra, representat pels inspectors Rallo i Besen; representants de la *Compañía Transmediterranea*, propietària del vaixell sinistrat; el representant del P.S.U.C. Comarcal, Àngel Estivill; tots els representants de la C. N. T. de Canet de Mar i representants de la mateixa organització dels pobles de la costa. Entre els assistents també desfilaria la secció femenina d'Esquerra Republicana, amb tota la seva junta al ple; les Joventuts Llibertàries i una important representació de les escoles municipals de la localitat. Durant l'acte es van ofrenar un gran nombre de corones de flors a les víctimes del naufragi, rendint fins i tot honors una secció de la Sisena Bateria d'Artilleria, comandada pel tinent Gil. Una vegada es va arribar al cementiri i abans de la inhumació dels cadàvers, va donar les gràcies als assistents, primer el delegat

[1126] *La Vanguardia*, 2 de juny 1937.

polític de la Bateria de costa Delso, i Planagumà en representació del capità del vaixell i finalment el doctor Serra Hunier. Segons la premsa de l'època, calcularien en unes quatre mil persones les assistents a l'enterrament[1127]. Els ferits i nàufrags que havien quedat a Malgrat, van ser acollits en primera instància per famílies locals i posteriorment traslladats al cap de pocs dies a Barcelona[1128].

Les investigacions realitzades per les autoritats republicanes van demostrar des d'un primer moment que l'autor de l'atac era un submarí italià, gràcies a l'anàlisi del torpede recollit a la platja de Lloret de Mar. I es que a banda de l'anàlisi del torpede, les autoritats republicanes basaven la seva teoria sobre l'autoria del fet que tots els atacs anteriors realitzats per submarins pertanyien a la Regia Marina Italiana i que com era sabut pels republicans, el bàndol franquista mancava d'aquestes unitats, desconeixent per tant la recent cessió dels dos submergibles que havia fet la Marina Italiana a la Marina Nacional.

Després de l'atac i l'enfonsament al *Ciudad de Barcelona*, el submarí va continuar fustigant la costa catalana i el dia 4 de juny protagonitzaria un altre atac, en aquest cas però sense poder igualar l'èxit aconseguit a Malgrat de Mar amb el *Ciudad de Barcelona*. Així trobant-se el submarí al migdia entre Palamós i Sant Feliu de Guíxols, atacaria al vaixell-tanc *Campero*, ocasionant-li greus desperfectes, havent de refugiar-se aquest al port de Palamós. El submarí va llançar-li un torpede que el va provocar greus desperfectes però no el va poder enfonsar ja que va haver de cancel·lar l'atac degut a que es va topar amb la resistència que oferien les bateries de costa i sobretot de varis hidroavions que escortaven al vaixell i que atacarien al submarí, tot i que sense conseqüències pel submergible mentre que entre la tripulació del *Campero* no va haver víctimes mortals però si un ferit. La notícia va ser donada pels medis republicans com *Solidaridad Obrera* informant del succés a partir del testimoni del tripulants d'un hidroavió que realitzava la tasca de protegir al vaixell-tanc[1129]. Immediatament després de conèixer la notícia, les primeres autoritats republicanes i una ambulància de la Creu Roja van sortir de Girona cap a Palamós per donar l'assistència necessària a la tripulació del *Campero*. Per altra banda, també aquest mateix dia era traslladat a Barcelona en un camió el torpede que havia quedat a la platja de Lloret de Mar quan el submarí va intentar atacar un vaixell mercant. Mentrestant, el submarí donaria per finalitzada la seva missió a aigües catalanes i el dia 7 de juny tornaria a la seva base de Sóller amb un bon resultat ja que havia aconseguit

[1127] *Solidaridad Obrera*, 3 de juny 1937.

[1128] Segons GARANGOU TARRÉS, Sònia, *Malgrat 1930-1940. Els anys silenciats.* Pàg. 258, l'any 1988 seria rebuda a l'Ajuntament una representació de supervivents i familiars dels nàufrags, probablement eren americans degut als seus cognoms ja que fins i tot un dels testimonis recordava que es va anar a buscar un home que havia estat a Chicago perquè fes d'intèrpret. David Pavon, en el dossier publicat per la revista Reporter sobre la Guerra Civil a l'Alt Maresme apuntava a que també hi havia brigadistes jueus i senegalesos, explicació que també semblava possible ja que molts testimonis recordaven que entre els supervivents hi havia gent de raça negra. No es descarta que, si no eren senegalesos, fossin afroamericans.

[1129] *Solidaridad Obrera*. 4 de juny de 1937.

enfonsar a la motonau *Ciudad de Barcelona* i provocar desperfectes al petrolier *Campero*.

Per altre banda, els dos submarins no tornarien altre cop a aigües catalanes fins a finals del mes de juliol després d'estar realitzant diferents accions per la costa republicana. El primer en sortir altre cop seria aquesta vegada el *General Sanjurjo,* deixant la base de Sóller el dia 22 de juliol i consistent la seva missió en realitzar la mateixa tasca de sempre, vigilar la costa i el tràfic marítim existent als ports catalans. La primera acció ofensiva seria realitzada quatre dies més tard de la seva sortida, quan trobant-se a una milla a l'est del Cap de Cervera, a les 19:00 hores del dia 26 de juliol atacava amb torpedes a un vapor d'unes 1.500 tones, tot i que no va aconseguir fer blanc en l'objectiu. Al dia següent, una informació rebuda pel servei d'intel·ligència franquista feia canviar els objectius de la missió. Aquesta informació va vindre originada per la intercepció d'una conversació telefònica del general republicà Miaja, que des de Madrid telefonava a Marsella exigint la sortida immediata dels vaixells *Nephigueletes* i *Cooper*, dient que en cas de no rebre'ls, no podria resistir més el front de Madrid. L'Almirall de la Flota Nacional, una vegada assabentat d'aquest missatge va ordenar immediatament la captura o enfonsament d'aquests dos vaixells a més a més de la sortida també del submarí *General Mola* de la base de Sóller, on justament acabava de finalitzar la seva reparació, recomanant-li que extremés les precaucions davant la possible existència de camps minats entre els Cap de Cervera i el Cap de Tossa. Així per tant, amb aquesta nova missió d'intentar enfonsar o apressar els vaixells que demanava el general republicà Miaja, el *General Sanjurjo* extremaria més la vigilància, situant-se sobretot al nord de la costa catalana. El dia 28, trobant-se a les 08:00 hores prop de la frontera francesa atacaria a un vapor que anava carregat i escortat per uns patrullers. Aquest nou atac tampoc va obtenir resultats positius pel submarí, tot i que si va aconseguir que el vapor es refugiés al Port de la Selva davant del temor de nous possibles atacs per part del submergible. El *General Sanjurjo* en canvi, va comunicar al Comandament Naval Nacional que era necessari canviar els torpedes per continuar amb la missió, però tot i i aquest inconvenient, al dia següent a les 07:00 hores, altre cop tornaria a realitzar una altre acció ofensiva en aquest cas, a un comboi que es trobava a unes 10 milles a l'est de la frontera francesa, format per dos petroliers de la CAMPSA, el *Zorroza* i el *Saustán*, i el vapor *Andutz-Mendi*[1130], als que havien escortat els destructors republicans el dia anterior fins a aigües franceses i que havien estat detinguts abans pel submarí francès *Thétis* que els reconeixeria i els deixaria continuar després de comprovar que cap d'ells portava els seus noms pintats al casc[1131]. L'atac però estava abocat al fracàs ja que s'avariaria el periscopi del submarí nacional, però el submergible no es donaria per vençut i sortiria a superfície per dirigir-se a tallar-li al comboi republicà la derrota a Marsella. Així per tant, a les

[1130] Vaixell de 1.601 tones pertanyent a la *Compañía Naviera Sota y Aznar* de Bilbao.
[1131] SABATIER DE LACHADENÈDE, René, *La Marina Francesa y la Guerra Civil de España (1936-1939)*. Pàg.388.

14:10 hores, el *General Sanjurjo* arribaria a l'alçada del comboi i l'atacaria amb foc de canó a unes quatre milles al sud de la farola de l'Espiguet, prop d'Aigües Mortes, arribant a incendiar i avariar seriosament el *Andutz-Mendi*, que seria abandonat per la seva tripulació i aquests acabarien refugiant-se a Saintes-Maries-de-la-Mer tot i que hores després, el vaixell seria rescatat per pescadors francesos mentre que el submarí dispararia també contra els dos petroliers, però aquests acabarien refugiant-se a Sète sense cap novetat[1132].

El submergible acabaria la seva missió per aigües catalanes el dia següent al arribar a Sóller a les 11:00 hores després que es quedés només amb un sol torpede de 533 mm a bord mentre que sobre les avaries del *Andutz-Mendi*, aquestes aviat estarien arreglades i el vapor arribaria a Barcelona sense cap novetat. La investigació posterior revelaria que l'atac havia estat produït al principi fora del límit de les aigües territorials franceses però prosseguiria després dintre d'elles, acció que faria que les autoritats franceses cursessin una protesta a Salamanca, tot i que aquest es limitaria a respondre que els submarins nacionals tenien l'ordre de capturar o enfonsar a qualsevol vaixell enemic fora de les aigües territorials estrangeres[1133].

Per la seva banda, l'altre submarí, *General Mola*, sortiria de la base de Sóller després de rebre l'ordre directe de l'Almirall de la Flota Nacional, concretament a les 20:30 hores del dia 27 de juliol, per actuar al sud del paral·lel 41º 50´ i prop de la costa, en busca dels dos vaixells esperats pel general republicà Miaja i anomenats abans provinents de Marsella. Al dia següent, el submarí navegaria davant de Mataró a unes dos milles de la costa i un dia després, el 29, ja protagonitzaria la primera acció ofensiva. Aquesta es va desenvolupar entre Calella i Arenys de Mar i va consistir en atacar amb foc de canó un comboi compost pels vapors *Cabo Menor* i *Vicente La Roda* i el llançament d'un torpede a aquest últim mercant quan es trobava a uns 2.000 metres de distància i quan aquests navegaven molt a prop de la costa entre aquestes dues poblacions esmentades. Els vapors no anaven sols, ja que anaven escortats per dos patrullers de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya, creada el 10 de juny del mateix any precisament amb l'objectiu de defensar les aigües catalanes i el tràfic marítim que es desenvolupava per ella i intentar evitar aquests tipus d'atacs. El submarí va ser atacat pels dos patrullers i per la bateria de costa de Calella i segons la premsa republicana[1134], tres dispars fets per un dels patrullers van tocar el submarí, una informació del tot errònia ja que el submarí va continuar operant durant els següents dies sense cap tipus d'avaria mentre que el comboi però, que es dirigia a Barcelona, arribaria a la seva destinació sense cap novetat. Alertada la presència del submarí, aquest seria novament atacat, en aquest cas per dos destructors republicans quan el submergible es trobava davant de Barcelona el

[1132] SABATIER DE LACHADENÈDE, René, *La Marina Francesa y la Guerra Civil de España (1936-1939).* Pàg. 389.
[1133] Íbidem. Pàg. 389.
[1134] *La Vanguardia* 30 juliol 1937.

dia 30. L'atac va consistir en llençar càrregues de profunditat per part de destructors republicans però tampoc va tindre conseqüències negatives al *General Mola* i ja cap al vespre, a les 20:40 hores, el submergible va poder observar com passaven dos destructors tipus *Churruca* cap al Cap de Creus, molt probablement els dos destructors que l'havien atacat anteriorment. Posteriorment, el submarí es traslladaria fins a Vilanova i la Geltrú per tornar altre cop fins al Cap de Sant Sebastià, on restaria entre els dies 31 de juliol fins el 3 d'agost vigilant el tràfic marítim i al dia següent posava rumb a Sóller posant fi aquesta nova missió. En quant als resultats de la travessia, aquests eren força decebedors ja que el submarí no va poder enfonsar cap vaixell i fins i tot va rebre dos atacs, el del dia 29 per part dels hidroavions i la bateria de costa de Calella i el del dia 30 amb les càrregues de profunditat llençades pels dos destructors.

En definitiva, els dos submarins van tornar a la base de Sóller sense poder complir la missió que se'ls havia estat comesa d'intentar interceptar els dos vapors que havia demanat el general Miaja i que havien de sortir de Marsella cap a un port republicà de la Mediterrània, probablement València, carregats presumiblement amb armes destinades cap al front de Madrid. A més a més, comptant l'armament entre els dos submarins només quedava un sol torpede operatiu i cap dels dos submergibles havien tingut èxit en els seus respectius atacs protagonitzats contra el tràfic marítim. Posteriorment, els dos submarins van marxar cap a Itàlia, a la base de La Spezia per emprendre unes reparacions relativament amplies, que els faria estar una llarga estància en aquesta base italiana.

3.3.2.2. La continuació de la campanya submarina italiana.

La retirada dels vaixells italians i alemanys del sistema de control marítim de les costes espanyoles va acabar afavorint l'augment del tràfic de material bèl·lic des dels ports russos del Mar Negre cap als ports mediterranis republicans però entre l'agost i el setembre del mateix any, es desenvoluparia una altre campanya submarina italiana, molt més important que l'anterior ja que aquesta s'estendria a totes les zones de pas obligat pel tràfic mercant a la Mediterrània, seguint amb les mateixes normes que durant la primera campanya i amb les mateixes limitacions. En aquesta segona campanya no solament la Marina Italiana utilitzaria submarins ja que també participarien destructors i torpeders així com avions de la Aeronàutica Reial Italiana. En quant als submarins, un total de vuit submergibles serien els que actuarien a aigües catalanes, en alguns dels casos sent els mateixos submarins que ja havien actuat a la primera campanya, però en aquesta ocasió, els submarins italians no tindrien tanta eficàcia, limitant-se a fer tasques de vigilància així com algun atac frustrat sobre algun vaixell mercant. Passem a veure les accions dels diferents submarins un a un[1135]:

[1135] Sobre les operacions d'aquestes submarins veure l'obra BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la*

El primer dels submergibles que actuaria a la costa catalana en aquesta segona campanya submarina seria el *Marcantonio Colonna*[1136]. Dotat d'una gran autonomia i comandat pel capità de corbeta Cesare Bartolini, va sortir de La Spezia el 6 d'agost de 1937 amb la missió de patrullar la zona de Barcelona i durant la missió iniciaria uns tretze atacs, tot i que no que no completaria cap d'ells. Finalment, entraria a la base de La Spezia el 19 d'agost, després de tretze dies a la mar, acabant d'aquesta manera la seva missió.

El 7 d'agost sortia a la mar des de la base La Spezia el submarí *Vettor Pisani*[1137] comandat pel tinent de navili Girosi amb la missió de patrullar per aigües del nord de Barcelona. Durant la missió realitzaria unes dotze maniobres d'atac a vapors en trànsit a la zona, però solament en una d'elles, la realitzada el 15 d'agost arribaria a llençar dos torpedes de 533 mm que no van donar al seu objectiu donant per finalitzada el 20 d'agost la missió després de tretze dies.

L'*Onice*[1138] seria el següent submarí que es faria a la mar cap a aigües catalanes, sortint el 12 d'agost, en aquest cas de la base de Nàpols i comandat pel tinent de navili Mario Ricci per vigilar les aigües de Tarragona. En aquestes aigües iniciaria tres maniobres d'atac de les que solament completaria una, la del dia 17 d'agost a les proximitats del Cap de Salou, on en aquesta ocasió, el comandant ordenaria el llançament de dos torpedes de 533 mm contra un gran petrolier al que, segons les seves apreciacions, li va impactar però la realitat d'aquest atac va ser força diferent, ja que cap dels dos torpedes donarien al vaixell. Finalment, el submarí va tornar a la base de Nàpols el 27 d'agost, donant per finalitzada la seva missió després de quinze dies.

El 14 d'agost seria el torn del submarí *Jantina*[1139], que ja havia actuat durant la primera campanya dels submarins italians a aigües republicanes, comandat pel tinent de navili Gustavo Miniero el que actuaria altre cop amb la missió de patrullar la zona de Barcelona. Durant el transcurs de la seva missió iniciaria dos maniobres d'atac, de les quals una va haver d'interrompre abans de poder finalitzar-la, però durant la segona, realitzada la nit del dia 17, va poder llençar dos torpedes de 533 mm contra un destructor, tot i que no va assolir l'objectiu segons sembla perquè la distància era

Guerra Civil Española. Pàgs. 344-356.

[1136] Posat en servei el 1929, pertanyia al 3er Grup de Mesina. De 880/1058 tones. Missió de 13 dies, comptabilitzant: Hores en superfície, 116,50. Hores en immersió, 158. Estat de la mar bo. Milles en superfície, 1095,5. Milles en immersió, 397,5. BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española* . Pàg.345.

[1137] Submarí d'autonomia mitjana. En servei des de 1929. 3er Grup de Messina. De 880/1058 tones. Missió de 13 dies, comptabilitzant: Hores en superfície, 141,3. Hores en immersió, 152,4. Estat de la mar bo. Milles en superfície, 1250. Milles en immersió, 325. BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española* . Pàg.346

[1138] Submarí de gran autonomia. En servei des de 1936. 1er Grup de La Spezia. De 685/855 tones. Duració de la missió, 15 dies. Hores en superfície, 165,11. Hores en immersió, 101,40. Estat de la mar, més bé dolent. Milles en superfície, 1642. Milles en immersió, 305. BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española* Pàg.346.

[1139] Submarí petita autonomia. En servei des de 1933. 1er Gruo de La Spezia. De 650/810 tones. Duració de la missió 8 dies. Hores en superfície, 114,26. Hores en immersió, 32,57. Estat de la mar, no molt bo. Milles en superfície, 1100. Milles en immersió, 88,3. BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española* . Pàg.346-347.

excessivament curta (250 metres). Com a conseqüència d'aquest atac el submarí seria objecte d'una intensa caça per part del destructor republicà, el qual li va arribar a llençar nombroses càrregues de profunditat, però sense conseqüències pel *Jantina*, que el dia 22 d'agost acabaria finalitzant la seva missió, entrant a la base de La Maddalena.

El submarí *Ondina*[1140] es faria a la mar un dia després que el *Jantina*, el 15 d'agost, des de la base de Nàpols. Comandat pel tinent de navili Stefano Nurra, tenia com a objectiu patrullar les aigües al nord de Barcelona i durant la seva missió realitzaria set maniobres d'atac, tot i que no finalitzaria cap. Una d'elles la va executar contra una formació naval republicana que el comandant del submarí va estimar que estava composta per cinc destructors, però a la que no va poder atacar per la navegació en zig-zag que realitzaven els vaixells republicans. El dia 1 de setembre, l'*Ondina* entraria al port de Nàpols finalitzant d'aquesta manera la seva missió.

Amb l'arribada del *Jantina* el dia 22 d'agost de Nàpols, seria el torn del submarí *Galatea*[1141], que sortiria aquell mateix dia de la mateixa base cap a aigües de Tarragona comandat pel capità de corbeta Vittorio Raccanelli. En total durant els dies que estaria a la mar, iniciaria sis maniobres d'atac, de les que solament podria finalitzar tres. D'aquests tres atacs, en dos d'ells, el del 30 d'agost i l'1 de setembre, llençaria tres torpedes de 533 mm i un de 450 mm i tot i que amb alguns dubtes, el comandant Raccanelli quedaria convençut d'haver donat al blanc. El resultat no va ser el mateix del que afirmava el capità ja que cap d'ells va tocar l'objectiu. Finalment, el submarí acabaria la seva missió i tornaria a Nàpols el 5 de setembre.

Cap a finals d'agost, només quedarien dos submarins més per actuar a aigües catalanes. El primer d'ells seria el *Malachite*[1142], que va sortir de La Maddalena el 24 d'agost de 1937 comandat pel capità de corbeta Alberto Dominici per patrullar la zona de Barcelona. Durant la seva missió va iniciar cinc atacs tot i que no va finalitzar cap i a sobre, el dia 29, durant una d'aquestes maniobres, el submarí va ser vist per un vaixell de guerra que li va sotmetre a varis atacs llençant-li quatre càrregues de profunditat, però sense conseqüències pel submergible, tornant el 4 de setembre a La Magdalena, finalitzant així la seva missió.

[1140] Submarí de petita autonomia. En servei des de 1934. 4rt Grup de Tarent. De 681/842 tones. Duració de la missió, 17 dies. Hores en superfície, 221,40. Hores en immersió, 176,15. Estat de la mar, més bé dolent. Milles en superfície, 1187,4. Milles en immersió, 192,1. BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española.* Pàg.347.

[1141] Submarí de Petita autonomia. En servei des de 1934. 4rt Grup de Tarent. De 681/842 tones. Duració de la missió, 12 dies. Hores en superfície, 197,25. Hores en immersió, 114,50. Estat de la mar, més bé dolent. Milles en superfície, 1554,5. Milles en immersió, 205. BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española.* Pàg. 348.

[1142] Submarí de petita autonomia. En servei des de 1936. 1er Grup de La Spezia. De 695/855 tones. Duració de la missió, 11 dies. Hores en superfície, 178,3. Hores en immersió, 114,40. Estat de la mar bo. Milles en superfície, 1469. Milles en immersió, 216,5. BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española.* Pàg.348

L'altre submarí i per tant l'últim que actuaria a aigües catalanes seria el *Topazio*[1143], comandat pel tinent de navili Giulio Cipollini. Aquest submergible sortiria de La Spezia el 27 d'agost de 1937 per patrullar la zona nord de Barcelona i entre les seves accions destacaria l'efectuada el 31 d'agost quan iniciaria un atac en superfície contra un vapor sospitós però que l'hauria de suspendre perquè un vaixell de guerra que escortava al mercant va començar a disparar-li. La missió acabaria el 6 de setembre, data en que el submarí tornava a la seva base de La Spezia.

Fins i tot també el submarí *General Sanjurjo* realitzaria una acció ofensiva durant aquest període quan la nit del 29 al 30 d'agost i trobant-se a 4 milles de Sète, atacaria amb foc de canó al vaixell republicà *Ciudad de Reus*, resultant aquest avariat i tenint que varar a la costa, tot i que posteriorment seria recuperat, caient projectils del submarí fins i tot prop de la ciutat francesa de Fortignan. En definitiva, serien utilitzats del 5 d'agost al 12 de setembre tres submarins a la costa gironina, quatre submarins a aigües de Barcelona i altre tres submergibles a les aigües de Tarragona amb uns resultats força decepcionants pels interessos nacionals.

3.3.2.3. Els submarins legionaris

Una vegada retirats els submarins italians d'aigües republicanes, Franco va insistir a Mussolini perquè continués la campanya com a mínim fins a finals de setembre o que els cedissin uns altres dos submarins, cosa que *El Duce* no veia amb bons ulls. L'ocasió favorable pel bàndol franquista va vindre donada quan França i Anglaterra van decidir començar els treballs de la conferència de Nyon sense la participació italiana[1144]. Aquesta acció va irritar Mussolini i el 15 de setembre va arribar a un acord amb la petició de Franco, tot i la negativa de la Marina Reial Italiana contrària a cedir altres dos submarins i les seves dotacions, ja que la marina franquista no posseïa personal ensinistrat. Finalment es va acordar utilitzar algunes unitats italianes en una nova campanya submarina, però molt menys àmplia que les anteriors, utilitzant en total quatre submarins, coneguts com submarins legionaris, que van passar a augmentar les files de la Marina Nacional, sent anomenats amb un nou nom: *Iride* (*González López*), *Onice* (*Aguilar Tablada*), *Ferraris* (*Mola II*) i *Galilei* (*Sanjurjo II*). La cessió d'aquestes unitats temporalment a la Marina Nacional incloïa a les seves dotacions complertes amb tots els seus oficials a bord, sent considerats com espanyols però sense deixar de ser italians. Això volia dir que els marins italians cobrarien sous similars als mariners nacionals d'acord amb les diferents categories, independentment dels que els corresponien com a membres de la Marina italiana, o sigui, que a banda de cobrar el sou a Itàlia, cobraven també

[1143]Submarí de petita autonomia. En servei des de 1934. 1er Grup de La Spezia. De 681/842 tones. Duració de la missió, 9 dies. Hores en superfície, 112,30. Hores en immersió, 84,25. Estat de la mar, bo. Milles en superfície,1.110. Milles en immersió, 201. BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española* . Pàg.353.

[1144] Veure apartat 3.2.2.El paper de les potències estrangeres

el sou per estar a la Marina Nacional. Els *legionaris del mar*, com serien denominats als contractes nacionals, estarien sotmesos a totes les lleis espanyoles i als reglaments de la Marina de Guerra Nacional, amb categories espanyoles equivalents a les que tenien a la Marina Italiana, a més a més de vestir l'uniforme nacional i amb un dret d'indemnització en cas d'inutilitat, mutilació o mort[1145]. Així que la Marina Nacional havia de pagar aquests marins italians tot i que pagar aquests sous no resultava pagar un preu tan elevat, ja que així podien disposar de quatre submarins més.

La base destinada per aquests submarins seria igualment la utilitzada pels submarins *General Sanjurjo* i *General Mola*, la base de Sóller, quedant les dotacions italianes sota el comandament d'aquesta base que s'havia anat adaptant a mesura que havien anat arribant els primers submergibles a l'abril de 1937. L'arribada dels primers submarins legionaris a la base cap al 20 de setembre de 1937 posaria de manifest les insuficiències d'aquesta en quant a la carència d'equipaments i d'allotjaments, insuficiències però que s'anirien solucionant ben aviat. Però els acords de Nyon i la posterior conferència de París a finals de setembre de 1937 (a la que aquesta darrera si que participaria Itàlia) faria que el Ministeri de Marina Nacional redactés una sèrie de normes referent a l'actuació dels submarins. Els acords de Nyon dificultaven enormement la navegació de submarins en mar lliure; així per exemple, tot i que legalment els submarins nacionals havien de tenir dret a que els submarins que portessin la seva bandera poguessin navegar en superfície sense ser molestats, s'havia acordat que els submarins naveguessin sempre escortats per vaixells de superfície, situació força difícil per la Marina Nacional degut a les poques unitats amb que disposava, establint-se que qualsevol submarí que navegués sense custodia seria considerat enemic per qualsevol Marina ja que aquests sempre produirien la impressió de ser una possible amenaça. En vista d'això, el Ministeri de Marina Nacional establiria de manera general que els submarins no naveguessin en superfície més que en les aigües jurisdiccionals d'Espanya, i quan tinguessin necessitat de traslladar-se fora d'aigües jurisdiccionals, ho fessin preparats per la immersió i que havien de submergir-se tan aviat com observessin qualsevol vaixell de guerra o que fossin advertits mentre que les nits havien de ser aprofitades per descansar lliurement en superfície i carregar bateries. Es prendrien precaucions sobretot alhora de realitzar operacions, més si aquestes eren planejades a les proximitats de les costes nacionals i aigües jurisdiccionals, però adquiriria un grau important si els submarins havien d'apartar-se de les costes, ja fos per navegar en aigües territorials sospitoses o en mar lliure, on es seguirien tota una sèrie d'instruccions. Primer de tot, si es donava aquest cas, sempre s'utilitzarien submarins espanyols i mai legionaris i sempre que fos possible s'intentaria vigilar amb vaixells de superfície mentre que les operacions s'havien de procurar que es realitzessin als forats entre camins comercials, utilitzant la disfressa de canvi de bandera en forma

[1145] BARGONI, Franco, *La participación de la Marina Italiana en la Guerra Civil Española*, Pàg.373-380.

convenient a cada pas, pel que es proveiria a cada submarí de banderes anglesa, francesa, italiana i grega. Per últim, també s'havia d'intentar que la costa nacional o amiga estigués en condicions de poder-la assolir en immersió mentre que la navegació dels submarins nacionals per aigües territorials estrangeres quedava prohibida, entenent-se aquelles que distaven 6 milles de la costa i quan fos projectada qualsevol operació, havia d'evitar-se totes les aigües territorials que no fossin necessàries per l'objectiu[1146]. Aquestes normes serien complimentades amb les referents al mètode per atacar, que comptaven amb les seves modificacions segons si els atacs eren realitzats de nit o de dia així com si eren realitzades en aigües territorials espanyoles o fora d'elles. De nit i dintre d'aigües territorials espanyoles podien ser atacats tots aquells vaixells amb les llums apagades o tots aquells vaixells que entressin o sortissin de port republicà espanyol, tot i que portés enceses les llums. En canvi, si es tractava fora d'aigües territorials espanyoles, podien ser atacats tot vaixell de guerra o mercant reconegut inequívocament com espanyol republicà o senyalat individualment amb ordre precisa d'enfonsar-lo. De dia en canvi s'ampliava aquest ventall de possibilitats; així per exemple en aigües territorials espanyoles, podien ser atacats tots aquells vaixells mercants espanyols republicans, vaixells mercants russos i vaixells mercants, amb qualsevol bandera, escortats per vaixells de guerra espanyols republicans, qualsevol tipus de submarí que no respongués a les senyals de reconeixement, els vaixells de guerra espanyols republicans i els vaixells de guerra o mercants senyalats individualment amb ordre precisa d'enfonsament. Per altre banda, fora d'aigües territorials espanyoles podien ser atacats els vaixells de guerra o mercants espanyols republicans, vaixells mercants, amb qualsevol bandera o sense, escortat per vaixells de guerra espanyols republicans i els vaixells de guerra o mercant senyalat individualment amb ordre precisa de enfonsar-lo[1147].

En quant a les operacions d'aquests submarins legionaris a aigües catalanes, aquestes serien realitzades cap a l'últim trimestre de l'any 1937 i sota les normes recentment implantades, realitzant-se un total de vuit missions, amb el mateix objectiu que les anteriors vegades, la vigilància del tràfic marítim amb la intenció de tallar aquest. El primer submarí que actuaria en aquesta nova campanya seria el *General Mola II* (ex *Galileo Galilei*) comandat pel capità de corbeta italià Alfredo Criscuolo i sent l'oficial espanyol d'enllaç el tinent de navili Francisco Núñez. El submergible va sortir el dia 9 d'octubre de Sóller amb la missió de patrullar la zona compresa entre el Cap de Sant Sebastià i el Cap de Tortosa i fins al dia 13 d'octubre va estar patrullant per les aigües de la província de Barcelona, però al no obtenir cap resultat positiu, es va dirigir a la zona de Tarragona, on a primeres hores del dia 14 va poder observar un vaixell a l'alçada del Cap de Salou

[1146] BARGONI, Franco, *La participación de la Marina italiana en la Guerra Civil Española*. Pàg. 377-380.
[1147] Íbidem. Pàg. 381.

que va poder reconèixer un pesquer del tipus *Tramontana*[1148]. El submarí es va decidir a atacar-lo i a les 01:12 hores i amb la mar en calma li va llençar un torpede que el propi comandant del submergible va poder comprovar com aquest passava per la proa del vaixell sense tocar-lo. Uns minuts després, el submarí tornaria a llençar-li un segon torpede que en aquesta ocasió passava també a molt poca distància i encara li seria llençat un tercer torpede des del submarí, en aquest cas llençat a tan sols 400 metres de distància, però aquest va passar pel centre del vaixell sense fer cap explosió. El vaixell atacat va reaccionar després d'aquest tercer torpede i navegaria en direcció al submarí que es va haver de submergir per no ser abordat. Sorgiria però el problema que havia delatat la seva presència davant Tarragona, i en vista d'aquest fet comandant del submergible va decidir anar cap a aigües de Barcelona per evitar una possible reacció antisubmarina per part dels republicans. Al dia següent, durant la matinada i a l'alçada del Cap de Tossa de Mar, tornaria a realitzar una altre acció ofensiva, en aquest cas llençaria dos torpedes a un mercant, tot i que tampoc arribaria a fer-li blanc i així i tot, després d'haver realitzat dos missions d'atac i gastat cinc torpedes, tornaria a Sóller el dia 17 d'octubre.

Amb l'arribada d'aquest submarí el dia 17, sortiria a la mar el mateix dia el *General Sanjurjo II* (ex *Galileo Ferraris*), comandat pel capità de corbeta Sergio Lusena sent l'oficial espanyol, el tinent de navili Gonzalo Díaz. Aquest submergible va actuar a la zona compresa entre Tarragona i València, tot i que no destacaria res interessant durant la seva trajectòria, fet que va provocar que tornés a la base de Sóller finalitzant així la seva missió el 25 d'octubre.

El 24 d'octubre seria el torn del submarí *González López* (ex *Iride*) comandat pel tinent de navili Junio Valerio Borghese amb l'oficial espanyol d'enllaç a bord el tinent de navili Antonio Calín. La seva zona de patrulla es va centrar a aigües tarragonines i al dia següent de la seva sortida patrullaria entre el Cap de Tortosa i Tarragona, observant només algun que altre vaixell pesquer però cap vaixell mercant. El dia 26 va poder observar a l'interior del port tarragoní un submarí que suposaria de la classe C i els pals d'un vaixell mercant (es tractava del *Carpio*, de la línia regular *Mc Andrews*, carregat de vi i fruits secs). Tot i així i davant de la falta de tràfic marítim, cap al vespre d'aquell mateix dia, el submarí posaria rumb cap a Barcelona on patrullaria per les seves aigües tot i que no amb molta sort tal i com va explicar l'oficial espanyol d'enllaç al seu informe i el dia 1 de novembre tornava a la base de Sóller.

[1148] L'atac es va produir a la matinada quan el vaixell creuava davant Tarragona en direcció a Barcelona, a l'alçada del cap de Salou. Dos torpedes van passar per proa i popa sense arribar assolir al vaixell i el tercer, ben centrar, va passar per sota. Al febrer de 1938 aquest vaixell va traslladar a Roses 250 mines que havien de servir per establir les defenses submarines del port. Durant el mes de juny se li muntaria a Cartagena un canó Vickers de 101,6 mm a proa, conservant a popa la metralladora antiaèria. Mai arribaria a utilitzar el canó i la metralladora només en una ocasió durant un atac aeri contra Barcelona. Al juliol seria assignat a la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de València, tot i que el *Tramontana* continuaria exercint els mateixos serveis de transport entre Cartagena, València i Almeria.

Al dia següent de l'entrada a Sóller del submarí *González López*, es feia a la mar el submergible *Aguilar Tablada* (ex *Onice*), comandat pel tinent de navili Ricci amb l'oficial espanyol d'enllaç espanyol el tinent de navili Manuel Álvarez Osorio, per patrullar les aigües de les províncies de Tarragona i Barcelona. Va posar rumb directe a la Badia de Sant Jordi a la costa tarragonina i durant els dies 3, 4 i 5 patrullaria per les aigües d'aquesta província sense poder observar cap vaixell excepte algun que altre pesquer. Durant la nit del dia 3, un d'aquests pesquers llençava un coet lluminós amb una forta llum blanca, possiblement la senyal d'alerta d'haver vist el submergible. Entre les impressions que va treure la tripulació del *Aguilar Tablada*, destacaria l'intens moviment de tràfic per les carreteres de la costa així com la il·luminació de nit dels pobles de la costa, que era força intensa, tot i que el tràfic de vaixells a la zona va resultar nul. Davant d'aquesta perspectiva el submarí es dirigiria a aigües de Barcelona, fent la primera maniobra d'atac durant la nit del 7 al 8, en el que llençaria un torpede de 533 mm contra un vapor tot i que probablement podia ser un patruller de vigilància. El comandant va escoltar una forta explosió, però el vapor no va resultar assolit ja que el torpede acabaria explotant a l'escullera mentre que al dia següent, entrava de nou a la base de Sóller finalitzant d'aquesta manera la seva missió.

Durant aquest període van tornar d'Itàlia els submarins nacionals *General Sanjurjo* i *General Mola* després d'haver finalitzat el període de reparacions a que estaven sotmesos, passant a tornar-se amb les patrulles i missions dels submarins legionaris. Precisament amb la tornada d'aquests dos submergibles, l'Estat Major de les Forces del Bloqueig del Mediterrani emetrien el 3 de desembre de 1937 la Instrucció d'Operacions nº4 exclusivament per aquests dos submarins. Segons aquesta, els dos submarins havien de continuar actuant en secret durant tot el temps de les missions a efectuar, fins i tot i després d'aquestes. Les zones a actuar passaven a denominar-se Zona Alfa per Catalunya, Zona Beta per Castelló i València, Zona Gamma per Alacant i Cartagena i Zona de Menorca. La Zona Alfa contenia els ports de Barcelona i Tarragona i tenia els següents límits: al nord, paral·lel Cap de Tossa; al sud, paral·lel Cap Tortosa; a l'oest la pròpia costa i a l'est la línia que unia els punts, 10 milles a l'est de Cap Tossa, 55 milles a l'est de Tarragona, i 20 milles a l'est de Cap Tortosa[1149]. La forma en que els submarins havien d'anar i tornar a les diferents zones era travessar el mar obert des de la base a zona de aguait, acció que es realitzaria normalment de nit, tot i que excepcionalment aquestos podrien fer-ho de dia en superfície, submergint-se quan observessin algun vaixell. Les distàncies entre Sóller i les diferents zones permetien realitzar el recorregut sencer de nit però en cas de que aquesta acció no podia ser realitzada, la sortida de Sóller havia de realitzar-se abans de la posta de sol per intentar recórrer de dia el tros de mar més pròxim a la Base i així arribar a la seva zona abans de la matinada i després de les 00:00 hores i al tornar, els

[1149] BARGONI, Franco, *La participación naval italiana durante la Guerra Civil Española*, pàg.378.

submergibles havien d'abandonar la zona de nit abans de les 24:00 hores. La manera d'actuar dels submarins era mantenir l'aguait diürn i nocturn a la part de zona que comprenia les aigües territorials republicanes o a les seves proximitats de tal manera que els atacs poguessin realitzar-se en aigües territorials, utilitzant la part de la zona fora de les aigües territorials utilitzada per carregar bateries. Respecte a la manera de realitzar aquest assetjament, de dia els submarins havien de realitzar-lo davant els ports o els punts claus de major tràfic marítim, en canvi de nit i una vegada carregada les bateries, havien de mantenir l'assetjament en superfície prop dels ports però tenint en compte que era molt probable que els vaixells mercants entressin i sortissin preferentment de nit. Si els submarins es veiessin atacats, aquests podrien sortir de les zones procurant no anar al sector situat davant d'altres zones, informant immediatament al Comandament, tenint en compte no creuar-se amb les derrotes de Nyon ni trobar-se amb les patrulles que les protegien. En quant els atacs, aquests s'havien de realitzar normalment amb torpede, de dia sempre en immersió i de nit amb la torreta fora i solament en casos excepcionals, o sigui amb un objectiu molt bé reconegut i sense possibilitats de ser observat ni escoltat per altres elements navals, terrestres o aeris estava permès l'atac al canó.

Per finalitzar aquestes instruccions, es donava la relació de vaixells que havien de ser atacats, tant en aigües territorials republicans (dintre de les tres milles de la costa) com fora d'aquestes tant de dia com de nit, amb algunes modificacions de les comentades anteriorment. Així per tant de nit i dintre de les aigües territorials republicanes havien de ser atacats els vaixells de guerra republicans i els vaixells mercants de qualsevol nacionalitat que anessin apagats; els vaixells mercants que entressin o sortissin dels ports republicans tot i que no naveguessin apagats i els vaixells de guerra o mercants perfectament reconeguts i dels que se'ls havia donat ordre d'enfonsament. També de nit però fora de les aigües territorials republicanes, havien de ser atacats els vaixells de guerra i mercants republicans reconeguts, posant èmfasi que no hi havia possibilitat d'error, i els vaixells de guerra i mercants també reconeguts i que s'hagués donat ordre d'enfonsament. De dia però i en aigües territorials republicanes havien de ser atacats el vaixells de guerra i mercants republicans, els vaixells mercants russos, els vaixells mercants de qualsevol bandera o sense aquesta que anessin escortats per vaixells de guerra republicans, els vaixells mercants amb bandera estrangera (excloent Anglaterra, França, Estat Units i el Japó), els vaixells sense bandera que estiguessin inclosos a la llista de contrabandistes, els submarins i els vaixells de guerra i mercants reconeguts amb tota seguretat amb ordres d'enfonsament. En canvi, fora de les aigües territorials republicanes havien de ser atacats els vaixells mercants i de guerra republicans, els vaixells mercants de qualsevol bandera o sense escorta per vaixells de guerra republicans i que es tingués la certesa de que eren vaixells republicans i els vaixell mercants i de guerra reconeguts amb tota seguretat com republicans.

Després d'aquestes instruccions, els submarins continuarien actuant a les costes republicanes. Així, el següent submarí que actuaria a aigües catalanes seria el *General Sanjurjo II* (ex *Galileo Ferraris*) comandat pel capità de corbeta Francesco Baslini, sent l'oficial espanyol d'enllaç el tinent de navili Gonzalo Díaz. Aquest submergible sortiria de Sóller cap a la tarda del dia 17 de desembre, posant rumb cap a la zona de Barcelona, on va estar fins la mitjanit del dia 23 sense aconseguir cap resultat positiu. A l'anomenada mitjanit rebria un missatge anunciant la presència de sis destructors republicans davant de Castelló i emprendria la marxa en aquella direcció dirigint-se al Cap de Tortosa, on faria immersió quedant en escolta hidrofònica a la possible derrota dels destructors. Després d'una llarga espera i sense aconseguir localitzar els destructors, el dia 24 navegaria en immersió davant al port de Tarragona, on podria observar ancorats a l'interior del port un petrolier, un vaixell mercant i un motoveler de tres pals. Aquesta observació la comunicaria el comandant del submarí al Comandament Naval de Balears fent constar que havien visitat Tarragona, estant dintre del seu port dos vaixells mercants i un veler de tres pals però ometent el missatge que un dels mercants era un petrolier, un dels blancs més cobejats pel comandament naval nacionalista.

El dia 25 de desembre el submarí continuaria patrullant davant Tarragona i a migdia es situaria a una distància de 1.500 metres del far de l'escullera, a uns 38 metres de profunditat per vigilar en escolta hidrofònica sent el motiu d'aquesta immersió ni menys ni més que la celebració del dinar del dia de Nadal. Una vegada finalitzat aquest, el *General Sanjurjo II* navegaria a cota periscòpica traient fotografies del port i de la ciutat per posar rumb a continuació al port de Sóller, on arribaria a la matinada del dia següent.

Aquest submergible seria substituït pel submarí *General Mola II* (ex *Galileo Galilei*) comandat pel tinent de navili Mario Ricci amb l'oficial espanyol d'enllaç, tinent de navili Francisco Núñez a bord, que sortiria el 26 de desembre, amb la missió de patrullar la zona de Tarragona, el Cap de Creus i el Cap de Sant Sebastià. La primera zona on es va dirigir seria al Cap de Salou, on estaria durant tot el dia 27 patrullant la zona immediata al port de Tarragona però sense observar cap tipus de tràfic i en vista de l'èxit, decidiria traslladar-se a aigües de Barcelona on continuaria patrullant la resta de dies sense cap resultat, tornant a Sóller el dia 5 de gener de 1938.

El següent submarí que patrullaria aigües catalanes seria altre cop el *General Sanjurjo II* (ex *Galileo Ferraris*) comandant pel capità de corbeta Francesco Baslini amb l'oficial espanyol d'enllaç, tinent de navili Gonzalo Díaz a bord. El submergible va sortir el 12 de gener de 1938 amb la missió de patrullar les aigües de les províncies de Barcelona i Tarragona i segons l'oficial espanyol al seu informe no es va realitzar cap observació sospitosa durant la missió i el submarí donava per finalitzada la seva missió el dia 21 de gener.

L'últim submarí que vigilaria les aigües catalanes seria l'*Aguilar Tablada* (ex *Onice*), comandat pel tinent de navili Manlio Petroni amb l'oficial espanyol tinent de navili Manuel Álvarez Osorio. Només va estar cinc dies de missió, sortint el 31 de gener i tornant a la base el 4 de febrer. Se l'havia assignat la zona de patrulla de Barcelona i Tarragona però no va observar res especial en tan poc de temps que va estar a la mar.

D'aquesta manera s'arribaria al final de la cessió dels quatre submarins a la Marina Nacional per part de la Marina Italiana amb uns resultats força menors als esperats. Per unes circumstàncies o per unes altres, aquests submarins que actuaren al litoral mediterrani cap a finals del 1937 i principis del 1938 i a diferència sobretot de la primera campanya submarina no enfonsarien cap vaixell amb destinació a qualsevol port republicà del Mediterrani, atenint-se la seva actuació a la vigilància del tràfic marítim i els ports i costes republicanes. En quant a les missions efectuades a les costes catalanes, de les nou missions portades a terme pels submarins, cinc d'elles havien estat desenvolupades parcialment a la mar de Tarragona, i les altres es van repartir entre les aigües de la província de Barcelona i la de Girona, però totes amb el mateix resultat, sense aconseguir enfonsar cap vaixell.

El següent quadre resumeix de manera clara les missions realitzades per aquests quatre submarins legionaris durant els mesos que navegarien junts:

Submarins	**Dies cedits**	**Missions**	**Total milles superfície**	**Total milles en immersió**
General Sanjurjo II (ex-*Ferraris*)	4 mesos 15 dies	4 missions	2.800 milles	830 milles
General Mola II (ex-*Galilei*)	4 mesos 15 dies	4 missions. 5 torpedes llençats.	1.923 milles	900 milles
Aguilar Tablada (ex-*Onice)*	3 mesos i 10 dies	3 missions. 1 torpede llençat.	1.200 milles	537 milles
González López (ex-*Iride*)	2 mesos i 19 dies	2 missions. 2 torpedes llençats.	1.195 milles	420 milles

Un cop finalitzada l'activitat dels quatre submarins legionaris, que tal i com hem vist resultaria poc productiva envers el tràfic marítim, aquests tornarien altre cop a Itàlia, quedant-se a les files nacionals tan sols els submarins *General Mola* i *General Sanjurjo* que realitzarien alguna que altre missió per aigües catalanes fins a finals de la guerra tot i que es centrarien més a la zona d'Alacant i Cartagena, base de la flota republicana. Seria aquesta zona precisament on els dos submarins nacionals realitzarien diferents missions durant els mesos de març i abril i no seria fins a finals de juny quan el *General Sanjurjo* realitzaria una operació per aigües catalanes, en concret els dies 23, 24, 25 i 26 que estaria davant de Tarragona realitzant una missió de reconeixement dintre de l'operació de recerca d'un suposat transport de tropes republicà tot i que sense gaire èxit, al no existir l'anomenat transport[1150]. Poc més tard, el dia 11 de juliol els dos submarins nacionals sortirien de Sóller per anar a Bilbao, on serien sotmesos a una intensa reparació i no tornarien a Sóller fins les primeres hores del matí del 12 i 13 d'octubre, prèvia escala a Cadis.

El *General Mola* seria el primer en sortir cap a aigües catalanes, concretament a les 15:00 hores del 22 d'octubre per actuar entre Cap Tortosa i Torredembarra on romandria al aguait els dies 23, 24, 25, 26 i 27, estant les nits en superfície mentre carregava bateries i en immersió a les hores de llum. A les 02:00 hores del dia 27 rebria una ordre de traslladar-se a vigilar la zona compresa entre Cap Cervera i Cap de Creus per tractar d'enfonsar al vapor panameny *Margit* i des de les 05:00 hores del dia 28 tractaria inútilment de complir aquesta missió però les condicions meteorològiques se l'impedirien fins al punt que a la matinada del dia 29 tindria una avaria quan es trobava en immersió a l'altura de cap Bear, i li costaria gran treball tornar a la profunditat a la que navegava. La situació es veuria tan perjudicada que a les 08:00 hores del 30 d'octubre tornaria a Sóller sense cap novetat.

El mes de novembre el *General Sanjurjo* realitzaria fins a tres operacions i només una el *General Mola* però totes aquestes operacions es realitzarien a la zona de llevant (València i Cartagena) excepte la del *General Sanjurjo* del 28 de novembre. Aquesta missió seria realitzada conjuntament amb altre unitats navals nacionals per intentar interceptar un altre suposat transport de tropes republicà. Segons l'ordre d'operacions, durant l'actuació a la zona havia d'atacar entre 3 i 6 milles de terra a tot vaixell que no sent anglès, francès, nord-americà o japonès, portés proa a terra o sortís de port, donant-li el temps indispensable per abandonar el vaixell si això era possible d'acord amb les circumstàncies mentre que en cas de tenir la seguretat que conduïssin tropes republicanes, els atacaria encara fora de les 6 milles i sense respectar pavelló. L'operació en si duraria del 28 de novembre al 2 de desembre i no registraria novetat alguna, ja que no existiria cap transport de tropes republicà[1151].

[1150] Veure apartat 3.3.4. Les operacions contra el tràfic marítim.

[1151] MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada*. *Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939*. Pàg. 2569-2577.

En definitiva la guerra submarina continuaria fins a finals de la guerra, tot i que no obtindria més resultats referent a l'enfonsament de vaixells, mentre que tant el *General Mola* com el *General Sanjurjo* desenvoluparien diferents missions al llarg de la costa catalana una vegada s'iniciaria la campanya de Catalunya com serien d'espionatge i reconeixement de la costa, així com de bloqueig del tràfic marítim tal i com ja venien desenvolupant des de la seva entrada en servei[1152].

3.3.3. La guerra de mines.

Les mines submarines serien un altre element tant de caràcter defensiu com ofensiu que intervindria a la Guerra Civil tot i que d'una manera més limitada, posant en perill la navegació dels vaixells per aigües catalanes o amb destinació als diferents ports catalans. Aquesta guerra de mines seria desenvolupada directament pels dos bàndols tot i que amb caràcters diferents ja que els republicans l'utilitzarien de manera defensiva mentre que els rebels l'emprarien amb un caràcter ofensiu i amb més assiduïtat, tot i que obtindrien uns resultats força modestos.

Els estudis realitzats després de la Primera Guerra Mundial havien demostrat que la mina submarina era el millor antídot del submarí i que aquesta era força útil per tal d'impedir el pas per determinades aigües als vaixells enemics, a menys que aquests ho feren corrent un greu risc.

D'acord amb aquestes preceptes, les mines submarines podien utilitzar-se tant en tasques defensives com ofensives. Per una banda, podien utilitzar-se de manera defensiva quan aquestes eren empleades en les defenses de les Bases Navals i ports importants i en la protecció del tràfic marítim al llarg de la costa, d'acord a una línia de mines paral·leles a elles ajudades per la protecció de bateries d'artilleria de mitjà caliu que impedirien que els dragamines enemics, aixequessin o destrueixin aquestes línies[1153]. Aquest seria el tipus utilitzat pel bàndol republicà. D'altre banda, de manera ofensiva, era apte per atacar les línies de comunicacions enemigues, permetent atacar les costes i ports enemics així com el tràfic marítim, utilitzat de manera sistemàtica pel bàndol franquista.

En quant a les mines utilitzades a la Guerra Civil espanyola tant pels dos bàndols, aquestes es podien classificar en dos tipus: mina automàtica o independent i mina controlada[1154]. La mina del primer tipus era aquella que portava en si tots els mecanismes de fondeig i dispositiu de focs que es bastien per produir la seva explosió quan un vaixell entrava en contacte amb ella, podent ser mecàniques o electromecàniques, segons el funcionament del dispositiu de foc. També existia un altre tipus de mina d'aquestes característiques anomenada d'antena o de banya que per la seva

[1152] Veure apartat 3.3.5. La campanya de Catalunya al mar, sobre les accions d'espionatge dels submarins nacionals.
[1153] AGMAB. SHEMA. Caixa 9082.
[1154] AGMAB. SHEMA. Caixa 9082.

utilització no feia falta que el vaixell enemic xoqués amb la mina pròpiament si no amb una d'aquestes antenes perquè la mina esclatés. Les mines del segon tipus podien dividir-se en mines de fondeig, anomenades també mines d'observació i en mines electro-automàtiques. La diferència entre les dues era que les primeres es disparaven des d'un lloc terrestre quan s'observava que el vaixell enemic estava dintre del radi d'acció de la mina i la segona, l'explosió es produïa al tocar el vaixell amb la mina, però sempre i quan s'hagués tancat prèviament el circuit de terra.

Abans de la Guerra Civil, s'utilitzaven com a mines defensives les controlades, aquelles que oferien l'avantatja amb respecte a les independents que no explotaven més que quan es decidia que explotessin; en canvi les mines independents no distingien al vaixell amic de l'enemic. Aquestes mines defensives controlades tenien el greu inconvenient de necessitar una sèrie de cables, caixes d'entroncament, etc..., que als llocs on hi havia corrent i els fons eren durs i es podien deteriorar ràpidament, era difícil la seva utilització, a banda del costós i complicat que era teixir amb aquesta classe de mines, una defensa una mica allunyada de la costa.

Al 1936, la Marina de guerra espanyola disposava de varis tipus de mines de les descrites anteriorment, tot i que es tractaven de models antiquats, procedents en molts casos de la Primera Guerra Mundial. Aquestes mines havien estat fabricades sota llicència per la Societat Espanyola de Construcció Naval a la factoria de Sant Carles i als Tallers d'Artilleria de La Carraca a Cadis, sent les principals les mines de bastó *Vickers-Elia H-16-A* i la d'antena *Vickers H-5*, ambdues de disseny britànic[1155]. Aquestes eren uns models obsolets, amb una càrrega de trilita no superior de 100 kg i que els mateixos britànics havien desestimat pel seu mal funcionament, tal i com es veuria al conflicte espanyol ja que es donaria algun cas que algun vaixell xocaria amb alguna d'aquestes mines, sense que aquestes acabessin fent explosió.

Entre les característiques dels dos tipus de mines destacava que la *Vickers H-5* havia estat dissenyada més per actuar contra els submarins, tot i que també podia actuar contra els vaixells de superfície, mentre que la mina *Vickers-Elia H-16*, que havia estat ideada per un oficial de la Marina italiana anomenat Elías (d'aquí el seu nom), comptava amb un sistema anomenat bastó, ja que aquest es fonamentava en el moviment de rotació que adquiria la boia de la mina. Sobre aquest moviment sempre romandria immòbil un bastó horitzontal que quedava sota la boia que al girar aquesta amb respecte al bastó, i quan es produïa el contacte amb el casc del vaixell, s'accionava un percussor que produïa l'explosió de la càrrega[1156].

[1155] MANRIQUE GARCÍA, José María i Lucas MOLINA FRANCO, *Las armas de la Guerra Civil Española.* Pàg. 376
[1156] Íbidem, Pàg. 376.

Posteriorment, el bàndol nacional es va poder fer amb altres tipus de mines, com la mina ofensiva de banyes EME alemanya, també procedent de la Primera Guerra Mundial però més avançada que els models Vickers. Aquesta mina tenia una forma esfèrica amb cinc banyes de plom a la part superior i detonava per contacte. Quan algun vaixell xocava amb alguna de les seves banyes, es trencava el recipient de cristall al seu interior, alliberant d'aquesta manera un líquid conductor que tancava el circuit elèctric de l'espoleta provocant així la deflagració. La seva càrrega era superior a les Vickers ja que era de 220 kg de trilita. També s'utilitzarien altre tipus de mines al llarg del conflicte, com la mina Carbonit, amb un sistema de detonació similar a la EME però amb una càrrega de 140 kg de trilita, la EMC II i EMD alemanyes, de l'any 1924, l'holandesa Vickers H-2, anàloga a l'anterior i la Moratala, de patent sueca, de 1930[1157].

El 10 desembre de 1936, a la ja comentada anteriorment reunió celebrada entre els representants de les Marina alemanya, italiana i franquista es tractaria també el tema de les mines. Els oficials espanyols preveien tenir llestos dos vaixells minadors abans del dia 25 de desembre i comptaven també amb el suport de l'oficial alemany ja que segons ells, era precís col·locar les mines molt properes a les entrades dels ports. La idea de l'Almirall Cervera era enviar a Francisco Moreno amb aquestes unitats a fondejar mines a Barcelona, València, Cartagena i si era possible a Almeria, Màlaga, Bilbao i Santander i Gijón; donant d'aquesta manera un cop de mà al tràfic marítim enemic. La Marina nacional en canvi no podia garantir una vigilància dels camps minats però realitzant aquesta acció si podria obstaculitzar l'entrada dels vaixells mercants. Per tindre èxit a les operacions de minat, les mines havien d'estar molt properes a les entrades dels port i molt properes entre si, tal i com indicava l'oficial alemany. Les dues marines estrangeres, la italiana i alemanya, ajudarien en aquest tema ja que entre elles s'havien repartit la costa per la vigilància al sud i al nord del cap de la Nao, sent els italians els encarregats de la zona nord, o sigui, actuant a les aigües de Catalunya.[1158]

A la posterior reunió del 30 de desembre entre les tres marines, la guerra de mines també va ser un tema dels tractats. L'objectiu era realitzar una guerra de mines als ports i a les aigües territorials espanyoles amb el propòsit d'atemorir i dissuadir al tràfic mercant republicà. Per aquest motiu, s'havia de fondejar camps de mines amb els dos vaixells que s'havien adaptat per aquest propòsit, el *Puchol* i el *Lázaro*. Els llocs elegits eren les aigües de València i el mar territorial davant del Cap de Creus, ja que en aquesta part de la costa catalana feien recalada els vaixells mercants provinents de Marsella. En quant es realitzés aquest minat de la costa, s'informaria a totes les nacions per coneixement dels seus respectius mercants. A la reunió es va suggerir la possibilitat de fer aquests fondeigs de mines amb submarins que estiguessin llestos per aquesta tasca, així d'aquesta forma, es

[1157] MANRIQUE GARCÍA, José María i Lucas MOLINA FRANCO, *Las armas de la Guerra Civil Española.* Pàg. 376.

[1158] BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española*, Pàg.177.

podria actuar també en les aigües de Barcelona i encara a Cartagena, cosa que no seria possible fer amb els mercants[1159]. Però davant aquests camps minats, era molt probable com així va succeir, que els republicans preparessin dragamines per llevar aquest camp minats o dragar sobretot les entrades als ports principals.

Referent al minat de la costa catalana realitzat per unitats navals del bàndol nacional aquest seria efectuat cap a finals del mes de febrer de 1937 per dos unitats auxiliars habilitades recentment per aquelles dates com a minadors. Aquests vaixells serien el *Vicente Puchol*, comandat pel capità de corbeta Federico Parras i el *Lázaro*, comandat pel també capità de corbeta Felipe Abarzuza. Els dos vaixells havien estat comprats a Itàlia, país on havien estat construïts (drassanes de Gènova), per la *Compañía Valenciana de Navegación* el 1917 i aquell mateix any havien passat els dos a la *Compañía Transmediterranea*. La sublevació va sorprendre tant al *Puchol* com al *Lázaro* a Melilla, port on van estar fins que els creuers *Canarias* i *Almirante Cervera* no van trencar el bloqueig de l'Estret de Gibraltar a finals de setembre de 1936, on passarien a Cadis per ser artillats. El seu artillat començaria al novembre d'aquell mateix any a les drassanes gaditanes de Echevarrieta i Larrinaga (actualment Astilleros Españoles), sent el *Puchol* el primer en fer-ho amb una sola peça de 57 mm tot i que més endavant, serien artillats els dos vaixells amb diferents peces. Tant el *Puchol* com el *Lázaro* comptarien amb una peça principal Vickers de 120 mm. a popa, dos d'igual marca de 101 mm, un Nordenfelt de 57 mm., dos Vickers antiaeris de 47 mm., una metralladora italiana Breda de 13,3 mm. i un equip de fondeig de mines situat a la popa, força estrafolari que podia transportar un màxim de 60 mines; incorporant-se els dos navilis a la marina de guerra franquista al febrer de 1937[1160]. El dia 19 d'aquest mateix mes els dos vaixells, que es trobaven novament a Melilla, serien acomboiats pels creuers *Baleares* i *Almirante Cervera* fins a Palma de Mallorca, lloc on arribarien al dia següent.

La missió de minat de la costa catalana seria preparada amb tot detall per l'Estat Major franquista i aquesta és dividia en dos fases. La primera consistia en utilitzar al *Puchol* amb el suport del creuer *Almirante Cervera* per tal de minar les proximitats del Cap de Creus mentre que la segona fase del pla era utilitzar el *Lázaro* amb el suport del creuer *Baleares*, per tal de minar la zona entre el Cap Negre i el Cap de Begur. Els serveis d'intel·ligència franquista tenien diverses informacions sobre diversos perills que podien sorgir amb respecte a la missió entre els que destacava l'existència d'un guardacostes que vigilava la Badia de Roses i la possible existència d'un altre guardacostes que ho feia a la zona de Cap Negre i el Cap de Creus, a més a més de la possible existència també a la zona

[1159] BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española*, Pàg.185.
[1160] MANRIQUE GARCÍA, José María i Lucas MOLINA FRANCO, *Las armas de la Guerra Civil Española.* Pàg.370.

d'algun que altre submarí republicà. La tasca de minat s'iniciava a les 12 hores del dia 22 de febrer, moment en que sortia a la mar des de Palma de Mallorca el creuer *Almirante Cervera*, acomboiant al *Vicente Puchol* i justament una hora més tard, ho feia el creuer *Baleares*, vaixell encarregat de protegir al *Lázaro* durant la seva missió. Però en el moment precís de la sortida d'aquest creuer, un contratemps important aliè als vaixells impedirien que aquestos sortissin a la mar. El problema en qüestió va ser que en vista de l'operació que es portava a terme, es va presentar a bord del *Baleares* el comandant del cuirassat anglès *Ramilles*, Oldman, que també estava fondejat a Palma de Mallorca juntament amb el cònsol anglès a Palma, Mr. Hilgarth i el Cap de la Base, el contraalmirall Basterreche amb l'objectiu d'aconseguir informació respecte aquesta operació de minat de la costa que estava a punt de realitzar-se[1161]. Aquesta presència de les autoritats angleses a bord del *Baleares* perseguia un objectiu clar, aconseguir saber les zones dels diferents dels diferents camps minats tot i que l'oficial anglès s'excusava en que només volia saber si aquesta operació de minat implicava un greu perill per la navegació i afectava a les zones de seguretat reservades als ports. L'Almirall Moreno va decidir proporcionar-li la informació que volia l'oficial anglès tot i que sense entrar en gaire detalls i sota paraula d'honor, informant-lo que aquesta zona minada quedaria dintre de les 3 milles d'aigües nacionals. Aconseguida aquesta informació i una vegada satisfet el Comandant anglès, aquest abandonaria el vaixell però l'empitjorament de l'estat de la mar juntament amb que el *Lázaro* portava dos orenques diferents per realitzar el minat, van fer que l'Almirall Moreno es decidira per cancel·lar la missió.

El *Lázaro* tornaria novament a Palma per canviar les mines petites que portava per unes de més grans, una tasca de substitució més lenta però molt més efectiva en quant al minat i aprofitant aquest fet, el creuer *Baleares* realitzaria tot sol, un reconeixement de la costa catalana, iniciant aquest pròxim a la zona encomanada al *Lázaro* per efectuar el minat, les proximitats de Cap de Sant Sebastià i les illes Medes fins quasi arribar a València, reconeixent moltes embarcacions durant la seva navegació. Mentrestant, el *Almirante Cervera* acomboiant al *Puchol* continuaria amb el pla previst i durant la matinada del dia 23, aquest últim efectuaria el fondeig de 56 mines a la zona de Cap de Creus entre una profunditat de 72 a 134 metres. Aquestes es van distribuir en tres línies, la primera d'aquestes orientada en direcció sud-est des del Cap de Creus d'una milla de longitud i composta per unes 16 mines, separades entre elles uns 100-120 metres cadascuna; la segona orientada nord-est i amb les mateixes característiques que l'anterior i la tercera una línia amb orientació sud-sud-oest, més gran que les altres dos i composta per 24 mines.

[1161] MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada*. *Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939*. Pàg. 1.568.

Els dos creuers nacionals, tant el *Baleares* com el *Almirante Cervera*, realitzarien durant aquells dies diversos reconeixements per la costa republicana fins que el dia 26, el *Baleares* es reuniria amb el *Lázaro*, que havia sortit de Palma aquell mateix dia, dirigint-se els dos vaixells a les proximitats del Cap de Begur. Aquella mateixa matinada es realitzaria el segon minat de les costes catalanes en condicions òptimes. En total es fondejarien 62 mines de mesura gran, graduades perquè quedessin a 3,5 metres de la superfície en tres línies orientades al nord-est, sud-est i sud a partir del Cap Negre[1162]. La primera d'elles, situada a uns 1.500 metres de la costa i amb orientació nord-est estava composta per una línia d'una milla de longitud amb 16 mines separades cadascuna entre elles uns 130 metres. La segona línia minada també amb una extensió d'una milla i composta per 16 mines igual que l'anterior tot i amb una separació entre mina i mina de 120 metres estava orientada cap al SE. La tercera i última línia comptava amb una extensió de 1'85 milles i estava composta per un total de 31 mines separades entre elles per 120 metres. Aquesta línia seria l'ultima realitzada pel *Lázaro* i estava orientada en direcció sud. En general, en els dos minats efectuats, tant el de Cap de Creus com el de Cap de Begur, van resultar satisfactoris ja que les mines van caure en els llocs previstos i a distàncies de la costa no superiors a les 3 milles.

Una vegada finalitzada la missió de minat pel *Lázaro* i aprofitant que encara es trobaven a la zona els dos creuers nacionals i el *Vicente Puchol*, l'alt comandament naval franquista, sabedor de l'arribada a Barcelona del transatlàntic *Marqués de Comillas* procedent del port rus de Odessa al Mar Negre, va decidir que els quatre vaixells, juntament amb els creuers auxiliars *Rey Jaime I* i *Mallorca* i amb col·laboració amb l'aviació amb base a Mallorca actuessin units per intentar la captura d'aquest transatlàntic. El *Marqués de Comillas* seria apressat pel creuer *Almirante Cervera* el mateix dia 26 a les 23:00 hores a unes 15 milles del Cap de Sant Sebastià, conduit posteriorment a Palma pels minadors, on arribaria el dia següent i descarregaria 2.500 bales de cotó[1163].

En quant als vaixells que serien víctimes d'aquest camp minat, el primer de tots seria el vaixell anglès *Llandovery Castle* poques hores després que el *Lázaro* finalitzés la seva tasca de minat al cap de Begur. El fet va succeir a primera hora de la tarda a unes deu milles del Cap de Creus, provocat per una de les mines que havia fondejat el passat dia 23 el *Vicente Puchol*. Tot i que no va comportar l'enfonsament del vaixell anglès si que va fer que cap a les 18:00 hores, el vaixell es veiés obligat a entrar al port francès de Port-Vendrés, on a sobre quedaria encallat en un banc de sorra a 150 metres del port. El vaixell transportava uns 300 passatgers procedents d'Anglaterra amb destinació Marsella via Gibraltar, i tot i el xoc amb la mina, no hauria de lamentar cap víctima, tot i que l'impacte amb la mina si el va produir diverses avaries. Segons els enginyers i els bussos que

[1162] Existeix els mapes del fondeig de mines en aquesta zona a la BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 1.
[1163] Veure apartat.3.3.4. Les operacions contra el tràfic marítim.

van fer una comprovació a fons dels danys causats, el casc del vaixell presentava una bretxa de cinc metres d'alt i cinc metres d'amplada, a l'alçada de la línia de flotació, produïda per l'explosió de la mina submarina. En quant als passatgers del *Llandovery Castle*, aquests van ser repartits entre els diferents hotels de la zona, on al dia següent continuarien el seu viatge cap a Marsella o Gènova, segons la destinació, però ja en altre medi de transport[1164].

Aquest primer accident amb mines del *Llandovery Castle* obriria un debat al govern britànic. Per una banda, el fet del xoc amb la mina a aigües espanyoles seria objecte d'una investigació per part de les autoritats britàniques competents, és a dir, l'Almirantazgo, el Board of Trade i el Foreign Office. Per altre lloc, l'establiment de mines al llarg de les costes espanyoles, en absència de tota declaració de guerra, plantejava segons es declarava en les mateixes esferes internacionals, una qüestió de dret internacional.

L'establiment de mines a les costes republicanes i el perill que això suposava pels vaixells que navegaven per les seves costes, tindria també altres conseqüències, en aquest cas econòmiques, ja que degut aquest primer incident i sobretot a conseqüència dels danys causats al vapor britànic *Llandovery Castle*, les asseguradores navilieres augmentarien considerablement les primes de segurs pels vaixells mercants, que fins aleshores era de 1/8 % durant tres mesos, per 1'5 %. L'1 de març, *La Vanguardia* publicava una notícia extreta del diari anglès *Evening Standard,* en el qual s'informava que l'asseguradora Lloyd també es disposava a elevar la prima de segur sobre els vaixells que creuaven l'Estret de Gibraltar de dos xílings a cinc, degut a que la prima actual amb que comptava era considerada insuficient per cobrir les despeses d'apressament realitzades pels sollevats i els riscos de les mines submarines[1165]. Aquell mateix dia, *La Vanguardia* també informava sobre l'assumpte del *Llandovery Castle*, en el que el Govern britànic encara continuava debatin. A la Cambra de Comuns, el ministre de Negocis estrangers Anthony Eden, va declarar en contestació a una pregunta del comandant Locker Lampson i diputat conservador que s'havia obert una investigació per posar en clau les causes de l'accident del vapor *Llandovery Castle,* afirmant que havia estat avariat per l'explosió d'una mina. De la mateixa manera també informava el ministre que havien estat avisats els vaixells britànics sobre la col·locació de mines en aigües territorials espanyoles i que era perillós penetrar en les anomenades aigües. El debat encara continuaria obert, i el laborista Thurtle plantejaria l'assumpte de sobre si el Govern britànic es proposaria protestar als caps rebels sobre l'incident del vaixell anglès, obtenint la resposta del ministre Eden que primer s'havia d'aconseguir l'informe detallat de l'accident, afegint que de totes maneres, es tractaven d'aigües jurisdiccionals espanyoles al produir-se el fet a menys de tres milles

[1164] *La Vanguardia,* 27 de febrer de 1937.
[1165] *La Vanguardia*, 1 de març de 1937.

de la costa[1166]. El curiós del cas es que probablement l'accident del *Llandovery Castle* es podria haver evitat si el comandant del cuirassat *Ramilles*, Oldman, hagués informat sobre els diferents camps minats que havien estat fondejats recentment al govern anglès, ja que com hem vist abans, el comandant anglès s'havia presentat a bord del *Baleares* quan aquest es disposava a marxar amb el *Lázaro* en l'operació de minat de la costa catalana, rebent la informació directament de l'Almirall Moreno, que sota paraula d'honor havia transmès aquesta informació a l'oficial anglès. En aquest cas, sembla ser que el jurament realitzat sota paraula d'honor va ser efectiu, ja que el Govern anglès no va saber res dels camps minats fins al incident del *Llandovery Castle*.

El següent incident però no es faria esperar i el diumenge 28 de febrer, minuts abans de les 06:00 hores es va poder escoltar a les proximitats del Cap de Begur i cap al sud-est de la Platja de Pals una explosió produïda a alta mar. Poc després, el guaita de vigilància de costa destacat al Cap de Begur captaria una trucada d'auxili emesa pel vapor mercant francès *Marie Thèrese Le Borgne* informant que es trobava en greu perill d'enfonsament per haver xocat amb una mina submarina a 6'2 milles de distància de la costa, latitud 41º 58' nord, longitud 3º 22' est[1167]. El *Marie Thèrese Le Borgne* havia sortit de Sète (França) el dia 27 a les 19:20 hores amb destinació Orà (Algèria) amb unes 600 tones de mercaderies diversa comptant amb una dotació de 23 tripulants i navegava fora de les aigües territorials espanyoles. Alertades les autoritats republicanes, immediatament en auxili del vaixell en perill i per ordre del delegat marítim de Barcelona, sortirien diferents embarcacions de pesca de Palamós i Sant Feliu de Guíxols, que encapçalades pel pràctic del port de Palamós, es dirigirien ràpidament en auxili del vaixell francès. L'expedició de bous pesquers va poder divisar el *Marie Thèrese Le Borgne* marxant pels seus propis medis però amb la proa mig enfonsada i van poder acompanyar al vaixell fins al port de Palamós, on faria la seva entrada cap a les vuit del matí. Immediatament a l'arribada del vaixell, el pràctic del port de Palamós va pujar a bord i per fer-se càrrec del vapor, aconseguint que aquest guanyés l'escullera del port, en la que moments després, quedaria amb la proa encastada. El xoc amb la mina submarina havia provocat que dos tripulants del vaixell francès resultessin ferits de caràcter lleu i van ser atesos per un metge que va acompanyar al cap de les forces del districte de Palamós, Enrique Justo, que es va personar a bord del vaixell i es va posar a les ordres del capità del navili per auxiliar-li en tot el que fos precís. A primeres hores del matí també es traslladaria a Palamós el delegat marítim de la província, Antonio Torres, junt amb el representant del Conseller de Defensa, Azuaga, que es traslladarien al vaixell només arribar al port de Palamós, per informar-se detalladament del sinistre i interessar-se per l'estat dels ferits els quals no revestien cap gravetat.

[1166] *La Vanguardia*, 1 de març de 1937.
[1167] *Solidaridad Obrera*, 5 de març de 1937.

Sobre els desperfectes ocasionats per l'impacte amb la mina es va realitzar un primer reconeixement on es va poder treure algunes conclusions interessants. El vaixell va xocar amb una mina per sota la bodega número 1 de proa i tan intensa va ser l'explosió produïda, que la càrrega de la bodega i els quarters de les escotilles van ser llençats a gran distància. Entre els desperfectes ocasionats els més importants van ser a banda dels ja citats, l'arrencada de quall d'una maquineta, la inutilització del molinet de maniobres de proa i la partició per la meitat de les dues rodes dentades. Però sobretot gràcies a la resistència de la mampara que separava la bodega del departament de màquines, el vaixell no es va enfonsar. Tot i aquesta primera valoració, les autoritats de Marina republicana continuarien treballant en la recuperació del vaixell iniciant al mateix temps una intensa campanya per tal de determinar l'actuació dels vaixells que actuaven a les costes republicanes i procurar, el més aviat possible, la destrucció de les mines submarines que havien estat llençades a les costes catalanes.

Tanmateix de l'arribada al port de Palamós del *Marie Therese Le Borgne,* el seu Capità Mattei Charles, sol·licitaria a l'Agència Consular de França a Palamós el nomenament d'una comissió d'experts per establir un dictamen sobre l'estat del vaixell després de l'explosió produïda, de la que serien nombrats Julio Matas Danés, Agent del Lloyd's Register; Román Garrido González, Capità de la Marina Mercant i Pràctic del Port de Palamós i Eugene Vert Rouvier, Comissari d'Avaries a Palamós. Aquests experts entregarien el primer dia de març el seu dictamen, on traurien la conclusió que el vaixell havia sofert una explosió d'una mina marina a la proa del vapor a la bodega número 1 causant grans desperfectes a tota la part de la proa, amb l'aigua envaint les bodegues de proa i diferents mercaderies van quedar repartides pel mar. La solució donada per l'anomenat Comitè seria la de tapar els forats, treure l'aigua i transbordar les mercaderies a un altre vaixell i com remuneració al seu treball, cada membre del Comitè rebria la quantitat de 100 pessetes[1168].

Així mateix, per prestar ajuda al vapor francès, en els dies successius arribarien a Palamós altres vapors de nacionalitat francesa per auxiliar al *Marie Thèrese Le Borgne* en els treballs de desaigüe i reparació. Mentrestant, el vaixell, que es trobava mig enfonsat al port de Palamós, era un objectiu molt fàcil per l'aviació nacional que sabent de l'estat i situació del vapor francès seria atacat en els dies successius, patint en conseqüència aquests atacs la ciutat de Palamós. El primer d'aquest es produiria el divendres dia 5 de març a les 15:30 hores, quan un avió va sobrevolar Palamós i va llençar tres bombes al vaixell, sense assolir el seu objectiu, tot i que la metralla d'aquestes bombes van ferir lleument al primer tinent del vaixell, aconseguint a més a més que el vaixell s'enfonsés 80 centímetres, tot i que la seva proa ja començava a tocar el fons. Al dia següent, novament el vaixell patiria un altre atac aeri, efectuat aquest per dos avions a les 9:30 hores que llançarien unes cinc

[1168] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 10.

bombes sobre el *Marie Thèrese Le Borgne*, tot i que aquest atac tampoc faria blanc sobre l'objectiu. Aquests dos atacs seguits en el temps tindrien conseqüència sobre la tripulació ja que en vista del perill que podia patir la tripulació davant d'aquests atacs i sobretot, per la situació amb que es trobava el vaixell, totalment inhabitable, la tripulació seria instal·lada a l'Hotel Trias de Palamós. Els atacs aeris però s'anirien repetint mica en mica, i novament dos dies després, el dia 8, seria de nou atacat el vaixell, en aquest cas per tres avions que bombardejarien el vaixell i la població de Palamós. L'atac seria realitzat a les 8:30 hores del matí i duraria només cinc minuts, temps suficient per llençar unes vuit bombes sobre els objectius. Algunes d'aquestes bombes farien explosió al mar i a les proximitats del far, i fins i tot una d'elles que no arribaria a explotar cauria a uns vint metres del grup escolar. L'estada del *Marie Thèrese Le Borgne* al port de Palamós suposava cada vegada més un greu perill per la ciutat degut als diferents atacs aeris que s'anirien succeint, així que el mateix dia 8, poc després de l'últim atac aeri, es celebraria una reunió urgent a les onze del matí en el despatx de l'alcalde de la població amb l'assistència d'aquesta autoritat municipal, Luciano Sistané Suquet, juntament amb varis regidors municipals; l'Agent Consular de França a Palamós, Hugues de Martimprey; el capità del vaixell Mattei Charles i de l'Administrador de la Companyia propietària del vaixell Charles Le Borgne[1169]. A l'anomenada reunió s'estudiaria la problemàtica derivada per la presència del vaixell *Marie Thèrese Le Borgne* al port i del continus atacs aeris que estava patint el poble de Palamós, agreujat per les 61 tones de benzina que portava el vaixell a la seva bodega de popa i que podien causar un gran desastre de ser assolida per una bomba. Aquests fets havien produït un estat d'excitació elevat al veïnatge de la ciutat, traduït en manifestacions demanant que fos acordat enfonsar dita embarcació ja que resultava molt difícil la reparació del vaixell en qüestió. L'alcalde exposaria que aquesta solució estava dintre de les instruccions del Conseller de Seguretat Interior del Govern de la Generalitat i havent-se constatat que el vaixell no podia moure's del lloc en que es trobava i que la benzina emmagatzemada al fons de la bodega era molt difícil traslladar-la i que podia representar un perill pels obrers que la manipulaven, acabaria decidint-se enfonsar voluntàriament el vaixell, inundant les bodegues de popa i altres compartiments amb l'obertura de les vàlvules d'aspiració a les bodegues. Durant la reunió, el capità del vaixell indicaria que la solució que es podria donar era la de practicar artificialment l'enfonsament del vapor mitjançant l'aspiració d'aigua del mar per dipositar-la a les bodegues i compartiments del vaixell i que amb la pràctica d'aquesta operació, resultaria que el vapor quedaria quasi invisible i podria evitar-se d'aquesta forma la pèrdua del mateix, donat així que quan les circumstàncies ho tornessin a permetre, podria buidar-se novament les aigües de l'embarcació i així aconseguir la seva flotabilitat. L'administrador de la Companyia Propietària del vaixell, Charles Le

[1169] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 10.

Borgne, acceptaria la proposició realitzada pel capità de practicar l'enfonsament artificial del vapor, oferint-se pel millor èxit de l'operació proposada i finalment, l'anomenada proposta del capità seria acceptada per l'alcaldia, acordant-se a realitzar-la aquella mateixa tarda, concretament a les 15:10 hores i a més a més i en vista d'aquesta acció, la tripulació del vaixell seria repatriada al dia següent. Aquell mateix dia pel matí, el vaixell estava recolzat a uns 45º per babord i encara flotava però a partir de les 12:30 hores el vaixell començaria a enfonsar-se lentament. Entre els dies 10 i 13 de març, moltes mercaderies del vaixell quedarien escampades dintre del port i no seria fins després d'intenses negociacions quan serien recollides per les autoritats municipals. Entre aquestes mercaderies es trobaven 15 bidons de benzina que van ser transportats al camp d'aviació de Celrà. (Aquests bidons de gasolina no podien constituir la totalitat de les 60 tones de benzina que el vaixell transportava a la seva bodega de popa). Una setmana més tard, el 19 de març, seria realitzat un inventari amb tota la càrrega del vaixell que havia pogut ser recuperada, sent aquesta la següent: 16 bidons de benzina amb dipòsit a Celrà, 440 Bocois Grans, 150 Bocois Petits, 4 Carros-cuba de ferro, 11 Quarters petits, 85 Quarters Grossos, 65 Peces de roure de varies mides, 1 Boc de freixa de 5 per 25 cm, 2000kg aproximadament de dogues a granel, 20 feixos de forques, 5 paquets de mànecs de palla i 5 tones fusta avet, les ¾ parts capolades[1170].

Dos mesos després, concretament el 18 de maig, es començaria a traslladar part de les mercaderies del vaixell francès per vapors republicans. Una partida de les mercaderies que transportava l'anomenat vaixell serien embarcades a varis vapors republicans, com per exemple el *Ciudad de Reus* o el *Vicente La Roda*, aquest últim amb destinació Saint Louis du Rhône (França). El dia 4 de juny tornaria altre cop a Palamós el capità del vaixell amb una nova tripulació composta per onze homes i un equip especialitzat sota la direcció de Mr. Le Clerc per realitzar els treballs necessaris per posar de nou a flote el vapor. El vaixell descansava sobre el fons a una profunditat de 12 metres a la popa i 7 metres a la proa amb una inclinació de 24º a babord, trobant-se en males condicions i enfonsat en la seva totalitat. Les tasques de recuperació durarien uns dos mesos i el 5 d'agost, el *Marie Thèrese Le Borgne* podria sortir del port de Palamós i navegar cap a al port francès de Port-Vendrés, on li serien realitzades les principals reparacions.

Pocs dies després del fet ocorregut amb el *Marie Therèse Le Borgne*, un altre vaixell tornaria a xocar amb una altre mina, tot i que aquesta vegada amb un altre desenllaç molt més tràgic. L'accident va ocórrer el dia 5 de març a les 10:05 hores entre el Cap de Begur i Aiguafreda i a una milla de la costa, tot i que a Barcelona no es tindria constància de la notícia fins la tarda del mateix dia. El vaixell en qüestió, sense identificar en un primer moment fins que després es podria realitzar

[1170] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 10.

l'anomenada identificació, es tractava del petrolier grec *Loukia*[1171], que toparia amb una mina de les fondejades pocs dies abans pels minadors nacionals, provocant aquesta una forta explosió que seria escoltada en diversos pobles de les rodalies. Als pocs minuts el vaixell s'incendiaria degut sobretot a que el vaixell anava carregat de benzina, on quedaria envoltat en flames en pocs minuts i amb una densa fumarada. El petrolier grec, matriculat a Sira (Grècia) feia la travessia Constança (Romania) Barcelona i al port romanès havia carregat unes 3.200 tones de benzina, realitzant en el seu viatge una petita escala en el port francès de Port-Vendrés abans d'entrar en aigües republicanes. Tot seria molt ràpid i els tripulants del vaixell, 24 en total, no tindrien temps de llençar cap senyal de socors i el vaixell s'enfonsaria molt ràpidament[1172].

El semàfor de Begur comunicaria la catàstrofe amb la urgència del cas a tots els telèfons marítims més pròxims i els pescadors de les costes més properes es mobilitzarien traslladant-se en les seves embarcacions motores al lloc del sinistre per intentar auxiliar als tripulants. Després d'una incessant recerca, solament podrien recollir un mort i un ferit greu que presentava diferents cremades, que al preguntar-li els pescadors si era francès va contestar negativament i només va poder dir que era grec degut a la gravetat del seu estat. Ràpidament seria traslladat a l'Hospital de Begur, on li serien practicats les primeres cures mentre que dos hores després del sinistre, del vaixell no quedaria ni rastre i es suposaria encertadament que tota la tripulació havia mort a l'accident, exceptuant el ferit recollit a primeres hores pels pescadors. Aquella mateixa tarda, una barca motora que havia sortit del port de Palamós en auxili del vapor enfonsat va arribar al mateix port conduint a bord el cadàver d'un altre tripulant. També seria interrogat el cap del Semàfor de Begur que sobre la nacionalitat del vaixell enfonsat contestaria que no s'havia pogut saber degut a que l'anomenat navili no portava cap bandera, tot i que si va poder confirmar que les causes de l'accident eren l'esclat d'una mina submarina que va determinar que la càrrega de benzina s'inflamés provocant un gran incendi i el seu enfonsament[1173].

A Barcelona però causaria gran impressió la notícia rebuda del xoc amb una mina del petrolier grec. El primer que informaria als periodistes que habitualment feien la tasca d'informació del port seria el delegat marítim de Barcelona Antonio Torres, que confirmaria l'accident però sense poder donar les característiques del vaixell sinistrat ni el seu nom degut a la rapidesa amb que es produiria l'incendi i l'enfonsament del mateix sense poder donar tampoc cap característica ni senyal pròpia del vaixell. Antonio Torres va afirmar que immediatament es va tenir notícies del naufragi, ell personalment va donar les corresponents ordres al personal dels ports de la costa de Girona, particularment del més pròxims al lloc del succés perquè sortissin les embarcacions necessàries per

[1171] Vaixell de 2.143 tones, construït el 1910 de nacionalitat grega.
[1172] *Solidaridad Obrera*, 6 de març de 1937.
[1173] *Solidaridad Obrera*, 6 de març de 1937.

prestar auxili als supervivents de la catàstrofe, si els hi hagués[1174]. Com ja s'ha comentat només es trobaria un supervivent que pel seu estat encara no havia prestat cap declaració, tot i que les embarcacions de pesca continuarien la recerca de supervivents. Per altre banda, uns altres pescadors de Palamós que des dels primers moments van acudir en auxili del vaixell estranger manifestarien que havien vist flotar a l'aigua dos cadàvers, però que no els van poder recollir perquè desapareixerien ràpidament. En quant al ferit greu aquest podria ser interrogat després d'haver estat assistit convenientment ja a mitja tarda i explicaria que s'anomenava Juan Panalieza, de trenta-quatre anys d'edat i de nacionalitat grega i confirmaria diverses dades com el nom del petrolier, la seva ruta, el total de la tripulació així com que l'accident va ser degut al xocar amb una mina submarina. Al mes següent, amb les normes que donarien a conèixer els nacionals a la seva Marina sobre la guerra al tràfic marítim existiria un apartat referent a les mines submarines, al minat de costes i ports. Segons aquestes s'havia donat a conèixer als països aliats de que s'havia intensificat el minat de la costa en poder dels republicans entre Cap Vidios i Cap Machichaco al Cantàbric i entre Cap Sacratif i Cap Falcó al Mediterrani, amb excepció de les zones reservades als vaixells estrangers als ports de Barcelona i València, únics exceptuats i on les seves zones de seguretat es concretaven i definien segons els següents terminis: la zona de seguretat de Barcelona era la situada davant el poblat de la Barceloneta i estava compresa entre els paral·lels de Torre Aigües del Besós al nord de Poble Nou i de la Torre del Rellotge del port de Barcelona mentre que la zona de seguretat de València estava compresa entre el Paral·lel de 39º 26 nord que la limitava pel nord i el Meridià de 0º-19' oest que la limitava per l'est.

Tornant als èxits aconseguits pels nacionals en referència a l'enfonsament de vaixells a través de les mines submarines, aquests no tindrien més èxit amb les mines submarines fondejades a aigües catalanes fins la segona setmana d'abril, quan el dia 14 sobre 05:30 hores, el petrolier *Campeche* xocaria amb una de les mines fondejades al Cap de Begur, concretament a l'alçada de l'Estartit, obligant-lo a entrar a Barcelona amb una bretxa important i amb la pèrdua de 2.000 tones de combustible. A banda d'aquest últim incident, aquestos es van anant reduir molt sobretot degut a que els vaixells que navegaren per aquesta zona serien ràpidament informats de l'existència d'aquests camps minats, intentant evitar aquesta zona en la seva navegació.

Per altre banda, els vaixells nacionals intentarien un nou minat de la costa catalana, en aquest cas al sud el 28 de juny de 1937. L'operació començaria a primeres hores de la matinada quan el *Antonio Lázaro* i escortat pel creuer *Baleares*, es situaria davant el Cap Tortosa on a les seves proximitats havia d'intentar sembrar un total de 30 mines en dos línies amb orientació nord-oest i sud-est tot i

[1174] *La Vanguardia*, 6 de març de 1937.

que quan el minador s'aproparia a la costa per iniciar l'operació, aquest s'hauria de retirar per falta de visibilitat, ajornant l'operació unes hores esperant una millora de les condicions. Aquesta ho faria passades unes hores però massa tard per repetir l'intent i des del *Baleares* s'ordenaria la suspensió de la operació, cancel·lant d'aquesta manera el minat, tornant els dos vaixells a Palma.

La qüestió de les mines tornaria a ser notícia a principis de desembre de 1937 quan el Govern britànic contestaria al Govern de Burgos sobre la guerra de mines, després que aquest declarés el bloqueig de la costa mediterrània republicana. *La Vanguardia* reflectiria a les seves planes la resposta del govern britànic, en el que afirmava que l'octava Convenció de La Haia prohibia el llançament de mines al llarg de les costes enemigues quan l'únic objectiu d'aquesta acció era interceptar la navegació comercial i que tota acció contrària aquesta Convenció, constituïa una infracció del Dret internacional, inclús en el cas de que hagués estat reconegut el dret de bel·ligerància a les dos parts enemigues d'Espanya[1175]. Tot i així, després d'aquest darrer intent del juny de 1937, la Marina Nacional no tornaria a intentar de nou cap altre operació de minat a la costa catalana però si que ho faria la Marina Republicana, que minaria les aigües del Cap de Sant Sebastià, la Badia de Roses i el port de Tarragona[1176]. Per altre banda, cap a finals de la guerra i una vegada finalitzada la campanya de Catalunya, el camp minat per la Marina Nacional dos anys abans encara enfonsaria un altre vaixell. Aquest seria el vapor grec *Loulis*[1177] que el 25 de febrer xocaria amb una mina quan anava de Port-Vendrés a Gandia, enfonsant-se davant del Cap de Creus, comptabilitzant-se així una altre pèrdua més degut a la guerra de mines submarines.

3.3.4. Les operacions contra el tràfic marítim.

El bàndol nacional va ser el primer en comprendre la necessitat d'assegurar-se les seves pròpies rutes de tràfic marítim per continuar amb la guerra i el que comportava bloquejar les costes republicanes, els ports i sobretot les rutes marítimes per tal d'impedir el subministrament tant d'armes com de material que rebia el Govern republicà per poder provocar així el seu col·lapse. Per portar a terme aquesta tasca havia de comptar amb una flota poderosa, però aquest era sens dubte el principal problema de la Marina Nacional ja que tot i que comptava amb importants unitats navals, com eren el cuirassat *España* i el creuer *Almirante Cervera*, i posteriorment els creuers *Canarias* i *Baleares*; en realitat formaven una minúscula flota de guerra en comparació amb la flota republicana, molt més nombrosa, dificultant enormement l'anomenat bloqueig de les costes republicanes. Per tal de pal·liar aquesta manca de vaixells, el bàndol franquista va promoure el

[1175] *La Vanguardia*, 9 de desembre de 1937.
[1176] Veure apartat 3.4.3. La Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya.
[1177] Vaixell de 330 tones, construït el 1918 i de nacionalitat grega.

Decret número 50 del Govern Nacional, datat a Salamanca el 27 d'octubre de 1936, creant d'aquesta manera els creuers auxiliars de l'Armada Nacional mitjançant la incautació de determinades unitats de la *Compañía Transmediterrania*. Aquestes unitats passarien a ser vaixells de guerra per ordre del 31 d'octubre, mantenint en molts casos part de les seves dotacions mercants però degudament militaritzades. Així per tant i a partir de l'1 de novembre de 1936, nou vaixells de la *Compañía Transmediterrania* passarien a ser de dret vaixells de guerra. Aquests serien els *Ciudad de València*, *Dómine*, *Vicente Puchol*, *Antonio Lázaro*, *Mallorca*, *Ciudad de Alicante*, *Rey Jaime I*, *Ciudad de Mahón* i *Ciudad de Palma*. A partir de l'ordre emesa el 31 d'octubre de 1936 s'establiria la divisió dels vaixells de la *Compañía Transmediterranea* amb la nova i específica situació jurídica: d'una banda els creuers auxiliars i transports de guerra, absolutament equiparats a unitats navals, que dependrien en tot de l'Estat Major de l'Armada; de l'altre la resta dels vaixells que quedaven igualment militaritzats, tot i que prestarien serveis civils, sota la gerència de la Companyia. El decret 63 del Govern nacional corroboraria la militarització i mobilització de tot el personal de mar i terra de la *Compañía Transmediterranea* i la seva direcció quedaria sempre a les ordres de l'Estat Major de l'Armada, amb equiparació militar adequada. Durant la campanya varis dels creuers auxiliars primers passarien a ser després transports de guerra i altres varis s'anirien incorporant a aquesta classe segons les necessitats militars del desenvolupament del conflicte.

Amb la confiscació a finals d'octubre de 1936 de mercants de la *Compañía Transmediterranea* es va voler donar una solució aquest problema, convertint els mercants en creuers auxiliars, tot i que aquesta acció no seria suficient.

Les primeres accions realitzades envers el tràfic marítim republicà al Mediterrani es derivarien a partir que els nacionals aconseguirien desbloquejar el pas de l'Estret de Gibraltar, que fins aquells moments estava en possessió dels governamentals. A partir d'aquí i amb les primeres incursions realitzades pels dos únics creuers nacionals al Mediterrani, *Almirante Cervera* i *Canarias*, començarien aquesta fustigació del tràfic marítim que abastia a la República. Durant els deu primers dies després del desbloqueig de l'Estret de Gibraltar l'objectiu principal dels dos creuers era segons es desprenia d'un informe realitzat per l'Almirall Moreno després del creuer realitzat pel Mediterrani pel *Canarias* i el *Almirante Cervera* de donar cacera als mercants republicans, però aquest objectiu no seria possible assolir-lo pels dos vaixells nacionals a causa de la intercepció per radio d'un telegrama xifrat amb una clau ja antiga que posseïen al seu poder els republicans. A la seva vegada, els nacionals també havien interceptat un radio dels republicans en que posaven sobre avís als seus vaixells mercants, per això no es produiria durant aquests dies cap encontre.

La primera operació envers el tràfic marítim es realitzaria a finals d'octubre quan el creuer *Canarias* aniria en busca del *Villamanrique*, on el seu capità havia acordat passar-se al bàndol nacional amb el vaixell, però la no compareixença d'aquest faria que el *Canarias* ataqués Roses, enfonsant d'aquesta manera el seu primer vaixell a aigües catalanes, el guardacostes *Marinero Cante* el 30 d'octubre[1178] així com altres operacions realitzades als mesos posteriors com seria l'enfonsament del vapor *Manuel* el 10 de novembre també a la mateixa ciutat o l'apressament del vapor *Ciudadela*, el bombardeig al *S.A.C. nº4* al port de Palamós[1179], l'apressament del *Campuzano* o del *Marqués de Comillas* entre d'altres, dels que parlarem més endavant.

Per altre banda, quan els nacionals tingueren notícies de l'arribada constant als ports republicans de l'important ajuda que realitzava la U.R.S.S., el 22 d'octubre de 1936 el Comandament nacional advertiria que atacaria i enfonsaria els vaixells amb destinació a zona republicana amb material i homes procedents de la Unió Soviètica. I es que l'arribada de material de guerra sota bandera russa i republicana als ports republicans faria que el 18 de novembre Franco declarés que pretenia realitzar un control de les costes republicanes. La reacció sobre aquesta declaració no es faria esperar apareixent al dia següent una notícia a la contraportada de *Solidaridad Obrera* referent al control de les costes[1180]. L'article informava, en un to més burlesc sobre l'anunci realitzat per part del general Franco sobre el bloqueig dels ports republicans, tot i que aquesta declaració no era presa molt seriosament, sobretot perquè era sabut que els franquistes comptaven amb una flota molt més reduïda, tenint només els creuers *Canarias* i *Almirante Cervera* com les úniques unitats navals capaços de realitzar accions ofensives contra el litoral republicà o el tràfic mercant, mentre que la República disposava d'una flota de guerra molt més nombrosa. La notícia posava èmfasi en que sense ajuda militar exterior, entenent-se aquesta ajuda provinent d'Itàlia o Alemanya, cap bloqueig podia ser efectiu, però en canvi si ambdós països actuaven, quedava per veure el paper que jugarien Gran Bretanya, França i la U.R.S.S., que molt probablement no tolerarien (sobretot aquesta última) una interferència d'aquest tipus a les costes republicanes. També afirmava l'article que el port de Barcelona, dintre d'aquest projecte de bloqueig, havia de ser l'objectiu principal dels nacionals, ja que tal i com Madrid tenia tota la importància per terra i aire, Barcelona la tenia per mar i acabava donant una crida a la lluita per tal de fer front a aquest suposat bloqueig marítim.

Per altre banda, a la ja anomenada reunió que del 10 de desembre de 1936 celebrada a bord del vaixell alemany *Nürenberg* entre els representants de les marines alemanya, italiana i nacional debatrien també entre altres temes l'arribada de vaixells mercants russos a port republicans. Segons els oficials franquistes, calculaven que desembarcava un vaixell rus al dia a Cartagena mentre que

[1178] Veure apartat 3.3.1. Els atacs de vaixells de superfície a la costa catalana.
[1179] Veure apartat 3.3.1. Els atacs de vaixells de superfície a la costa catalana.
[1180] *Solidaridad Obrera*, 19 de novembre de 1936.

l'almirall Cervera no veia cap altre solució per fer front aquest tràfic marítim que fondejar camps de mines a les entrades dels ports republicans més importants tant del Mediterrani com del Cantàbric[1181]. Només quatre dies més tard, i seguint l'amenaça de les autoritats franquistes envers el tràfic rus, el creuer *Canarias* detindria, canonejaria i enfonsaria davant del Cap de Palos el 14 de desembre de 1936 al vaixell rus *Komsomol,* que conduïa material de guerra. Aquesta acció, tot i que va provocar un escàndol internacional, aconseguiria relativament l'objectiu de reduir els transports russos amb material de guerra cap als ports republicans, però durant els últims mesos de 1936, el bloqueig del tràfic marítim efectuat pels nacionals, tot i dominar el pas de l'Estret de Gibraltar, es portaria a terme d'una manera imprecisa i dèbil ja que la Flota Republicana mantindria el domini del mar i de les seves costes sobretot per la seva superioritat d'unitats.

A la mateixa reunió comentada abans del 10 de desembre, els oficials franquistes també informarien als seus homòlegs de les quatre operacions realitzades fins aleshores pels creuers *Canarias* i *Almirante Cervera*, on els vaixells franquistes havien arribat en algunes d'aquestes missions fins al golf de Lleó, provocant el tall diverses vegades de la derrota Marsella-Roses. D'aquestes operacions, els franquistes havien pogut observar com els republicans sempre tenien informació exacta de la situació dels seus vaixells gràcies a que els avions governamentals volaven entre la frontera i Marsella, realitzant una observació aèria del litoral, fent retornar als mercants a Marsella i a altres ports francesos del Golf de Lleó si localitzaven a cap dels dos vaixells franquistes. Per aquest motiu, els creuers nacionals només havien pogut enfonsar un vapor en aquella zona, un mercant espanyol que venia de Marsella en derrota directa i que per casualitat no havia rebut l'avís dels avions[1182]. De les conclusions extretes de les diverses missions realitzades pels vaixells franquistes, la més important era la descoberta de la ruta que feien els vaixells mercants, tractant-se aquesta de seguir la derrota costera segons fossin vaixells de menor tonatge, o la realitzada pels grans mercants, que no era altre que navegar directament durant les hores nocturnes.

Però aquesta era només una de les tres rutes per on arribaven els vaixells mercants als ports republicans, les altres dos eren la que arribaven des de la costa d'Algèria fins a Orà i de nit cap a Cartagena i Alacant i la demora directa procedent de Llevant. En total i fins a la data, a més a més del mercant enfonsat pels creuers nacionals, aquests havien enfonsat un vapor buit al port de Palamós, *S.A.C. nº4* i apressat tres vaixells russos més. Per altre banda, a la reunió també s'establiria que les marines italianes i alemanya també col·laborarien realitzant missions d'exploració per conèixer que es el que feien els republicans i informar així als nacionals. Aquesta exploració es realitzava de tal manera que cada dos dies o més freqüentment si era necessari, es passava per un

[1181] BARGONI, Franco, *La participación naval italiana durante la Guerra Civil Español*a. Pàg. 173-182.
[1182] És tractava del *Manuel*. Veure apartat 3.3.1. Els atacs de vaixells de superfície a la costa catalana

punt donat de la costa, seguint sempre la derrota dels vaixells mercants, per apropar-se d'aquesta manera als ports a més a més d'observar el tràfic marítim amb l'objectiu de poder observar les forces navals republicanes perquè els vaixells nacionals poguessin evitar l'enemic o atacar-lo. En quant al tràfic marítim, l'objectiu en qüestió era intentar evitar que els mercants entressin als ports republicans per tal d'impedir l'abastament de subministres de material i armes i segons l'oficial alemany Boehm, els medis apropiats per portar a terme la guerra al tràfic eren: l'exploració costera, els atacs aeris contra Cartagena per destruir els vaixells al port i la pròpia infraestructura portuària i els atacs anàlegs des de Palma a Barcelona i també des de Itàlia a Barcelona. L'Alt Comandament franquista havia pogut observar que per exemple a Barcelona, els destructors sortien a l'encontre dels mercants a 30 o 40 milles del port[1183]. Segons l'Almirall Cervera l'única manera d'aturar el tràfic marítim era mitjançant les accions realitzades pels creuers per tal de destruir el comerç i desorientar-lo i per aquest motiu, la base d'operacions de Moreno havia de ser modificada d'acord amb les informacions italo-germanes. Igualment també s'acordaria l'establiment d'un estat major a Cadis amb oficials de les tres nacions i un servei d'informació, afegint l'oficial alemany Boehm que era millor agafar Palma com a base i militaritzar pesquers[1184].

Fins a finals de 1936, els rebels continuarien intentant aquest bloqueig de les costes republicanes, tot i que solament amb dos unitats, els creuers *Almirante Cervera* i *Canarias*, que multiplicarien la seva activitat de tal manera que sorprendria als propis republicans, fent-los creure en la superioritat d'aquestes dos unitats; mentre que en una altre reunió celebrada aquesta el 30 de desembre de 1936 també entre representants de les tres marines implicades, s'abordaria de nou el tema del tràfic marítim on els oficials afirmaven que tal i com s'estava efectuant no era del tot idònia i que aquesta podia ser realitzada d'una millor manera. Segons tal i com es discutiria en aquesta reunió i per tal de millorar aquesta situació, era fonamental utilitzar els creuers i mercants armats operant des de la base de Palma i demostrant una intensa activitat al Mediterrani occidental, tant al nord com al sud de les Balears. Segons l'experiència adquirida als darrers mesos, havien pogut observat que els vaixells amb destinació als ports republicans no s'aventuraven a la mar quan sabien que el *Canarias* es trobava a les proximitats, així que per aquest motiu calia suposar que la sola presència activa d'un creuer al Mediterrani occidental hauria de ser suficient per impedir o al menys obstaculitzar eficaçment el contraban a favor dels republicans. Amb aquesta consideració es va decidir que havia de donar-se una major activitat intentant detenir el major nombre de mercants possibles per donar la sensació d'una intensa vigilància i atemorir als contrabandistes sent la zona més rentable per realitzar aquest tipus d'acció la immediata a les costes espanyoles entre Cartagena i Cap de Creus on

[1183] BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española*. Pàg. 179.
[1184] Íbidem. Pàg.180.

estaven els ports comercials més importants i precisament per aquest motiu era indispensable preparar Palma de Mallorca com base d'operacions pels creuers, ja que la seva situació estratègica era formidable, i fins i tot preparar l'illa com una important base aèria per poder col·laborar amb la Marina amb l'objectiu de garantir la freqüència de les missions d'exploració a la costa espanyola entre Cap de Sant Antoni i Cap de Creus i els més que possibles bombardeigs dels ports i de les unitats republicanes[1185].

La discussió sobre la guerra al tràfic mostraria el problema de les normes que els vaixells havien de seguir per la detenció, visita i captura dels mercants observats al mar, demostrant els militars espanyols força inseguretat i confusió d'idees en relació amb aquests extrems, com donava l'exemple el cas que l'almirall Moreno considerava que podia exercir, com ja l'havia fet, el dret de visita inclús fora de les aigües territorials mentre que l'almirall Cervera havia donat ordres en contra a les autoritats de Palma. Els vaixells espanyols només tenien consignes en relació amb l'actitud a prendre amb els vaixells anglesos però no instruccions al respecte per complir amb les exigències britàniques. Per aquest motiu i per no tenir cap problema havien de tenir la certesa que els vaixells russos o republicans no feien un ús abusiu de la bandera britànica i davant això, l'almirall Cervera asseguraria que demanaria a l'Ambaixada anglesa que els vaixells espanyols poguessin detenir als vaixells amb bandera anglesa amb l'objecte de poder verificar la seva verdadera nacionalitat i també asseguraria que examinaria a fons el problema i que donaria normes per la guerra al tràfic, fent arribar un exemplar als almiralls alemany i italià[1186].

Segons les observacions de l'Almirall italià Iaschino, els caps de la Marina Nacional eren força optimistes sobre la marxa de la guerra ja que segons declaracions de l'almirall Cervera, al desembre de 1936 era pròxima la caiguda de Bilbao, el setge de Madrid i l'assalt de Màlaga, operació aquesta última confiada als italians, i que una vegada fossin realitzades aquestes accions, la següent operació seria intentar arribar amb les tropes a la costa a les immediacions de Vinaròs, separant d'aquesta forma Catalunya de la resta d'Espanya republicana que hauria així de caure més fàcilment sota el domini nacionalista deixant per la darrera operació de la guerra la conquesta de Catalunya[1187].

Per tant, com podem veure al desembre de 1936 existia una estratègia clara dels transcurs de la guerra i únicament la resistència de diferents zones republicanes farien canviar aquesta estratègia tot i que en definitiva continuaria els plans establerts durant aquestes dates.

Iaschino també estimava que la guerra al tràfic amb destructors solament es podia fer utilitzant unitats en número i tipus no inferiors a les que els republicans podien tenir a la mar, així per tant

[1185] BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española*. Pàg. 185.
[1186] Íbidem. Pàg. 182-186.
[1187] Íbidem. Pàg.186.

Itàlia havia de cedir sis unitats modernes ja que la cessió d'unitats antiquades no els seria útil als nacionals, però aquesta cessió de destructors podien tenir unes importants repercussions, ja que segons el Tractat de Washington es prohibia la cessió de vaixells de guerra i el de Londres de 1936 reafirmava tal prohibició, tot i que Itàlia no havia signat aquest últim tractat però si s'havia reservat el dret a fer-ho. Igualment, l'almirall italià també pensava que la guerra al tràfic es podia fer de millor manera amb els creuers i mercants armats operant des de la base de Palma i demostrant una activitat intensa al Mediterrani occidental, al nord i al sud de les Balears. Segons l'experiència fins al moment, els republicans no s'aventuraven a la mar quan sabien que el *Canarias* es trobava a les proximitats, per això segons Iaschino calia suposar que la sola presència activa d'un creuer al Mediterrani occidental havia de ser suficient per impedir o al menys obstaculitzar eficaçment el tràfic marítim a favor dels republicans[1188].

Els nacionals també tindrien coneixement molt aviat sobre la importància del tràfic marítim que es realitzaria des dels ports francesos del Mediterrani, sobretot des de Marsella i que permetia la reorganització de l'Exèrcit Republicà. Per aquest motiu s'assetjaria intensament aquesta ruta marítima durant la resta de la guerra, i seria vigilada i atacada tant per vaixells de superfície i submarins així com per aviació i mines submarines, com seria el cas per exemple dels creuers nacionals que patrullarien sovint la derrota Marsella-Barcelona per intentar atrapar qualsevol vaixell amb destinació als ports republicans, aconseguint algun que altre èxit, sobretot durant els darrers mesos de 1936 i els primers de 1937, com els anomenats anteriorment i dels quals descriurem, com per exemple serien l'enfonsament del *Manuel* i els apressaments del *Ciudadela*, *Campuzano* i *Marqués de Comillas*.

La primera d'aquestes accions seria desenvolupada el dia 11 de novembre i protagonitzada pel creuer *Canarias* després que aquest bombardegés el port de Barcelona la nit anterior. Una vegada realitzat l'anomenat atac sobre la capital catalana, el creuer continuaria amb la seva navegació, creuant-se amb un creuer italià durant la nit i rebent a les 06:00 hores els propis tripulants del *Canarias* l'ordre d'extremar la vigilància ja que anirien a la captura d'un vaixell mercant. Durant tot el dia el vaixell es passaria enfeinat en aquesta tasca, trobant-se a les 20:30 hores a la badia de Roses, i només mitja hora més tard, seria tocada a bord la senyal de xafarranxo de combat ja que aquest, amb les llums apagades, es trobava a l'entrada de la badia a l'aguait d'un vaixell mercant que s'apropava amb les llums reglamentàries enceses. El vaixell que s'apropava a la badia ho feia amb tota la tranquil·litat, inconscient del perill que corria en aquell moment, d'aquí que navegués amb les llums reglamentàries enceses i s'acabaria situant a només uns 200 metres del creuer nacional. El *Canarias* el sorprendria per darrera, enfocant-lo amb un reflector, podent llegir des del creuer

[1188] BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española*.Pàg.187.

nacional el nom del vaixell entrant a la badia: *Manuel-València*. Una vegada reconegut el vaixell, el comandant del creuer alertaria per megafonia al vaixell mercant que aturés les seves màquines i el desallotgés ja que en cinc minuts seria enfonsat; però el *Manuel* per la seva banda no contestaria a les exigències del *Canarias* que en vistes de les circumstàncies el dispararia una canonada. Tot seguit i després d'aquest seriós advertiment, el *Manuel* acceptaria les ordres del creuer nacional, però una avaria momentània al reflector d'aquest faria que aquest s'apagués, moment que aprofitaria el *Manuel* per intentar fugir, tot i que només tindria dos opcions: intentar refugiar-se a Roses o encallar per intentar salvar el carregament. El *Canarias* encendria altre cop el reflector un cop resolta la petita avaria i els canons de 120 mm començarien a disparar sobre el *Manuel*, provocant-li nombrosos impactes a la línia de flotació. El petit vaixell mercant, tot i que s'aniria escorant, també intentaria guanyar la costa com fos, però el *Canarias* li començaria a obrir foc amb les metralladores de 40 mm: la número 1 dispararia contra el pont del *Manuel* i la número 3 contra les escotilles, provocant la mort de tots aquells tripulants que intentaven sortir. El reflector per la seva part seria desviat de manera momentània per reconèixer la zona però quan un altre cop tornaria a girar per enfocar al *Manuel* ja no es podria veure el vaixell i només s'observaria un gran cercle d'aigua que s'aniria ampliant i alguns objectes flotants. El reflector del creuer continuaria enfocant la mar en busca de supervivents però només podria divisar un petit iot amb només cinc o sis homes en busca de la costa de Roses. En total el *Canarias* efectuaria 15 dispars i durant el canoneig podria observar com s'apagava el far del Cap de Creus i un altre situat a la dreta de la badia de Roses. A les 22:30 hores i acabat l'encontre amb el *Manuel*, el *Canarias* emprendria la persecució d'un altre vaixell sospitós que havia estat observat al mateix temps que el *Manuel* tot i que aquesta vegada no podria actuar ja que una vegada reconegut, l'anomenat vaixell era el francès *Sidi-Aixa*, matriculat a Marsella, així que desistiria de realitzar qualsevol acció contra el vaixell[1189].

El creuer *Canarias* però no descansaria i aquella mateixa nit a les 03:30 hores, observaria un altre vaixell, tractant-se en aquest cas del *Ciudad de Ciudadela,* que feia de correu entre Barcelona i Maó. El creuer nacional no s'ho pensaria dos cops i només mitja hora més tard abordaria al vaixell republicà. Per megafonia, el comandant del *Canarias* igual que havia fet amb el *Manuel,* l'ordenaria que s'aturés però el *Ciudadela* continuaria amb la seva marxa sense fer cap cas a les indicacions del vaixell de guerra. Seguint la mateixa operació que amb el *Manuel*, el *Canarias* li dispararia una canonada d'avís, provocant que tot seguit el *Ciudadela* aturés les seves màquines. D'aquesta manera, el creuer nacional realitzaria una volta al vaixell republicà donant-li l'ordre que agafés rumb a Palma de Mallorca i amb la condició que si feia ús de la radio seria enfonsat immediatament.

[1189] FUENTES, Álvaro. *El Crucero Canarias proa a la victoria.* Pàg. 84.

El *Ciudadela,* per la seva part que a més a més de transportar material de guerra conduïa també un bon nombre d'oficials republicans que acabaven de fer un curs de toxicologia*,* no va tindre més remei que posar rumb a Palma, sent avançat durant tres vegades durant el seu recorregut pel *Canarias*, assegurant-se així d'aquesta manera el creuer la seva pressa fins arribar a Sóller. Finalment, el creuer nacional tornaria cap a Palma on fondejaria a la tarda, rebent la visita de les autoritats locals[1190].

L'almirall Moreno parla d'aquestes dues accions a les seves memòries, destacant que durant aquest creuer realitzat per aigües de la Mediterrània, el *Canarias* va intentar sempre navegar a velocitat superior a 20 nusos amb l'objectiu de fer-se visible en punts molt allunyats entre si i en intervals de temps molt curts perquè els republicans creguessin que hi havia més d'un vaixell[1191]. I en realitat aquesta estratègia va resultar si ens atenem a un document signat per l'almirall Buiza mesos més tard, cap a mitjans de juny del 1937 a bord del creuer *Libertad* a la Base Naval de Cartagena[1192].

Aquest document, tot i ser escrit set mesos després d'ocorreguts els fets, donava més informació sobre l'apressament del *Ciudadela,* però sobretot resultava revelador en quant a la informació que contenia sobre un tema en concret i que era ni més ni menys el fet de l'existència de més d'un *Canarias* dintre de l'esquadra franquista, que tal i com s'havia comentat abans, era un dels objectius de l'Almirall Moreno de fer creure als militars republicans. Segons el revelador document, en total existien tres *Canarias* diferents*,* sent els tres vaixells de nacionalitat italiana i del mateix tipus que el creuer franquista i que segons semblava, es trobaven al servei dels nacionals des del començament del conflicte. Es més, l'informant d'aquest document donava per força conegut aquest fet dels tres *Canarias* a tot el territori de l'Espanya nacional. Una de les seves bases on es recolzava aquesta teoria era el testimoni també confirmat pels contrabandistes de Mallorca que treballaven al proveïment de Palma de Mallorca des de Gibraltar. Segons aquests contrabandistes, ells mateixos havien estat detinguts força vegades a alta mar al Mediterrani per aquests vaixells italians i que per no aixecar sospites, portaven inscrits tan a la proa com a la popa el nom de *Canarias*. Els contrabandistes també afirmaven que els mateixos oficials que els interrogaven parlaven amb ells en italià i que a més a més, portaven a bord alguns espanyols que eren els encarregats de sostenir les converses amb els vaixells que detenien (Igual tàctica a l'empleada amb els submarins). Una altre prova de l'existència de més d'un *Canarias* era segons les visites que aquests falsos *Canarias* feien a Palma de Mallorca, on es podien distingir segons el seu fondeig. Així, si el vaixell era italià, aquest

[1190] FUENTES, Álvaro. *El Crucero Canarias proa a la victoria.*Pág. *85.*
[1191] MORENO, Francisco. *La guerra en el mar (hombres, barcos y honra).* Pàg. 126.
[1192] AGMAB. SHEMA. Caixa 9709. Document on posa *A bord, Llibertat, Cartagena 16 de juny de 1937.* (No posa nom de l'autor).

no ancorava al moll i desembarcava un oficial espanyol a la llanxa sanitària que el portava fins a Capitania on feia entrega dels documents, quedant el vaixell aproximadament a una milla del port. Altres testimonis en que s'argumentava l'informant sobre el cas dels tres *Canarias* eren els Oficials de Cavalleria nacional que complien càstig al fort de Sant Carles pel seu aixecament a Alcalà de Henares abans de la sublevació, i que durant la travessia de Palma a Gibraltar van poder explicar i confirmar plenament l'existència d'aquests tres vaixells *Canarias*, de com distingien amb els prismàtics des del port de Sant Carles el verdader *Canarias* dels falsos, les seves comunicacions per radio amb Burgos i amb la transmissora d'Alcúdia, a Mallorca. Aquesta estació transmissora tenia la missió d'informar sempre quan fos possible al vaixell franquista més pròxim sobre l'observació de vaixells republicans o amb destinació a ports republicans. Però sempre i quan els vaixells nacionals no podien arribar a temps per detenir als vaixells vistos, llavors ho feien els falsos *Canarias*, que tenien la seva base a Saglian i Sardenya.

Sobre la fama que va adquirir el creuer *Canarias* segons l'estratègia d'estar en molts llocs en poc interval de temps seguint l'objectiu de l'almirall Moreno, l'autor d'aquest document informava que creia que podia afirmar amb tota seguretat que el bombardeig de Roses realitzat a finals d'octubre, havia estat realitzat per un d'aquests vaixells italians, ja que precisament a la matinada el verdader *Canarias* es trobava ancorat al port de Palma. El cert es que com hem vist el canoneig de la badia de Roses havia estat realitzat a primeres hores de la tarda i amb la velocitat que podia aconseguir el creuer, és més de sobra que pogués estar al matí al port de Palma de Mallorca, com així va succeir.

Aquest document també aportava informació relativa sobre el cas de la detenció del vaixell *Ciudad de Ciudadela* i la seva conducció al port de Sóller. L'autor d'aquest informe també afirmava que aquest apressament havia estat obra d'un d'aquests vaixells italians, el qual va telegrafiar a altre d'aquests sobre l'assumpte, segons el seu judici només així es podia aclarir les declaracions que havien realitzat els presoners. El capità del *Ciudad de Ciudadela* era el senyor Rintor, germà d'un Capità de la Guàrdia Civil de Manacor que es traslladaria després de la sublevació a Palma. Aquest Capità, amic de l'autor del document, i gràcies a la seva llarga permanència a Manacor que era el lloc on vivia també la família de l'informant, el va poder explicar l'entrevista amb el seu germà, afusellat uns dies més tard juntament amb el personal del vaixell. El germà li va explicar tot el procés de la seva detenció, començant des de com havien estat vistos a la sortida del port per un vaixell de guerra i de com la seva presència a l'horitzó els obligaria a canviar de rumb varies vegades, i posteriorment la desaparició d'aquest vaixell i la intervenció d'un altre, que els portaria a Sóller. Segons aquest testimoni, afirmava que va haver-hi un moment en que es va poder distingir perfectament als dos vaixells. Amb la captura del *Ciudad de Ciudadela* serien fet presoners tota la tripulació del vaixell, a més a més de vuit caporals, dones i gent civil que anava a bord corrent totes

la mateixa sort, ja que serien afusellats més tard, sense que se'ls comuniqués els motius, inclusiu les dones i entre la seva càrrega també va ser decomissada set sacs de correspondència amb algun material interessant, 18.000 pessetes en bitllets i un bitllet de cinc pessetes del Banc d'Espanya que va ser de la curiositat de tota l'oficialitat, així com alguns rellotges, carteres de senyora, etc... Segons afirmacions posteriors de militars competents, entre els documents capturats havia alguns interessant, referents a l'aixecament de Maó i notícies sobre els tràmits que es realitzaven a Barcelona per restablir al Comandant Militar anterior. Sobre els presoners, abans de ser afusellats estarien empresonats al castell de Sant Carles i serien exhibits al públic i passejats a les hores de major moviment pels carrers cèntrics de Palma, com eren els carrers Solon, Llibertat i Borre entre d'altres i posteriorment portats al port de Sant Carles. Segons l'informe, aquests presoners serien afusellats a petició del Conde de Rossi, el qual va amenaçar seriosament al Cap de Falange, Marqués de Zeuas, de que es marxaria amb els seus aeroplans de Mallorca si no s'atenia a la seva petició i sostenia a més a més que les dades del material capturat, de les exigències del Conde Rossi i les declaracions del Capità del vaixell eren totalment fidedignes. Ja per finalitzar, l'informant també donava a conèixer que el dia 12 de novembre i trobant-se de viatge de servei, realitzaria els tràmits de la seva sortida de Mallorca, podent presenciar l'entrega dels diners, de la correspondència i de la revisió de la mateixa.

Per altre banda, un altre vaixell capturat pel creuer *Canarias* seria el petrolier *Campuzano* el dia 8 de gener de 1937 després que aquest juntament amb l'altre creuer nacional *Almirante Cervera* bombardegessin el pont de ferrocarril de Colera. El *Campuzano*, un petrolier pertanyent a la CAMPSA navegava amb bandera francesa per tal d'intentar eludir el seu apressament però el *Canarias* el reconeixeria en aigües catalanes i es faria amb ell. Pels altaveus de a bord del creuer nacional s'informaria a la seva tripulació que el vaixell capturat era un petrolier amb destinació a Barcelona i que portava uns 8.000 litres de benzol pels avions de la Generalitat, calculat en un valor aproximat de 16 milions de pessetes[1193]. El *Almirante Cervera* i el *Canarias* escortarien al *Campuzano* fins a la badia d'Alhucemas avançant-se però el *Canarias* en la seva navegació a les 14:30 hores per tal de reconèixer un altre vaixell d'aparença russa però que al aproximar-se l'identificaria com un vaixell holandès, deixant que continués amb la seva navegació. Ja cap a les 19:00 hores es tornaria a posar en esquadra amb el *Cervera* i el *Campuzano*, navegant els tres junts, arribant a les 15:00 hores del dia següent a la badia d'Alhucemas i el *Cervera* i el *Campuzano* una hora i mitja després.

[1193] FUENTES, Álvaro. *El Crucero Canarias proa a la victoria.* Pàg. 124.

Respecte la captura del vaixell *Marqués de Comillas*, intervindrien molts més vaixells que les anteriors operacions, desenvolupant-se l'acció quan cap a última hora de la tarda del dia 25 de febrer de 1937, l'Almirall Moreno rebria un missatge de Salamanca anunciant-li que tres dies abans varis vaixells mercants, entre ells el *Marqués de Comillas*, havien passat l'estret del Bòsfor transportant un valuós material de guerra compost per: 860 canons, 35 tancs, 50 camions, 1.500 tones d'altre material i 1.000 tones de queviures. Davant la inesperada notícia, l'almirall franquista intentaria apressar l'anomenat vaixell, mobilitzant totes les unitats amb que disposava al Mediterrani. Per la seva captura, era fonamental una bona coordinació amb l'aviació de Palma a la que ordenaria que explorés la zona compresa entre el nord i el llevant de les Balears per intentar visualitzar el vaixell mercant i immediatament donaria les ordres oportunes a tots els vaixells de guerra disponibles. D'aquesta manera, ordenaria als vaixells *Almirante Cervera*, *Jaime I*, *Mallorca* i *Vicente Puchol* que es traslladessin immediatament a la línia entre Cap Sant Sebastià-Formentor per ocupar posicions inicials a 15, 40, 65 i 90 milles respectivament del Cap de Sant Sebastià, navegant alternativament a rumbs nord-nord-est i sud-sud-est i sense separar-se més de 15 milles de les seves posicions inicials a una velocitat de 12 nusos, (tot i que el *Cervera* navegaria a 15 nusos) i apropant-se a la costa durant la nit[1194].

En canvi, els altres dos vaixells disponibles, el *Baleares* i el *Lázaro*, que estaven ocupats la nit del 25 al 26 en el minat de Cap de Begur, navegarien amb independència per complir amb el seu objectiu. El dispositiu que havia previst Moreno cobria pràcticament l'accés a la costa catalana durant el dia i quedaria establert cap a les 2:00 hores del dia 26, excepte la zona encomanada al *Puchol*, que per estar a Palma, arribaria al seu lloc força retardat. Una vegada finalitzada l'operació de minat, s'incorporarien tant el *Lázaro* com el *Baleares* a l'operació, situant-se el minador, segons les ordres de Moreno, a llevant dels anteriors i independent d'ells, mentre que el *Baleares* reforçaria aquest bloqueig mantenint-se en una posició central per poder anar a qualsevol punt en el mínim temps possible. L'única actuació defensiva republicana contra aquest bloqueig seria efectuada per l'aviació, quan un únic avió atacaria a les 7:00 hores el *Almirante Cervera*, tot i que l'aparell no arribaria a llençar-li les seves bombes, sent allunyat per l'artilleria del creuer. Dos hores més tard, el creuer *Almirante Cervera* capturaria al *Marqués de Comillas* a unes 15 milles al est-sud-est del Cap de Sant Sebastià, dirigint-se amb ell a Palma. A la travessia s'anirien incorporant els creuers auxiliars i el *Baleares*, que l'escortarien una bona estona; sent protegits també per dos avions de Palma que evolucionarien a les proximitats. El *Almirante Cervera* arribaria a Palma amb el *Marqués de Comillas* durant la nit, i els dos quedarien fondejats al port balear mentre que al dia

[1194] MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada*. *Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939*. Pàg.1.571-1.572.

següent es sabria l'autèntica càrrega que portava el vaixell, que no era res més que cotó, sense el més mínim vestigi de material de guerra. Cap a mitja tarda del dia 26, l'Almirall Moreno ordenaria altre cop formar una altre barrera de manera anàloga a l'anterior, tot i que molt més al nord i més propera de la costa. Aquesta barrera estava formada pel *Jaime I* davant de Cap de Creus, el *Lázaro* davant de Cap de Sant Sebastià i el *Puchol* davant de Cap de Tossa i fins i tot el mateix Moreno es traslladaria amb el *Baleares* també al nord. Aquesta barrera seria efectiva solament durant la nit del 26 al 27, ja que al dia següent es proposaria a l'Alt Comandament el trasllat dels dos creuers i del *Lázaro* i *Puchol* al Canal de Sicília i en conseqüència el retorn a Palma dels dos últims i també del *Jaime I*, escàs de carbó. El *Baleares* encara va continuar creuant entre Cap de Creus i Cap de Tossa i a la tarda del dia 27 arribaria a Palma, on poc després arribarien els tres creuers auxiliars.

Tot i els esforços realitzats pels nacionals, aquests només aconseguirien petits èxits però quedarien molt lluny del seu objectiu d'aturar el tràfic marítim republicà.

Cap a la primavera de 1937 i amb l'entrada en vigor dels acords del Comitè de Control Internacional, l'Estat Major de la Flota Nacional emetria tota una sèrie de normes per afrontar el problema del tràfic marítim, principal via de subministrament dels republicans, que gràcies a aquestes ajudes podien continuar amb la lluita[1195]. Entre aquestes normes destacaven que els vaixells de guerra nacionals podien demanar en mar lliure el pavelló a tot aquell vaixell mercant per tal de comprovar la seva nacionalitat i que en cas de sospita, havia de ser vigilat fins a la sortida d'aigües pròximes a les costes nacionals, avisant per radio de les circumstàncies i donant dades d'interès perquè pogués ser novament vigilat allà on fos. Si el vaixell en qüestió estava a la llista dels que s'esperava que portessin contraban de guerra pels republicans, aquest havia de ser conduit a port nacional per ser reconegut detingudament. Igualment, si els vaixells mercants que conduïen efectius o queviures amb destinació a ports republicans, tot i que no fos de contraban de guerra, també havien de ser detinguts pels vaixells de guerra nacionals sempre que no es trobessin en aigües jurisdiccionals, i serien conduits a qualsevol port nacional on es practicaria la visita, davant de Cònsol o testimoni. Una vegada consultat el cas, l'Alt Comandament procediria a decomissar o no la mercaderia, deixant marxar el vaixell segons procedís. També havien de ser detinguts els vaixells mercants que conduïen mercaderies procedents de ports republicans amb destinació a ports republicans i que una vegada fos reconeguda que la càrrega era cabotatge confiscable, havia de ser notificada a l'Alt Comandament esperant instruccions. En canvi, si aquests eren vaixells mercants que conduïen mercaderies procedents de ports republicans però amb destinació a ports estrangers, aquests havien de ser detinguts en el cas de que fossin russos o mexicans o si s'havien visitat a aigües jurisdiccionals, consultant sempre amb l'Alt Comandament la seva destinació.

[1195] BPR- UB. FP Infiesta. Caixa 10.

Altres vaixells que havien de ser detinguts a qualsevol lloc on es trobessin i conduïts a ports nacionals eren els que naveguessin amb bandera republicana o sabent-se que fossin espanyols i naveguessin amb bandera neutral o amiga, confiscant-se així el vaixell i la mercaderia i incomunicant a la seva tripulació i passatge fins una ordre superior però si per qualsevol motiu, aquests tipus de vaixells no podien ser conduits a port nacional, havien de ser destruïts. I es que la força sempre seria utilitzada quan un vaixell que fos invitat a aturar-se en aigües jurisdiccionals no obeís les ordres del comandament naval nacional o intentés fugir. Si el vaixell en qüestió inspirés sospita, seria conduit a port per ser reconegut per tal de comprovar l'existència de material de guerra, on seria registrat davant el Cònsol del seu país i en cas de no existir aquest, en presència de dos testimonis, que a ser possible, serien de nacionalitat estrangera. En canvi si el vaixell en qüestió portés carregament d'armes o subministres de guerra pels republicans, s'havia de confiscar el carregament i el vaixell aixecant acte que firmarien tots els presents mentre que el carregament hauria de desembarcar-se seguidament i la tripulació i el vaixell havien de ser vigilats per forces militars. Per altre banda, si els vaixells eren detinguts dintre de les aigües jurisdiccionals d'Espanya, incloses en elles les de la costa en poder dels republicans i no hagués possibilitat de conduir-los a port nacional, s'havia de salvar la tripulació mentre que el vaixell havia de ser destruït una vegada que es comprovés l'existència de material de guerra a bord que pogués servir per l'adversari. A ser possible, l'oficial visitador hauria d'aixecar acte de l'existència d'aquesta classe de material que la firmarien aquest i el Capità, en la que s'havia de fer constar la situació en que es trobés el vaixell, el seu carregament i la seva destinació, fent-lo constar també al quadern de bitàcola de a bord.

Si es sorprenien vaixells transbordant efectes a la mar a altres embarcacions i amb destinació a la costa republicana, aquests havien de ser enviats a ports ocupats per les forces nacionals i en cas de no ser possible ja fos per les condicions de mar o per la presència de vaixells republicans, s'havien de destruir salvant a les seves dotacions. L'excepció la marcarien els vaixells que naveguessin sota el pavelló rus o mexicà i sobre els que hagués sospita respecte al seu destí pel rumb que portarien, per la proximitat a la costa republicana o per les notícies que tinguessin sobre la seva càrrega i destinació, ja que serien detinguts exercint una visita detallada en la que a més a més de comprovar-se el que marcava el Dret Internacional respecte a documentació i dotació, s'havia de verificar si la càrrega, duració de la navegació, etc... estaven d'acord amb el que diguessin els documents de a bord. Si es donava un altre tipus de casos que no estaven compresos en aquestes instruccions, havia de recaure la responsabilitat sota els comandaments navals i comandants de vaixells, que havien de resoldre prudentment sobre els casos no compresos en aquestes instruccions, sometent posteriorment la seva resolució per aprovació.

Per altre banda, com a contraban de guerra als ports adversaris seria catalogat tot el material següent: totes les armes, artefactes i municions de guerra de qualsevol tipus i recanvis; el carbó, la gasolina i tot el gènere de combustible que puguin utilitzar els vaixells i mecanismes militars; el material d'acer, ferro, coure, bronze, plomo, estany, manganès, o llautó que poguessin utilitzar com matèria prima per la fabricació de municions o cartutxeria; productes com el toluè, cotó, àcids i la resta d'ingredients utilitzables per la fabricació de pólvora i explosius; l'amiantina i material apropiat per fabricar saquetes; caretes i equips contra gasos i el material apropiat per fabricar-les; tota la maquinària o efectes per la seva fabricació utilitzable en vaixells de guerra o mecanismes bèl·lics; el material per fabricar gasos tòxics, la creosota i altres matèries primes; les bombones d'àcid carbònic, oxigen i ingredients per la elaboració d'acetilè; els vestuaris i equips militars; els carros d'assalt, tancs, automòbils, camions i vehicles de totes classes; els avions i material d'aviació, els seus motors i recanvis; els lubricants de tota classe per motors marins i d'aviació; el dural-lumini i tota classe de material de construcció d'aeroplans; les tendes de campanya, barracons i equips de aquarterament; les estacions de Radiotelegrafia i els seus diversos components per usos militars; els cables elèctrics, acumuladors i pertrets d'aquest gènere per línies en vaixell o xarxa de campanya; els filferros i pertrets de fortificació; el bestiar apropiat per forces militars. També serien considerats com contraban o munició de guerra els queviures amb destinació a ports sotmesos a bloqueig efectiu, entenent-se en aquesta situació els ports del Cantàbric, actuant en conseqüència els vaixells de guerra nacional per evitar l'entrada de queviures als anomenats ports.

Però dintre d'aquestes normes es donarien unes específiques per tot aquells vaixells que enarboressin pavelló anglès i no hagués constància de que fossin il·legals. Així per exemple destacava que als vaixells mercants anglesos no podien ser detinguts en aigües lliures mai, ni tan sols amb qualsevol informació o sospita que enfondressin i els vaixells nacionals que trobessin vaixells sospitosos, havien de comunicar per radio immediatament i a ser possible en anglès la notícia de la situació rumb i circumstàncies per què així fos recollit per Gibraltar o qualsevol vaixell de guerra anglès que es trobés a les proximitats i perquè les autoritats espanyoles el notifiquessin a les autoritats angleses amb la major rapidesa. Per la seva part, els vaixells de guerra que trobessin mercants anglesos que tingueren anotat com sospitós dintre de les aigües jurisdiccionals (tres milles a la major baixamar) l'intimarien a que s'aturés en la forma usual, inclús advertint-li amb una o dos canonades per sempre sense fer blanc. Si això ocorria a l'Estret o proximitats de Gibraltar, havia de conduir-se al vaixell a aquest port i entregar-lo a les autoritats angleses pel seu examen, però si no fos en aigües de l'Estret, se'l visitaria en la forma usual anotant-lo en el quadern de bitàcola amb expressió de la situació i si encara subsistís la sospita, s'ordenaria que fos dirigit a Gibraltar, advertint-li que es donaria compte al seu Govern. En canvi si es donés el cas de que el vaixell no es

detingués ni encara amb la intimidació de canonades, s'abandonaria la caça radiant les circumstàncies, situació i detalls, per transmetre-les a Gibraltar, sempre a ser possible en anglès. Però respecte a les notícies radiades a Gibraltar, es feia la recomanació que no es procedís a abusar d'aquestes notícies ja que resultaria poc freqüent que algun vaixell genuïnament anglès contravingués les severes disposicions preses pel Govern d'Anglaterra.

A finals de novembre de 1936, l'ambaixador britànic ja havia informat al Govern de Burgos que la legislació anglesa concedia autorització als vaixells anglesos per conduir a qualsevol port britànic a tot vaixell britànic que portés material de guerra a Espanya així com que igualment qualsevol vaixell britànic sospitós de portar material bèl·lic per Espanya havia de ser conduit a un port britànic per ser examinat.

Per altre banda, els nacionals permetrien l'entrada als ports de Santander i Bilbao a tot vaixell anglès que marxés en llast per carregar mineral, sempre que el Cap de la Flotilla anglesa de vigilància del Comitè de no Intervenció pogués garantir amb la seva paraula en el salva conducte que no portava cap auxili pels republicans. En canvi, els vaixells mercants que arboraven bandera anglesa i que constés que els seus antecedents o característiques no fossin iguals i naveguessin disfressats, havien de ser sotmesos a la pauta general segons les instruccions de l' Estat Major nacional, que també declarava que la defensa dels interessos nacionals, no estaven renyits amb la cortesia i prudència que havia de presidir la delicada missió encomanada als Comandaments dels vaixells de la seva Flota, qui no havien de perdre de vista la difícil postura en el terreny legal, ja que encara no estava reconeguda la bandera i el Govern de Burgos per certes principals potències amb les que necessàriament per raó de veïnatge, eren de preveure algunes dificultats. Per aquests, s'havia de tindre especial compte i una perpètua consciència de la responsabilitat que incumbia a l'Armada, especialment els patrullers de l'Estret de Gibraltar que havien d'evitar intervenir en les anomenades aigües angleses, havent de concedir sempre una possible presa abans d'entossudir-se en caça dubtosa, sobretot quan aquesta s'havia d'exercir amb violència. També es cridava l'atenció respecte al mode d'interpretar el que no s'aturés un vaixell quan rebés l'ordre dels patrullers ja que normalment eren aquests vapors de pesca sense cap signe exterior de vaixell de l'Estat els que solien passar desapercebuts i moltes vegades no existia la voluntat de desobeir-los i per tant s'havia de procurar examinar bé cada cas perquè fossin majors les probabilitats d'encert

Igualment existien unes instruccions relatives a les preses que els vaixells nacionals aconseguirien obtenir. La primera d'aquesta feia referència a que els els vaixells que fossin detinguts per reconeixement o apressats havien de marinar-se amb la tripulació convenient i conduint-los a ser possible amb escorta al port militar més immediat que per aquests efectes eren Palma de Mallorca, Melilla, Màlaga, Ceuta, Algesires, Cadis, Vigo, Pontevedra, Ferrol, Pasajes, Las Palmas i Santa

Cruz de Tenerife. L'autoritat naval, ja fos Cap de Base de força o Comandant de Marina, havia d'ordenar que es procedís a la visita que prevenien les normes per la guerra al tràfic, comunicant per telègraf o radio a l'Estat Major de l'Armada al mateix temps que ho havia de fer a la superior Autoritat de qui informaria de la classe i quantitat de carregament, la situació aproximada on va ser apressat, número de tripulants i passatgers i judici sobre del port on estimés que s'havia de descarregar, esperant resolució a menys que la mercaderia a bord representés un perill pel port on en el seu cas havia de resoldre sota la seva responsabilitat. Dels vaixells espanyols que s'apressessin portant queviures o mercaderies havia de quedar confiscats per l'autoritat de Marina fins que hagués un representant del govern de Burgos que pogués fer-se càrrec del vaixell i de la càrrega i si no hagués cap representant de l'anomenat govern, s'havia de telegrafiar al President de la Junta Tècnica de l'Estat a Burgos, donant-li compte del manifest, esperant les seves ordres per la descàrrega que havia de ser en el port de l'aprehensió o en un altre, segons convengués però en canvi si el vaixell conduïa contraban de guerra, no esperaria únicament les ordres de l'Estat Major de l'Armada i no descarregaria tot i que transportés altre mercaderies.

En quant a la tripulació del vaixell apressat si aquest era republicà desembarcaria en tot cas i no seria sotmesa a procés ordinari i sumaríssim segons disposés l'alt comandament, sent l'Autoritat Naval local l'encarregada de procurar amb urgència el personal civil o militar indispensable per tripular, maniobrar i traslladar el vaixell allà on s'ordenés i embarcant escorta armada quan aquest personal no l'inspirés absoluta confiança mentre que la dotació provisional podria variar però sempre amb l'autorització de l'Alt Comandament o en el seu defecte del Comandament Naval local.

Amb objecte de no demorar la descàrrega s'havia de substanciar l'expedient de pressa per l'Autoritat Naval del port on s'efectués la descàrrega, però el Capità, embarcat al port de captura, havia de portar i entregar una informació jurada en que constés la declaració del Comandant que realitzava la captura, la del Capità capturat i les principals circumstàncies de la captura com encapçalament de l'expedient.

Sobre les mercaderies confiscades a vaixells estrangers, aquestes es descarregarien al port de l'aprehensió pel Delegat de Burgos que disposaria la seva distribució. A no haver representant de Burgos, es descarregarien als molls per l'autoritat naval fins rebre ordres de la Presidència de la Junta de l'Estat a qui s'havia de notificar per telègraf l'aprehensió, mentre que el contraban de guerra s'havia de descarregar i enviar allà on disposés l'Estat Major de l'Armada, realitzant l'expedient en ambdós casos l'Autoritat Naval del port de captura.

Tant la Marina Nacional com l'Exèrcit adquiririen dret de preferència per utilitzar els vaixells i mercaderies apressats, manifestant-lo al donar compte de l'aprehensió o al entregar-los a la representació de Burgos, fent constar en la relació “Retingut per serveis de l'Armada”.

Una vegada entregats vaixells i mercaderies al Delegat de Burgos o en cas de mercaderies en vaixells estrangers col·locats sobre molls, es faria responsable de la seva custodia a la Duana, als Carrabiners o qui al seu defecte designés la Junta de Burgos quedant la Marina de Guerra exempta de tota responsabilitat, sent el lloc on es custodiessin i col·loquessin aquestes mercaderies un lloc que no impedís el tràfic de guerra, consultant sempre amb la Comandància de Marina. Mentrestant, els vaixells estrangers capturats amb contraban de guerra pels republicans dintre de les aigües jurisdiccionals, havien de ser tractats com vaixells espanyols per tots els efectes però si el contraban de guerra no apareixia destinat a ports de l'adversari, s'havia de consultar depenent del cas.

També es dictarien en aquest cas al març de 1937 unes normes sobre la navegació nocturna i el bombardeig de vaixells amb les llums apagades, declarant que tot vaixell que durant la nit navegués amb llums apagades a menys de deu milles de la costa de qualsevol de les Illes Balears, seria bombardejat per l'Aviació i atacat per creuers auxiliars i patrullers i amb objecte d'evitar desagradables equivocacions, s'advertiria als comandaments d'Aviació i de vaixells auxiliars la situació dels vaixells de la Flota Nacional quan es trobessin a les proximitats d'aquest arxipèlag.

La presència de vaixells de guerra anglesos en aigües d'Espanya, on operaven i establien el bloqueig els vaixells de guerra nacionals podien donar lloc a lamentables conseqüències per confusions de nit o temps tancat i per la circumstància de ser alguns dels seus destructors de tipus anàlegs a la dels republicans. Per tal d'evitar això, s'havien establert les senyals de reconeixement, posades en vigor a partir de les 00:00 hores del dia 20 d'abril de 1937, dia en que entrava en vigor el Control de No Intervenció. Segons aquestes, la senyal de reconeixement consistiria en un grup de dos lletres (repetit tres vegades) agafat d'un quadre adjunt on la primera lletra del grup havia de ser una qualsevol de les de la columna vertical de l'esquerra, l'altre en la mateixa línia de l'escollida, que seria la que correspongués a la columna encapçalada per igual xifra que la de les unitats del dia de la data. Aquesta senyal feta pel que demanés reconeixement havia de ser contestada per altre amb un grup d'altres dos xifres, una d'elles, la primera, era la mateixa que la segona xifra del que demanés la senyal de reconeixement, l'altre era la que quedava sota de la xifra de les unitats del dia de la data[1196].

Per intentar aturar aquest tràfic marítim que tant beneficiava al bàndol republicà s'utilitzarien tant els submarins italians, que també tindrien les seves pròpies normes en quant al tràfic marítim i que vigilarien els ports republicans i les seves entrades i sortides per intentar interceptar qualsevol vaixell i zones minades, sobretot a finals de febrer de 1937 en la que es minarien les zones del Cap de Creus i Cap de Begur per intentar reduir aquest tràfic marítim[1197]. Però tot i els esforços realitzats

[1196] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 10.
[1197] Veure apartat 3.3.2. La campanya submarina.

pels nacionals, aquests només aconseguirien petits èxits com l'enfonsament de varis vaixells: *Navarra*, *Loukia, Ciudad de Barcelona*, *Granada*, i provocar avaries en més d'un: *Campero, Ciutat de Reus* i *Andutz-Mendi*. Però tot i les continues agressions sofertes, aquest tràfic marítim es va poder mantenir força actiu i regular i seria realitzat per petites unitats de la *Compañía Transmediterranea*, amb poca autonomia per realitzar viatges més llunyans. A finals de juny, el Canarias tornaria novament a les costes catalanes i enfonsaria el dia 23 a les embarcacions de pesca *Primera* y *Juan José* a les proximitats de Barcelona, salvant les seves respectives tripulacions mentre que al dia següent seria el Baleares qui enfonsaria al pailebot Trinitat de 230 tones quan aquest realitzava la travessia de Sant Feliu de Guíxols a Port-Vendrés[1198].

El mes de juliol de 1937 per la seva part seria un més intens en l'intent d'atrapar vaixells mercants republicans o estrangers que comerciaven amb el bàndol governamental, sobretot els dies 21, 22 i 23 de juliol, protagonitzat totes aquestes accions pel creuer *Canarias*. Abans però, el dia 3 al matí el Baleares observaria un pailebot que navegava molt a prop de la costa a l'altura de Montgat al que obligaria a varar a la platja amb el foc d'artilleria de 120 mm mentre que poc després, a les 11.30 hores abordaria un pesquer al que acabaria enfonsant amb un impacte de 120 mm salvant però a la tripulació[1199]. Per la seva part, el dia 6 de juliol sortiria a la mar el creuer *Canarias* des de la base de Palma motivat per diverses informacions sobre l'activitat de la Flota Republicana i el tràfic marítim. La primera d'elles era la informació rebuda des del Comandant General del Departament Marítim de Cadis en el qual s'assenyalava la sortida de set vaixells de la Flota Republicana de la seva base de Cartagena amb la missió de vigilar la costa mediterrània mentre que la segona era la informació rebuda per part del Servei d'Informació Nacional referent sobre la sortida de Marsella de varis vaixells mercants republicans. Davant d'aquestes informacions, el mateix Almirall va decidir sortir a bord del *Canarias* la nit del dia 6 per arribar a les primeres hores del matí del dia següent a unes 10 milles a l'est del Cap de Sant Sebastià, a la derrota de Marsella. A les 07:50 hores, un avió republicà volant a baixa altura per la popa reconeixeria al creuer i marxaria cap a la costa per advertir la presència del vaixell rebel i davant d'aquest reconeixement aeri el *Canarias* extremaria més les precaucions esperant un més que probable atac aeri que al final no es produiria. Tampoc es produiria la presència de cap vaixell per aquelles aigües, ni els mercants que havien de sortir de Marsella, ni els vaixells de la Flota Republicana que havien de vigilar la costa mediterrània, i fart d'esperar l'aparició de qualsevol vaixell, el *Canarias* posaria rumb cap a Palma a mig matí del dia 8 on arribaria a les 18:00 hores. Molt probablement, l'avió que havia reconegut al creuer segurament havia donat l'avís de la presència del *Canarias* per aquelles aigües i per aquest motiu no navegaria

[1198] MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada*. *Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939*. Pàg. 1.731.
[1199] Ibidem. Pàg. 1743.

cap vaixell dels que esperava el creuer franquista. És curiós, però segons la documentació republicana examinada, no existeix cap tipus de prova documental de sortida dels vaixells de la Flota republicana de Cartagena.

Per altre banda, el dia 21 de juliol el creuer *Canarias* novament tornava a sortir de la base de Palma per endinsar-se al Golf de Lleó per tal d'operar durant la nit a la derrota de cap de Sant Sebastià-Marsella. Arribaria abans de temps i aprofitaria per portar la seva pròpia derrota més a l'est, alhora d'aconseguir tallar i recórrer la que partia el Cap de Sant Sebastià fins a Maó, però la presència del *Canarias* a la zona seria aquest cop descoberta pel vapor francès *Ville d'Alger* que procedent de la ruta de Menorca, navegava amb rumb a Sète, acció que obligaria al creuer a donar un rodeig ampli per tal de despistar i evitar que tornés a ser descobert els seus fums. Des d'aquella mateixa nit fins l'endemà, el creuer franquista navegaria per la costa francesa entre Marsella i la frontera espanyola en ambdós sentits a la recerca del tràfic de cabotatge, tot i que no tindria resultats positius pel seus interessos. El Comandant del *Canarias*, el capità de navili Salvador Moreno, davant la sospita que els guaites del Cap de Creus havien pogut observar el creuer i podien haver alertat als vaixells contrabandistes, decidiria canviar d'escenari i fer un recorregut per la costa catalana aprofitant que normalment la presència d'un d'aquests creuers solia produir un gran desconcert i un estat d'alarma general a tota la costa[1200]. La Delegació Marítima de Barcelona per la seva banda informaria que cap al migdia i des del semàfor de Cap de Begur, els havien informat que a unes deu milles d'aquella costa s'havia vist un vaixell de guerra que ben bé podia ser el *Canarias* i immediatament s'avisaria de l'assumpte a les autoritats competents que ordenarien la sortida d'alguns avions perquè perseguiren al vaixell, ordre que seria cursada molt ràpidament. Més tard, el semàfor de Begur informaria a la Delegació Marítima que pel mateix costat per on havia aparegut el creuer s'havia pogut escoltar una formidable explosió, observant-se a la llunyania una gran columna de fum i flames com si fos d'un vaixell torpedinat, tot i que la boira existent dificultava força la visibilitat impedint veure el vaixell atacat abans del sinistre. La Delegació Marítima no tenia constància de que cap vaixell espanyol estigués precisament en aquesta ruta, desconeixent per tant la nacionalitat del vaixell així com la sort que podia haver pogut tindre la tripulació i el mateix delegat marítim de Barcelona donaria les ordres pertinents per tal d'acudir a la seva ajuda i assabentar-se de si havia hagut víctimes. Aquest vaixell atacat en realitat es tractaven de tres barques de pesca, la més gran i important degut al seu tonatge era l'anomenada *Pedro* de 332 tones i la protagonista segurament d'aquesta forta explosió i de la columna de fum, que es podia observar des del semàfor de Begur. Les altres dos eren unes petites barques de pesca, la *Siete Hermanos* de 33 tones i *Glòria* de 22

[1200] MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada*. *Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939*. Pàg. 1.769.

tones, les tres pertanyents a Palamós. En quant a les tripulacions, no hi havia rastre d'elles perquè serien fetes presoneres i portats cap a Palma de Mallorca posteriorment, una vegada acabada la navegació del creuer. Més tard, cap a les 15:20 hores, els guaites del *Canarias* podrien observar la presència d'un vaixell mercant que navegava molt pròxim a la costa en aigües d'Arenys de Mar, tractant-se aquest de la barcassa a motor francesa *Riri*, amb matrícula de Marsella i propietat de l'armador Mattai, un antic contrabandista que havia estat adquirit pel govern de València dirigint-se a Alacant amb queviures, planxes d'acer i altre material i que portava un controlador a bord. El creuer s'aproparia al vaixell francès i pogué comprovar les intencions del vaixell mercant, que no era altre que marxar de la presència del creuer, però en vista d'aquesta acció, el Comandant del *Canarias* decidiria utilitzar l'artilleria però amb punteria desviada solament per fer-se obeir, acció que li resultaria. El *Canarias* va poder apressar al mercant francès, embarcant en ell una dotació de presa sota el comandament del tinent de navili Alfredo Lostau que l'ordenaria dirigir-se a Alcúdia i no a Palma per tal d'evitar una possible intervenció del destructor francès al servei del Control. El *Riri* durant la seva travessia a Alcúdia seria escortat pels creuers auxiliars *Mallorca* i *Rey Jaime I* i dos hidroaviós nacionals que evolucionarien sobre el comboi, arribant finalment al port de l'anomenada ciutat, on la seva mercaderia seria descarregada i confiscada tot i que el seu carregament era només de queviures i no de contraban. Aquesta acció faria que s'iniciés un llarg contenciós entre el cònsol de França i les autoritats espanyoles; així i en presència del destructor *Tempête* es verificaria que el *Riri* solament portava queviures però els nacionals declararien que havien llençat material de ferro per la borda en el moment del seu apressament i l'assumpte s'havia de sotmetre a la decisió de Burgos mentre que el capità del *Riri* ingressaria a la presó per auxili a la rebel·lió. Tot i les protestes del cònsol francès M. Auvynet, el capità del *Riri*, M. Seja seria condemnat el 31 de juliol per un consell de guerra a 24 anys de presó així com a la confiscació del vaixell i la seva càrrega. Finalment i després de varis mesos, la tripulació de la barcassa seria repatriada a França el 1 de setembre pel destructor *Forbin*, via València[1201]. Tornant a la guerra al tràfic exercida pels navilis nacionals, aquell mateix dia el *Canarias* tornaria a aparèixer a les 17:00 hores a l'altura de Mataró on obriria foc sobre la costa i sobre un vaixell que segons les primeres investigacions es tractava d'un petrolier anglès, el *Gobeo*[1202], tot i que aquestes informacions no estaven contrastades) aconseguint que aquest s'aturés i enarborés la bandera blanca per rendir-se al creuer. Poc després de capturar el petrolier davant de Caldes d'Estrac entrarien a escena un caça i un trimotor governamental que entaularien un petit combat amb el *Canarias*. El vaixell dispararia els seus canons antiaeris envers els dos aparells al mateix temps que s'allunyaria de la costa amb el

[1201] SABATIER DE LACHADENÈDE, René, *La Marina Francesa y la Guerra Civil de España (1936-1939).* Pàg.388.
[1202] Vaixell de 3.3.65 tones, construït a Glasgow el 1921 per R. Duncan.

petrolier apressat. Els avions per la seva part, tornarien al seu aeròdrom sense aconseguir realitzar un atac més seriós envers el vaixell franquista però tot i així i davant l'amenaça de poder aparèixer més avions, el *Canarias* optaria per enfonsar el vaixell petrolier, abandonant a més a més a la seva sort a la tripulació. Les autoritats marítimes republicanes en canvi disposarien immediatament la sortida d'un vaixell per anar a recollir els tripulants del petrolier, però aquesta tasca hauria d'esperar degut a la reaparició del *Canarias* novament a la costa, davant de Mataró, obrint altre vegada foc contra el litoral. Per altre banda, el dia 28 s'organitzaria un comboi amb destinació Palma de Mallorca integrat solament pel *Rey Jaime I* que transportava material per l'aviació alemanya sota protecció del creuer *Canarias* que escortaria al anomenat *Rey Jaime I* fins les 22:30 hores del dia 29 tot i que el creuer nacional per la seva part també navegaria pel sud de Mallorca per tal de tallar la derrota Marsella-Barcelona intentant així interceptar el tràfic marítim. Simultàniament també s'ordenaria la sortida a la mar dels creuers auxiliars *Lázaro* i *Mallorca*, que ho farien a les 05:00 hores del 30 de juliol des de Pollença per creuar en la derrota Marsella-Cap de Sant Sebastià a l'est del meridià 4º Est, en tant que el *Canarias* ho faria a ponent d'ells a les mateixes aigües[1203]. L'objectiu del *Canarias* i dels dos creuers auxiliars eren dos mercants interessats pel general republicà Miaja, però en canvi, solament la presència del creuer nacional sobre la costa catalana interrompria el tràfic marítim per uns dies en la derrota Marsella-Barcelona. A les 14:30 hores del mateix dia 30 de juliol, un missatge radiat des de Palma informaria de l'observació i atac a un comboi procedent de Marsella per avions de la Legió Còndor amb la col·laboració d'altres avions de l'Aviació Legionària i hidroavions nacionals procedents aquests últims de Palma i Pollença respectivament. El comboi en qüestió consistia en un vaixell mercant escortat per la llanxa ràpida *Maruja* i dos destructors i segons el part dels propis avions, a conseqüència de l'atac resultarien assolits el mercant amb impactes a popa, un destructor amb danys a proa i destrossada la llanxa. El comboi romandria aturat a 15 milles d'Arenys de Mar i un dels destructors republicans, el *Escaño,* s'allunyaria de l'escenari amb rumb a Barcelona. Durant aquest moment, el *Canarias* es trobava a 45 milles al 088 del Cap de Begur i immediatament es dirigiria sobre la zona d'acció situada a unes 72 milles al sud-sud-est, augmentant la velocitat a 23 nusos, però quan es trobava a punt de cobrir els llocs de xafarranxo de combat ja que sobre l'horitzó podia observar els fums del comboi, un missatge de Palma donava la notícia de que un hidroavió alemany *Heinkel He-59* havia caigut a l'aigua a 15 milles al sud de Blanes. El creuer hagué de dirigir-se doncs en auxili de l'hidroavió deixant de banda la neutralització del comboi al que podria veure a les 18:30 hores, però hauria d'actuar ràpidament ja que el vent que bufava del sud-est arrossegava al hidroavió cap a la costa

[1203] MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada*. *Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939*. Pàg. 1.773.

catalana. El *Canarias* aturaria les seves màquines i arriaria un iot per tal de recollir a la tripulació mentre que prendria a remolc l'aparell, observant durant la realització d'aquesta tasca com els destructors republicans, una vegada tingueren a la vista al creuer nacional, marxarien cap a la costa. Al dia següent a les 08:00 hores el *Canarias* deixaria l'hidroavió a Pollença després d'anar a una velocitat de 8 a 11 nusos degut a que realitzaria tota la travessia remolcant l'hidroavió i a les 13:00 hores fondejaria a Palma de Mallorca. L'auxili i consegüent remolc des de prop de Blanes fins a Pollença del *Heinkel* alemany va interrompre la maniobra iniciada per l'Almirall amb el *Canarias* per atacar el comboi enemic i la seva escorta i en quant al *Lázaro* i el *Mallorca*, després d'ultrapassar el paral·lel del Cap de Creus i el meridià de 4º est, reconeixerien amb dificultat el tràfic a la zona assignada a causa de la boira i a començaments del dia 31, rebrien ordres de tornar a Palma, on amararien a les 16:00 hores.

Però sense cap dubte, un dels major èxits que aconseguirien els nacionals a aigües catalanes en quant a l'apressament d'unitats republicans seria el realitzat el 18 de setembre de 1937 quan el creuer *Canarias* aconseguiria capturar dos mercants republicans quan aquestos navegaven escortats per tres destructors republicans. Les informacions nacionals respecte a la intensificació del tràfic marítim procedent del ports francesos del Golf de Lleó farien decidir a l'Almirall Moreno que els creuers nacionals *Canarias* i *Baleares* naveguessin per la ruta de Marsella-Cap de Creus.

Així, el dia 17 a les 00:00 hores el creuer *Canarias* havia de recalar al Cap de Creus i el *Baleares* a 50 milles de Marsella en la línia Marsella-Creus a l'alba del mateix. També els nacionals sabien que el mercant *Rey Jaime II* es trobava a Barcelona, així que el *Baleares* també rebria a més a més l'ordre de dirigir-se a la zona assenyalada en aquest cas per l'est de Menorca amb l'objectiu de poder utilitzar al creuer en la possible intercepció del *Rey Jaime II* si es rebien notícies de la seva sortida de Barcelona amb destinació a Maó. A més a més d'aquesta darrera mesura i per intentar capturar aquest vaixell, l'Almirall Moreno disposaria també la sortida des de Palma dels canoners *Dato* i *Cánovas* i dels creuers-auxiliars *Ciudad de Alicante* i *Malaspina* amb ordre de creuar el nord de Menorca amb la mateixa missió que el *Baleares*, ja que la sortida del *Rey Jaime II* de Barcelona amb destinació a Maó havia estat donada com imminent segons les darreres informacions dels agents nacionals ubicats a Barcelona.

Ja a la tarda del dia 17, concretament a les 18:00 hores, el *Canarias* s'aproximaria a la costa catalana i augmentaria la velocitat a 22 nusos per trobar-se a les 20:00 hores a 55 milles de Barcelona, però demorant-la a l'oest s'allunyaria d'aigües catalanes ja que rebria l'ordre de desplaçar-se a costes algerines per intentar interceptar el vaixell *Satrústegui* que es trobava a Orà, deixant per tant el creuer *Baleares* a les proximitats del Cap de Creus. Igualment l'almirall Moreno a banda de comunicar al *Baleares* els moviments del *Canarias*, també l'ordenaria que la recalada a

Portbou fos a la matinada per mantenir-se a les proximitats de la frontera fins 00:00 hores del dia 19. Així per tant, els objectius de les accions de la nit del dia 17 dels vaixells de la Flota nacional eren els següents: els dos canoners i els creuers auxiliars (*Dato*, *Cánovas*, *Ciudad de Alicante* i *Malaspina*), a la interceptació del vapor *Rey Jaime II* a la seva derrota des de Barcelona a Maó; el *Baleares* donaria suport a aquestes unitats a la vegada que vigilaria el tràfic des dels ports francesos als catalans mentre que el *Canarias* vigilaria la costa algerina reconeixent durant el seu desplaçament la costa de Llevant peninsular[1204].

Però precisament seria el creuer *Canarias* el protagonista de l'acció ja que durant la seva retirada d'aigües catalanes, cap a les 21:32 hores i a través de l'aleta d'estribord, els guaites de a bord podrien observar dos siluetes que després d'uns primers dubtes serien reconeguts com a destructors, navegant a gran velocitat amb rumb oest, i poc més tard observarien altres dos cascos més. Tot i que els vaixells portaven les llums apagades, la visibilitat d'aquella nit no permetia dubtes ja que era extraordinària gràcies a que hi havia una lluna quasi plena; per tant no hi havia dubtes que en efecte es tractava del comboi anunciat, compost pels mercants *J.J. Síster* i *Rey Jaime II* i els destructors *Sánchez Barzcáiztegui*, *Almirante Antequera* i *Gravina*. Així que una vegada observat el comboi per part del creuer nacional, la seva tripulació ocuparia els seus llocs de xafarranxo de combat, agafant l'Almirall el comandament tàctic de manera personal, que ordenaria augmentar la velocitat a 25 nusos i carregar les torres de 203 mm. A les 21:49 hores i després d'establir el rumb, el *Canarias* podria observar com els vaixells republicans es dispersaven, dos d'ells serien reconeguts com destructors quan el *Canarias* es trobava a unes 25 milles de Calella i intentaria tallar-lis la retirada a Barcelona canviant de rumb. Per la seva part, els destructors que navegaven a gran velocitat deixarien veure clarament les seves esteles i podrien divisar al creuer franquista quan aquest es trobava a uns 8.000 o 9.000 metres d'ells, cosa que faria que dispersessin el comboi per agafar posicions d'atac amb torpedes[1205]. I es que aquesta dispersió realitzada pels destructors no era res més que seguir les ordres tal qual manades per l'Estat Major de la Flotilla de Destructors, unes ordres que serien trobades posteriorment en un dels mercants i que especificaven el dispositiu del comboi i de l'escorta així com les instruccions de combat en cas de trobar-se amb l'adversari[1206].

[1204] MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada*. *Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939*. Pàg. 1.924.

[1205] Segons explicaria el Comissari Polític del *Almirante Antequera*, Salvador Ros, expressada en l'informe que elevaria al Comissari General de la Flota amb data 20 de setembre del 1937. Descriu així els primers moments de l'observació fins l'aparent dispersió observada des del *Canarias*: *"Va aparèixer, doncs, el creuer a una distància de 8 o 9 mil metres i acte seguit, es va donar la senyal "d'enemic a la vista", així com la seva distància i demora i immediatament ens vam separar del comboi i a l'objecte de prendre posicions d'atac amb torpede*s". MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada*. *Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939*. Pàg. 1925.

[1206] Aquesta era l'Ordre d'Operacions nº114 del 17 de setembre de 1937 de l'Estat Major de la Flotilla de Destructors, sent trobada posteriorment en un dels vapors apressats.

Aquest anomenat dispositiu consistia en situar al *J.J.Síster* en cap, seguit a 700 metres pel *Rey Jaime II* mentre que el *Almirante Antequera*, estaria a la proa del *J.J.Síster* a 800 metres i el *Gravina* i el *Sánchez Barcáiztegui* a 60º per l'amura d'estribord i de babord del *J.J.Síster* respectivament i en cas d'encontre amb l'adversari, el *Sánchez Barzcáiztegui* havia de quedar-se amb els dos mercants i els altres dos destructors havien d'atacar amb torpedes i després amb canó, amb objecte d'allunyar a l'adversari sent el punt de reunió Maó, mentre que en cas de combat, el *Sánchez Barcáiztegui* conduiria al comboi a lloc segur i a judici del seu comandant[1207].

Tornant al encontre del comboi amb el *Canarias,* el creuer nacional obriria foc envers els destructors que s'allunyaven a les 21:47 hores amb les torres de proa, sent la primera i segona salva molt curtes degut a la seva alça de 5.000 metres[1208], sobretot perquè com ja s'ha comentat els destructors republicans es trobaven a 8.000 o 9.000 metres del creuer nacional. Pocs minuts després, a les 21:55 hores, entre el primer i segon interval es sentiria a bord del *Canarias* una gran commoció, sembla ser que a causa del xoc d'una massa pel través de babord. Aquest xoc va poder ser degut a un torpede tot i que des del creuer nacional no s'havia vist en cap moment cap estela, però el vaixell havia estat durant força temps en condicions favorables per rebre'l i a molt poca distància d'un dels destructors. Seria aquest moment inicial quan es reunirien les condicions favorables pel llançament de torpedes dels dos destructors observats en primer lloc ja que després i a mesura que s'allunyarien progressivament resultaria poc probable. La hipòtesi del llançament de torpedes republicans concorda amb la descripció del Comissari Polític del *Antequera* que afirmava que el *Antequera* havia atacat amb els seus torpedes a una distància de 2.000 o 2.500 metres exposant-se temeràriament a tan curta distància del *Canarias*, tot i que l'atac resultaria completament nul, posant de manifest el nerviosisme i la contradicció entre alguns comandaments[1209]. En realitat el *Almirante Antequera* llençaria dos torpedes tot i que molt malament llençats i amb molt enrenou a les ordres, sense tenir les dades concretes i sense fixar posicions exactes, o sigui de qualsevol manera i a destemps.

[1207] Els comandants dels destructors eren: del *Sánchez Barcáiztegui* l'alferes de navili Álvaro Calderón Martínez; del *Gravina* l'alferes de navili José Luis Barbastro Jiménez i del *Almirante Antequera* l'alferes de navili Ricardo Noval Ruiz. El Cap de la Flotilla, el capità de corbeta Federico Monreal Pilón a bord del *Sánchez Barcáiztegui*. MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada*. *Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939*. Pàg. 1.925.

[1208] Tal i com es recull a l'obra MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada*. *Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939*. Pàg. 1.926-1.929. La descripció del combat, a partir de l'obertura de foc pel *Canarias*, presenta dos versions diferents degudes, curiosament, al propi Almirall: una, ja publicada amb anterioritat i reflectida a les seves Memòries que utilitzem com principal font d'informació el Part de Campanya del *Canarias* i altre plasmada al Part de Campanya que va seria transmés pel *Cuartel del Generalísimo* sobre el combat. La segona versió difereix en dos dades interessants: l'alça amb que van sortir les primeres salves que aquí diu va ser de 8.000 metres enlloc de 5.000 i la commoció experimentada a bord que situa a les 21.55 hores quan el *Canarias* navegava al rumb 060 que nosaltres considerem com la segona fase del combat.

[1209] MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada*. *Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939*. Pàg. 1.929.

A banda del llançaments dels dos torpedes els destructors també obririen foc amb les seves peces de canó però quedant-se curts a l'objectiu al temps que augmentarien la velocitat i s'allunyarien cap al nord navegant en zig-zag i dispersant-se. El Comissari Polític del *Antequera* també reflectiria aquesta dispersió entre els dos destructors o falta de coordinació, afirmant que el *Gravina*, tot i les reiterades ordres d'atac no les efectuaria, donant lloc a que el *Canarias* no tingués més objectiu que el *Antequera* durant molt de temps[1210].

Per altre banda, des del creuer nacional s'observarien perfectament els piques del dispars del creuer en les immediacions dels dos vaixells, confirmant d'aquesta manera la dispersió dels dos destructors i seria donada l'ordre de finalització de foc a les 21:54 hores en vista de que els destructors dispersats ja s'allunyaven cap al nord i el nord-est, ocultant-se cada vegada més i el creuer arrumbaria al 060 paral·lel a la costa, augmentant la velocitat a 28 nusos. Respecte a la situació del *Canarias* a l'inici del combat, aquest es trobava a unes 18 milles al 112'5 de Barcelona i podria observar des de la seva posició com el projector de la ciutat comtal així com els fars de Calella i Tossa es mantindrien encesos durant gran part de l'encontre. En vista de la dispersió que realitzarien els destructors, el *Canarias* decidiria finalitzar la persecució dels anomenats destructors considerant també inútil una persecució nocturna per un vaixell de les característiques del *Canarias*; tot i que moments després des del creuer nacional podria ser vist de nou a un dels destructors amb rumb nord-est i zigzaguejant i més a llevant a un tercer destructor que fugia cap a la costa mentre que el primer destructor també s'allunyava cap a Barcelona. Tres minuts després d'haver finalitzat el foc, el *Canarias* tornaria a obriria foc de nou amb les torres de proa, aquesta vegada per babord i sempre sobre el mateix destructor, en aquest cas el *Sánchez Barcáiztegui* que tot i la llunyania, des del creuer nacional podia observar-se el seu objectiu molt millor i com els seus dispars queien molt a prop del destructor. En total li seria disparada fins a vuit salves, realitzant-se aquesta última a les 22:02 hores a una distància de 12.000 metres. El *Canarias* dispararia uns 31 projectils d'alt explosiu de 203 mm amb les dos torres: la torre 1 faria 14 dispars, la torre 2 en faria 17 (8 serien realitzats amb el canó esquerra i 9 amb el canó dret) mentre que l'artilleria de 120 mm només va poder llençar per falta de direcció de tir 5 dispars d'alt explosiu i 2 il·luminants[1211]. Com a conseqüència d'aquests dispars el *Sánchez Barcáiztegui* seria assolit per un projectil del *Canarias* que li ocasionaria vàries baixes, sent aquest el principal motiu de la fugida del destructor a Barcelona, ciutat on serien enterrats els morts mentre que als altres dos destructors no patirien cap tipus de danys ni baixes.

Una vegada finalitzat el combat i amb el *Canarias* allunyat ja definitivament dels destructors, els llocs d'observació del creuer nacional podrien observar a les 22:13 hores altre vegada les siluetes

[1210] MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada*. *Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939*. Pàg. 1.929.
[1211] Íbidem. Pàg. 1.930.

que el mateix creuer havia vist i abandonat al principi del combat. El *Canarias* moderaria la velocitat a 26 nusos per no forçar les calderes ja que solament li funcionaven 6 enlloc de les 8 que disposava i a les 22:50 hores les dos siluetes serien reconegudes com vaixells mercants. Només pocs minuts després, el creuer nacional reduiria la seva velocitat a 20 nusos i il·luminaria amb projectors a l'últim vaixell que tot i no portar cap cartell a la popa, era indubtablement un vapor republicà, tot i que li resultaria impossible al *Canarias* l'enteniment amb el vaixell mercant i l'enviament d'un iot degut a la mar. Davant d'aquestes circumstàncies, el creuer franquista es dirigiria a l'altre vaixell al que identificaria com el *Rey Jaime II* i amb el que si es podria comunicar amb ell perfectament; i gràcies aquesta comunicació, el *Canarias* sabria que l'anterior vaixell era el *J.J. Síster* que transportava material de guerra mentre que el *Rey Jaime II* només transportava càrrega general. L'aspecte del *J.J. Síster* no era del tot bo ja que segons tant i com el descriuiria l'Almirall Moreno, aquest no portava totes les llums de situació i no podia encendre ni les llums de coberta a sobre que es notava molt que havia estat armat de qualsevol manera[1212]. Una vegada els mercants restarien en poder del *Canarias*, des del creuer nacional s'ordenaria als dos vaixells encendre les llums i posar rumb fins a Dragonera i d'aquí a Palma, realitzant la navegació a una velocitat de 12 a 13 nusos, mantenint-se el *Canarias* a prop pel costat per evitar que des del mercants fossin llençats efectes a l'aigua o que poguessin arriar cap iot.

Una vegada el comboi es posaria en marxa, l'Almirall enviaria un missatge als dos canoners i al creuer auxiliar *Ciudad de Alicante* per que s'incorporessin a la navegació del *Canarias*, concretament haurien de fer-ho a les 04:00 hores del dia 18 sent el punt d'encontre a 20 milles al nord de Sóller mentre que també seria ordenat avançar-se fins a Palma el *Ciudad de Alicante*. Els canoners que acudirien al punt de reunió a l'hora ordenada es farien càrrec de l'escorta del comboi i entrarien a Palma aquell mateix matí a continuació del *Canarias*, que ho faria a les 09:00 hores.

Respecte al carregament dels dos vapors aquest anava destinat a socórrer Maó, aïllada pràcticament de la Península i per aquest motiu predominaven els efectes de tot tipus, tot i que el comboi a banda de les provisions i abundants elements sanitaris, també transportava algun equip bèl·lic com explosius, morters, granades i probablement alguns vehicles, que eren considerats convenients per completar la seva organització defensiva.

Mentrestant, el *Baleares* per la seva part patrullaria la zona de Cap de Creus i tractaria per dos vegades fer-se càrrec del vapor grec *Naikratonasa*, ja que el seu capità havia acordat entregar-se al bàndol nacional en un punt de la zona. El vaixell grec faltaria a la cita i després d'anunciar-se per l'Almirall Cap de l'Estat Major el retard a la sortida del *Naikratonasa*, el creuer nacional tornaria

[1212] MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada*. *Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939*.Pàg. 1.931.

novament a Palma de Mallorca on recalaria a les primeres hores del dia 19, concretament dos hores abans que ho fes el *Canarias*, trobant-se els dos creuers al port mallorquí.

Però els acords de Nyon, signats a mitjans de setembre de 1937 representarien un fre a la guerra al tràfic marítim per part de les unitats nacionals degut a la repartició del Mediterrani que tant Gran Bretanya i França realitzarien, quedant els interessos dels nacionals a les seves mans. Les condicions serien lamentables pels seus interessos i a partir d'aquest moment, les unitats nacionals haurien de treballar amb discreció i astúcia per mantenir el bloqueig de la costa republicana, fonamental pel bàndol nacional per aconseguir la victòria. Davant d'aquesta situació, Franco va haver de prendre una sèrie de determinacions que serien transmeses pel gabinet diplomàtic de Burgos i que faria arribar als diferents governs estrangers, establint una sèrie de normes i prohibicions. Entre aquestes destacava la prohibició a la navegació nocturna per aigües jurisdiccionals republicanes ja que la Marina Nacional tenia ordres d'atacar a tot vaixell que s'apropés a dita zona sense llums de ruta reglamentàries mentre que també seria prohibida l'entrada i sortida de vaixells en ports ocupats pels republicans degut a que les forces navals nacionals disposaven també d'ordres d'enfonsar a tot aquell vaixell que no cometés les seves ordres i continuava reiterant-se el bloqueig de tots els ports espanyols en poder dels republicans des del Cap Sacratif fins Cap Cervera i l'illa de Menorca. Els vaixells que durant el dia fossin sorpresos en maniobra davant aquests ports serien advertits al entrar en aigües jurisdiccionals, havent de donar marxa enrere i dirigir-se a 90º a una banda mentre que serien enfonsats en cas de no obeir. Per últim, quedava totalment prohibit el comerç amb els ports espanyols en poder dels republicans ja que tota mercaderia republicana apressada en aigües jurisdiccionals seria decomissada i si era contraban de guerra o si era declarada bona pressa a banda que seria confiscat el vaixell se l'exigiria a la dotació la responsabilitat que li correspongués. En resum s'ordenava operar únicament en les aigües jurisdiccionals espanyoles amb la màxima energia però no es podia atacar a un vaixell, encara que fos contrabandista a les aigües lliures. Totes aquestes instruccions no representaven més que l'esforç nacional d'adaptar el seu bloqueig a les noves condicions creades per l'acord de Nyon però la posterior conferència de París (27 de setembre de 1937) en la que intervindria Itàlia consistent en la repartició del Mediterrani per fer tasques de vigilància entre França, Gran Bretanya i Itàlia, relaxaria molt més la situació en quant al bloqueig[1213].

El punt culminant de la persecució al tràfic marítim esdevindria a partir del mes d'octubre del 1937 i una vegada finalitzada ja la campanya del Cantàbric quan serien creades les Forces de Bloqueig del Mediterrani. Aquestes Forces es crearien segons el decret del 11 d'octubre de 1937 sota el

[1213] Veure apartat 3.2.2.El paper de les potències estrangeres

comandament del contraalmirall habilitat de vicealmirall Francisco Moreno Fernández[1214], que establiria el Quarter General a Palma de Mallorca, donant així una gran importància a l'illa en aquesta campanya naval. A Mallorca per exemple, ningú pensava ja en un possible desembarcament com el que havien patit l'agost de 1936, ja que per aquestes dates les forces republicanes no disposaven ni del domini aeri ni marítim com l'any anterior, imprescindibles per aquest tipus d'operacions. Per altre banda, una vegada finalitzat el teatre d'operacions del Cantàbric, els nacionals podien agrupar totes les seves unitats al Mediterrani; així d'aquesta manera les Forces de Bloqueig estarien compostes per les següents unitats:

Els creuers *Baleares*, *Canarias* i *Almirante Cervera* que formarien la Divisió de creuers sota el comandament del contraalmirall Vierna (vaixell insignia *Baleares*); els destructors *Velasco*, *Velasco Melilla* i *Velasco Ceuta,* als que s'incorporarien les altres dos unitats de procedència italiana, *Huesca* i *Teruel* i que a partir del 5 de desembre constituirien la Flotilla de Destructors sota al comandament del capità de fragata D. Francisco Regalado Rodríguez; els canoners *Dato* i *Cánovas*, als que es sumaria posteriorment el *Canalejas;* els Creuers auxiliars *Mar Cantàbric*, *Mallorca*, *Rey Jaime I*, *Ciudad de Alicante*, *Lázaro*, *Puchol* i *Malaspina,* als que s'anirien incorporant succesivament els minadors *Júpiter, Vulcano i Marte,* el creuer auxiliar *Mar Negro* i el creuer *Navarra;* els submarins *General Mola*, *General Sanjurjo*, *General Mola II*, *General Sanjurjo II*, *Aguilar Tablada* i *González López*[1215] i la flotilla de llanxes torpederes al comandament del capità de corbeta Pedro Pérez de Guzmán i integrada per les llanxes *Requeté*, *Badajoz* i *Oviedo*[1216.]

A més a més de les unitats relacionades, existien també les dedicades a prestar serveis auxiliars i que tindrien una eficàcia molt satisfactòria dintre de les seves capacitats com eren els patrullers *Santa Urbana, Juana Mari, Juan Miguel, Pedro I, Ciudadela i Ciudad d'Alcúdia*; els motovelers *Cala Milló, Cala San Vicens i Cala Mondragó;* els dragamines improvisats *Cervantes i Calderón,* el aljibe *Teodolinda* i altre de 1000 tones, així com els petroliers *Consolata* i *Tiflis*. Més tard s'incorporarien els dragamines també improvisats *Elisa* i *Elisa II* i el remolcador *Ferrolano*.

D'aquesta manera, des d'octubre de 1937 en endavant, la Marina Nacional comptaria amb totes les seves unitats a l'escenari del Mediterrani amb l'objectiu d'acabar amb aquest important tràfic marítim que encara arribaria amb força freqüència als ports republicans mediterranis tot i que ampliarien el seu escenari ja que vaixells nacionals patrullarien pel Mediterrani Central i Oriental i fins i tot fóra d'aquest amb la missió d'entorpir el tràfic marítim republicà o amb destinació a ports

[1214] El decret pel que s'habilitava de vicealmirall a contraalmirall era el nº 381 de 1937 amb data 11 d'octubre i el de creació i comandament de les Forces del Bloqueig el 382 el 10 d'octubre.

[1215] Aquests quatre últims, italians i assignats operativament en forma provisional a les ordres de l'Almirall de la Flota i Bloqueig

[1216] Aquesta última estava en reparació des d'agost de 1937 fins la primera quinzena de desembre. La *Badajoz* va entrar en reparació el 17 de novembre de 1937 fins al 5 de febrer de 1938.

republicans. Però això no vol dir que oblidessin la costa catalana i realitzessin algunes missions calificades més de càstig, com seria la realitzada el dia 23 de desembre de 1937. En aquest cas concret els protagonistes serien el creuers *Almirante Cervera* i *Canarias* i tindrien com a objectiu l'enfonsament de diferents barques de pesca. Cap a les 02:00 hores es farien a la mar 43 barques motores entre grans i petites de la zona sud de Catalunya, portadores cadascuna d'aquestes d'entre 8 i 10 homes. A les 06:00 hores algunes d'aquestes barques podrien distingir en repetides ocasions la desaparició de diferents bultos que per la boira impedien precisar. A les 07:45 hores les dotacions de les barques pesqueres podrien observar que els suposats bultos eren dos vaixells franquistes i que segons algunes informacions de testimonis directes, afegirien que seria el *Almirante Cervera* qui obriria foc sobre algunes d'aquestes barques. Un quart d'hora més tard, el *Cervera* incendiaria algunes barques i a les 08:30 hores el *Canarias* cessaria la seva actuació sobre les embarcacions i es dirigiria cap a la posició del *Cervera*, moment que seria aprofitat per 16 barques que fugirien cap al port de Sant Carles de la Ràpita, on arribarien entres les 10:00 i les 12:00 hores. La resta de les embarcacions anirien arribant fins les 18:00 hores excepte dos que ho farien a les 21:00 hores. Finalment, serien cinc les embarcacions que no tornarien, sent aquestes *Rosa Maria*, *Paco Castellar*, *Rosita* (totes tres de Sant Carles de la Ràpita) *Maria Soledad* de Dènia i *Dolores Arlández* de Sant Carles de la Ràpita. Les quatre primeres serien incendiades pels creuers nacionals i enfonsades posteriorment mentre que la darrera apareixeria sense tripulació i remolcada per una altre al port de Sant Carles de la Ràpita. Aquestes barques tenien una dotació de deu homes aproximadament, faltant uns 45 homes en total que serien fets pressoners pels vaixells franquistes, sent el lloc del succés ocorregut a unes 6 o 8 milles de la costa a llevant del Far de la Banya[1217].

Tornant aquest intent d'aturar el tràfic marítim amb els ports republicans, els nacionals també patirien algun que altre ensurt amb vaixells d'altres nacionalitats com serien els casos ocorreguts amb dos vaixells francesos a finals de 1937 i principis de 1938. El primer d'aquests seria realitzat el dia 26 de desembre quan el vaixell francès *Yolande* de Marsella, amb observador a bord, seria apressat quan navegava a 2 milles de Cap de Tossa per un creuer i quatre destructors nacionals sota el comandament de l'almirall Moreno i seria "convidat" a dirigir-se a Palma. El destructor francès *Vaquelin* arribaria al lloc hores després i prendria sota la seva protecció al *Yolande*, ignorant que l'almirall Moreno anava a bord del creuer nacional. També acudiria el destructor francès *Tartu*, amb el contra-almirall Richard i Moreno li demanaria que ordenés al *Vaquelin* que deixés al *Yolande*. La qüestió seria delicada perquè l'apressament s'havia produït en aigües territorials. El contra-almirall Richard negociaria amb l'almirall Moreno i es comprometria a investigar al *Yolande* aconseguint a

[1217] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 701.

canvi que el *Yolande* fos escortat pels dos destructors cap a Port-Vendrés. El 2 de gener el *Yolande* sortiria de Port-Vendrés cap a Barcelona després de la inspecció que es realitzaria i que no revelaria cap contraban (en realitat transportava mercaderies prohibides que havia llençat per la borda durant la nit abans d'entrar a Port-Vendrés). Durant aquesta darrera travessia, de Port-Vendrés a Barcelona seria escortat pel destructor *Gerfaut* però durant la nit es fugiria i el destructor entraria sol a Barcelona. Aquest cas en el que els nacionals tenien la raó de la seva part al principi (per haver-se fet l'apressament en aigües territorials) portaria a l'almirall Moreno a revisat el seu acord provisional amb el contra-almirall Richard.

Per altre banda, el 24 de gener de 1938 el vaixell francès *Prado* que realitzava la travessia de Marsella a Barcelona seria apressat a l'altura de Palamós pel creuer *Baleares* que l'enviaria a Palma escortat per un destructor. En canvi, el destructor pesat francès *Albatros* s'aproximaria al comboi i faria que se l'entregués el mercant, que arrumbaria a Barcelona. El *Baleares* protestaria pretenen que el *Prado* havia estat apressat en aigües territorials i demanaria que el mercant fos visitat a Palma, però entretant, el vaixell havia continuat la seva derrota i entraria a Barcelona on una vegada al port de la ciutat comtal seria visitat pel destructor *Gerfaut* junt amb un representant del cònsol i autoritats locals, consistint la càrrega solament en queviures i trobant-se fins i tot a bord un observador.

Tot i que les Forces de Bloqueig Nacional patirien un cop molt greu quan seria enfonsat el 6 de març de 1938 el creuer *Baleares* per la Flota Republicana, la valuosa ajuda que oferiria l'aviació, basada a Mallorca i que realitzaria un continu assetjament als ports republicans i al tràfic marítim, farien que cada vegada resultés més complicat el subministre marítim republicà, registrant els ports del Mediterrani cada vegada menys arribades de vaixells mercants. A partir de finals d'abril de 1938 els vaixells nacionals realitzarien diferents missions envers la costa catalana consistents en aturar el tràfic marítim o en tallar les comunicacions en que havien quedat dividides la zona republicana després que els nacionals aconseguissin arribar al Mediterrani per Vinaròs. Les primeres d'aquestes operacions es realitzarien a finals d'abril, concretament les nits del 29 al 30 i del 31 al 1 de maig quan els destructors *Huesca* i *Teruel* amb el suport del *Almirante Cervera* establirien respectives patrulles de 6 hores de durada al paral·lel de l'Illa de Buda mentre que al maig és muntarien quatre operacions més a les nits del 7 al 8, del 10 al 11, del 13 al 14 i del 24 al 25. Aquestes incursions serien portades a terme per la Flotilla de Destructors, tot i que quasi mai al complet i comptarien durant les tres primeres operacions amb la participació d'un creuer, com seria el cas del *Almirante Cervera* durant la missió realitzada la nit del 7 al 8 i el *Canarias* les operacions del 10 al 11 i del 13 al 14. La zona patrullada estava compresa entre els paral·lels de Tarragona i Sagunt i la patrulla solia iniciar-se a les 21:00 hores i finalitzar-se a la matinada del dia següent mentre que el creuer

que donava suport a cada incursió es mantenia en una posició intermitja i totes aquestes operacions comptarien també amb el suport aeri d'exploració dels hidroavions de Pollença. La darrera de les incursions de maig, realitzada la nit del 24 al 25 començaria amb vols d'exploració el dia anterior, intensificant-se els vols els dia 24 amb la realització de fins a quatre vols mentre que el dia 25 no seria realitzat cap degut al mal temps. Aquesta intensificació de vols seria deguda principalment perquè l'objectiu d'aquesta missió era pertorbar les comunicacions entre els ports de la Costa Brava i França, tot i que no comptaria amb el suport de cap creuer ja que la zona d'actuació estava molt lluny de la base principal republicana i no es tenien notícies de que hagués cap unitat naval important republicana a la zona. Tot i així, aquesta darrera operació no seria realitzada ja que el destructor *Teruel* abordaria al *Huesca*, tornant a Palma tots els vaixells. Després d'aquest incident aquest tipus d'incursions es reduirien de tal manera per exemple que durant el mes de juny no es realitzaria cap.

Altre tipus de missions més complexes i que intervindrien més unitats serien les operacions realitzades amb l'objectiu d'intentar interceptar el tràfic marítim. Així per exemple destacaria l'operació realitzada el 2 de maig quan els destructors *Melilla*, *Ceuta*, *Teruel* i *Huesca* establirien una barrera davant Barcelona amb la intenció d'interceptar i conduir a Palma o entregar a un vaixell de guerra britànic el vapor anglès *Muneric,* ja que segons el servei d'Informació nacional, havia passat l'Estret del Bòsfor el dia 25 d'abril amb destinació Barcelona amb un valuós carregament de material de guerra i que segons aquesta informació eren 25 avions i un número indeterminat de camions i metralladores així com un carregament de queviures. Aquesta barrera de destructors centrada a un punt a 40 milles a l'est de Barcelona es mantindria fins al migdia del dia 3 de maig, moment en que li seria ordenada tornar a Palma[1218].

Una altre missió seria realitzada entre el 20 al 23 de juny quan diferents unitats nacional intentarien interceptar un suposat comboi republicà, ja que segons una informació rebuda per l'Almirall Cap de les Forces del Bloqueig la matinada del 20 de juny, els republicans intentarien traslladar tropes de les Divisions de Líster i El Campesino des de Barcelona a València. Davant d'aquesta informació els creuers *Canarias* i *Almirante Cervera* serien ràpidament destinats a l'exploració de la derrota Barcelona-València i els dos submarins sortirien en missió d'exploració i intercepció, establint-se el *General Mola* davant València i el *General Sanjurjo* davant Tarragona. Però tot i que seria explorada la derrota Barcelona-València pels creuers, submarins i fins i tot aviació no observarien res, tot i que l'aviació atacaria amb intensitat els dos ports i el dia 23 es donaria per finalitzada la missió sense cap resultat. En realitat resultaria molt difícil de creure la mobilitat de les tropes

[1218] MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada*. *Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939*. Pàg. 2.296

republicanes ja que una Divisió estava formada per 7.000 o 8.000 homes, el que feia necessari uns cinc vaixells com a mínim, a més a més de la cobertura de la Marina i l'aviació, esdevenint per tant aquest missatge res més que una maniobra d'emmascarament davant de la gran ofensiva de l'Ebre que realitzaria l'exèrcit republicà només un més després. Relatiu a l'ofensiva de l'Ebre, el dia 21 de juliol, pocs dies abans d'iniciar-se aquesta, l'Almirall Cap de les Forces del Bloqueig rebria una ordre de vigilar la costa al sector de Tortosa i mantenir allistats als creuers per poder concentrar-se a l'anomenada zona davant d'una possible ofensiva del republicans que per altre banda, seria iniciada només quatre dies més tard.

Un altre exemple envers el tràfic marítim, en aquest cas de similars característiques que l'operació realitzada a finals de juny seria la portada a terme a finals de novembre quan novament els nacionals a través d'una informació republicana intentarien interceptar un nou transport de tropes que com en el mateix cas que l'anterior, no existiria. L'Almirall Cap de l'Estat Major de l'Armada ordenaria també utilitzar tots els medis disponibles per impedir amb ordres terminants d'atacar tot vaixell sospitós que navegués en aigües jurisdiccionals properes a la zona d'operacions i en cas d'existir seguretat de que transportés tropes, no respectar el pavelló tampoc fora de les aigües jurisdiccionals. D'aquesta manera el dia 28 de novembre a la tarda sortiria una Agrupació Naval composta pels creuers *Almirante Cervera* i *Navarra*, els destructors *Teruel* i *Huesca* i el submarí *General Sanjurjo* a les ordres del comandant Moréu, Cap de la Divisió de Creuers, es dirigiria a un punt situat a 30 milles a llevant de Barcelona a partir del qual els creuers haurien de creuar a rumbs nord i sud entre els paral·lels de Barcelona i Tarragona mentre els destructors es destacarien a la posta de sol fins aproximar-se a 6 milles de Barcelona. Però durant la nit, entre les 22:00 i les 24:00 hores l'Agrupació Naval podria veure explosions i llums de projectors a la costa catalana com a conseqüència de la reacció antiaèria als atacs de l'aviació nacional realitzats mentre que de 01:00 a 05:30 hores, els dos destructors en xafarranxo de combat reconeixerien la costa a les proximitats del port de Barcelona però sense observar cap vaixell. Una vegada s'incorporarien els creuers a l'exploració realitzada pels destructors el temps empitjoraria considerablement, resultant força difícil la navegació pels destructors al alba, cosa que els impediria mantenir el rumb. Davant d'aquesta circumstància s'ordenaria a mig matí la tornada a Palma dels destructors mentre que els creuers continuarien amb la incursió tot i que amb grans dificultats a causa de l'empitjorament del temps, tot i que finalment, a primeres hores de la tarda els dos creuers rebrien l'ordre també de tornar a Palma. L'aviació que per la seva part bombardejaria Barcelona i València no veuria res anormal, així que suposaria que la informació havia estat falsa i fins i tot tampoc el submarí *General Sanjurjo* que romandria davant Tarragona des de la matinada del 29 fins al 1 de desembre observaria res anormal. Aquestes operacions al tràfic marítim i sobretot de bloqueig a les costes

catalanes en canvi si que tindrien més transcendència un cop iniciada l'ofensiva nacional sobre Catalunya.

En conjunt, a tots els teatres d'operacions i durant tota la guerra, les Forces de Bloqueig Nacional aconseguirien enfonsar o capturar més de tres cents vaixells que transportaven contraban de guerra (238 espanyols i 99 estrangers), sense perdre'n cap[1219]. Tot i aquest èxit, el bloqueig nacional resultaria ser més efectiu a l'hora de capturar botí de guerra que no pas d'impedir el trànsit de material pels republicans ja que es calcula que el material republicà capturat a alta mar i posat al servei del bàndol nacional va poder suposar en ocasions fins al 30% de les seves existències. Però el bloqueig nacional no va poder per si mateix resultar decisiu, sobretot amb la via francesa d'aprovisionaments disponible on Catalunya que com hem vist va tindre un paper clau.

3.3.5. La campanya de Catalunya al mar.

Durant l'ofensiva de Catalunya que protagonitzaria l'Exèrcit Nacional i que acabaria amb la desfeta republicana al Principat, la Marina Nacional tindria un paper destacat en ella, tant en suport de l'avançament de les forces de terra així com en la continuació del bloqueig de les costes catalanes amb la particularitat que aquesta vegada tindria projectats una sèrie de desembarcaments al litoral català, una acció molt temuda des de finals de 1936 pel bàndol republicà.

La Campanya de Catalunya s'iniciaria el 23 de desembre després d'haver-se endarrerit una setmana pel mal temps però la Marina Nacional una mica abans d'aquesta data ja havia començat a intensificar les seves accions envers la costa catalana. Així d'aquesta manera, el dia 11 de desembre a primeres hores del matí, sortiria de Palma de Mallorca la Divisió de creuers composta pels creuers *Cervera* i *Navarra* i la Flotilla de Destructors, *Ceuta*, *Teruel* i *Huesca* per establir dos barreres de bloqueig de la costa, una al paral·lel de Cap de Salou entre els meridians de Vilanova i la Geltrú i Calella formada pels tres destructors i l'altre sobre el meridià de Tossa de Mar entre els paral·lels de l'Hospitalet de l'Infant i Barcelona coberta pels dos creuers. En concret la missió d'aquests cinc vaixells consistia en tractar d'impedir el trasllat de dos Divisions republicanes des de la zona sud a la nord segons els darrers missatges que els serveis d'intel·ligència nacional havien pogut obtenir durant aquells dies. Les barreres quedarien establertes a les 17:00 hores del dia 11 i romandrien fins les 06:30 hores del dia 12 en que reunits els creuers i destructors i en vista de no observar cap transport de guerra republicà, emprendrien el retorn, tot i que aquesta vegada a Pollença degut al temporal que existia a Palma.

[1219] Per més informació sobre aquests resultats, veure l'obra de GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael, *La Marina Mercante y el tráfico marítimo*.

Per altre banda, a les dos setmanes d'haver-se iniciat l'ofensiva nacional sobre Catalunya, concretament el 4 de gener, el submarí *General Mola* seria enviat a vigilar les aigües entre els paral·lels de Sitges i Barcelona i el meridià 02º25' Est i la costa mentre que la Divisió de creuers, prescindint en aquest cas dels destructors, es dirigiria cap a aigües properes a Tarragona on durant la matinada del dia següent navegaria al llarg de la costa des de Cap de Salou fins Altafulla, on patiria un atac de l'aviació republicana però no sobrepassaria el paral·lel de Sitges amb la intenció de no introduir-se a la zona assignada al submarí *General Mola*. El submarí havia sortit de Sóller a les 18:00 hores del 4 de gener i a l'alba del dia següent es trobaria a tan sols 8,5 milles de la costa catalana, navegant entre els paral·lels de Sitges i Barcelona on romandria a l'aguait fins les 21:00 hores del dia 8 però al no tindre cap novetat tornaria a Sóller al matí del dia següent. Durant la seva travessia observaria varis pesquers, avions sobrevolant el Prat de Llobregat, un petit remolcador entrant a Barcelona i una llanxa ràpida patrullant a la zona de llevant d'aquest port.

Per la seva part, la presència dels vaixells nacionals davant de les costes tarragonines serviria de dissuasió pels republicans envers d'un possible transport marítim des de Gandia fins a Barcelona com s'havia anunciat i que al final no es realitzaria. Els republicans per la seva part, tot i no enviar cap unitat de la seva Flota a defensar les aigües catalanes, tindrien constància sempre gràcies al seu servei d'espionatge dels moviments que realitzarien els vaixells nacionals així de la preparació que estaven realitzant els franquistes per realitzar un desembarcament en un lloc de la costa catalana entre Tortosa i Sitges aproximadament pel 10 de gener[1220].

El dia 12 de gener la Flota Nacional realitzaria una altre incursió per aigües catalanes després que l'Almirall Cap de les Forces de Bloqueig rebés un missatge del Quarter General informant que els republicans pretenien portar a Catalunya 18.000 homes des de ports de Llevant a Catalunya tot i que el missatge no especificava quan ni com seria realitzada aquesta operació. Davant d'aquesta situació, una agrupació formada per la Divisió de creuers i els minadors *Marte* i *Júpiter* sortirien a les 11:00 hores del dia 13 des de Pollença i segons el pla d'actuació, totes aquestes unitats navals havien de trobar-se a 16:20 en un punt situat a 30 milles de Barcelona i des d'allà emprendre la tornada a les 18:00 hores seguint primer el paral·lel de Barcelona fins a 80 milles de terra per posar rumb a continuació al sud i posteriorment fins a Palma, cobrint aquesta exploració l'últim tram de la recalada a Barcelona dels transports procedents dels ports de Llevant seguint la derrota de Nyon nº2. L'Agrupació arribaria amb dos hores i mitja de retard al punt de situat a 30 milles de Barcelona degut a que patiria un bombardeig per cinc avions republicans prop de la sortida de Mallorca i cinc minuts després es desplegaria l'Agrupació per quedar en línia de front. Més tard, a les 19:20 hores el *Almirante Cervera* observaria una llanxa ràpida que a gran velocitat passaria a prop seu i que

[1220] Veure apartat 3.3.5.1. Els projectes de desembarcament a la costa catalana.

atacaria a unitats navals nacionals però sense gaires conseqüències[1221].

Per la seva part, el submarí *General Sanjurjo* (capità corbeta Francisco Núñez Rodríguez) sortiria de la base de Sóller el dia 12 a la nit per realitzar una missió de reconeixement de la part de costa compresa entre Tamarit i Vendrell per comprovar l'existència de bateries, fortificacions, nius de metralladores, etc... amb l'objectiu d'obtenir la major informació possible davant d'una hipotètica operació de desembarcament a llevant de Tarragona com alternativa a l'operació projectada de l'Hospitalet de l'Infant. El submarí romandria a la zona des de l'alba fins les 19:00 hores del 13 en que una vegada obtingudes totes les dades, emprendria la tornada a Sóller arribant durant el matí del dia 14[1222]. La missió resultava però difícil perquè el submarí no tenia defensa, al disposar tan sols de 0,25 a 1 metre sota la quilla, davant d'un avió, una bateria de costa, una llanxa antisubmarina, i a més a més durant dos dies a plena llum, però finalment el submarí no seria amenaçat. Aquesta missió de reconeixement va consistir en apropar-se al màxim a la costa i amb el periscopi d'observació i augment de 7x50 fer croquis molt detallats. Aquests croquis però es van poder fer perquè al submergible hi havien dos tinents de navili, Francisco Nuñez de Olañeta i Oscar Scharfaussen que eren dibuixants extraordinaris i realitzarien uns croquis excel·lents[1223].

Per altre banda i abans d'aquesta darrera operació, el 12 de gener l'ofensiva realitzada per les tropes nacionals sobre territori català progressaria adequadament, el Cos d'Exèrcit Marroquí ocuparia Falset, Tortosa i la costa fins l'Ametlla de Mar[1224] mentre que el Cos d'Exèrcit de Navarra ocuparia Montblanc, fent innecessari el desembarcament nacional a Hospitalet de l'Infant que ja s'havia planejat[1225]. El sector nord del Mediterrani s'estenia llavors des de Castelló fins la desembocadura de l'Ebre i estava al comandament el capità de navili López Cortijo amb residència a Castelló. El 14 de gener al trencar-se el front de Catalunya, el Batalló d'Infanteria de Marina emprendria la marxa a peu cap a Tarragona seguint l'itinerari Sant Carles de la Ràpita, Gandesa, Ampolla de Mar, Hospitalet, Cambrils i Tarragona.

El dia 15 l'Almirall Cap de les Forces de Bloqueig destacaria a les 03:00 hores als minadors *Vulcano*, *Júpiter* i *Marte* cap a la costa republicana trobant-se al migdia pròxims a aquesta objectius i s'endinsarien a la cala entre cap Tortosa i Hospitalet de l'Infant, tot i que tindrien que canviar d'objectiu al ser avisats pel General Cap de l'Exèrcit del Nord de la sortida des del port de Tarragona de dos vapors i d'altres dos vaixells que es preparaven per sortir. D'aquesta manera els tres minadors posarien rumb al port de Tarragona a 17 nusos de velocitat i poc abans de les 14:00 començarien a

[1221] Veure apartat 3.4.2.2. Les llanxes d'origen rus.
[1222] AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.
[1223] BPR-UB. FP INFIESTA, Obra inèdita, Pàg. 2202.
[1224] En el seu avançament posterior des de l'Ametlla de Mar en direcció a Tarragona es veurien hostilitzats per llanxes republicanes.
[1225] Veure apartat 3.5.1.1. Els projectes de desembarcament a la costa catalana.

creuar entre Cap de Salou i Tarragona. Però l'arribada aquell mateix dia de les tropes nacionals a Tarragona canviarien els plans, així al vespre el minador *Vulcano* fondejaria a Sant Carles de la Ràpita mentre que els altres dos minadors ho farien a Vinaròs. Aquell mateix dia i abans de l'ocupació de Tarragona, el General Cap de l'Exèrcit del Nord s'interessaria amb urgència per l'organització del tràfic marítim de cabotatge en velers, barcasses o embarcacions petites entre Castelló, Vinaròs i Cambrils amb objecte d'abastir de queviures a l'Exèrcit en operacions, però pel que es referia al port català de Cambrils, aquest no reunia les condicions mínimes necessàries per la descàrrega doncs no tenia moll i solament podien entrar en ell vaixells de fins 200 tones.

Per altre banda, els minadors nacionals tornarien a creuar davant Tarragona al dia següent i el mateix farien el dia 17 fins rebre ordre de retornar a Palma doncs els canoners *Canalejas*, *Dato* i *Cánovas* es dirigirien a rellevar-los amb objecte de que poguessin participar amb la Divisió de creuers en les incursions destinades a interrompre el transport de tropes entre la zona de Llevant republicà i Barcelona. Finalment, el dia 19 els tres canoners entrarien al port tarragoní no sense dificultats ja que el port de Tarragona no comptava amb els mitjans de descàrrega perquè la majoria de les seves infraestructures havien estat traslladades al Port de la Selva i les que quedaven estaven inservibles, trobant-se destruïts els tinglats del moll així com el varador i només quedaven en condicions útils les línies d'ancorada. A més a més el port es trobava minat cosa que havia fet que el dia 16 s'apropessin els minadors nacionals on només dos dies després ja havien fet explotar cinc mines i establirien un canal d'entrada mentre que en dies posteriors neutralitzarien 12 mines més, tot i que el dia 24 una mina explotaria sota el *Nuevo Pepe Lestón* provocant el seu enfonsament així com un mort i sis ferits, finalitzant els treballs de neteja del port tarragoní el dia 30 de gener. Tarragona cobraria més importància com port de subministrament de l'Exèrcit davant les noves ofensives que havien de realitzar per terres catalanes arribant els primers vaixells amb subministres de tropes el dia 23 de gener.

Tornant a les activitats de les unitats navals nacionals, el 18 de gener l'Alt Comandament Nacional anunciava gràcies a un a informació rebuda pels seus serveis d'espionatge de l'embarcament als ports de Cartagena i Almeria entre els dies 17 i 20 del mateix mes de dos Batallons republicans; un altre missatge assenyalava València com port de d'embarcament i sempre el de Barcelona com destinació i fins i tot una tercera informació concretava altres detalls importants com que els transports de tropes utilitzarien la derrota de Nyon nº2, navegarien amb les llums enceses, anirien escortats per dos destructors i recalarien al port de Barcelona entre les 09:00 i les 10:00 hores. El primer missatge de tots feia referència a una nota enviada el 12 de gener pel general republicà Vicente Rojo demanant l'enviament a Barcelona de 3.000 homes d'infanteria com a primera expedició així com voluntaris de les Brigades Internacionals. El govern republicà acceptaria tal

petició i en previsió de realitzar aquesta operació serien previstos els transports *T.E.* (*Escolano*) i *T.S.* (*Capitán Segarra*) que arribarien a València el dia 19 procedents de Cartagena. A València embarcarien 2.700 homes entre els dos vaixells i 200 tones de càrrega en cadascú, sortint el *T.S.* del port valencià a les 17:00 del dia 20 i el *T.E.* Mitja hora més tard amb la intenció d'arribar a la derrota de Nyon nº2 per després abandonar l'anomenada derrota a les 05:30 hores del dia 21 i arrumbar directament a Barcelona.

Tenint en compte aquestes informacions, l'Almirall Cap de les Forces de Bloqueig es disposaria a muntar una operació amb la Divisió de creuers i la Flotilla de destructors i una altre complementària amb minadors així com patrulles d'exploració realitzades per avions des dels ports de la zona sud fins a Barcelona. També els dos submarins nacionals participarien a l'operació; al *General Sanjurjo* se li ordenaria situar-se entre els paral·lels de Barcelona i Vilanova i la Geltrú, la costa i el meridià de 03º est i el *General Mola* cap a la zona de València. Per la seva part, la Flotilla de Creuers i la de Destructors (*Ceuta*, *Teruel* i *Huesca*) tindrien la missió d'interceptar el trasllat de forces, enfonsant els transports i per tal motiu sortirien a les 22:00 hores del 20 de gener de Palma.

Per part republicana, els destructors *Ulloa* i *Jorge Juan* i per derrotes distintes sortirien a les 18:00 del també dia 20 de gener de Cartagena per emprendre el viatge a Barcelona amb les precaucions habituals: velocitat superior a 23 nusos, foscor total i situació de xafarranxo de combat durant la major part de la travessia[1226]. Així, al dia següent els dos destructors republicans es trobarien a les 06:25 hores davant del port de Barcelona en espera dels transports i tres avions republicans sobrevolarien les seves proximitats mentre que a les 07:25 observarien al *Segarra* i poc després al *Escolano*. Els dos destructors virarien i es dirigirien a 20 nusos a escortar-los però per l'activitat de l'aviació nacional, el *Ulloa* i *Jorge Juan* hagueren de sortir i tornar a entrar al port, mentre que els transports es colarien al port sense patir cap dany. Minuts abans, a les 06:50 hores la Divisió de creuers i els destructors nacionals observarien terres altes de Catalunya mentre que per altre banda, a primeres hores del dia també s'enlairaria de la base de Pollença el *Cant Z 506 73-3* per buscar i bombardejar als transports de guerra i als destructors de l'Esquadra Republicana. L'hidroavió observaria a 3 milles al sud de la bocana del port de Barcelona i a l'altura de la boia del Prat de Llobregat al transport *Escolano* quan aquest es disposava a entrar al port, mentre que poc després i quan l'hidroavió continuaria la seva aproximació podria observar a dos destructors republicans del tipus *Sánchez Barcáiztegui* situats a una milla al nord del *Escolano* que invertirien el rumb i s'aproximarien al anomenat transport, impedint que l'avió nacional el pogués atacar. L'hidroavió igualment observaria l'entrada al port del *Escolano* sense cap novetat i la presència de dos vaixells de guerra republicans ancorats de punta al Moll de Sant Beltrán.

[1226] Veure apartat 3.4.2. La Marina Republicana en aigües catalanes.

Altre protagonista d'aquesta operació seria el submarí *General Sanjurjo* comandat pel capità de corbeta Francisco Núñez Rodríguez. El *Sanjurjo* sortiria de Sóller a les 22:00 hores del dia 20 i veuria passar a les 05:15 hores del dia següent quan navegava en superfície a dos vaixells en foscor total a gran velocitat i a unes dos milles de la seva popa, creient que es tractava dels minadors nacionals *Vulcano* i el *Marte*, tot i que al realitzar el Part de Campanya, el Comandant estimaria que aquests dos vaixells es tractaven de dos destructors republicans que navegaven en línia de fila a una elevada velocitat. L'objectiu del submarí no era altre que col·locar-se el més pròxim possible a la Punta del Llobregat per enfonsar els transports de guerra. A les 07:15 hores i en aquella posició podria observar un vaixell que navegava per la boca del port des del sud, tractant-se del *Capitán Segarra*, que anava tot pintat de negre tot i que no podria calcular la seva velocitat o rumb però cinc minuts després i quan es trobava amb la intenció de llençar un torpede, el submarí es vindria a superfície sobtadament. Tot i que aquest s'enfonsaria altre cop, perdria un temps valuós per realitzar l'atac, sent la causa de la pujada a superfície la donada per la diferència de densitat de l'aigua en les rodalies a la desembocadura del Llobregat. A les 07:25 hores el *General Sanjurjo* trauria el periscopi a superfície però ja li resultaria inútil llençar torpedes per haver sobrepassat l'angle d'impacte però tot i així el comandant del submarí continuaria amb la intenció de poder atacar el transport i a les 07:35 hores podria observar dos destructors procedents de Barcelona que es dirigien cap al submarí a gran velocitat. Davant d'aquesta circumstància, el submergible és consideraria detectat i abandonaria qualsevol intent de llançament i a partir d'aquest moment, el submarí passaria per situació de verdader perill al ser atacat durant vàries hores amb càrregues de profunditat i bombes d'aviació. Així per exemple, a partir de les 07:44 hores els hidròfons començarien a detectar fort soroll de turbines en augment tot i que poc després disminuirien poc a poc fins desaparèixer, però durant la mitja hora següent de 08:30 a 08:58 tornarien a escoltar-se acompanyats d'explosions. Per la seva part, la Divisió de creuers i la seva escorta de destructors prosseguiria la seva derrota, trencada a les 08:40 hores moment en que arrumbaria a cap de Tortosa i a les 09:00 hores patiria un atac de l'aviació republicana. A la mateixa hora, el comandant del *Sanjurjo* estimaria que havia acabat el perill i tornaria a cota periscòpica i tot i que no veuria res si que podria escoltar una enorme explosió, cosa que faria que el submarí s'inundés ràpidament i descendís fins a 40 metres. El submarí patiria una explosió interna degut a la pressió i les explosions podrien ser escoltades durant tot el matí fins les 12:30 hores i a partir d'aquesta hora el submarí navegaria al sud a cota de 70 metres (a vegades també a 80 metres) continuant les explosions. Tot i que la reacció republicana violenta havia durat fins les 16:30 hores, a les 18:00 hores la situació del submarí era a 21,5 milles de Punta del Llobregat, sortint a superfície a les 19:20 hores allunyant-se d'aquelles aigües i ja de nit solament podria veure un vaixell amb les llums enceses. Al dia següent el *Sanjurjo* perseguiria

en dos ocasions a dos vaixells que havien sortir del port de Barcelona que segons els comandant del submarí eren el *Escolano* i el *Capitán Segarra*, però quan aquests assoliren la derrota de Nyon, el submergible hauria de desistir de la persecució per necessitat de carregar la bateria. Durant els dies 23, 24 i 25 continuaria a la mateixa zona i observaria els bombardeigs de l'aviació nacional sobre Barcelona i la reacció antiaèria republicana i per dos vegades hauria de fer immersió mentre carregava bateries de nit en superfície al observar unes siluetes que se li feien damunt i acusar els hidròfons sorolls de turbines.

La Divisió de creuers iniciaria altre operació el dia 24 amb l'objectiu d'interceptar i destruir un nou transport de tropes republicà que tenia previst la seva sortida la mateixa nit. La idea d'aquesta Divisió consistia en tallar la derrota de Nyon nº2 a l'altura del paral·lel de València i seguir fins la de Tortosa per des d'allà navegar fins trobar-se a les 07:00 hores del dimecres 25 a 18 milles al sud-est de Barcelona. Realitzada aquesta operació, la Divisió de creuers es trobaria navegant a les immediacions de l'anomenat punt fins les 09:00 hores, moment en que emprendria la tornada a Palma tot i que una hora després, mentre la Divisió de creuers es trobava davant de Barcelona rebria ordres de capturar o enfonsar a tots els vaixells republicans que intentessin sortir del port de la ciutat comtal. Així aquell mateix matí el *Canarias* apressaria al vaixell de bandera panamenya *Wintonia* al que despatxaria cap a Palma i reconeixeria al remolcador *Monturiol* que navegava a la deriva i abandonat per la seva tripulació mentre que els vaixells *Vulcano*, *Dato* i *Cánovas* també sortirien de Tarragona el dia 25 amb la mateixa missió que els destructors i creuers i el *Júpiter* i el *Canalejas* sortirien de Palma per anar a Tarragona on quedarien ancorats a les 09:00 hores del dia 26. Amb l'entrada de les tropes nacionals a Barcelona el mateix dia 26, l'Almirall Cap de les Forces de Bloqueig ordenaria a l'Agrupació formada pel *Vulcano*, *Dato* i *Cánovas* la vigilància de les platges entre Barcelona i Tossa de Mar mentre que per la seva part, la Divisió de creuers i els incorporats destructors *Ceuta* i *Huesca* continuarien patrullant davant la costa catalana des de primeres hores del 26 de gener fins al 4 de febrer, incorporant-se durant aquest temps a Palma per proveir-se excepte el *Canarias* que continuaria al Mediterrani mentre que el *Navarra* per la seva part intentaria remolcar i conduir al *Monturiol* a les proximitats de Tarragona i entregar-lo al canoner *Canalejas* però no aconseguiria ja que el *Monturiol* acabaria enfonsant-se ben aviat.

Per la seva part, el submarí *General Sanjurjo* que es trobava encara a aigües catalanes se li ordenaria el dia 25 a les 20:00 hores i segons un missatge rebut per l'Almirall Cap de les Forces de Bloqueig torpedinar els vaixells republicans i estrangers que no fossin anglesos o francesos dintre de les aigües espanyoles, però no aconseguiria observar cap d'aquest tipus de vaixell. En canvi, durant els dies 25 i 26 el *Sanjurjo* observaria varies vegades als vaixells propis amb els que intercanviaria senyals i finalment, el dia 26 a la tarda rebria l'ordre de tornar a Sóller on arribaria a

les 07:15 hores del dia 27. Aquell mateix dia 27, un dia després de l'entrada de l'Exèrcit Nacional a Barcelona, l'Almirall Cap de les Forces de Bloqueig viatjaria a la costa catalana a bord del *Mar Negro*, sent el principal objectiu netejar el port de mines perquè poguessin arribar els diferents vaixells amb subministres, tant necessaris per l'ofensiva que estava realitzant l'exèrcit nacional a terres catalanes. Així, aquell mateix dia l'Almirall Cap de l'Estat Major de l'Armada creava el nou Sector Marítim de Catalunya amb seu a Barcelona i dependència directa de l'Almirall Cap de les Forces del Bloqueig, sent el cap del sector el capità de navili Juan Carre Chicharro[1227]. Però la Flota nacional, que es trobava bolcada materialment sobre la costa catalana havia d'impedir també el tràfic residual dels vaixells republicans cap als ports francesos; així durant la nit del 27 al 28, el *Mar Negro* navegaria entre el Cap de Sant Sebastià i Sant Feliu de Guíxols i ja de dia al arribar a l'altura de Palamós observaria al mercant anglès *Orange* fondejat al anomenat port. El *Mar Negro* obriria foc sobre el vaixell mercant durant quatre minuts disparant-li cinc salves de 155 mm amb càrrega reduïda mentre que tot seguit, concretament a les 08:30 hores una bateria republicana obriria foc sobre el vaixell nacional al que el mateix contestaria amb una salva. Per altre banda, la Flotilla de dragamines sortiria el dia 27 de Tarragona i aquella mateixa tarda començaria a dragar el port de Barcelona tot i que el patró d'una embarcació interceptada pel *Mar Negro* afirmaria que els republicans no havien minat el port. Indistintament d'aquesta declaració, els dragamines deixarien llest un canal de 800 metres d'amplada el dia 29, deixant obert al tràfic el port de Barcelona on dintre d'aquest es trobaven uns 30 vaixells enfonsats dels quals es faria càrrec la Comissió de Salvament de Vaixells, creada a finals d'octubre de 1937[1228].

A partir de l'ocupació de Barcelona, el desplegament de les unitats nacionals cobririen tota la costa catalana des de Barcelona fins al Cap de Sant Sebastià i en els dies successius el moviment dels vaixells seria incessant; així el *Cánovas* navegaria entre els paral·lels de Mataró i Calella; el *Dato* entre Calella i Blanes; el *Vulcano* entre Blanes i Sant Feliu de Guíxols; el *Mar Negro* entre Sant Feliu i Sant Sebastià; el *Júpiter* i el *Canalejas* entre Mataró i Barcelona[1229]. Totes aquestes unitats navegarien a 3 o 4 milles de la costa a 10 nusos de velocitat, comptant aquest dispositiu també amb el suport per un, dos o tres creuers de la Divisió que es rellevaven periòdicament després de destacar-se a Palma per proveir-se. Durant aquesta navegació, el dia 28 el *Cánovas* patiria un atac de l'aviació republicana quan aquest es trobava a 3,5 milles del Far de Calella, podent comptar pels tripulants del vaixell nacional fins a 20 caces dels que un s'estavellaria i altres dos serien tocats[1230].

[1227] MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada*. *Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939*. Pàg. 2.725.
[1228] Veure ESTADO MAYOR DE LA ARMADA. *Comisión de la Armada para Salvamento de Buques*. Madrid. 1941.
[1229] MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada*. *Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939*. Pàg. 2.729.
[1230] Íbidem. Pàg. 2.729.

A les 16:00 hores del mateix dia, el minador *Júpiter* quan es trobava davant la badia de Roses observaria un mercant que venia de terra i el reconeixeria quan estava a 3 milles de la costa, tractant-se del vaixell francès *Aunis*. El Júpiter dispararia un projectil de 76 mm per interceptar al vaixell, aconseguint-lo i l'acomboiaria fins al port de Barcelona on entrarien tots dos vaixells la nit del dia següent, tot i que el *Júpiter* no romandria gaire en aquest ja que a les 01:45 hores del dia 30, el vaixell nacional abandonaria Barcelona i s'incorporaria a la seva zona de vigilància entre Arenys de Mar i cap Tossa. A primeres hores del matí del mateix dia, concretament a les 07:15 hores el *Canarias* observaria al patruller *V-12* que s'entregaria al creuer nacional però aquest no el conduiria fins a Barcelona si no que transferiria al guardacostes republicà al *Canalejas;* aquest últim faria el mateix al *Vulcano;* el *Vulcano* al *Dato* i aquest últim al *Cánovas*, és a dir, cadascú l'entregava al vaixell contigu del límit sud de la zona de vigilància, tot i que finalment seria el *Dato* qui entraria al port de Barcelona amb el guardacostes republicà.

Al dia següent i trobant-se el *Júpiter* a quatre milles de Blanes, varis canons republicans situats a la costa obririen foc contra el minador, contestant-li el vaixell nacional amb un total de 32 dispars de 120 mm mentre que el dia 1 de febrer, l'Almirall Cap de l'Estat Major de l'Armada enviaria un missatge advertint de la presència de la Flota Republicana en aigües catalanes, ordenant l'adopció de mesures de protecció davant la qual disgregava les forces navals. Al moment de rebre aquest missatge els tres creuers nacionals es trobaven creuant la barrera a 10 milles de Cap Creus a règim de 18 nusos en zig-zag per protecció antisubmarina mentre que el *Marte*, *Júpiter* i *Canalejas* rebrien l'ordre de replegar-se a Barcelona. L'avenç de les tropes nacionals per la costa catalana continuaria imparable i el dia 30 ocuparien Arenys de Mar i Canet de Mar, el 31 Malgrat de Mar i el 2 de febrer ocuparien Lloret de Mar i Tossa de Mar. A més a més comptaven amb el suport de l'Aviació que hauria d'efectuar durant aquestes dades varis reconeixements aeris degut a la notícia de que es trobava a aigües catalanes la Flota Republicana, una notícia que seria desmentida poc després cosa que faria que els vaixells nacionals tornessin a reprendre la vigilància de la costa. El 4 de febrer a la tarda l'Almirall Cap de les Forces del Bloqueig retransmetria altre nova alarma procedent de Burgos en la que s'afirmava aquesta vegada que l'Esquadra Republicana es trobava a Roses, acció que provocaria l'enviament d'un hidroavió que reconeixeria la zona i negaria tal assumpte.

El mateix dia 4 de febrer, la Divisió de creuers després de tota l'activitat realitzada a les costes catalanes arribaria a Palma per proveir-se per tal de donar suport a l'operació de desembarcament que s'havia planejat al Golfet. Abans que aquesta operació no fos anul·lada, totes les forces navals del Bloqueig es trobaven concentrades als ports de Tarragona, Barcelona i Palma. A partir del migdia del dia 5, la vigilància de la costa catalana que es trobava encara en poder dels republicans solament estaria encomanada al minador *Vulcano*, a la zona compresa entre Palamós i Cap de

Creus, i al *Dato* a la zona compresa entre el Cap de Creus i la frontera francesa. Seria precisament el *Dato* qui detindria al vaixell mercant britànic *Stangrove* quan es trobava navegant a l'altura de Cadaqués i enviaria fins a Barcelona. El mateix dia seria donada la notícia de l'anulació de desembarcament i que al Port de la Selva es trobaven vuit grans vaixells amb intenció de traslladar homes i material cap a la zona sud republicana, anunciant-se també que el matí del dia següent l'aviació nacional bombardejaria el Port de la Selva i que la Marina nacional destorbés l'embarcament aquella mateixa nit. Però tot i així, l'única unitat nacional present en aquelles aigües era el submarí *General Sanjurjo* que havia sortit de Sóller a migdia del dia 4 per efectuar el reconeixement de la platja del Golfet; on una vegada realitzat aquest, cap a les 19:20 hores del dia 5 i quan es disposava a tornar a la seva base, rebria l'ordre d'atacar als vaixells mercants fondejats a Port de la Selva mentre que al *Dato* i al *Vulcano* se l'ordenaria navegar entre Palamós i les Illes Medes. Igualment, amb la mateixa missió que el submarí també sortirien els destructors *Ceuta* i *Huesca* a les 02:30 hores del dia 6 així com l'hidroavió *Cant Z 506 73-2*. Aquest hidroavió observaria un vaixell mercant de 7.000 tones fondejat fora del port i altre més petit de guerra al que no podria identificar i no registraria novetat alguna a la resta de ports de l'Escala, Roses, Cadaqués i Portbou, i solament una petita reacció antiaèria a Port de la Selva.

Per altre banda, l'informe del Comandant del submarí *General Sanjurjo* informava que es trobava un remolcador a Port de la Selva enlloc d'un destructor i que aquesta observació havia estat feta a tan sols 1.000 metres, una tasca d'exploració que continuaria exercint fins el matí del dia 10 però en canvi, ni la Divisió de creuers ni la resta de navilis nacionals podrien reconèixer el Port de la Selva a causa de la densa calima sobre la costa. Segons sembla, el *T.S.* (*Capitán Segarra*) sortiria de València el dia 3 de febrer a les 17:50 hores i utilitzant la derrota de Nyon entraria a aigües franceses i des d'allà recalaria al Port de la Selva on fondejaria el dia 5 i probablement abandonaria l'anomenat port al migdia del 6 per tornar a utilitzar la derrota de Nyon.

Al començar el dia 7, la Divisió de creuers però sense els destructors *Huesca* i *Ceuta* que havien estat destacats a Barcelona per proveir-se i que serien rellevats pel destructor *Melilla,* recorreria la derrota Marsella-Barcelona per tractar d'impedir el trasllat del govern i de part de l'Exèrcit republicà a França per via marítima tot i que al dia següent al matí l'anomenada Divisió tornaria a Palma. El 9 de febrer, el *Canalejas* reconeixeria el Port de la Selva sense novetat podent presenciar al migdia del dia següent l'avançament de les tropes nacionals sobre Colera i Portbou i a mitjanit rebria l'ordre de tornar a port, entrant al port de Barcelona a mitjanit del dia següent mentre que el *Marte* que també es trobava navegant per aigües catalanes entraria al port de Palma el mateix dia 11 a les 15:30 hores.

Igualment, a l'interval comprès entre la supressió de l'operació de desembarcament a la platja del Golfet i l'ocupació per les tropes nacionals de tota la Costa Brava fins arribar a la frontera francesa, l'Almirall Cap de les Forces de Bloqueig ordenaria també la concentració a Barcelona de tots els patrullers ancorats a Tarragona amb idea d'efectuar una demostració de força davant d'aquella costa, acció que la Flotilla de bous havia de realitzar a una distància de 6 nusos tot i que en canvi, el 9 de febrer i tres hores després de la sortida de la Flotilla, aquesta rebria l'ordre de concentrar-se a Alcúdia. També aquestes embarcacions menors realitzarien diferents activitats i operacions, així una vegada obert al tràfic el port de Barcelona, els dragamines *Cervantes*, *Elisa nº1*, *Elisa nº2* i *Almirante Cervera* així com les embarcacions *Paquito* i *Romana* habilitades com a rastrejadors, sortirien el 8 de febrer per Sant Feliu de Guíxols i Palamós que dragarien el 9 i el 10 de febrer mentre que el dia 11 repetirien el dragatge de Sant Feliu de Guíxols; però on realment trobarien un camp de mines important seria a la badia de Roses ja que els republicans havien realitzat mesos abans un minatge de l'anomenada badia davant d'un possible desembarcament nacional[1231]. El treball duraria fins el 3 d'abril i els vaixells nacionals arribarien a recollir 25 mines, destruir 3 i desactivar una i el seu treball es veuria facilitat per l'extraordinària claredat de les aigües que permetia veure les mines abans d'arribar a les seves proximitats.

3.3.5.1. Els projectes de desembarcament a la costa catalana.

Dintre de la Campanya de Catalunya protagonitzada pel bàndol nacional adquiriria una gran importància finalment els veritables projectes de desembarcament de tropes nacionals a la costa catalana. Tot i la por que tindrien els republicans des de finals de 1936 davant d'un hipotètic desembarcament de tropes sobretot a terres catalanes, la materialització d'un possible desembarcament vindria donada en aquest cas a finals de la guerra. I es que la idea d'un desembarcament a les costes catalanes estaria determinada pel mateix Franco quan sobre finals de novembre i en vista de l'inici de la campanya de Catalunya ordenaria estudiar la cooperació de la Flota nacional per portar a terme el desembarcament de quatre batallons a un punt de la costa catalana per facilitar l'avançament del Cos d'Exèrcit Marroquí (Divisions 13, 50 i 105) comandat pel General Yagüe i desplegat a la desembocadura de l'Ebre, davant de Tortosa[1232]. O sigui que des d'aquesta data de finals de novembre fins l'inici de la campanya de Catalunya que s'establiria el dia 23, deixava poc menys d'un mes per preparar tota l'operació.

Així que des de finals de novembre i pràcticament durant tot el mes de desembre l'Estat Major de

[1231] Veure apartat 3.4.3.4.4. Minat de les costes.

[1232] CERVERA, Juan, *Memorias de Guerra*. Pàg. 351.

l'Almirall Cap de les Forces de Bloqueig del Mediterrani per una banda desenvoluparia la idea i la redacció de la documentació necessària pel desenvolupament de la missió i per l'altre, realitzaria el propi desenvolupament d'aquesta degut a la manca de temps per portar-la a terme, adquirint les forces i el material necessari, realitzant d'aquesta manera els preparatius i adaptant els medis de transport i desembarcament de tropes per la missió. Un dels grans contratemps seria que la Marina Nacional no disposava dels materials adequats així que hauria d'utilitzar tot tipus d'embarcacions com bous de pesca, motovelers i totes les embarcacions possibles tot i que no fossin aptes per portar a terme una operació com la projectada. D'aquesta manera requisarien 36 bous de pesca a la costa de Llevant amb capacitat cadascuna per 40 homes d'unes 12 a 20 tones, a més a més de quatre motovelers de 150 tones cadascú amb una capacitat d'uns 400 homes cadascuna i sis candrais capaces per 100 homes cadascuna. A més a més d'aquestes embarcacions, vint patrullers i dragamines també rebrien l'ordre de preparar-se per actuar com a remolcadors, alguns d'ells fins i tot armats amb canons de 76 mm i a més a més, enginyers de l'Exèrcit fabricarien a Alcanyís planxes de ferro per ser utilitzades com plataformes pel desembarcament de tropes[1233].

Un dels altres preparatius importants era el d'intel·ligència i per aquest motiu ja el 29 de novembre era sol-licitat un pràctic de confiança coneixedor de la costa des de la desembocadura del riu Ebre fins a Salou i entre els dies 3 i 5 de desembre i el 13 i el 15 del mateix mes seria enviat el submarí *General Sanjurjo* en missió de reconeixement de la costa per tal de realitzar una exploració de les platges que podien albergar un possible desembarcament, realitzant fotografies i un informe donant a conèixer totes les vicissituds existents entre Cunit i el Cap del Terme[1234]. Dintre d'aquesta tasca de reconeixement també realitzaria un bon treball l'Aviació, que reconeixeria tota la costa tarragonina prenent fotografies i assenyalant les possibles defenses que podien existir a ella[1235].

Tota aquesta informació seria estudiada detingudament per les autoritats corresponents però abans que es tingués tota aquesta informació, el dia 8 de desembre l'Almirall de la Flota convocaria una reunió als caps de les seccions d'Organització, Informació i Operacions sobre la possible operació de desembarcament. El resultat d'aquesta reunió no seria gens favorable a la realització d'un desembarcament tal i com quedaria reflectit a l'acta que signarien tots ells i on vindrien reflectides les conclusions de la reunió[1236].

Segons els experts, no era possible garantir la realització de l'operació a data assenyalada, (data que

[1233] MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada*. *Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939*. Pàg. 2.602.

[1234] La descripció realitzada pel submarí ha estat tractada abans al parlar dels nius de metralladora de la costa tarragonina. AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.

[1235] La Legió Còndor realitzaria un bon reconeixement aeri de la costa tarragonina, realitzant una quantitat de fotografies aèries. AGMAB. SHEMA. Caixa 9042.

[1236] L'acta era signada pel Cap d'Estat Major del Bloqueig, el capità de navili Ramón de Ozámiz com President i els vocals, capitans de corbeta Fernando Meléndez Bojart, José María Noval Fernández i Pedro Sanz Torres.

per cert encara no s'havia delimitat) i que tot i que es deixés llibertat d'assenyalar aquesta, solament existiria la possibilitat de garantir el transport per mar de les forces sense poder realitzar anteriorment cap preparació artillera contra les defenses de la costa republicana per l'amplitud que tenien aquestes, perdent el factor sorpresa si aquesta es feia definitivament ja que alertarien a les tropes republicanes del desembarcament. També afirmaven que els medis de que disposava per l'operació eren totalment inadequats pel desembarcament en platja adversa i no hi havia possibilitat d'assegurar el aprovisionament regular a les forces desembarcades, tampoc existint la possibilitat d'assegurar a aquestes una protecció continuada de l'artilleria dels vaixells de la Flota, ni antiaèria ni de superfície. En definitiva i amb tots aquests inconvenients, les dificultats per portar a terme l'operació de desembarcament era molt gran i podien portar unes pèrdues tant materials com humanes molt elevades.

L'Almirall Cap de les Forces del Bloqueig afegiria a més a més a tots aquests inconvenients que en cas de realitzar-se l'operació, les peces artilleres dels navilis que portessin a terme l'acció havien de desfer materialment les trinxeres i les construccions defensives republicanes de la costa però realitzant-la amb tota sorpresa considerant que l'operació no havia de ser executada abans de que les tropes de terra conquerissin la serralada del Coll de Balaguer i una vegada fos desallotjada pels republicans les posicions defensives de la costa ja que en cas contrari, l'operació de desembarcament aniria abocada al fracàs degut als medis disponibles. L'Almirall també preveia una possible reacció aèria republicana degut a l'existència d'aeròdroms a les proximitats i l'artilleria antiaèria dels vaixells no seria prou efectiva per defensar les tropes desembarcades. Finalitzava les seves observacions afirmant que la utilització de bous pel desembarcament obligarien probablement a realitzar el desembarcament en dos etapes amb tots els seus inconvenients[1237].

Però tot i les nombroses dificultats que semblava ser existien per portar a terme l'operació de desembarcament a la costa catalana, l'Estat Major de les Forces del Bloqueig redactaria amb data 12 de desembre de 1938 el Projecte d'Operacions de desembarcament on es descrivia l'operació a realitzar així com els medis utilitzats i la manera d'actuar que tindrien totes les forces però no s'especificava entre d'altres coses el lloc on es realitzaria el desembarcament ni els plans de la força de desembarcament[1238]. El Projecte amb data dia 12 seria corregit el dia 16 pel capità de navili López Cortijo, Cap del Sector Nord del Mediterrani i de l'Estat Major de les Forces del Bloqueig, que afegiria la presència dels vaixells *J.J. Síster* i del *A. Lázaro* en les operacions de transportar les tropes fins al punt de reunió amb els bous i remolcadors. Al dia següent, l'Almirall Cap de l'Estat Major de l'Armada anunciaria per missatge a l'Almirall Cap de les Forces de Bloqueig l'enviament

[1237] AGMAB. SHEMA. Caixa 2541.
[1238] AGMAB. SHEMA. Caixa 2541.

de la Instrucció d'Operacions nº9 on venia detallat el projecte de desembarcament. O sigui, que amb diferència d'un dia s'establirien dos operacions de desembarcament diferint una de l'altre i que es creuarien entre elles. La principal diferència estava en que el Projecte d'Operacions de l'Almirall del Cap de les Forces de Bloqueig del 12 de desembre no comptava amb que els creuers auxiliars portessin les tropes fins al punt de reunió amb els bous, amb la fatiga que això suposava per elles (corregit posteriorment el dia 16 com hem comentat) mentre que la Instrucció d'Operacions per la seva part comptava a més a més amb que la Flota Republicana no realitzaria cap acció i que assignaria varis vaixells de la Flota Nacional a realitzar un bombardeig de les posicions defensives de Vilanova i la Geltrú i Sitges per distraure forces.

Igualment descriurem els dos Projectes o Instruccions d'Operacions de desembarcament per la seva significació. Així d'aquesta manera el Projecte d'Operacions de desembarcament redactat el dia 12 de desembre per l'Estat Major de les Forces del Bloqueig i corregit el dia 16 tractava de realitzar un desembarcament a la costa catalana compresa entre Cap de Salou i Cap de Terme, situant aquest últim a 16 milles de l'anterior i trobant-se al mig dels dos la població de l'Hospitalet de l'Infant.

Per realitzar aquesta operació es comptava amb 40 bous encarregats de portar les tropes a les platges; 10 patrullers per remolcar als bous; dos creuers auxiliars per transport de les forces des dels ports de sortida al punt que encara s'havia d'assignar i altres navilis de la Marina de Guerra Nacional com canoners, minadors i el creuer auxiliar *Mar Negro* per la protecció immediata. El Cap del Sector Nord del Mediterrani havia de ser l'encarregat d'allistar els 40 bous i repartir-los per igual entre Vinaròs i Sant Carles de la Ràpita mentre que cada bou tindria com a dotació un patró, un motorista amb el seu ajudant i un proer i havien de comptar de les planxes per desembarcament amb tota la seva maniobra a més a més de portar combustible i oli per 24 hores, amarre de 50 metres per remolc i queviures per dos dies per la seva dotació. També aquests bous havien d'anar numerats del número 1 al 40, amb els números pintats ben visibles i assignant-se les numerades del 1 al 20 a Vinaròs i del 21 al 40 a Sant Carles de la Ràpita.

Pel que respecte als 10 patrullers, aquests havien d'anar dividits en dos Flotilles de cinc patrullers cadascuna, anomenades *PC* i *PV*. La primera d'elles estaria sota el comandament del tinent de navili Pardo i comptaria amb els patrullers *Pedro I*, *Juan Miguel*, *Vírgen del Icíar*, *Alcázar de Toledo* i *Calderón*, on a cadascú d'ells s'havia de pintar una lletra que havia de ser ben visible correlativa de la *A* a la *E*, numerant-los d'aquesta manera i amb l'ordre abans expressat, concentrant-se la Flotilla al port de Castelló i destinada a remolcar els bous numerats del 1 al 20 destinats a Vinaròs.

L'altre Flotilla de patrullers, la *PV* estaria sota el comandament del Tinent de Navili Pintó i composta pels patrullers *Virgen del Carme*, *R. De la Puente*, *María Teresa*, *Juan Mary* i *Cervantes*, pintant també ben visible a cadascuna d'elles una lletra: *R* pel primer patruller, *W* pel segon, *X* pel

tercer, *Y* pel quart i *Z* pel cinquè, concentrant-se aquesta flotilla a Vinaròs i havent de donar remolc als bous numerats del 21 al 40 situats a Sant Carles de la Ràpita.

Cada patruller havia de portar quatre bous a remolc, dos per cada aleta establint-se pels bous del 1 al 20 de la següent manera: Patruller *A* els bous 1, 2, 3, 4; Patruller *B* els bous 5, 6, 7 i 8; Patruller *C* els bous 9, 10, 11 i 12, Patruller *D* els bous 13, 14, 15 i 16 i Patruller *E* els bous 17, 18, 19 i 20 i pels bous del 21 al 40 així: Patruller *R* els bous 21, 22, 23 i 24; Patruller *W* els bous 25, 26, 27 i 28; Patruller *X* els bous 29, 30, 31 i 32; Patruller *Y* els bous 33, 34, 35 i 36 i per últim Patruller *Z* els bous 37, 38, 39 i 40. Cada Flotilla de Patrullers amb els seus respectius remolcs havia de navegar en línia de davant a una distància d'uns 400 metres entre vaixell i vaixell i una vegada reunides les dos Flotilles de patrullers, la *PC* seguiria les aigües de la *PV* a 500 metres, dirigint-se d'aquesta forma fins al punt de reunió fixat pels creuers auxiliars. Per la seva identificació, cada Patruller havia d'encendre amb un interval de 10 minuts una llum esmorteïda pel costat on tingués altre patruller i l'últim remolc de cadascú dels patrullers de la Flotilla *PV* havia d'encendre igualment cada deu minuts una llum esmorteïda per la popa.

Per altre banda a Palma de Mallorca es trobarien llestos dos creuers auxiliars, el *J.J. Síster* que es dirigiria a Vinaròs i el *A. Lázaro* que es dirigiria a Castelló, els dos amb l'objectiu d'embarcar les forces de desembarcament. D'aquesta manera i reunides les Flotilles de Patrullers amb els Creuers Auxiliars que transportarien les forces de desembarcament al punt assignat, la Flotilla *PV* hauria d'aguantar a les proximitats del *A. Lázaro* enviant per ordre de numeració els bous per ancorant-se al costat del creuer auxiliar i la Flotilla *PC* faria el mateix respecte al *J.J. Síster*; suposant que podien ancorar a cada vaixell vuit bous, quatre per estribord i quatre babord. Una vegada estiguessin els bous llestos amb els homes a bord, tornarien al patruller que els havia remolcat on aguantarien fins rebre l'ordre de dirigir-se a la platja. Els bous del 1 al 20 una vegada rebessin l'ordre emprendrien la marxa en línia de davant a 300 metres seguits pels bous del 21 al 40, navegant pel costat d'estribord de la formació la Flotilla *PV* i pel costat de babord la Flotilla *PC*, anant per la popa per protegir amb els seus focs el *Calderón* i el *Cervantes*, acompanyant-los fins ho permetés la fondària mentre que una vegada fos realitzat el desembarcament, cada bou havia de dirigir-se al creuer auxiliar del que havia sortit.

En quant a les comunicacions, els patrullers disposaven únicament de telefonia 170, Codi Patrullers i Codi Patrulla iguals que els canoners, minadors i creuers auxiliars que comptaven també amb el Codi Perea, Claus Caps, Codi Comandància Marina, Clau Condemar i ondes tràfic naval, amb escolta permanent 59.73 mentre que l'enllaç amb terra s'havia d'efectuar per estacions que disposessin de les ondes de tràfic naval i amb qualsevol dels codis i claus abans anomenats, comunicant-se amb els vaixells. Referent a les senyals de reconeixement entre vaixells, la pregunta

seria sempre la inicial del dia de la setmana utilitzant *MS* pel dimecres i la contestació es realitzaria pels Patrullers amb la lletra de la Flotilla a la que pertanyien, *V* o *C* seguida de la seva lletra característica; els creuers auxiliars transports amb la lletra *D* seguida de la lletra *S* o *L* segons fos el *J.J. Síster* o el *A. Lázaro* i les altres forces navals contestarien sempre *PN*. Les senyals de reconeixement amb llocs de terra havien de ser fixades d'acord als medis de que disposaven i comunicats als vaixells.

Per altre banda, la seqüència del desembarcament una vegada es fixés el dia de l'operació es realitzaria de la següent manera: primerament es realitzaria la sortida de la Flotilla *PC* cap a Vinaròs amb objecte de prendre els remolcs dels bous numerats del 1 al 20 fora del port seguida de la sortida de la Flotilla *PV* a Cases d'Alcanar amb objecte de prendre a remolc els bous numerats del 21 al 40. Posteriorment sortirien els bous de Vinaròs i Sant Carles de la Ràpita amb objecte de ser agafades a remolc i arribada al punt de reunió de les dos Flotilles de Patrullers amb els bous a remolc i una vegada juntes les dos Flotilles, aquestes havien de navegar fins al punt de reunió amb els creuers auxiliars i aquestos a la seva vegada havien de sortir amb les forces de desembarcament pel punt on havien de desembarcar les anomenades forces mentre que per últim, sortirien les Forces Navals de protecció. Per la realització de la missió era necessari que els Patrullers es trobessin concentrats 24 hores abans a cadascú dels port assignats, tenint en compte que si es sortia de Palma havia de fer-se 48 hores abans del dia de l'operació i 72 hores abans per la preparació. Així mateix havia d'entregar-se a cada patruller els caporals necessaris per remolcs però com que no hi havia a Palma es comptava amb nou vinguts de Burgos a Cadis. Per últim també s'havia de tenir en compte la preparació d'escales perquè les forces de desembarcament (tenint en compte que eren soldats amb fusell, corretjam, manta, etc...) transbordarien dels creuers auxiliars als bous (10 per creuer auxiliar) havent-se ordenat la construcció de les mateixes al Servei d'Enginyers.

Per la seva part, la Instrucció d'Operacions número 9 redactada també el dia 12 de desembre de 1938 per l'Estat Major de l'Armada constava de divuit punts i afirmava que l'acció era realitzar un desembarcament a la costa catalana, concretament a les proximitats de l'Hospitalet de l'Infant, de quatre batallons que tindrien la missió d'enllaçar amb les forces que avançarien per terra, tot i que donat el cas, aquestes forces podrien romandre 48 hores a terra i tornar a reembarcar[1239].

Aquesta Instrucció d'Operacions donava més informació que el Projecte d'Operacions comentat abans, aventurant-se els comandaments nacionals a afirmar que molt probablement una de les columnes que atacaria Catalunya continuaria la direcció general de Falset cap al mar, probablement cap a Hospitalet de l'Infant. Donat el lloc del desembarcament i gràcies a les informacions

[1239] AGMAV, C.2597, Cp.40/ 1-10

obtingudes pel submarí *General Sanjurjo* que pocs dies abans havia realitzat una exploració de la costa tarragonina amb la intenció de veure les defenses existents, es traurien unes conclusions força importants. Per exemple, gràcies a aquesta exploració es veuria que a ambdós costats de Punta de Riu de Llastres a Hospitalet de l'Infant existien platges fàcilment abordables; la del sud, neta en tota la seva longitud i de aproximadament de 2.000 metres, estava batuda per quatre nius de metralladores, situats davant de la Casa de Carrabiners, existent altres dos a Punta d'Oca i bateries d'artilleria al Castell de Sant Felip (segons les informacions de 155 mm) i Cala Perdiu. En aquesta darrera platja a més a més s'informava que solien varar o buscar refugi els pescadors del litoral. Però la platja situada al nord era una platja més curta, aproximadament uns 1.000 metres, i oferia a la seva extremitat sud (Punta Rius de Llastres) una petita zona pedregosa. La seva preparació defensiva era menor ja que comptava amb dos nius de metralladores sobre Cala Figueres i no semblava existir cap bateria tot i que ho havien fet comprovar, tenint en compte que podia resultar batuda indirectament per les bateries de Castell Sant Felip i Cala Perdiu.
A la Instrucció d'Operacions també es feia menció que a banda de l'exploració realitzada pel submarí *General Sanjurjo*, les notícies que tenien sobre l'organització defensiva també havien estat confirmades per observacions aèries i s'havia de tenir en compte l'aeròdrom situat prop de Salou, a unes 11 milles (20 km) al nord de l'Hospitalet de l'Infant.

Respecte a la situació geogràfica de l'Hospitalet de l'Infant es deia que la població es trobava rodejada de terreny muntanyós cap al sud-oest i oest, i pla i ondulat pujant en pendent cap al nord. Estava dominat pel vèrtex de la Portellada (737 metres) a 5 km a l'oest, per altres altures (300 metres) a 3,5 km al oest i per la cota La Espelta (522 metres) a 4,5 km al nord-oest i es detallaven les distàncies que existia entre Hospitalet i diferents llocs interessants pels nacionals, com podia ser la Farola de la Banya, que es trobava a 32 milles de l'Hospitalet de Mar; Vinaròs que es trobava a 42 milles; Palma de Mallorca a 120 milles; Tarragona, a tan sols 18 milles i altres llocs entre si com Sant Carles de la Ràpita-Farola de la Banya, que es trobaven a tan sols 6 milles o Palma-Farola de la Banya, a unes 121 milles.
Per una acció de tal envergadura res no podia deixar-se de banda i així també s'afegiria a l'informe diferents aspectes a tenir en compte com eren aspectes meteorològics com el vent o la llum. Pel primer, s'hauria de tenir molt en compte el vent de mestral del nord-oest ja que podia suposar un obstacle pel transport de les forces degut a la seva gran força al Golf de Sant Jordi. Respecte a la llum, s'informava que entre el 10 i el 30 de desembre es podia comptar amb 9:45 hores de llum, començant aquesta cap a les 07:00 hores i finalitzant a les 16:45 hores, mentre que la resta del dia, unes 14:15 hores eren de foscor. Però entre el 1 i el 20 de gener l'hora de llum augmentaria fins les

10:30 hores, sent aquesta entre les 06:45 hores i les 17:15 hores, amb 13:30 hores al dia de foscor.
En quant a la Flota Republicana, els nacionals no preveien cap tipus de reacció en massa alhora de realitzar el desembarcament donat l'estat actual material i moral d'aquesta però si era de preveure algunes accions aïllades realitzades per destructors o submarins. Per altra banda, els nacionals informaven també per tenir en compte que no existia cap minat en aquesta part de la costa.

Referent a l'execució de l'operació, la idea general de la maniobra era acumular prèviament a Palma i a Vinaròs els possibles elements amb que es comptaria, concentrant-les a Vinaròs el dia abans de l'operació sempre que 72 hores abans es sabés la data del desembarcament. Al vespre del dia abans de l'operació embarcarien en motores de pesca dos batallons complets que remolcats per patrullers i dragamines es dirigirien a concentrar-se al sud del Far de la Banya (encès amb sector visible només cap al sud) mentre que de Sant Carles de la Ràpita sortirien també quatre motovelers amb altres dos batallons i el comboi així format es dirigiria amb la protecció immediata dels creuers auxiliars, minadors, canoners, patrullers i llanxes ràpides i la protecció llunyana de la Flota al punt de desembarcament. Com a mode dissuasiu, estava projectat que un grup independent i a títol de finta, portaria a terme tres hores abans de la matinada un bombardeig intens a les proximitats de Vilanova i la Geltrú (40 milles de l'Hospitalet) prenent com objectiu les obres fortificades costeres i la mateixa platja mentre que a primeres hores del matí, es portaria a terme el desembarcament del primer esglaó amb la protecció de l'aviació pròpia; més tard les motores ancorarien als motovelers per embarcar els altres dos batallons que constituïen el segon esglaó i els traslladarien a terra, protegit el desembarcament pel foc de les forces d'escorta immediata i d'algú dels creuers.
L'operació l'havia de dirigir l'Almirall Cap de les Forces de Bloqueig del Mediterrani mentre que el Capità de Navili López Cortijo, Cap del Sector Nord del Mediterrani havia d'organitzar el comboi, assumint el seu comandament directe el Capità de Navili Cap de l'Estat Major de les Forces de Bloqueig del Mediterrani assignat per dirigir el desembarcament en si i igualment es nomenaria un Cap de platja i s'embarcarien Oficials a cada grup de tres motores.
Sobre els elements amb que es disposaven aquests eren 36 bous de pesca, de 12 a 20 tones de desplaçament amb un metre de calat, coberta correguda i propulsió motoritzada, on cadascuna podia transportar a coberta uns 40 homes i havien d'anar previstes de planxes per desembarcar, que ja es trobaven reunides a Vinaròs i de fàcil maniobra. També es comptava amb 4 motovelers d'unes 150 tones de desplaçament i 2 metres de calat que podien transportar cadascuna uns 400 homes i molt probablement es podia comptar amb 6 candrays, unes embarcacions tal i com s'explicava destinades al transport de sal en los canelles de San Fernando, també dotades de motor i amb capacitat per 100 homes per vaixell. A aquestes s'havia de sumar 20 unitats per donar remolc i acomboiar als bous a

prendre entre els patrullers i dragamines efectes a les Forces Navals de Bloqueig i que estaven artillats en general amb una peça de 76 mm mentre que pel suport directe de l'operació es comptaria amb 3 canoners tipus *Dato*, 3 minadors tipus *Júpiter*, els creuers auxiliars *Mar Negro*, *A. Lázaro* i *J.J. Síster*, fent un total de quatre peces de 152,4 mm, dotze de 120 mm, setze de 100 mm, altres dotze de 76 mm i sis de 88 mm. El suport indirecte l'havia de prestar la Divisió de Creuers i la Flotilla de destructors (tot i que aquesta última només disposava de tres unitats per trobar-se en reparació els destructors *Melilla* i el *Velasco*) i per últim també s'havia de comptar amb el suport d'un vaixell aljub i un remolcador.

Les forces de desembarcament estaven compostes per un Batalló d'Infanteria que seria el que desembarcaria primer i que per aquestes dates s'estava finalitzant la seva organització a Vinaròs. En aquesta ciutat també s'havia de concentrar un dels Batallons d'Infanteria que havia de prendre part a l'operació i a Sant Carles de la Ràpita els altres dos. A cadascuna de les motores havia d'embarcar una secció de fusells o metralladores i tres motores a remolc d'un patruller portarien una Companyia completa mentre que un grup de 5 patrullers amb 15 motores a remolc conduiria un Batalló complet. Els dos batallons que havien de constituir el primer esglaó anirien remolcades per 10 patrullers en 30 motores i a més a més, amb cada grup anirien altres 2 patrullers, remolcant motores amb material i encarregat de recollir les que poguessin perdre el remolc. Aquests dos grups havien d'anar seguits per altre grup format pels 4 motovelers on anirien embarcats els dos Batallons que constituïen el segon esglaó de desembarcament i tot el conjunt aniria escortat per creuers auxiliars, minadors, canoners, patrullers i llanxes ràpides. Les forces s'embarcarien a les motores a Vinaròs, concretament els dos Batallons del primer esglaó, amb la foscor del dia abans del desembarcament i a Sant Carles de la Ràpita, als motovelers els dos batallons del segon esglaó, mentre que el comboi es formaria una milla al sud de la Farola de la Banya que estaria encesa en direcció sud i d'aquesta manera i protegit per la força de protecció immediata es dirigiria al punt de desembarcament. Aquesta protecció aniria establerta pels vaixells de la Flota amb una protecció immediata i amb una força organitzada a base dels creuers auxiliars, minadors, canoners, patrullers i llanxes ràpides; protecció a distància amb vaixells de la Flota i protecció estratègica amb exploració aèria i submarina. També es demanaria que l'Estat Major de l'Aire ajudés a la fixació de la Flota Republicana amb bombardeigs aeris contundents a Cartagena, València i Barcelona. Per altre banda i com s'ha comentat anteriorment, un grup independent i a títol de finta havia de portar a terme tres hores abans de l'alba un bombardeig intens a les proximitats de Vilanova i la Geltrú (situada a quaranta milles de l'Hospitalet de l'Infant) prenent com objectiu les obres fortificades costeres i la mateixa platja. Els vaixells que integressin aquestes forces havien d'exhibir llums baixes i esmorteïdes amb intermitència de tal manera que permetés suposar als republicans que es

projectava un desembarcament a l'anomenada zona, però aquesta operació auxiliar havia de finalitzar abans de trencar el dia, retirant-se els vaixells a un lloc fixat.

Sobre el desembarcament aquest havia de realitzar-se al trencar l'alba del dia elegit per realitzar tal operació a la platja nord de l'Hospitalet, neutralitzant el foc de les bateries de Sant Felip i Cala Perdiu i destruint si existia la de la platja al nord-est de l'Hospitalet mentre que també s'havia de batre amb foc continu i pròxim els nius de metralladora coneguts i qualsevol altre punt de resistència. Per la seva part, el segon esglaó havia de desembarcar amb la major rapidesa cooperant a l'ocupació de les posicions que el comandament ordenés. Durant el desembarcament, s'atendria a protegir a les forces de la possible actuació de l'aviació republicana amb el foc dels vaixells i amb les metralladores antiaèries que es muntarien a algunes de les barques de pesca però a més a més, l'Estat Major de l'Aire proporcionaria protecció d'aviació pròpia durant el desembarcament i després d'aquest. La Flota també atendria al sosteniment de les forces desembarcades tant amb foc artiller i d'armes automàtiques dels canoners, patrullers i minadors i amb foc antiaeri.

En quant a l'aprovisionament també s'hauria d'organitzar el transport i desembarcament de les municions i dels queviures, així l'aljub, previst de gran longitud de mànega, havia de proporcionar aigua potable que s'acumularia a bidons desfonats sempre que no hi hagués existència d'aigua potable a Hospitalet de l'Infant.

La Instrucció d'Operacions també prevenia el reembarcament de les tropes tot i que ja informava que aquesta acció no era molt probable. Les barques carregades amb les tropes no podien arrancar de la platja i per això s'havia de construir desembarcadors, així que s'havia de procedir unir a les forces de desembarcament una Secció de Pontoners amb els elements necessaris per construir tres embarcadors sobre cavallets d'uns trenta metres de longitud. La Flota també havia de proveir elements auxiliars que pogués necessitar, com per exemple remolcadors per treure les barques de la platja, llanxes per enllaços, elements de senyals, transports de ferits, etc... sol-licitant a l'Estat Major el que considerés necessari. Pel que feia referència a la comunicació, aquest era importantíssima que fos constant i segura sobretot entre els elements desembarcats i els vaixells i per aquest motiu s'organitzarien radis de campanya, senyals de bandera, banderes de meno i senyals òptiques per assegurar aquest enllaç. També s'acordaria redactar un codi senzill si es creia necessari per les senyals referents a l'artilleria i s'atendria també a les senyals en el comboi, procurant el mateix Estat Major d'adquirir llums elèctriques de mà de gran utilitat.

Per finalitzar aquesta Instrucció d'Operacions, s'havia de seguir unes precaucions especials com assegurar el secret de l'operació, així d'aquesta manera, les barques de pesca seguirien dedicades a les seves feines habituals fins dos dies abans de l'operació, que serien concentrades a Vinaròs mentre que els patrullers, rastrejadors, llanxes *I* i *C* que estiguessin habitualment al sector marítim

de Llevant no arribarien a la costa fins un dia abans.
Finalment, l'Almirall Cap d'Estat Major de l'Armada donaria llum verda al projecte corregit de l'Almirall Cap de les Forces de Bloqueig, tot i que afegiria algunes modificacions com la reducció de la distància entre els bous en la línia de fila fins quedar en 100 metres enlloc de 300 i l'impossibilitat d'efectuar l'operació de bombardeig de Sitges i Vilanova i la Geltrú per la manca d'unitats navals, ja que unitats nacionals es trobaven a l'espera de la sortida del destructor *José Luís Díez* de Gibraltar cap a Cartagena. Però el desembarcament projectat no comptaria amb el suport de tots els alts comandaments nacionals, com serien els generals Dávila i Vigón que el dia 22 de desembre, un dia abans d'iniciar-se la campanya de Catalunya rebrien la notícia de l'operació de desembarcament, qualificant l'acció de prematura i afegint que l'Exèrcit encara no havia assignat les forces que haurien de desembarcar ni es suposaria per quin punts les tropes nacionals assolirien la costa una vegada iniciada la campanya de Catalunya. Els dos generals s'oposarien a l'acció de desembarcament afirmant que no es podia realitzar un assaig tan problemàtic i difícil com un desembarcament quan no es tenien els mitjans apropiats i no es veia necessitat de realitzar-ho.

La campanya de Catalunya s'iniciaria al dia següent a les 08:00 hores mentre els preparatius de l'operació de desembarcament continuarien efectuant-se, quedant constituïda la força de desembarcament d'Infanteria de Marina i de tots els elements necessaris el dia 24. El dia 31, els republicans es retirarien del marge esquerra de l'Ebre, afegint llavors la possibilitat d'utilitzar a l'operació sense problemes el port de Els Alfacs mentre que uns dies després, el 3 de gener de 1939 es donaria la situació i missió assignada als vaixells participants a l'operació, informant d'aquesta manera que la Divisió de creuers i destructors navegarien en la línia Illes Columbretes amb la missió de donar protecció; el creuer auxiliar *Mar Negro*, tres minadors i tres canoners es situarien davant de la platja de desembarcament per donar protecció al comboi des del paral·lel Punta de la Banya; el *J.J. Síster* i el *A. Lázaro* transportarien les tropes des de Castelló i Vinaròs fins al paral·lel de l'Hospitalet de l'Infant; cinc unitats de patrullers remolcarien a cinc bous cadascú mentre que els submarins creuarien la zona en immersió durant el dia en els paral·lels de Tarragona i Els Alfacs, respectivament i entre 15 i 35 milles de costa la llanxa *Badajoz*, a les ordres de l'Almirall de la Flota i de les Forces de Bloqueig del Mediterrani. Una setmana després, el dia 13 de gener, l'Almirall Cap de les Forces de Bloqueig contestava a un radiotelegrama enviat per l'Almirall Cap d'Estat Major de l'Armada detallant els moviments dels creuers auxiliars i patrullers, que serien pràcticament iguals que als descrits al Projecte de Desembarcament del dia 16 de desembre. D'aquest radiotelegrama es desprenia que el *Mar Negro*, els tres canoners i les llanxes ràpides sortirien de Palma per protegir al comboi des de la seva sortida fins al punt P o de reunió i donarien escorta als creuers auxiliars *J.J.*

Síster i *A. Lázaro;* però al dia següent a les 22:00 hores el capità de corbeta d'enllaç amb el Comandament General de l'Exèrcit del Nord informava d'un missatge urgent anul·lant de moment la projectada operació de desembarcament degut al ràpid avançament de les tropes terrestres. Per aquell dia totes les forces es trobaven ja concentrades als seus ports de partida i les unitats tenien dictaminades totes les seves ordres excepte el dia i l'hora que es realitzaria la missió.

Deixat de banda el projecte de desembarcament a la costa catalana degut al ràpid avenç de les tropes nacionals, aquest encara revifaria tres setmanes després quan a principis de febrer es prepararia un nou desembarcament per accelerar el esfondrament total de la resistència republicana. A primers dies de febrer els republicans controlaven ja poc terreny a Catalunya però encara resistien, controlant la costa existent entre Palamós i la frontera francesa i havent establert al castell de Figueres el Govern, on també s'instal·laria la Secretaria de Defensa i la Subsecretaria de l'Exèrcit, mentre que la d'Aviació es situaria a Cabanelles i la de Marina a Roses. Per part nacional, encara continuaven mantenint-se les forces de desembarcament de la frustrada operació a Hospitalet de l'Infant, concentrades i organitzades aquestes a Castelló i Palma en previsió d'altre operació del mateix tipus. L'Almirall Cap de l'Estat Major de l'Armada començaria a impartir les ordres d'allistament i concentració dels mitjans al port de Barcelona i Tarragona el dia 29 de gener de 1939 i d'aquesta manera els creuers auxiliars *Rey Jaime II*, *V. Puchol*, *A. Lázaro* i *J.J. Síster* rebrien l'ordre de concentrar-se a Barcelona i el 4 de febrer els quatre creuers estarien llestos a Barcelona, juntament amb els vapors *Castillo Simancas*, *Castillo Coca*, *Castillo Mombeltrán* i *Tom*, podent transportar en total entre els vuit vaixells 11.500 homes. Per altre banda, i simultàniament entre els dies 3 i 5 de febrer es concentrarien a Tarragona els patrullers *Juan Mary*, *Virgen del Carmen*, *Pedro I*, *Juan Miguel*, *Ruiz de la Puente* i *Cala Mondragó* als que se l'unirien més tard el *Alcázar de Toledo* i *Vírgen de Icíar* procedents de Vinaròs quedant tots sota el comandament del tinent de navili Federico Pintó. Els preparatius continuarien i el dia 5 de febrer ja estarien preparats també a Barcelona 50 bous amb els seus remolcs i planxes per desembarcar.
Aquell mateix dia l'Almirall Cap de l'Estat Major de l'Armada promulgaria el Projecte d'Instrucció d'Operacions nº10 compost de 36 punts, el qual un d'ells deixava la decisió directament a Franco de l'elecció de la platja o platges entre les ja seleccionades del Golfet o la de Llançà. La idea de l'operació era similar a la projectada per l'operació de l'Hospitalet de l'Infant però diferia que les distàncies des dels ports d'embarcament de Sant Feliu de Guíxols i Palamós a la zona objectiu eren sensiblement menors tot i que a la data que es publicava aquesta Instrucció, Palamós encara pertanyia als republicans. Franco decidiria que el desembarcament es realitzés sobre la platja del Golfet i comunicaria la seva elecció el 4 de febrer a l'Almirall Cap de l'Estat Major de l'Armada i a

l'Almirall Cap de les Forces del Bloqueig, establint que l'operació s'havia de realitzar en el termini de dos o tres dies, recaient el comandament de l'operació sota el vicealmirall Francisco Moreno, Cap de les Forces del Bloqueig i el Capità de navili Ramón de Ozámiz, Cap de l'Estat Major de les Forces del Bloqueig, respectivament. El primer embarcaria al *Mar Negro* i arribaria a Barcelona a les 21:00 hores del dia 5 mentre que el segon arribaria el mateix dia a Tarragona a bord del destructor *Melilla*, trobant-se ja totes les forces preparades, tot i que a més a més s'acabarien requisant els patrullers *San Miguel*, *Cala Bona*, *Cala Falcó* i els pesquers *Canalejas* i *San Antonio* . Dos dies abans al matí, havia sortit de Palma per incorporar-se a Tarragona a la Flotilla de patrullers el bou armat *Vírgen de la Cabeza* (ex-*Adela*, ex-*V-12,* que havia pertangut fins feia pocs dies a la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya).

Però al Projecte d'Instrucció d'Operacions nº10 no s'havia establert la data ni l'hora de l'operació ni tampoc les hores d'embarcament i començament del moviment cap a la zona objectiu ni tampoc estaven fixats els ports d'embarcament. Tot i així, l'Almirall Cap de l'Estat Major de l'Armada a les 21:00 hores del dia 5 ordenaria segons ordre de Franco la supressió de l'operació, però mantenint la concentració de vaixells i embarcacions ja que les tropes italianes del C.T.V. havien passat per Palamós a la costa i La Bisbal de l'Empordà cap a l'interior. Els esdeveniments es precipitarien amb la gran rapidesa d'avançament que realitzarien les tropes nacionals, així el dia 6 aquestes arribarien al vessant dret del Ter fins la seva desembocadura, el dia 8 ocuparien Figueres, el dia 9 el govern republicà creuaria la frontera i el dia 10 el Part Oficial donava per conclosa la campanya de Catalunya, tancant d'aquesta manera la campanya de Catalunya que finalitzaria sense poder executar les dos operacions de desembarcament previstes, tot i que si s'hagués realitzat aquest darrer desembarcament de tropes al Golfet, les condicions meteorològiques d'aquelles dates no eren les apropiades i les tropes a bord dels bous haurien passat situacions difícils, un inconvenient afegit a que si al final aquesta operació s'hagués pogut realitzar i tancar la frontera, possiblement l'Exèrcit Republicà podia haver exercit una gran resistència al veure's atrapat i sense tenir més sortida que presentar combat.

3.4. La defensa de la costa catalana des del mar.

Després de l'esclat de la sublevació militar i el posterior inici del conflicte bèl·lic, durant els primers mesos a la costa catalana ni es pensava i ni tan sols s'imaginava en una possible agressió per part dels sollevats, més quan bona part de la Marina de Guerra havia quedat en mans republicanes i aquesta controlava tot el Mediterrani, a més a més de que la sublevació no havia pogut triomfar a la costa mediterrània de la Península restant solament les illes d'Eivissa, Cabrera i

Mallorca en poder nacional.

La primera línia defensiva de la costa era per tant el propi mar així que si es controlava el mar, tal i com ho feien els republicans durant els primers mesos, la costa no havia de patir perills marítims com els bombardeigs navals o possibles desembarcaments, tot i que malauradament pels interessos governamentals, la Flota Republicana, tot i la seva superioritat, no faria res per controlar el mar i seguiria durant tot el conflicte una actitud i una estratègia ultra defensiva.

L'escassa participació de la Marina Republicana al litoral català faria que les agressions per part nacional s'intensifiquessin fins a tal punt, que els pobles de la costa patirien un estat d'indefensió constant, tement sempre la realització d'un possible desembarcament de tropes franquistes al seu propi territori.

3.4.1. Les operacions sobre les Illes Balears[1240].

Entre l'agost i setembre de 1936 els republicans intentarien recuperar per la causa governamental les illes de Mallorca i Eivissa on si havia triomfat el sollevament militar amb l'objectiu d'afiançar d'aquesta manera la posició republicana al Mediterrani a través d'una operació militar bassada en la realització d'una sèrie de desembarcaments a les dos illes per tal de conquerir-les amb una gran expedició sota el suport de l'illa de Menorca, que havia restat fidel a la República i la Flota Republicana, que durant aquells primers dies de conflicte comptava amb la supremacia total del Mediterrani gràcies al seu gran nombre d'unitats navals i amb l'efectiu bloqueig que estava realitzant a l'Estret de Gibraltar, impedint d'aquesta manera que cap unitat naval nacional pogués navegar pel Mediterrani.

L'operació sobre les Balears tindria una gran importància de cara a la posterior marxa de la guerra, sobretot d'una manera més cruenta per Catalunya i d'especial importància per la defensa de la costa catalana i que seria molt poc valorada en un principi. La conquesta de les Balears per la causa republicana suposava realitzar un desembarcament a gran escala, una operació sempre difícil però que en vista de la seva facilitat amb que aquest hauria de ser realitzada i de fet, es realitzaria, resultaria contraproduent, ja que posteriorment i amb els primers atacs a la costa catalana per part de vaixells de guerra nacionals, començaria la fortificació del litoral català davant la indefensió a que les diverses poblacions costaneres es consideraven davant d'un possible desembarcament de tropes franquistes. En quant al tema de l'autoria de la idea de l'operació de desembarcament i conquesta de les Balears era i es encara tot un misteri, sobretot si s'analitzen les forces involucrades

[1240] Per ampliar més sobre aquest tema veure les obres de: MASSOT MUNTANER, Josep, *El desembarcament de Bayo a Mallorca. Agost-Setembre 1936*. Barcelona, Publicacions de l'Abadia de Monsterrat. Biblioteca Serra d'Or. 1987 i MASSOT MUNTANER, Josep, *La Guerra Civil a Mallorca*. Barcelona, Publicacions de l'Abadia de Monsterrat. Biblioteca Serra d'Or. 1976.

a l'operació ja que tant el Govern Central de la Republicà, així com la Generalitat de Catalunya, el Comitè de Milícies Antifeixistes de Barcelona, alguns grups i organismes constituïts a València, la gran majoria dels partits polítics i sindicals i fins i tot diversos militars i polítics a títol personal, van tindre responsabilitat en l'anomenada operació. A sobre l'hem d'afegir que una vegada fracassada l'operació, molts d'aquests organismes van voler desentendre de responsabilitats, fent encara molt més difícil esbrinar l'autor de la idea de l'operació.

Segons una ordre apareguda a la *Gaceta de Madrid* el 7 d'Agost de 1936, les Illes Balears havien de passar a dependre orgànica i territorialment a la IIIª Divisió Orgànica, que corresponia a la demarcació de València, on s'organitzaria una primera força composta per Guàrdia Civils i comandada pel capità Uribarri, cosa que demostrava que el Govern Central podia estar també darrera d'aquesta operació[1241]. El capità Uribarri no tenia els mitjans disponibles per realitzar l'operació i sembla ser que demanaria ajuda a l'Aeronàutica Naval de Barcelona, situada al moll del Contradic del port barceloní i comandada pel capità Bayo, després que els caps de la base eren partidaris de la sublevació[1242], desvelant d'aquesta manera el rumor respecte als seus plans sobre l'operació a les Balears. Bayo es mostraria força interessat per aquesta nova operació i així la presentaria al seu antic cap a Àfrica, el tinent coronel Felipe Díaz Sandino, que havia estat nomenat no feia molt de temps Conseller de Defensa de la Generalitat de Catalunya i més tard al Conseller de Governació Josep María España, que acabarien veient amb bons ulls la idea, ja que es tractava d'alliberar un territori estretament vinculat amb Catalunya pels seus lligams històrics i culturals i serien els encarregats de convèncer al president de la Generalitat Lluís Companys de la realització de l'operació. Companys donaria el seu suport a l'operació des del primer moment i Bayo a més de tenir al seu favor a les autoritats catalanes, també aconseguiria més suport que Uribarri, ja que fins i tot va poder comptar amb el suport del Sindicat de Transports Marítims de la CNT i dels homes del PSUC, amb els que acabaria celebrant una reunió a la seva seu del Passeig de Gràcia.

En caràcter militar, l'operació havia de ser ràpida i realitzada només en un parell de dies, comptant amb l'avantatja que no era necessari distreure moltes forces ni mitjans per tenir èxit a l'operació. Aquestes serien formades per forces que es trobaven inactives a Menorca; amb voluntaris i alguns mitjans que es trobaven a Catalunya, especialment amb l'Aviació Naval basada a Barcelona i a San Javier (Múrcia); algunes forces inactives de marineria de Cartagena i alguns vaixells de la Flota, que per aquestes dates tenia la superioritat total al Mediterrani i a l'Estret de Gibraltar, i que comptava amb unitats de sobra per desprendre d'algunes durant varis dies. Però el projecte no tindria el suport de tothom, com seria el general Luis Castelló Pantoja, Ministre de la Guerra, que

[1241] *Gaceta de Madrid,* 7 d'agost de 1936.

[1242] Veure apartat 4.2.2. L'Aeronàutica Naval de Barcelona i la seva actuació al conflicte.

s'oposaria a l'operació per considerar-lo improcedent i poc oportú al haver altres atencions més importants, tot i que amb la seva dimissió i la substitució pel tinent coronel Hernández Sarabia l'operació veuria llum verda. En altre sentit, el tinent de navili Pedro Prado Mendizábal, cap de la Secció d'Operacions de l'Estat Major de l'Armada donaria suport a l'operació adjudicant alguns vaixells i tropes de marineria amb la condició que una vegada finalitzada l'operació de les Balears, tots els homes, armes i mitjans que quedessin lliures serien utilitzats a una propera operació que es planejava sobre la zona d'Algesires per recuperar l'Estret, però la realitat seria diferent ja que el suport per l'operació de les Balears seria mínim.

L'expedició a les Balears l'iniciaria la columna valenciana de Uribarri disposada a recuperar Cabrera i Eivissa amb el suport posterior de Bayo i la seva columna, que reclamaria el comandament de l'expedició. Segons Bayo, Companys l'atorgaria el comandament de l'expedició el dia 1 d'agost tot i que sembla ser que el president de la Generalitat no ho faria fins el dia 10 del mateix mes, una vegada ocupades les illes de Cabrera i Eivissa, atorgant-se Bayo unes atribucions que realment no havia rebut de ningú. Els dos líders comptarien cadascun des dels primers dies d'agost, a més a més de les seves pròpies forces, amb unitats de la Marina Republicana; així el capità Bayo tindria a la seva disposició el destructor *Almirante Miranda* ancorat a Barcelona, mentre que a València i donant suport a la columna de Uribarri estaria el destructor *Almirante Antequera* i el vaixell mercant *Mar Cantàbric*, vaixell on havia de viatjar la columna valenciana per tal de recuperar les illes de Formentera i Eivissa. Sobre l'operació d'intentar recuperar les Balears, la premsa governamental es deixaria portar per l'eufòria inicial i tant el diari *Última Hora* a la seva edició del dia 3 d'agost com *La Vanguardia* del dia 5, publicarien a les seves planes tot tipus de detalls sobre l'operació i seria precisament aquest últim dia l'assenyalat per Bayo per sortir amb la seva columna a bord del destructor *Almirante Valdés.* Així, cap a les 23:45 hores, posaria direcció a València, on arribaria al matí següent i s'incorporaria a la columna formada pel capità Uribarri i junts intentar la conquesta de les Balears. La columna valenciana de Uribarri era una mica inferior a la catalana en quant a nombre de milicians, uns 400 homes tot i que comptava amb els dos vaixells abans anomenats, mentre que Bayo, a banda de comptar amb la seva columna transportada al destructor *Almirante Valdés*, també tenia el suport de 6 hidroavions *Savoia S-62* sota el comandament de l'oficial Auxiliar de l'Armada Antonio Molina Sánchez. Les forces republicanes abandonarien el port de València durant la matinada del dia 7 per posar rumb a l'illa de Formentera, el primer objectiu de l'operació. La petita illa estava defensada per poc més de 30 homes que es rendirien davant la superioritat republicana gràcies a la tasca realitzada per uns parlamentaris eivissencs, passant d'aquesta manera l'illa de manera pacífica a mans republicanes. La notícia de la pressa de Formentera seria comunicada per Bayo sobre les 10:00 hores a les autoritats republicanes, anunciant que havien

ocupat l'illa sense haver disparat ni un sol tret.

En canvi la conquesta d'Eivissa resultaria diferent ja que l'illa comptava amb una lleugera guarnició. Per intentar recuperar-la s'utilitzaria sense èxit la mateixa estratègia dels parlamentaris però davant la resistència trobada, Bayo ordenaria el bombardeig d'Eivissa per les 17:00 hores tot i que aquesta acció finalment seria cancel·lada a petició del comandant del destructor anglès *Douglas* (*D-90*) estacionat a l'illa, que aconseguiria una treva d'un dia per tal de permetre l'evacuació de la població estrangera que residia a l'illa. Al dia següent a la matinada, tant els dos destructors com el vaixell *Mar Cantàbric* es situarien a la costa nord de l'illa on portarien a terme un desembarcament de tropes entre la cala de Sant Vicenç i Santa Eulàlia del Riu, amb l'objectiu de no trobar resistència tot i la superioritat que tenien les forces republicanes, que ocuparien l'illa en les hores següents sense dificultats.

Una vegada pressa l'illa d'Eivissa tornaria a sortir altre vegada el problema del comandament i segons Uribarri, Bayo es presentaria com l'únic cap per portar a terme l'expedició al·legant solament que era el capità de major antiguitat, sense cap més credencial. El punt culminant vindria quan Bayo marxaria el dia 10 a Barcelona deixant al capdavant de l'expedició al comandant Gil Cabrera, cosa que faria a Uribarri abandonar l'illa al dia següent a bord del *Mar Cantàbric* escortat pel destructor *Almirante Antequera*, on una vegada arribat a València, informaria dels successos ocorreguts a l'expedició. Mentrestant, el capità Bayo exposaria a Barcelona els seu projecte de desembarcament a Mallorca davant el Consell de la Generalitat i el Comitè de Milícies Antifeixistes, posant com a data límit el diumenge dia 16. Segons el pla presentat per Bayo, aquest consistia en realitzar un desembarcament a la platja que s'estenia des del Cap Vermey fins Cala Manacor i una vegada estigueren les forces a la platja, aquestes s'estendrien pels boscos, cases i viles compreses en el quadrilàter existent entre Cap Vermey, Artà, Manacor i Cala Manacor durant les primeres quaranta vuit hores, i que hauria de rebre el suport de l'aviació, que metrallaria tot allò que es trobés fora d'aquest quadrilàter, dedicant-se mentrestant les forces desembarcades en aquest quadrilàter a fortificar-se, esperant d'aquesta manera els resultat de l'acció política pel control total de Mallorca.

Sobre el desembarcament, Bayo donaria instruccions molt més precises a les seves tropes com la de no realitzar cap tret, tot i trobar-se una resistència hostil amb l'objectiu de no desvelar el lloc de les seves forces a la platja, ordenant també recuperar, sense importar les baixes les diferents peces d'artilleria que podien tenir els nacionals, augmentant amb aquesta mesura els riscos per les seves pròpies forces. Bayo deixava també ben clar que quedava terminantment prohibit retrocedir, només acceptant la fortificació en cas de trobar gran resistència, però sense abandonar mai la posició i no deixaria de cursar ordres als caps de les diferents unitats militars exigint-lis la major disciplina, demanant les oportunes responsabilitats si les ordres no es complien com ell ordenava, amenaçant

fins i tot amb un consell de guerra de campanya, deixant d'aquesta manera constància del seu poder a l'expedició. El capità Bayo també presentaria a la Generalitat de Catalunya i al Comitè de Milícies Antifeixistes la distribució de les tropes una vegada desembarcades a Mallorca així com altres detalls de l'operació del seu pla els dies que va estar a Barcelona, entre el 10 i el 11 d'agost, quedant absolutament clar que anava a realitzar-se dintre de l'òrbita de la Conselleria de Defensa de la Generalitat i seria precisament en aquestes reunions quan Bayo rebria el nomenament oficial de cap de l'expedició, segons el document on donava les primeres instruccions, que era signat pel President Companys i el President del Consell Executiu, Joan Comorera. Per altre banda, el Govern General de la República també donaria suport a l'operació, però el dia 13, un avió alemany *Junker JU-52* pilotat per von Moreau bombardejaria el cuirassat *Jaime I* que es trobava fondejat a Màlaga aconseguint fer un impacte a la seva proa, fet que provocaria la no presència de l'Esquadra a l'operació de les Balears, tot i que aquesta circumstància no faria tirar enrere l'expedició de les Balears. L'illa de Menorca amb la seva base naval secundària de Maó, seria on s'anirien concentrant a partir dels primers dies d'agost les tropes que havien de formar la columna de desembarcament de Mallorca, arribant a comptar amb prou homes i medis provinents de Catalunya, totes sota el comandament de Bayo, que arribaria procedent de Barcelona el dia 11. Així, les tropes que quedarien sota les ordres de Bayo, tot i tractar-se d'una sèrie d'unitats irregulars i mal organitzades serien entre set mil i vuit mil homes distribuïdes de la següent forma[1243]:

-Columna de forces regulars, formada sobre la base de dos batallons del Regiment d'Infanteria de Santiago nº37 de Maó i comandada pel capità d'Infanteria Daniel Porras Gil. També comptava amb forces de la Companyia de Metralladores de Ciutadella i un grup d'Enginyers a càrrec del caporal Antonio Pons Melià.

-Columna de Milícies Confederals, manada pel capità Luis Jiménez Pajarero, anomenada aviat *Rojo y Negro*.

-Columna d'Estat Català. Va sortir de Barcelona amb uns 400 homes, sent els cap Jaume Torres i tècnic militar "capità" Marcelino Zapatero Ramón. Aquesta unitat però amb menys efectius ja va combatre a Eivissa i mica en mica aniria rebent petits reforços quasi bé a diari, augmentant el nombre de la tropa fins arribar aproximadament als 2.000 efectius.

-Columna de Milícies Mallorquina i Menorquina. Estava formada per 150 mallorquins d'entre els 550 que havien anat a l'Olimpíada Popular de Barcelona inicialment constituïda a bord de la motonau *Ciudad de Barcelona* i manada per Vicens Vila. Els menorquins també formarien un grup a Maó sota el comandament de José Gabaldón i Baños, que havia estat sergent de l'Exèrcit.

-Milícia del PSUC o columna *Libertad*. Aquesta milícia estava formada per les centúries 16, 17 i 18

[1243] INFIESTA, José Luis, *Historia de la Guerra Civil en Cataluña.*Caixa 18.

del PSUC que estaven sent instruïdes al quarter Carlos Marx, aglutinant uns 3000 efectius sent el seu comandament el capità d'Enginyers Rafael López Tienda.
-Centúria Estrangera. Formava part probablement de la columna anterior i no tots els seus membres eren estrangers. Segons Guarner estava a càrrec de Otero Fernández.
-Milícies de la CNT del Sindicat Únic de Transports, sota el comandament d'un tal Cierro, que segons Massot eren 37 homes i van embarcar al destructor *Almirante Miranda* el 14 d'agost. A Maó s'afegirien 31 efectius més i poc després un nou grup arribat de Barcelona.
-Milícies del POUM. Segons Massot van poder arribar a ser 300 militants, xifra que coincideix amb Cruells.
-Grup de Guàrdies d'Assalt, que havia de ser poc nodrit i que manava Castell.
-Guàrdies Civils i Carrabiners. Uns quants centenars de guàrdies civils segons Massot al que també es refereix el *Diari de Barcelona*, alguns d'ells de la comandància d'Albacete, sota el comandament del tinent Antonio Avilés Gracia sent molt probable que acabessin barrejats amb altres unitats.
-Forces de Marineria. Es preveia una companyia d'Infanteria de Marina de Cartagena però no va arribar a incorporar-se. Però si que es va comptar amb nombrosos mariners procedents de l'Aeronàutica Naval de Barcelona i dels destructors, a més a més l'anomenada Guàrdia Negra, la tropa de confiança de Bayo, així anomenats per portar l'uniforme de color blau fosc, composta per menys d'un centenar d'homes i manada pel Maestre de Tallers de l'Aeronàutica Naval Ricardo Iznar Baché.
-Artilleria del Grup Mixt nº2 de Maó, sota el comandament del capità Fernando Vaqué Pons. Segons Guarner van combatre a Mallorca 6 peces de 75 mm i 4 de 105 mm però és possible que s'arribés a 8 de les primeres.

Respecte a l'aviació, participarien nombrosos avions que intervindrien a totes les operacions sobre Mallorca i que es coneixen amb força exactitud ja que serien assenyalats pels defensors sobretot perquè els primers dies de la guerra ningú es preocuparia d'esborrar les seves lletres d'identificació que apareixien apuntades als parts de la defensa antiaèria o bé es podien veure a les fotografies. Aquests avions eren: el *Vickers Vildebeest nº17, el Dornier Wall D-1, q*uinze *Savoia S-62*: els *S-1, S-4, S-5, S-6, S-14, S-16, S-17, S-24, S-26, S-31, S-33, S-34, S-36 i S-37 i e*ls *Machi M-18 nº M-16.*
La participació dels vaixells de l'Esquadra seria relativament important, tot i que els principals vaixells com eren el cuirassat *Jaime I* i el creuer *Libertad* no participarien a l'operació de desembarcament però si que actuarien als moments finals de l'expedició a Mallorca. Des dels primers moments, intervindrien els ja anomenats destructors *Almirante Antequera* i *Almirante Miranda*, sobretot com a transport de tropes en les operacions a Formentera i Eivissa i responien als

seus noms en clau *EBBC* i *EBBD*; però també actuarien unitats més petites com el *Torpeder nº17*, un petit vaixell de 190 tones adscrit a l'Aeronàutica Naval de Barcelona, els guardacostes *Xauen* i *Tetuan,* de 510 i 400 tones de desplaçaments respectivament; tres submarins, el *B-2*, el *B-3* i el *B-4* de 556/836 tones de desplaçament però força descuidats; els remolcadors *Cíclope* (*EBBD*) *Gaditano*, *R-13* i *R-14*[1244]; les barcasses de desembarcament *K-14* (*EBGQ*) i *K-16* (*EBGI*); dos barcasses de defensa antisubmarina de Cartagena i Maó; el vaixell aljub *A-3* i les llanxes de la Tabacalera *I-2* i *I-6*. A banda d'aquests vaixells també s'havien de sumar els vaixells mercants requisats que operarien en la seva gran majoria com a transports de tropes, entre els que destacarien els vaixells pertanyents a la *Compañía Transmediterránea*, que comptava amb una nombrosa flota de la que es requisarien els següents vaixells: *Ciudad de Cádiz* (*EAKE*)[1245]; *Ciudad de Barcelona* (*EAKF*); *Mahón* (*EARK*); *Ciudad de Tarragona* (*EARC*); *Isla de Tenerife* (*EAJF*)[1246]; *Ciudadela,* i *Rey Jaime II*; de la *Compañía Marítima del Nervión* participarien els vaixells *Mar Cantàbric* (*EAKU*) i el *Mar Negro*, bessó de l'anterior; de la *Compañía Trasatlántica* participaria només el *Marqués de Comillas*, un gran vaixell de passatge de 9.922 tones que seria confiscat pel propi Bayo per transformar-lo en vaixell hospital, una acció que li resultaria força fàcil ja que el propi Bayo era a més a més del Cap de la Base Naval i també Cap del port de Barcelona. Comptaria amb l'ajuda de dos metges de la Base, sent el seu director el comandant Cabezón, ingressant també al vaixell molts metges civils i organitzant-se fins tres equips quirúrgics amb els seus corresponents quiròfans. El *Marqués de Comillas* tot i lluir les insígnies de la Creu Roja, en realitat transportaria a bord armament i en ocasions seria un verdader vaixell de comandament de Bayo, on transmetia des d'ell les seves ordres. Igualment també serien requisats vaixells d'altres companyies com el *Cabo Silleiro*, pertanyent a la *Compañía Ibarra*; el *Darro* (EALQ), de la *Compañía Pinillos*; el *Uribe Mendi* (EAJL)[1247] pertanyent a la *Compañía Sota y Aznar* així com altres unitats menors com el *Giralda* (ELPM)[1248] un remolcador que havia servit de vaixell hidrogràfic i que havia estat retirat del servei; el Motoveler *Isabel Matute*, i els vaixells de fusta *Pons Martí*, *Trinidad i Cala Marsal* dedicats al transport de l'ametlla balear d'unes 200 tones de desplaçament, així com el falutx *Jóven Miguel* i el iot *Rosa V.V.*

Per realitzar l'anomenat desembarcament Maó jugaria un paper fonamental en la preparació del pla ja que serviria com a base per preparar l'operació i poc a poc els vaixells de la Flota republicana

[1244] Alguns autors com el capità de navili Cerezo també afegien el *R-10*, el *R-15* i la barcassa de desembarcament *K-15,* tal i com afegiria INFIESTA, José Luis, *Historia de la Guerra Civil en Cataluña*, BPR-UB. FP Infiesta, Caixa 18.
[1245] Vaixell de 4.602 tones.
[1246] Vaixell de 5.115 tones.
[1247] Vaixell de 3.900 tones.
[1248] Vaixell de 190 tones.

anirien arribant a la base naval secundària de Maó. Així per exemple el dia 3 arribaria el destructor *Almirante Miranda*, (tot i que tornaria a marxar novament per donar suport a les columnes en les seves expedicions a Formentera i Eivissa); el dia 7 seria el torn del transport *Mar Negro* amb homes i armes i al dia següent ho faria el *Marqués de Comillas*, que transportaria milicians i material tot i estar habilitat com a vaixell hospital. El pla original estava establert per executar el desembarcament el dia 12, realitzant al mateix temps diverses accions ofensives, com el bombardeig naval de Sóller o una exhibició aeronaval davant de Palma de Mallorca, tot i que al final només es realitzaria la primera de les accions esmentades. El dia 14, Bayo rebria una ordre de part del Comitè Central de les Milícies Antifeixistes de Catalunya, (Departament de Guerra) i signat per J. Garcia Oliver i Díaz Sandino, en la que s'ordenava que l'operació sobre Mallorca havia de ser iniciada en un termini de 48 hores comptant només amb els medis disponibles fins aleshores i cenyint-se al pla presentat el passat dia 10 d'agost al Comitè de Milícies Antifeixistes a Barcelona , mentre que si l'operació no podia ser realitzada en les condicions apuntades, havia de retornar immediatament a Barcelona amb tots els elements, personal i material que hauria d'utilitzar en el desembarcament. Sota aquestes ordres, la columna de desembarcament de Bayo, a bord dels transports i acomboiat pels dos destructors i en companyia del vaixell hospital *Marqués de Comillas*, iniciaria la seva sortida de Maó a la 01:00 hores del 16 d'agost amb direcció a la costa elegida pel desembarcament, on arribaria a les 04:00 hores i realitzaria el primer desembarcament, arribant a terra uns 400 homes entre Cala Madrona i Cala Angila, al sud de Porto Cristo. Com a resistència només trobarien una petita patrulla de vigilància nacional que prendria contacte amb els desembarcats al sud de Porto Cristo, iniciant-se d'aquesta manera un petit tiroteig però que serviria per donar l'alarma a les files dels sollevats. Els desembarcats arribarien fàcilment a Porto Cristo, on desembarcarien seguidament en aquesta població altres grups, entre ells la columna d'Estat Català que manava el ja anomenat "capità" Zapatero i les Milícies Socialistes, aconseguint que a les 08:00 hores desembarquessin uns 2.000 homes que aconseguirien un cap de platja força menor a l'esperat, però que havia estat aconseguit amb relativa facilitat tot i les dificultats d'aquests tipus d'operacions. La posterior reacció dels nacionals es faria molt violenta al sector de Porto Cristo, i arribarien a infligir quantioses baixes a les tropes de Bayo, fet que els obligaria a desplaçar-se a una zona desèrtica sense que controlessin cap ciutat. A la tarda, la situació es faria més favorable per Bayo i les seves tropes realitzarien nous desembarcaments a Cala Morlanda, Cala Moreia, Platja de Sa Coma, Na Serra i en algun que altre punt al nord de Punta Amer, dominant així un total de quasi 14 km de costa, tot i que amb molt poca penetració, en una zona desèrtica i mal comunicada i sobretot, no arribant a assolir el quadrilàter que havien d'ocupar les tropes desembarcades segons el pla de l'operació establert per Bayo.

Al dia següent, els sollevats continuarien atacant a les tropes de Bayo, i utilitzant una forta concentració artillera ocuparien novament Porto Cristo, on establirien sòlides posicions a la sortida d'aquest poble per frenar qualsevol intent republicà d'avançar cap a Manacor. En vista d'aquesta situació sorgirien les primeres veus critiques amb l'operació, com la dels militars i els delegats polítics que acompanyaven l'expedició, que tenien molt presents les instruccions donades des de Barcelona i que no eren més que si l'expedició es topava amb una forta resistència, aquesta havia de renunciar a l'operació i havia de tornar amb tots els homes i medis. El delegat socialista de Barcelona, José Vila Cuenca, que exercia com un dels observadors civils de l'operació, convocaria una reunió a bord del *Ciudad de Cadiz* el dia 17 d'agost amb varis caps de la columna per tal d'estudiar la situació, on tots coincidirien en el pessimisme que s'havia apoderat de l'expedició i en l'afirmació que el fracàs parcial que suposava la fi de l'expedició podia derivar-se més del difícil que havia estat sempre les operacions de desembarcament i no de les capacitats del capità Bayo, màxim responsable de l'expedició tal i com afirmaven. S'establiria però que la solució final era recollir tots els elements disponibles de la resta de l'expedició i reembarcar-los per procedir a una completa reorganització d'una nova expedició a la vista de les experiències deduïdes d'aquesta.

El capità Bayo per la seva part reaccionaria destituint a tots els que havien assistit a la reunió, comunicant aquesta decisió al president Companys i al Conseller de Defensa Díaz Sandino, al temps que demanava l'enviessin 15 oficials pertanyents a la Unió Militar Republicana Antifeixista (UMRA) i a més a més, enviava a Companys un telegrama informant que tot funcionava bé i que només havien participat forces catalanes al desembarcament. Fins i tot li demanaria al President Companys l'enviament de 100 banderes catalanes per delimitar bé el front. Però l'arribada d'aquestes notícies contradictòries a Barcelona no agradaria al Comitè de Milícies ni a la Conselleria de Defensa que decidirien l'enviament de Duran Rosell del PSUC i el militar Vicente Guarner a Mallorca en un hidroavió Savoia de l'Aeronàutica Naval per realitzar una inspecció imparcial i severa del front de Mallorca, on serien rebuts pel capità Bayo a Sa Coma. El militar Guarner va poder apreciar com les informacions referides als diferents sectors del front que es proporcionaven des del lloc de comandament no eren massa concretes així com que les forces d'ocupació no estaven ben organitzades i que els seus efectius no havien estat ben dosificats així com que tampoc s'havien fixat amb detall els límits dels diferents sectors i els seus comandaments. El militar també aprofitaria tot el matí del dia següent a la seva arribada per recórrer els fronts i veure com estaven organitzats cadascun d'ells, arribant a calcular que la totalitat de la tropa s'estimava entre uns 7.000 o 7.500 homes. Ja una vegada a Barcelona, Guarner redactaria un informe en el que exposaria amb veracitat la situació, sent el principal motiu del mal funcionament

la defectuosa organització militar derivada en gran part de la falta de disciplina que existia en totes les forces i també demanava que havien de ser millorades les posicions, s'havia d'estabilitzar el front mitjançant la fortificació amb detall amb plans de foc d'artilleria i d'infanteria ben estudiats, així com realitzar incursions nocturnes i bombardeigs aeris per intentar més endavant una situació definitiva a Mallorca.

La realitat en canvi era que la situació al cap de platja aconseguit era força dolenta pels homes de Bayo, amb grans dificultats de servei i sense cap bon punt pel desembarcament de material, dominant un terreny semidesèrtic, sense cap població i allunyat de qualsevol objectiu d'interès, a banda de que havia d'afegir-se que en un front de 12 km, la força republicana formada per 7.000 o 7.500 representava una elevadíssima densitat d'efectius, considerada inusual en aquells primers mesos de guerra i l'artilleria republicana encara no havia fet acte de presència, cosa que si havien fet ja els avions italians que poc a poc anirien augmentant en nombre oferint la seva ajuda als nacionals. I es que l'aparició el dia 19 de tres hidroavions italians *Savoia S-55* causarien cert pànic als vaixells del comboi que es trobaven estacionats al llarg de la costa i seria atacat inicialment el *Marqués de Comillas* tot i estar pintat amb els distintius de vaixell hospital, vaixell que va haver d'emprendre la navegació cap a Maó per portar als ferits. Més tard, els tres hidroavions atacarien al transport *Mar Cantàbric* que es retiraria sense permís, provocant la ràpida destitució per part de Bayo del seu capità. Els hidros italians realitzarien accions de combat fins esgotar el seu combustible i quedarien immòbils a la badia de Palma, on serien atacats el dia 20 pels Savoia republicans, arribant aquests a avariar a un d'ells i fent que els altres dos marxessin cap a Itàlia al dia següent i aconseguint que altre cop, els sollevats quedessin sense suport aeri. Els següents dies serien els de més activitat dels hidroavions republicans i de la columna de Bayo que aconseguirien ocupar Son Carrió el dia 26, el mateix dia que arribaria a Palma a bord d'un hidroavió *Cant-Z* el Cònsol de la Milícia Feixista italiana Arconobaldo Bonacorsi, conegut com Conde Rossi i que reorganitzaria la Falange de l'illa així com aconseguiria en breu temps un gran nombre de voluntaris. El dia 27 els republicans aconseguirien avançar al ocupar les altures de Corp, dominant d'aquesta manera Son Servera i creant una situació delicada pels rebels, però aquella mateixa nit, entraria al port de Palma procedent d'Itàlia el vaixell mercant *Emilio Morandi*[1249], amb el seu nom esborrat i que ràpidament començaria a descarregar el material de guerra que transportava, entre el que figurava tres aparells de caça *Fiat CR-32*, altres tres hidroavions de caça *Machi M-41*, dotze metralladores antiaèries Breda de 20 mm, gran quantitat de municions pels avions, 300 bidons de benzina d'aviació i 97.000 càrregues per les Breda de les que 70.000 eren antiaèries. Els avions que venien desmuntats serien posats en servei aquella mateixa nit, fent-se càrrec d'ells aviadors italians

[1249] Vaixell de 1.522 tones.

sota el comandament de Leone Gallo, que amb millors característiques que els *Savoies* republicans, els derrotarien i aconseguirien el domini absolut del cel de Mallorca, un domini que es veuria incrementat gràcies a l'arribada a les hores següents en vol directe des de Itàlia de tres bombarders *Savoia S-81*, trimotors també molt ràpids que a partir del dia següent, iniciarien el bombardeig dels vaixells i de les posicions terrestres del desembarcats. Per la seva part, les tropes de Bayo tot i la pèrdua del domini aeri aconseguirien ocupar Pula a finals de mes, amenaçant per primer cop la població d'Artà, però serien frenats per unitats franquistes, estancant-se d'aquesta manera de nou el front.

El dia 3 de setembre es presentaria davant la costa del cap de platja republicana el cuirassat *Jaime I* i el creuer *Libertad*, que llençarien algunes salves amb les seves poderoses torres contra les posicions rebels, produint l'entusiasme dels desembarcats però el capità Bayo seria cridat a bord del creuer *Libertad* on un Comitè Central de l'Armada li faria entrega de l'ordre de retirada, que havia de ser efectiva aquella mateixa nit, ja que considerava el Comitè Central que amb les forces amb que comptava Bayo a Mallorca, aviat podien quedar rodejats pels nacionals, perdent d'aquesta manera un importantíssim material que a la Península per aquelles dates no es disposava i que les seves forces podien ser més efectives a qualsevol altre punt de guerra. El Comitè Central exposaria a Bayo tota una sèrie de mesures que el capità va haver d'acceptar, entre les que destacava que la retirada s'havia de realitzar en el menor temps possible, posant-se a les ordres de la Flota per cooperar amb ella, tot i que se l'assegurava la continuïtat en el comandament de les seves tropes una vegada hagués desembarcat a la Península, tot i que una vegada a la Península havia d'efectuar l'embarcament de tot el seu material i força cap a Màlaga, abandonant aquella mateixa nit la pressa de l'illa de Mallorca. Si s'oposava a aquestes ordres el Comitè amenaçava a Bayo a que quedaria entregat a una mort segura i a un fracàs de les forces lleials, unes forces que segons el judici del Comitè, feien mes falta utilitzar en altres llocs, no considerant la presa de l'illa com objectiu més important en aquells moments[1250]. Amb aquest panorama, Bayo no va tindre una altre alternativa que veure's obligat a obeir l'ordre, realitzant el reembarcament tal i com se l'havia ordenat aquella mateixa nit que tot i les naturals dificultats que això comportava, seria realitzat molt meritòriament degut principalment al factor sorpresa, ja que els nacionals no s'esperaven la retirada de la columna republicana. L'operació de reembarcament va ser un èxit en quant a salvar vides humanes ja que va tindre les mínimes baixes, però en canvi resultaria un desastre en quant a material ja que deixarien a terra tota l'artilleria i material pesat. Per reembarcar la columna expedicionària, el capità Bayo va haver d'inventar-se que Palma havia capitulat i que ells reembarcaven per arribar abans a la ciutat.

[1250] INFIESTA, José Luis, *Historia de la Guerra Civil en Cataluña*, BPR-UB. FP Infiesta, Caixa 18. Document signat a bord del *Libertad*, 3 de setembre de 1936. Pel Comitè Central, signat, José Caneiro, Enrique Delmás, Anselmo Díaz, Pedro Bosiga, Modesto Deces, Aranz, Francisco Bertolo, una signatura il·legibe, Antonio Magallanes, Enrique Buiza.

Ja una vegada amb tots els homes a bord dels seus vaixells, el capità Bayo comunicaria aquest missatge al President de la República i a altres autoritats[1251]:

S.D. Nº7. Capità Bayo a President de la República, President del Consell de Ministres, Ministre de la Guerra i Ministre de Marina.

Per acta signada pel Comitè Central de l'Esquadra i davant indicacions del Govern que ens requereix en altres fronts, he accedit a reembarcar la meva columna a Barcelona sense posar-me a meditar si es bona o mala mesura de Govern. Solament faré constar que l'enemic estava molt trencat i fugit fins tal punt que hem pogut reembarcar tota la columna per la nit, finalitzant a les 9 del dia d'avui, 4 de Setembre de 1936, sense haver deixat cap home en terra. S'ha reembarcat fins les dones, nens i homes naturals del país i que van fer acte de submissió al Govern legal. S'han reembarcat tots, estic ben segur, doncs els tres últims que quedaven a terra Juan García Francés, Jaime García i Manuel Ortiz Mayordomo, van embarcar amb mi en companyia del mariner de l'Aeronàutica Naval de Barcelona, de la meva escorta Bartolomé Juan en una motora a la que haguessin cabut vint més i que vaig esperar un quart d'hora l'arribada de l'últim endarrerit que no va aparèixer perquè no l'havia.

La columna de Mallorca a bord dels transports es va dirigir als ports de Barcelona, València i Maó, però els seus components acabarien per tornar a la ciutat comtal incomplint d'aquesta manera l'ordre de dirigir-se a Màlaga, tot i que els vaixells anaven acomboiats per poderoses unitats de la Flota Republicana. Així, el dia 4 arribaria a Barcelona el *Marqués de Comillas* i el destructor *Almirante Miranda* en el que viatjava Bayo i entraria seguidament el cuirassat *Jaime I*, que quedaria fondejat a la dàrsena de Sant Beltrán en l'únic viatge que realitzaria a Barcelona durant tota la guerra. També entraria al port barceloní altres mercants amb homes i medis acomboiats pel guardacostes *Tetuan*. Per altre banda, al dia següent arribaria a València el *Mar Negro*, escortat pel creuer *Libertad*, portant a bord 4.000 homes després de passar algunes peripècies al haver esgotat quasi per complet els queviures i anar el vaixell curt de combustible, però tots aquests homes serien enviats per ferrocarril a Barcelona els dies següents. També altres forces arribarien a Maó en el motoveler *Cala Marsal* i en un remolcador de la Marina governamental, sortint cap a Barcelona al dia següent a bord del *Darro* i el dia 6 ancoraria també a Maó el *Ciudad de Barcelona* amb milicians procedents de Mallorca, fent-se ressó de la notícia el diari *La Voz de Menorca*, que anunciaria també l'arribada del *Mar Negro*, tot i que finalment arribaria a València[1252]. Una vegada a la ciutat comtal, les columnes es tornarien a organitzar i algunes sortirien cap al front d'Aragó com la Columna Roja i

[1251] INFIESTA, José Luis, *Historia de la Guerra Civil en Cataluña*, BPR-UB. FP Infiesta, Caixa 18
[1252] *La Voz de Menorca*, 6 de setembre de 1936.

Negra cap a Osca o l'anomenada Centúria Estrangera que marxaria cap a Madrid on s'incorporaria Bayo, després que aquest és sotmetés a una mena de consell de guerra. Bayo va tindre greus problemes al arribar a Barcelona ja que el nucli del Comitè de Milícies Antifeixistes de Catalunya i alguns partits catalans van aconseguir produir un ambient de gran animositat contra ell, arribant fins i tot a témer per la seva vida; però la ràpida actuació de Vicente Guarner que va informar de la situació a Indalecio Prieto, va salvar-lo ja que Prieto ordenaria la immediata transferència del capità a València i més tard li nombraria ajudant seu com a mesura de protecció. Així d'aquesta manera, Bayo ja no va actuar més a la guerra d'Espanya. Per altre banda, la desfeta de l'operació de Mallorca seria total quan les illes menors de les Balears, excepte Menorca, serien ocupades per les tropes nacionals al llarg de setembre. D'aquesta manera, el dia 13 seria abandonada per la petita guarnició que havia quedat l'illa de Cabrera i el dia 20 una columna sortida de Palma ocupava l'illa d'Eivissa, tancant d'aquesta manera l'ocupació de les Balears. Així i davant del fracàs de l'operació, totes les autoritats compromeses no van assumir la seva responsabilitat i les Illes Balears excepte Menorca van quedar en mans dels sollevats ja durant tot el conflicte, que serien utilitzades, sobretot l'illa de Mallorca, com una gran base que serviria posteriorment pels vaixells i sobretot pels avions que atacarien tot el llevant republicà i que tindria unes conseqüències tràgiques per Catalunya i el seu litoral.

3.4.2. La Marina Republicana en aigües catalanes[1253].

Durant tota la guerra, la Flota Republicana va adoptar, excepte en comptades ocasions, una actitud defensiva tot i la superioritat naval amb que comptaria des dels primers dies d'iniciar-se el conflicte i fins bona part de la guerra davant la Flota Nacional. Això es traduiria en la posterior actuació que tindria la Flota Republicana a aigües catalanes durant el conflicte, que pràcticament no navegaria o ho faria molt poc per aquestes aigües, només fent-lo més que en missions concretes de protecció de vaixells o de vigilància, sense aplicar-se en defensar les aigües del Principat excepte durant tres setmanes de desembre de 1936 quan seria destinada una Agrupació Naval.

Després de la sublevació del 18 de juliol, el Govern de la República ordenaria partir de les seves bases a la majoria dels vaixells que estaven en condicions de fer-ho i dirigir-se a diferents llocs de la costa espanyola per intentar, amb la seva presència i els seus medis artillers, aplacar la sublevació i fer acte de presència en nom de la legalitat constituïda. Així, el cuirassat *Jaime I*, els creuers

[1253] No existeix gaire informació sobre l'actuació de la Flota Republicana en aigües catalanes. Ens hem de guiar d'uns butlletins de mitjans del 1938 fins a finals del mateix any on es recollien totes les activitats navals republicanes de manera resumida AGMAB. SHEMA. Caixa 9709 i de l'informació que podem trobar a les planes de l'obra MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada*. *Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939*; entre les més importants.

Libertad, *Miguel de Cervantes* i *Méndez Núñez* i molts dels destructors del tipus *Churruca*, complirien les ordres del ministre de Marina i després de proveir-se de combustible i allistar a la dotació, sortirien a la mar. Una d'aquestes unitats seria per exemple el destructor *Almirante Ferrándiz*, que havia entrat la tarda del 17 de juliol a Barcelona, però que davant la situació i les ordres rebudes, sortiria del port barceloní a primeres hores del dia 18. El que passaria a partir d'aquest moment en la majoria d'ells, després de les consignes transmeses des de l'emissora del Ministeri de Marina, situada a Ciudad Lineal (Madrid), desbordaria els límits ja que entre el 18 de juliol i el 30 d'agost d'aquest mateix any, o sigui, durant el transcurs d'un mes i mig, serien assassinats un total de 255 almiralls, caps i oficials del Cos General de l'Armada en situació d'actiu. Aquest fet afegit a que bona part de la flota espanyola quedaria en mans republicana així com la Base Naval de Cartagena, i les secundàries de Maó, Prat de Llobregat i San Javier, garantia el domini del Mediterrani i per tant, la seguretat de les aigües catalanes en mans de la República.

L'inici de la guerra també sorprenia al port de Barcelona a un bon nombre de vaixells mercants entre els que es trobaven vaixells de les dos companyies espanyoles navals més importants com eren la *Compañía Trasatlántica* i la *Compañía Transmediterránea*. Entre aquests destacaven el *Ciudad de Palma* de la *Compañía Transmediterranea* i el *Marqués de Comillas* i el *Manuel Arnús* de la *Compañía Trasatlántica,* a banda dels vaixells d'aquesta darrera companyia que ja hi eren al port de Barcelona des de feia anys, el *Alicante*, el *Argentina* i el *Uruguay.* Sobre aquests dos últims, es farien tristament famosos ja que serien convertits en vaixells-presons i durant tota la guerra romandrien al port barceloní. En realitat ja ho feien des del 1932 quan la *Compañía Trasatlántica* havia decidit suspendre les línies de La Plata mentre que el *Alicante* es trobava al port de Barcelona des del 1930 en situació de pontó carboner. També es trobaven vaixells d'altres companyies més petites al port barceloní com els dos vaixells de la *Compañía Ramos*, el *Ramon Alonso R.* que el sorprendria a aigües barcelonines, i el *Núria R.*, que es trobava al mateix port de Barcelona.

Durant els dies posteriors anirien arribant al port de la ciutat comtal diversos vaixells amb diferent procedència que acabarien incorporant-se al bàndol republicà com serien el *Villa de Madrid* de la *Compañía Transmediterrània*, que tot i sortir de Tenerife amb destinació Las Palmas i Cadis navegaria directament fins arribar a Barcelona; el *Ciudad de Tarragona*, de la mateixa companyia que l'anterior, que estava a Alcúdia quan la sublevació i arribaria a la capital catalana el 24 de juliol i el *Juan Sebastián Elcano*, de la *Compañía Trasatlántica*, que es trobava a Puerto Rico el 18 de juliol i arribaria a Barcelona el 15 d'agost.

Molts d'aquests vaixells acabarien formant part de l'expedició que es realitzaria entre l'agost i setembre de 1936 d'intent de conquesta de les Balears com a transport de tropes i posteriorment, serien utilitzats sobretot com a vaixells mercants, transportant material de guerra i voluntaris des

dels ports russos o francesos especialment fins als ports republicans mediterranis, corrent diferent sort. Dels vaixells esmentats, el *Villa de Madrid* serviria com enllaç ràpid entre els ports de Marsella i Barcelona i acabaria mig enfonsat per bombes d'aviació al moll d'Espanya de Barcelona al gener de 1939; el *Ciudad de Barcelona* participaria com a transport de tropes a l'operació del desembarcament de Mallorca i realitzaria diferents viatges amb voluntaris estrangers procedent de Marsella i Alger fins que el 30 de maig de 1937, anant de Marsella a València amb 312 passatgers, seria enfonsat pel submarí *General Sanjurjo* davant les costes de Malgrat de Mar[1254]. Per últim, el *Juan Sebastian Elcano* seria requisat el 16 d'octubre i començaria a prestar serveis al gener de 1937 fins als ports russos del Mar Negre tot i que quedaria internat a Rússia fins al final de la guerra. Per la seva banda, al port de Tarragona sorprenia el 18 de juliol a dos vaixells de la *Compañía Ybarra*, el *Cabo Cullera* i el *Río Segre*, que actuarien als seus inicis al port tarragoní com a vaixells-presons. Però no tots els vaixells que arribarien durant aquestes dates a ports catalans s'incorporarien al bàndol republicà, tal i com seria el cas del vaixell *Motomar*[1255], pertanyent a la *Compañía Española de Navegación*. El *Motomar* arribaria al port de Barcelona procedent de Nova York el dia 11 d'agost del 1936, però ràpidament tornaria als Estats Units, ja que els seus armadors, espanyols residents a Amèrica del Nord (García & Días) col·laboraven amb els rebels i per evitar que el vaixell fos confiscat pel Govern republicà l'enviarien lluny de les costes espanyoles. Més endavant, el capità del vaixell posaria a disposició de la República el vaixell, realitzant viatges a l'Espanya Republicana tot i que no navegaria per aigües catalanes[1256].

La Flota Republicana per la seva part, dedicaria algunes unitats a l'expedició a Mallorca, sobretot a la seva evacuació, entrant d'aquesta manera al port de Barcelona el dia 4 de setembre juntament amb el vaixell transformat en hospital *Marqués de Comillas*, el destructor *Almirante Miranda* en el que viatjava el capità Bayo, el cuirassat *Jaime I*, que quedaria fondejat a la dàrsena de Sant Beltrán en l'únic viatge que realitzaria a Barcelona durant tota la guerra i altre unitats menors els dies posteriors[1257]. Però no seria sobretot a partir que els nacionals trencarien el bloqueig de l'Estret de Gibraltar a finals de setembre de 1936, afegit a l'actitud passiva i defensiva que adoptaria la Flota Republicana quant faria que les poques unitats nacionals passarien a l'acció al Mediterrani i per consegüent a les aigües catalanes, fent més perillosa la navegació per aquestes. La resposta per part de la Flota Republicana a aigües catalanes pràcticament no es notaria fins a primers de desembre, una vegada que els creuers nacionals ja havien realitzat els primers atacs al litoral català, destacant tres unitats de guerra a Catalunya, on estarien unes tres setmanes.

[1254] Veure apartat 3.3.2. La campanya submarina.
[1255] Vaixell de 5.724 tones.
[1256] GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael, *La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil.* Pàgina 164.
[1257] Veure apartat 3.4.1. Les operacions sobre les Illes Balears.

Així que davant l'amenaça que provocarien els atacs tant a la costa catalana com als vaixells que navegaven per aquestes aigües, i el temor d'un possible desembarcament de tropes nacionals a la seva costa, el Ministeri de Marina republicà decidiria cap a principis de desembre de 1936 destacar a Catalunya una sèrie d'unitats navals amb l'objectiu de protegir i garantir el tràfic mercant.

Aquestes unitats formarien un grup anomenat Agrupació Naval de Barcelona, amb base al port de la ciutat comtal, formada per tres vaixells de guerra: el creuer *Méndez Nuñez* i els destructors *Gravina* i *Sánchez Barcáiztegui*, i que comptaria també amb el suport del petrolier *Campilo* com a vaixell de suport i dos hidroavions de l'Aeronàutica Naval[1258]. Aquesta Agrupació Naval sortiria de Cartagena a les 15:00 hores del dia 8 de desembre, acompanyats fins l'alçada d'Alacant pels destructors *Antequera* i *Valdés*, que aquella mateixa nit feien la vigilància de les aigües de Cartagena. El viatge de les forces destacades a Barcelona havia estat calculat de manera que els vaixells arribessin a les primeres hores del matí del dia 9 però degut a la forta mar que existia aquell dia, no els seria possible aguantar la velocitat marcada i no entrarien al port de Barcelona fins la tarda d'aquell dia, quedant destacada a Catalunya fins al 28 del mateix mes, data que novament els vaixells tornarien a marxar cap a Cartagena. Durant aquest temps aquesta Agrupació va desenvolupar diverses tasques, sobretot i principalment de protecció de transports i vaixells mercants, així com també de vigilància a les aigües de Catalunya.

Els vaixells de guerra formaven part de l'Esquadra Republicana destacada a Cartagena i tot i ser vaixells moderns, eren inferiors als vaixells franquistes que patrullaven pel Mediterrani com eren els creuers *Canarias* i *Almirante Cervera*. El creuer *Méndez Núñez* era el més poderós de les unitats destacades a Barcelona d'aquesta Agrupació Naval. Era un vaixell botat el 1922 i entregat a la Marina el 1924 que comptava amb una dotació de 320 homes i podia arribar a una velocitat de 29 nusos. En quant al seu armament, comptava amb 6 canons de 152/50 mm com artilleria principal; 4 canons de 47 mm. d'artilleria antiaèria, 4 metralladores antiaèries i 12 tubs llançatorpedes de 533 mm. en quatre muntatges triples. Per la seva banda, els dos destructors eren del tipus *Churruca*, amb les mateixes característiques tant de dotació, (els dos comptaven amb 160 homes de tripulació), així com de dimensions i velocitat màxima (podien arribar als 36 nusos) mentre que el seu armament també era pràcticament de les mateixes característiques, el *Sánchez Barcáiztegui* comptava amb 4 canons de 120 mm. Vickers Model "D"; 1 canó de 76 mm. antiaeri, 1 metralladora antiaèria Hotchkiss de 13,2 mm. així com 6 tubs llançatorpedes de 533,4 mm. (en dos muntatges triples) mentre que el *Gravina* per la seva banda, comptava també amb el mateix armament, amb

[1258] Per l'Agrupació Naval destacada a Barcelona veure AGMAB. SHEMA. Caixa 9763, on es descriuen totes les operacions portades a terme per aquests vaixells.

l'única diferencia que el canons de 120 mm Vickers eren del tipus "F", una model més avançat que els del *Sánchez Barcáiztegui*. El que si que diferenciava els dos destructors eren els anys de la seves respectives avarades i entrades en servei a la Marina. El *Gravina* havia estat botat l'any 1931 i va entrar en servei a la Marina al poc temps d'haver-se iniciat la Guerra Civil, armant-se primerament amb armament procedents d'altres vaixells degut a l'escàs nombre de peces; en canvi, el *Sánchez Barcáiztegui* havia estat botat l'any 1926 i entregat a la Marina l'any següent, realitzant des dels primers moments de l'inici de la Guerra Civil diferents accions (bombardeig de Ceuta i Melilla i entrada a Tànger el 20 de juliol de 1936).

El 10 de desembre, o sigui el dia següent de l'arribada d'aquests vaixells de guerra al port de Barcelona, els marins republicans visitarien al President de Catalunya, Lluís Companys a Barcelona, encapçalats pel cap d'aquesta Agrupació Naval, el Tinent de Navili Pedro Prado Mendizábal, així com els Comandants i els Comitès dels respectius vaixells de guerra. El President Companys prometria tornar la visita als vaixells oportunament, acció que realitzaria aquella mateixa tarda concretament a les 16:00 hores, quan acompanyat de la seva esposa, visitaria el creuer *Méndez Nuñez*, on la seva tripulació rendiria honors militars i obsequiarien amb un ram de flors a l'esposa del President. La premsa, especialment *Solidaridad Obrera* i *La Vanguardia,* donarien ressò a aquesta notícia tot i que també donarien visions diferents. *La Vanguardia* publicaria la notícia a les seves pàgines dos dies després, afirmant que els vaixells havien vingut a Barcelona a aprovisionar-se i que en breu espai de temps els vaixells marxarien novament a les seves bases. La notícia anava acompanyada de tres fotografies on es podia veure a Companys al *Méndez Núñez*, baixant d'aquest vaixell i molta gent presenciant aquest acte a la Porta de la Pau[1259]. En canvi, *Solidaritat Obrera* (que no acompanyava cap document gràfic de l'esdeveniment) assegurava que tant el creuer com els dos destructors havien vingut a Barcelona per posar-se a les ordres de Lluís Companys i que amb la presència d'aquests vaixells, segurament els atacs efectuats pel *Canarias* en aigües catalanes acabarien[1260]. La veritat es que no va ser del tot així, ni els tres vaixells havien vingut a posar-se sota ordres directes de Companys, ja que seguien les ordres generals del Ministeri de Marina, ja instal·lat a València davant l'ofensiva franquista a Madrid que va fer que tot el govern s'instal·lés a la ciutat llevantina, i tampoc la presència dels tres vaixells per aigües catalanes faria aturar les agressions del creuer *Canarias* ni d'altres vaixells franquistes.

En quant a les operacions efectuades per aquesta Agrupació Naval, com hem comentat abans, anaven dirigides sobretot a realitzar tasques de protecció i vigilància. La primera d'aquestes operacions seria emesa el mateix dia 10 de desembre pel cap de l'Agrupació Naval i comandant del

[1259] *La Vanguardia*, 12 de desembre de 1936.
[1260] *Solidaridad Obrera*, 11 de desembre de 1936.

Méndez Nuñez, el tinent de navili Pedro Prado Mendizábal, i consistia en la protecció per part dels destructors de l'Agrupació del transport *Tramontana*, que feia un viatge de Cartagena fins a Marsella. Arribaria a la zona de Els Alfacs a la mitjanit del dia 11 de desembre escortat pels destructors *Escaño (o Almirante Antequera)* i *Almirante Valdés* sent la missió dels vaixells de l'Agrupació Naval de Barcelona protegir-lo i acomboiar-lo des de la zona dels Alfacs fins a la frontera francesa per tal d'evitar que fos detingut. I es que aquesta primera missió tenia una gran importància ja que el *Tramontana* portava una càrrega molt especial, concretament tres-centes setanta cinc caixes amb lingots d'or i altres valors de la Reserva del Banc d'Espanya que havien estat embarcats a Cartagena i que s'havien de transportar fins a Marsella, sortint el vaixell el dia 9 de desembre i escortat pels dos esmentats destructors republicans. Entre el perills més important segons la informació amb que comptava la Marina Republicana, es pensava que hi havia un submarí alemany navegant per les costes del Mediterrani que anava disfressat de pailebot i que podia atacar en qualsevol moment al vaixell mercant i la seva valuosa càrrega, sense oblidar el creuer *Canàries*, que havia pernoctat els últims dies a Palma de Mallorca, i també podia ser una amenaça molt més que seriosa pel comboi. L'operació començaria amb la sortida dels dos destructors del port de Barcelona a les 17:00 hores per trobar-se a l'hora esmentada abans davant dels Alfacs, buscar al *Tramontana* i escortar-lo fins al Cap de Creus mentre que la resta d'instruccions serien donades a la mar i es basarien en les instruccions generals de la Flota Republicana. Les precaucions que s'adoptarien en quant a les comunicacions durant el trajecte eren màximes, per exemple les senyals de reconeixement s'havien de realitzar des d'un lloc sota del vaixell i de manera que només podia ser vist el sector que podia interessar. A més a més, s'havia de fer una escolta permanent de 65 metres a la mar, comunicant tan ràpidament com fos possible en clau i de manera concisa, qualsevol novetat a la Capitania. En quant a les provisions, els destructors havien de portar de dos tipus, aliments frescos que haurien de ser com a molt per a tres dies i els secs, en aquest cas també no podien superar els trenta dies. Aquesta primera missió efectuada pels vaixells de l'Agrupació Naval de Barcelona, no va patir cap entrebanc i va poder realitzar-se sense cap novetat. D'aquesta manera, els dos destructors juntament amb el *Tramontana* arribarien fins al Cap de Creus, on allà es faria càrrec del vaixell i els seu carregament vaixells de la Marina de Guerra Francesa, tornant els destructors republicans cap a Barcelona novament. Per altre banda, el dia 11 a les 10:30 hores arribaria al port de Barcelona el petrolier *Campilo* després d'haver sortit de Cartagena i haver fet escala a València, quedant com a vaixell de suport de l'Agrupació Naval.

Després de la missió del *Tramontana*, el nombre de missions i operacions anirien augmentant i un parell de dies després, el 13 de desembre, s'emetia la segona ordre d'operacions dirigida

principalment al destructor *Sánchez Barcáiztegui,* consistent en que el destructor realitzés una missió de protecció, en aquest cas al vapor *Vicente La Roda,* provinent de Marsella. Aquest vaixell, havia d'entrar a aigües governamentals cap a l'alba i per identificar-lo només portava visible les lletres *V l R* a la proa. La missió en concret consistia en desplaçar cap a Palamós al *Sánchez Barcáiztegui*, on sortiria durant la nit del 13 al 14 del port de Barcelona per entrar-hi al port de Palamós a l'alba del dia 14, quedant fondejat i resguardat per l'escullera del port i sota la protecció de les bateries de costa. Des d'allà, s'hauria de posar en comunicació telefònica amb el semàfor de Begur per què aquest l'informés del pas del *Vicente La Roda* i amb qualsevol punt de la costa si el vapor era atacat per vaixells o submarins franquistes, i si s'arribava a donar el cas, hauria de sortir a tota velocitat per tal d'impedir el seu apressament. Cap a la tarda, havia de sortir de Palamós amb les degudes precaucions cap a Barcelona, navegant davant del port durant la nit i si no trobava cap anormalitat podia entrar al port de la ciutat comtal abans de l'alba. Per tal d'efectuar de manera òptima dita protecció del *Vicente la Roda*, es comptava també amb la participació del *Méndez Núñez*, que estaria llest per poder sortir del port de Barcelona una vegada el vapor hagués passat pel sud de Palamós. D'aquesta manera es situaven els dos vaixells de guerra estratègicament, per poder acudir en auxili del *Vicente la Roda* en el cas que aquest fos atacat per vaixells o submarins nacionals. En quant a les comunicacions, aquestes seguien la mateixa tipologia que amb la protecció del *Tramontana*, o sigui escolta permanent en 65 metres a la mar i comunicant a la Comandància de Marina qualsevol novetat que pogués ser d'interès durant la realització de la missió de protecció del vaixell mercant. Finalment, l'operació seria realitzada tot i les precaucions esmentades sense cap novetat i el vapor *Vicente la Roda*, igual que el *Tramontana*, realitzaria la travessia sense cap inconvenient, arribant a l'hora prevista al port de Barcelona.

A banda de les operacions de protecció de vaixells mercants i transports, altre tipus d'operació de caràcter rellevant seria la consistent en la vigilància de la costa. Així, tenim per cas la missió efectuada també pel destructor *Sánchez Barcáiztegui* durant la nit del dia 17 consistent en la vigilància de la costa entre el Prat de Llobregat i Palamós. Aquesta operació es va desenvolupar completament de nit, ja que el destructor sortiria a les 01:00 hores i navegaria vigilant la costa encomanada fins arribar a Palamós, on entraria al seu port a l'alba esperant les respectives instruccions. Aquesta missió comptaria amb el suport de varis hidroavions republicans que durant el dia i una vegada el destructor estava ja fondejat al port de Palamós, farien un reconeixement a trenta milles de la costa tornant prop del vaixell. En quant a les comunicacions, el *Sánchez Barcáiztegui* faria escolta permanent en 65 metres als vaixells de la Flota i a més a més, de 10:00 a 15:00 hores en 900 metres amb aquests hidroavions i sempre en clau. El *Sánchez Barzcáitegui* aprofitant que es trobava al port de Palamós efectuaria al dia següent una altra operació de protecció a un vaixell

mercant, en aquest cas al vapor *Carmen*[1261] procedent de Sète cap a Roses, mentre que l'altre destructor de l'Agrupació Naval, el *Gravina* estava en reparació al port de Barcelona.

Els vaixells de l'Agrupació Naval però també realitzarien alguna operació ofensiva, com seria el cas de la portada a terme durant la nit del dia 19, que va consistir en el bombardeig nocturn del port de Sóller, a l'illa de Mallorca, en mans des dels primers dies de les tropes nacionals. El comandament republicà pensava que Sóller era la base on es refugiaven els submarins italians que ajudaven a les tropes nacionals i el bombardeig d'aquest port suposava una mena de càstig a part d'una mena d'intent de neutralitzar aquestes intervencions submarines. La informació amb que disposava la Marina Republicana era força precària ja que Sóller no seria la base d'aquests submarins italians fins uns mesos després. Tan pèssim era l'estat d'informació per part republicana que només suposaven que el creuer *Canarias*, el principal vaixell de la Marina Nacional, no hi era a les Balears i ni tan sols tenien notícies de la situació de les pròpies forces que no cooperaven en aquesta operació. Per tant, amb l'estat tant pèssim d'informació, la missió de bombardejar el port de Sóller era força arriscada però tot i així seria realitzada. Així d'aquesta manera el dia 19 a les 16:00 hores sortirien del port de Barcelona els destructors *Sánchez Barcáiztegui* i *Gravina* tot seguit del creuer *Méndez Núñez* en aquest mateix ordre, fent rumb directe a Sóller i invertint la formació de sortida del port durant la marxa, realitzant la travessia a una velocitat convenient per estar a dues milles del port de la ciutat mallorquina a les 22:45 hores. Per evitar possibles reconeixements nacionals que podrien derivar en sorpreses negatives i posar en risc aquesta operació, els tres vaixells marxarien amb totes les llums apagades excepte una petita llum verda o violeta d'abast que portaven tant el *Méndez Núñez* com el *Gravina*, que no podia ser visible a més de 1.500 metres. Les comunicacions entre els vaixells havien de realitzar-se de manera habitual, en escolta a 65 metres amb la Capitana (*Méndez*) mentre que el sistema de telefonia sense fils de comunicació no seria utilitzat més que en cas d'atac i sempre en clau. Per aquesta operació també comptarien amb la presència del capità de fragata soviètic Teodor Kirilo en qualitat de cap de l'Estat Major i un pràctic de la costa de Mallorca per tal de reconèixer la costa. Una vegada els vaixells de l'Agrupació Naval arribarien a les proximitats de Sóller, el *Méndez* variaria el seu rumb cap al sud-oest, navegant a velocitat considerable i en zig-zag mentre que el *Gravina* realitzaria la mateixa acció però amb rumb nord-est, de manera que els dos vaixells protegien el *Sánchez Barcáiztegui*, encarregat de bombardejar el port de Sóller durant una mitja hora amb l'objectiu que el bombardeig fos el més eficaç possible. Els vaixells republicans no trobarien cap oposició i el *Sánchez Barzcáitegui* realitzaria sense cap contratemps el bombardeig del port, efectuant un total de 26 dispars amb els seus canons Vickers de 120 mm marca “D” des d'una distància primordial i llunyana a l'objectiu per no exposar-se davant

[1261] Vaixell de 322 tones.

d'unes possibles defenses de la ciutat. Una vegada finalitzat el bombardeig, els vaixells navegarien a velocitat superior a 20 nusos amb la possibilitat de poder disminuir-la una vegada estigueren pròxims a les costes de la Península però cada vaixell faria rumb a una destinació diferent; així per tant, el *Méndez Núñez* es dirigiria a Tarragona, el *Sánchez Barcáiztegui* a Barcelona i el *Gravina* a Palamós, arribant a les seves respectives destinacions a l'alba, on haurien de transmetre el missatge "sense novetat" en cas que la tornada resultés sense cap inconvenient i esperarien en els corresponents ports les noves instruccions, com així va resultar.

Com ja hem comentat, la missió del bombardeig de Sóller era molt arriscada pel perill que suposava no tindre informació sobre la situació exacta dels vaixells franquistes i a punt es desbarataria l'operació ja que quan els vaixells republicans marxaven cap al seu objectiu, el *Méndez Núñez* va veure al creuer *Canarias* durant la nit a uns 12 km i a gran velocitat en direcció cap al nord. El *Canarias* per la seva part, havia rebut l'ordre d'efectuar un bombardeig sobre el pont de ferrocarril de Colera, d'aquí que el *Méndez* el veiés rumb en aquesta direcció, tot i que els vaixells republicans no es van adonar que van ser vistos. I es que el *Canarias*, a les 20:30 hores en rumb cap al nord i una vegada sobrepassada l'illa de Dragonera, va veure les llums del que podria semblar un destructor. El creuer nacional va perseguir aquestes llums sense poder assolir l'objectiu i posteriorment va reconèixer un transport italià que navegava rumb a Palma així que va continuar el seu rumb cap al nord i no va ser fins la nit quan seria informat segons una comunicació que va rebre de Cadis que tres vaixells de guerra republicans havien sortit la tarda anterior cap a Maó. No cal dir que aquests vaixells que es dirigien a Maó segons els serveis d'informació nacionals eren els mateixos vaixells que es dirigien a efectuar el canoneig del port de Sóller. El *Canarias* però, ja en direcció cap a les costes del nord de Catalunya no va anar a l'encontre dels vaixells republicans pensant que els vaixells republicans ja estarien al port de Maó des de feia hores, sense pensar en el veritable objectiu que perseguien. D'haver navegat al seu encontre, segurament s'hagués trobat amb ells quan aquestos tornaven als seus respectius ports i molt podia haver canviat el decurs del bombardeig del port de Sóller.

Les forces republicanes detectarien la presència del *Canarias* a aigües catalanes i el mateix dia de la tornada dels vaixells republicans als seus respectius ports, serien dictades unes ordres especials urgents ja que el Ministeri de Marina republicà temia que per represalies pel bombardeig del port de Sóller, el creuer nacional intentés un bombardeig de Barcelona. Aquestes ordres especials es centrarien a que els destructors de l'Agrupació Naval vigilessin les aigües de la ciutat comtal i aquests vaixells seguirien les ordres; així el destructor *Gravina* esperaria davant Barcelona al *Sánchez Barcáiztegui* i vigilarien junts les aigües de Barcelona fins a l'alba, on entrarien els dos al

port. En el cas de veure al *Canarias* o qualsevol vaixell adversari, atacarien els dos amb torpedes i avisarien per radio en 65 metres amb la senyal de combat "9, enemic a la vista" per què el *Méndez Nuñez* sortís immediatament a fer front l'amenaça. Finalment, ni el *Canarias* ni cap vaixell o submarí franquista compareixeria davant Barcelona tal i com esperava el Ministeri de Marina republicà, així que els dos destructors entrarien al port de Barcelona a l'alba sense cap novetat.

El perill a les costes catalanes durant aquests últims dies del 1936 seria portat per un submarí italià, el *Jalea*[1262], que va realitzar un parell d'atacs torpedinant varis vaixells mercants però sense gaire èxit. El primer atac seria protagonitzat el dia 24 de desembre a la desembocadura del Llobregat quan va llençar dos torpedes al vapor republicà *Villa de Madrid* tot i que els dos torpedes no farien blanc i quedarien encallats a la platja de El Prat de Llobregat, sent el creuer *Méndez Núñez* l'encarregat de recollir els dos torpedes i portar-los a Barcelona per tal d'examinar-los. Igualment passaria dos dies després quan el mateix submarí italià intentaria torpedinar el vaixell mercant *Magallanes* quan aquest es disposava a sortir del port de Tarragona, tot i que la seva acció tindria un pèssim resultat, ja que els dos torpedes que el submarí llençaria quedarien també encallats a la sorra[1263]. En aquest cas seria enviat el *Sánchez Barcáiztegui* a recollir-los, aprofitant el viatge per fer un reconeixement i vigilància de la costa existent entre Barcelona i Tarragona. Els torpedes els va haver d'embarcar i portar de volta cap a Barcelona, i navegaria amb la missió d'intentar enfonsar mitjançant càrregues de profunditat qualsevol submarí nacional que pogués trobar. La travessia igualment l'havia de realitzar amb la màxima velocitat possible, tornant a Barcelona abans del vespre del dia 27; i aquesta rapidesa de l'acció venia donada per dos motius: primer, la presència de submarins adversaris a les aigües catalanes i segon, que amb la marxa del *Sánchez Barcáiztegui*, no quedava pràcticament cap unitat naval per defensar Barcelona, ja que el *Gravina* estava en comissió de servei en viatge a Maó i València, el *Méndez Núñez* encara no estava llest i el submarí *B-1* que es trobava a Barcelona, estava en reparació i només es podia encarregar dels serveis annexos a la vigilància del port de Barcelona. En quant a les comunicacions s'avisaria a Tarragona de l'arribada d'aquest vaixell a les tres hores de la seva sortida de Barcelona, ja que a Tarragona es trobava personal torpedista del submarí *B-1*, que havien arribat anteriorment per examinar els dos torpedes i també havien de ser transportats a Barcelona.

L'ultima operació que aquesta Agrupació Naval destacada a aigües catalanes va efectuar va ser la realitzada el dia 28 de desembre del 1936, quan van marxar cap a Cartagena per incorporar-se al gruix de la flota republicana. L'execució d'aquesta darrera operació va començar cap a la tarda, així a les 15:00 hores sortiria el *Sánchez Barcáiztegui* seguit pel *Gravina*, fent els dos exploració davant

[1262] Veure apartat 3.3.2. La campanya submarina.
[1263] Veure apartat 3.3.2. La campanya submarina.

el port i una hora més tard, a les 16:00 hores sortiria el *Méndez Núñez* per incorporar-se als dos destructors i marxar en direcció a Cartagena, amb l'ordre invertit al de sortida, (*Méndez*, *Gravina* i *Sánchez)*, navegant en zig-zag durant una hora, continuant després al rumb i a velocitat ordenat posteriorment a la mar. Aquestes prevencions eren degudes a que no es sabia on estava el creuer *Canarias,* tot i que el comandament republicà si que sabia que el creuer no havia estat aquells dies passats a Palma. A banda de la possible presència del creuer *Canarias* a aigües catalanes, per aquestes dates es trobava patrullant la costa catalana el submarí italià *Jalea*. El submergible estaria a punt de desbaratar la missió de tornada dels vaixells de guerra republicans a la base de Cartagena, però va rebre molt tard la notícia de la sortida dels vaixells republicans del port de Barcelona i no va poder desbaratar la tornada dels vaixells a Cartagena. D'aquesta manera els tres vaixells van continuar la seva travessia prenent diferents precaucions durant tota la ruta i van entrar al port de Cartagena sense cap entrebanc.

Aquestes unitats navals que van estar destacades a Barcelona durant tres setmanes de desembre havien portat una certa tranquil·litat a les aigües catalanes en les diferents operacions que van realitzar, sobretot de protecció de vaixells mercants i vigilància de la costa, i fins i tot havien demostrat que podien realitzar accions ofensives com va ser el cas del bombardeig del port de Sóller però havia quedat demostrat que aquestes accions eren insuficients, ja que el creuer *Canarias* continuava patrullant per aigües catalanes com si res, efectuant fins i tot algun bombardeig de la costa (20 desembre canoneig del pont de ferrocarril de Colera), així com l'amenaça dels submarins italians, que també navegaven per aigües catalanes sense pràcticament cap oposició per ells, portant a terme fins i tot diferents atacs (torpedinaments dels dies 24 i 26 desembre). Quedava de manifest que per part republicana i per protegir el litoral català es necessitaven més unitats navals de guerra, sobretot davant l'amenaça dels creuers nacionals i els submarins italians, però enlloc seu, la marxa de les unitats navals destacades a Barcelona, deixava totalment indefensa les aigües catalanes, amb la conseqüència que això portava pel tràfic mercant, on les unitats que transportaven el material de guerra, tan útils per la causa republicana podien ser atacats impunement o fins i tot, ser apressades i amb ells la seva valuosa càrrega per les unitats nacionals.

A les mateixes dates que es retirava l'Agrupació Naval destacada a Barcelona, també es restabliria l'Estat Major del Ministeri de Marina Republicà, on una de les primers tasques realitzades seria la de redactar un estudi sobre la situació real que fins aleshores es desenvolupava a la campanya naval, tractant de buscar solucions als diferents punts dèbils que fins ara havia patit la Marina Republicana i marcar al mateix temps les diverses directrius pel futur, entenent-se com a conclusió l'intent d'establiment de dos línies d'acció estratègiques ben definides: aconseguir el domini del

Mediterrani i suprimir el control de l'Estret per part de la Marina Nacional. La conclusió d'aquesta Memòria, signada a València amb data 2 de Gener de 1937 pel Cap d'Estat Major, Luis González De Ubieta, donarà a entendre el perquè de l'escassa presència d'unitats navals a aigües catalanes durant el conflicte i l'estratègia defensiva que realitzarà la Flota Republicana durant tota la guerra[1264].

Aquesta memòria tractava de descriure tant les forces republicanes com les nacionals i la seva comparació per veure la situació real en que es trobava cadascuna de les flotes així com les necessitats que presentava la Flota Republicana per ser completament eficient i les possibles accions a seguir amb l'objectiu de millorar la situació. Per aquelles dates, la Marina Republicana comptava amb les següents unitats operatives:1 cuirassat, *Jaime I*; 3 creuers, *Libertad, Cervantes* i *Méndez Núñez*; 11 destructors; 8 submarins i forces menors que solament podien utilitzar-se en serveis de vigilància, sent l'estat de cada nau la següent: el cuirassat *Jaime I* comptava amb el problema del mal estat de les canonades de calderes que no el permetien sostenir la seva velocitat durant el temps necessari pel desenvolupament d'una operació, a banda del seu escàs poder militar, que el debilitava en excés; dels tres creuers, el *Libertad* és trobava en bon estat de casc i màquina, tot i que havia de comptar amb el defecte del temps que feia que havia entrat en dic (última entrada al novembre de 1935) però tot i així, la seva artilleria també es trobava en bon estat; el *Miguel de Cervantes* havia estat avariat degut al torpedinament sofert el 22 de novembre de 1936 pel submarí italià *Torricelli*, i es trobava a Cartagena esperant que el dic d'aquesta Base quedés llest per procedir a la seva reparació; en quant al *Méndez Núñez*, aquest vaixell tenia la desavantatge de la seva petita velocitat (només podia arribar als 26 nusos) i la seva artilleria, de muntatge d'angle inferior a la dels creuers tipus *Libertad*, que feia que el seu abast fos molt inferior a la d'aquestos, una clara desavantatge si actuava en accions conjuntes.

Els 11 destructors que posseïa la Marina Republicana tenien el problema del seu armament ja que no eren tots iguals. Sis d'aquests destructors (*Sánchez Barcáiztegui*, *Lepanto*, *José Luis Díez*, *Churruca*, *Alcalá Galiano* i *Almirante Valdés*) comptaven amb un armament de cinc canons de 124 mm de tancament de clau i saquet per la càrrega de projecció, mentre que la resta de destructors, tenien també altres 5 canons de 124 mm però de tancament de cunya i casquet metàl·lic, representant un greu problema alhora del subministrament i recanvis. Això sense comptar que al iniciar-se el sollevament solament estava navegant d'aquests cinc últims destructors el *Almirante Antequera* i que successivament s'anirien armant la resta (*Almirante Miranda*, *Gravina*, *Escaño*, *Císcar*) precipitadament, sense continuar un pla fixe d'artillatge. De direccions de tir no hi havia res a 5 dels 11 destructors (*Almirante Antequera*, *Almirante Miranda*, *Gravina*, *Escaño* i *Císcar)*, tot i

[1264] AGMAB. SHEMA. Caixa 9709.

que es treballaven en elles ja que s'havien traslladat a Cartagena elements especialitzats de la Fàbrica de Aranjuez, així com el material que tenien ja construïts per ser muntats als vaixells i respecte a l'artilleria antiaèria era encara major la desigualtat a les instal·lacions; tots els destructors disposaven del canó de 76,2 mm antiaeri; uns tenien instal·lades metralladores de 25 mm en muntatge doble, com el *José Luis Díez*, altres senzilla com el *Churruca* i portaven muntatge doble de 13,2 mm el *Almirante Miranda* i el *Escaño* i cap els *Sánchez Barcáiztegui*, *Lepanto*, *Almirante Valdés*, *Almirante Antequera*, *Gravina* i *Císcar*, comprenent-se necessària la unificació i que aquesta fos a base de metralladora de 25 mm i al lloc d'emplaçament del canó 3.

Sobre les unitats submarines, totes havien quedat en mans governamentals, però des del començament del conflicte, havien sofert pèrdues ja que havien estat enfonsats el *B-5*, *B-6* i *C-3*, donat de baixa el *B-3* i les restants unitats no estaven a les millors condicions, sent la situació de cada submarí la següent: el *B-1* estava en reparació i segons les previsions més optimistes quedaria solament per accions molt limitades i purament costeres; el *B-2* estava llest, però també limitat a les condicions de l'anterior; el *B-4* no tenia una previsió molt millor ja que tenia avariat uns dels tubs de llençar de proa i havia demanat un reconeixement del casc, comptant amb grans probabilitats de ser donat de baixa; el *C-1* es trobava reparant a Cartagena degut a les avaries produïdes per una bomba d'aviació i quedaria llest a final de gener, tot i que hauria de canviar de bateria; el *C-2* encara estava en pitjor situació ja que la seva bateria solament li permetia una immersió de quatre hores però estava catalogat de pràcticament inútil i d'utilització molt perillosa mentre no és canviés la seva bateria. En canvi millor sort tenien les tres unitats restants com el *C-4* que es trobava en recorregut de motors i aviat podia ser posat en servei, i els dos submarins que quedaven, el *C-5* i el *C-6*, que eren els únics en actius i en bon estat, tot i que es trobaven separats ja que un es trobava al Cantàbric i l'altre al Mediterrani, trobant-se en general l'arma submarina sota mínims.

En quant a la informació que disposava la Marina Republicana respecte a les forces franquistes aquesta era força escassa però podien assegurar que les principals unitats que formaven la Marina rebel era: un cuirassat, *España*; dos creuers*, Canarias* i *Almirante Cervera*; un destructor, *Velasco*; i nombroses unitats de vigilància i escorta, compostes pels tres canoners tipus *Dat*o, quatre guardacostes *Arcila, Uad Kert*, *Alcázar* i *Larache* i mercants armats, des del *Dómine*, que podia ser considerat com creuer auxiliar fins a bous i pesquers, tenint també en compte als diferents minadors que es trobaven en construcció, sabent que un d'ells, el *Júpiter* havia d'estar molt pròxim a entrar en servei tot i que encara no havien tingut notícia de l'entrada en servei del creuer *Baleares*, que s'havia fet efectiva ja a finals de desembre, pocs dies abans de presentar aquesta memòria, tot i que si es reflectia l'amenaça que podria significar l'entrada d'aquest vaixell en actiu.

Referent a la comparació de forces dels dos bàndols, l'Alt Comandament Naval republicà, tot i el gran nombre d'unitats amb que comptava no era gaire optimista alhora de comparar les forces pròpies amb les dels franquistes ja que en vaixells de línia tenia superioritat els nacionals sobre els republicans. Deixant de banda els cuirassats, equilibrats en ambdós bàndols al tenir un cadascú però en ambdós molt limitats ja que eren incapaços de realitzar una actuació a alta mar en unió amb els creuers per ser una rèmora per aquests últims i incapaços d'exercir una acció sobre els creuers contraris ja que la seva artilleria de gruixut calibre era d'inferior abast, no solament dels 203 mm dels *Canarias*, si no també dels 152,4 mm del *Libertad* i permetre la velocitat d'aquestos situar-se fora de l'abast i ofendre'ls impunement amb la seva artilleria, els creuers en la seva comparació era de balanç negatiu pels republicans. Comparant la potència de foc dels creuers, els republicans comptaven amb 16 canons de 152,4 mm amb un abast de 18.000 metres (creuers *Libertad* i *Cervantes*) mentre que els nacionals disposaven d'una potència de foc de vuit canons de 203 mm i un abast de 21.000 metres i altres vuit de 152,4 mm i abast de 18.000 metres, suposant igualades les velocitats. Si als dos creuers republicans s'unia el *Méndez Núñez* enlloc d'augmentar les possibilitats les feia disminuir ja que la seva velocitat era de 26 nusos i l'abast de la seva artilleria solament de 12.000 metres. En canvi, si es considerava incorporat a les forces franquistes el *Baleares*, situació que ja es trobava al redactar aquesta memòria, la comparació era desconsoladora pels governamentals ja que la potència de foc arribava als 16 canons de 203 mm que podien assolir fins als 21.000 metres i 8 canons de 152,4 mm, assolint els 18000 metres; és a dir, que els creuers nacionals podien situar-se a una distància des de la que podien batre als creuers republicans amb artilleria de calibre superior i en igual nombre, menyspreant al *Cervera*. Aquest seria un factor a tenir en compte a la campanya naval i que venia argumentar la política defensiva de la Marina Republicana al llarg del conflicte.

En canvi, en destructors la superioritat republicana no era ja absoluta, si no única, degut a que l'únic destructor amb que comptaven les forces nacionals, el *Velasco* era pràcticament nul en el seu paper de destructor i davant ell hi havia dos bessons, el *Alsedo* i el *Lepanto*. Els 11 destructors republicans permetien assegurar un acompanyament a la força de línia (creuers) en dos grups diferenciats per la seva artilleria, un de canons de 124 mm i angle d'elevació de 35º amb un abast de 14.000 metres; i l'altre de canons, també de 124 mm però amb angle d'elevació de 43º aconseguint un abast de 17.000 metres. Els dos grups tenien també una velocitat superior a les dels creuers, una major mobilitat i comptava amb la seva arma principal, el torpede, que els feia temibles pels vaixells de línia contraris, fins a l'extrem d'inclinar les forces de la balança, fins ara inclinada a favor dels nacionals, però que s'inclinaria a favor dels republicans si es sumaven aquests onze destructors.

Sobre la comparació de forces submarines, la comparació per l'Alt Comandament Naval Republicà era ben difícil ja que no tenien constància de quants ni de quin tipus eren els submarins amb que comptaven els nacionals i tampoc hi havia manera d'esbrinar-ho. Respecte als submarins republicans, tant per una acció ofensiva com per una defensiva i encara suposant llestos i prestant servei els cinc *C* amb que comptaven les forces governamentals, eren molt escassos si es tenia en compte a més a més que s'havien de dividir les forces entre el Mediterrani i el Cantàbric.

Pel comandament republicà, tot i la superioritat d'unitats veien que el problema radicava més en les Bases navals que no en el nombre d'unitats. Els republicans comptaven únicament amb la base principal de Cartagena i tot i que es trobava ben defensada, no es trobava ben bé equipada ja que l'únic dic del que disposava estava en obres, que dificultava la possibilitat de varar cap dels creuers. El creuer *Miguel de Cervantes* era bona prova d'aquest fet, ja que havia estat torpedinat el passat 22 de setembre de 1936 pel submarí italià *Torricelli* i encara es trobava sense poder ser reparat.

L'altre base amb que es comptava, la Base secundària de Maó, servia solament com a base de suport per unitats petites com submarins i destructor; així que pel comandament republicà es feia necessari d'una manera immediata arreglar el dic de Cartagena i establir la creació d'una base a Màlaga, pròxima a l'Estret i que permetria l'actuació de les forces republicanes en ell per anular el domini que fins aleshores exercien els nacionals en aquest punt tan importantíssim. Ja existia però un avant-projecte ideat pel comandament naval republicà per la creació d'aquesta Base, tot i que la ràpida actuació de l'Exèrcit nacional que ocuparia la ciutat de Màlaga en pocs dies la deixaria en un no res.

També s'assenyalava a la Memòria que un altre lloc on també era necessària una Base Naval era al Cantàbric, sent el port de Bilbao l'elegit, ja que era la seu de la Comandància de les Forces Navals del Cantàbric però que necessitava de les defenses necessàries per que aquesta passes a base de suport enlloc de punt de constant preocupació tot i que aquesta s'havia adaptat com a tal per les seves condicions logístiques. Referent a les bases, les dels nacionals situades a Cadis i el Ferrol feia que les costes republicanes estiguessin dividides en dos teatres d'operacions Mediterrani i Cantàbric, i intercalats entre elles les bases principals franquistes, separades entre si 600 milles i a la seva vegada cadascuna d'elles a unes 250 milles de les republicanes (Cadis-Cartagena i Ferrol-Bilbao). A més a més, els nacionals al poder controlar la base de Cadis i dominar Ceuta i Algesires, l'Estret de Gibraltar quedava controlat per ells i al Cantàbric havia de sumar-se a la Base Principal de Ferrol el tindre instal·lada a Pasajes una base auxiliar per pesquers armats.

Al Mediterrani s'havia de comptar amb l'important presència nacional a les Balears, que dominaven les illes de Mallorca i Eivissa, dificultant en gran mesura les comunicacions amb Menorca i l'avançada sobre la costa de Llevant i la derrota a Marsella.

En canvi els republicans només comptaven amb la Base Principal de Cartagena, de perfecta situació estratègica pel Mediterrani i una base secundària a Maó, amb avançada al anomenat mar, però tallada la seva continuïtat per la possessió de Mallorca per part dels nacionals. La Memòria no comptava amb utilitzar com a base de suport el port de Barcelona o qualsevol altre port important de Catalunya, com podia ser Tarragona o Els Alfacs. La importància que donava el comandament republicà a les bases navals venia defensat per la teoria que les operacions navals tenien una sola finalitat: disputar-se i aconseguir el domini del mar, argumentant aquesta teoria basant-se en que si les forces contendents eren molt desiguals, l'inferior tindria que limitar-se a destorbar el domini de l'altre; però si en canvi si les forces s'equilibraven, podien disputar-se el domini, guanyant en aquest segon cas aquell que comptés amb bases de suport suficients i estratègicament disposades; sintetitzant el problema que pels republicans, era doncs més de Bases que no pas de forces de superfície. Per resoldre el problema es donaven dos solucions: aconseguir el domini del Mediterrani i la supressió del control franquista de l'Estret de Gibraltar. En quant a la primera, l'alt comandament republicà es donava compte ja en aquestes dates que la possessió de l'illa de Mallorca per part dels nacionals podia resultar molt perillosa pels interessos republicans, com així seria durant el transcurs de la guerra, degut sobretot a la possibilitat que podia existir que per part nacional s'intentés un desembarcament degut a l'escassa distància existent amb el llevant republicà. Inclús s'aventuraven a predir els llocs més factibles on podien portar a terme aquesta acció, que segons ells eren: la zona propera al Cap de Sant Antoni, Tarragona per les condicions del seu port o el frontó de Cap La Nao-Cap de Sant Antoni per la proximitat amb les Balears. Aquesta possible operació de desembarcament obligava a tindre en tot moment una important informació aèria amb l'objectiu del possible desplaçament de forces des de la Base principal de Cartagena al lloc precís. Per contrarestar el pes de Mallorca, havia de desenvolupar-se a la base de Maó una força amb unitats submarines i de vigilància que podrien exercir un bloqueig de Mallorca, dificultant d'aquesta manera totes les iniciatives franquistes. L'altre solució destacada a la Memòria, la recuperació del control de l'Estret de Gibraltar era un assumpte més immediat ja que aquest control exercit pels franquistes, a banda del continu tràfic de personal i material entre la Península i Àfrica, feia tallar el comerç marítim republicà, necessitant el pas de cada vapor al servei governamental una operació particular que feia que tot vaixell que volgués creuar l'anomenat Estret, sol·licités una protecció que a la majoria dels casos, era impossible prestar, tant per l'escassetat de vaixells com per no dedicar la flota a missions que no li eren peculiars. S'imposava una acció ofensiva a la badia d'Algesires i condicionar de manera indispensable la base de Màlaga mentre que respecte al Cantàbric, l'acció immediata sobre ell era evitar el bloqueig de la costa que volien exercir els nacionals utilitzant submarins que comptin i amb el suport de destructors i pesquers armats.

En quant a les necessitats de la Flota Republicana, una de les més important era requerir l'assignació a la Flota pel seu servei de les esquadrilles d'hidroavions *Dornier* i *Savoia*, així com el grup de bombardeig. Amb això podia cobrir tot i que molt escassament, l'importantíssim servei d'exploració i vigilància de la Flota, amb patrulles a Barcelona, València i Cartagena, residint en aquesta última la d'exploració i bombardeig. El problema venia donat al Cantàbric ja que els republicans no comptaven amb més que una patrulla Savoia tot i l'objectiu tan important que representava la Base Naval de Ferrol, tractant d'impedir, amb successius bombardeigs aeris la finalització i sortida al mar del *Baleares*, acció que ja s'havia desenvolupat una vegada redactada la memòria. L'Estat Major de la Marina Republicana entenia que necessitava més unitats navals de vigilància i submarines i que amb les actuals no eren suficients per actuar als teatres d'operacions del Cantàbric, Mediterrani i Estret de Gibraltar. Segons les seves estimacions, eren necessàries per aquestes missions 6 submarins a Maó, 6 a Màlaga (sobre l'Estret) i 6 al Cantàbric tot i que en aquells moments només comptaven amb 5 operatius. Afegia a més a més sobre el tema dels submarins que els nacionals comptaven amb l'ajuda descarada de les potències feixistes en nombre desconegut, però els republicans no podien comptar amb l'ajuda de nacions afins que tantes mostres d'amistat donaven en altres aspectes, militars, aeris o inclús personals, a la Marina.

Una altra qüestió era la de llanxes ràpides de vigilància, d'armament torpeders i que serien el complement dels 3 grups submarins ja citats de Maó, Màlaga i Bilbao. Aquestes embarcacions segons aquest Estat Major creien que eren relativament fàcils d'adquirir i podien tenir un gran rendiment i respecte un altre dels grups d'acció, aquest estaria estava format pels pes squers armats dels que es tenien fins a la data confiscats i artillats al Mediterrani, entre Màlaga i Cartagena 10 d'ells mentre que al Cantàbric el Govern Basc havia disposat la requisa d'alguns d'ells i prestaven servei amb les Forces Navals del Cantàbric. Era indispensable doncs assignar a cada grup de Base, sis pesquers com a mínim, fent-se necessari comptar a més dels que prestaven servei a Cartagena, armar dotze més al Mediterrani i sis més al Cantàbric. O sigui, que segons li constava al Estat Major de la Marina Republicana, cap vaixell pesquer es trobava encara armat a Catalunya, acció que es faria ben aviat. Però sobretot, les necessitats més urgents per la Flota Republicana era de material, dividits en canons, municions i torpedes, degut a la gran quantitat d'unitats que conformaven la Flota i el no tenir totes les factories dedicades a la fabricació de material al seu territori. Referent als canons, havien destructors amb l'armament desigual, trobant-se encara sense armar els destructors *Jorge Juan* i *Ulloa.* També havia d'unificar-se la defensa antiaèria, a base de les metralladores de 25 mm en tots els destructors i la instal·lació de la direcció de tir als destructors de la segona sèrie, fent-se necessari adquirir 15 canons de 124 mm Vickers de tancament de cunya, 30 metralladores de 25 mm Hotchkiss i el muntatge de les direccions de tir.

Sobre les municions necessàries per la Flota, aquesta a principis del mes anterior havia realitzat una comanda on destacava que havien estat demanades 11.500 granades, 13.500 espoletes i 10.000 cartutxos metàl·lics entre altre tipus de material pels diferents tipus de canó amb que comptaven les unitats navals. Un mes després, bona part d'ella encara no havia estat rebuda tot i estar encarregada o si més no demanada o pendent de transport, excepte alguns elements que no podien aconseguir-se[1265]. Pel que respecta als torpedes, les existències d'aquests eren les següents: pels creuers i destructors els hi corresponien a càrrec uns 134 torpedes de 21" i 7,5 metres de longitud dels que solament hi havien 80, faltant llavors uns 54 torpedes. Però si aquesta xifra se li sumava la meitat per tindre com a recanvi, donava que el total de torpedes adquirir eren de 121.

Pels submarins de Tipus *C*, dels que hi havia 5 unitats operatives els hi corresponien a càrrec 80 torpedes de 21" i 6,5 metres de longitud però l'existència era de només 36, faltant llavors uns 44. Si aquesta xifra se li sumava igual que als creuers i destructors la meitat per tindre com a recanvi, resultava que s'havien d'adquirir 84 torpedes. L'Estat Major Republicà comptava a més a més que amb l'entrada dels submarins *D* en servei serien necessaris per ells fins a 48 torpedes més.

Com a mode d'exemple d'aquesta manca de material, existia una preocupant falta de torpedes a la flotilla de destructors. Els torpedes eren de la marca *Fiume*, d'origen italià, país bolcat totalment amb el bàndol franquista, per tant enemic de la República, cosa que impedia el subministrament. I es que eren tan escassos aquests tipus de torpedes que quan un destructor entrava per reparar, se li treien els seus torpedes per entregar-los al destructor que sortia dels seu allistament. Tan dolenta era aquesta situació dels torpedes que més d'una vegada es van arribar a aprofitar els torpedes que havien quedat varats a la platja per poder reutilitzar-los. La falta de material s'agreujaria cada cop més, i l'únic material que rebria al llarg de tota la guerra la Flota Republicana serien unitats menors com llanxes torpedineres que no van tenir un paper destacat. A més a més, la Flota, en previsió de patir atacs de gasos o tindre que travessar cortines de fums artificials, bé sols o bé barrejats amb gasos, també havia sol·licitat recentment un total de 3000 màscares filtrants individuals després que s'aprovés a finals de desembre de la instal·lació als destructors d'aparells llença-fums i que encara estava pendent de rebre els diferents models.

Com a conclusió d'aquesta Memòria redactada per l'Estat Major de la Marina es podia veure la poca confiança que tenien a les seves pròpies unitats i el sentit d'inferioritat davant la Flota franquista, tot i que aquesta disposava només amb poques unitats navals. Si això se li sumava una estratègia força confusa i amb informació defectuosa, com era el cas de no saber res de l'entrada en acció del *Baleares* i unes necessitats que no podien assolir-se, es podia entendre perfectament l'actitud

[1265] Les espoletes Bofors no eren possible d'aconseguir; però portava ordre Don Luis Monreal de buscar a França una espoleta de seguretat de culote i adquirir 10.000 així com altres 10.000 de temps per a/a de les de rellotge.

defensiva que mantindria la Flota Republicana al llarg de tota la guerra i en conseqüència l'escassa presència que tindria aquesta a aigües catalanes, tot i la creença de la possibilitat d'un desembarcament al litoral català.

Tornant novament a les unitats navals republicans que actuarien a aigües catalanes, pocs dies després de la marxa de l'Agrupació Naval destacada a Barcelona, a principis de gener de 1937, un bon nombre d'unitats navals republicanes actuarien altre cop per aigües del Principat, en aquest cas tornant acomboiar al vapor *Tramontana* que altre cop realitzava el viatge des de Cartagena fins a la frontera francesa transportant un important carregament d'or. Aquesta nova operació d'acomboiament s'iniciaria a les 07:30 hores del 10 de gener quan els destructors *Churruca*, *Escaño* i *Císcar* amb el Cap de les Flotilles sortirien de Cartagena acomboiant fins al Cap de Creus al *Tramontana* que es dirigiria a Marsella. A les 10:00 hores del mateix dia sortirien els creuers *Libertad*, *Méndez Núñez* i els destructors *Almirante Antequera*, *Alcalà Galiano*, *Lepanto* i *Sánchez Barcáiztegui* amb l'objectiu de protegir fins l'alçada de Barcelona al vapor *Tramontana* i als destructors que els servien d'escorta. La protecció en qüestió es realitzaria sense cap novetat i a les 17:00 hores del dia 11 i a l'alçada de Barcelona els dos creuers i els quatre destructors que els acompanyaven tornarien novament fins a Cartagena, on arribarien a les 11:00 hores del dia 12, quedant ancorats sense cap novetat. Mentrestant, el Cap de les Flotilles de Destructors amb els tres vaixells abans indicats, al arribar al Cap de Creus a les 02:00 hores del dia 12 abandonaria l'escorta del *Tramontana* dirigint-se directament a Cartagena, on arribaria a les 14:30 hores del dia 12, quedant amarat a la Base sense cap novetat.

L'estratègia defensiva de la Marina de Guerra republicana seria tan criticada que fins i tot el seu comissari, Bruno Alonso, publicaria un article al diari *Adelante* i que sortiria reproduït als principals diaris republicans com per exemple a *La Vanguardia* en el que defensava el paper que havia desenvolupat la Marina fins aleshores[1266]. Bruno Alonso responia així als articles publicats a *Solidaridad Obrera* en el que es criticava les actuacions dels vaixells de guerra republicans al conflicte afirmant primerament que la pròpia premsa republicana no informava amb rectitud i coneixement, afirmant que els vaixells republicans havien sortit totes les vegades que havia fet falta, sobretot per anar a buscar i protegir als vaixells mercants carregats d'armes que si no hagués estat protegit pels vaixells de la flota, hagués estat enfonsat o apressat pels nacionals. Argumentava que la Flota no era cap batalló o exèrcit i com a tal no podia substituir-se segons convingui, ja que a la guerra naval, si l'adversari tenia millors navilis, amb major rapidesa i uns canons amb més abast no hi havia opció, ja que els vaixells s'enfonsaven i es perdien amb tot el que portaven dintre, sent per

[1266] *La Vanguardia*, 19 de febrer de 1937.

tant la guerra al mar diferent. Tot i així, Alonso afegia que els vaixells republicans no temien els creuers nacionals ni als submarins italians ni alemanys i prova d'això era que la Flota Republicana ja havia sortit per fer-los front, a més a més de posar com exemple que era la Marina la que aguantava a Almeria a l'adversari. Alonso també deia que la Flota anava allà on se l'ordenés, però que ella sola no conqueria ciutats, en referència sobretot a la desfeta que havia sofert l'Exèrcit Republicà a Màlaga, però l'enviament de la Flota a qualsevol lloc havia d'estar ben estudiat ja que la Flota no es reposava, ja que després d'enfonsar-se qualsevol vaixell, no es construïa cap més i ni es substituïa per altre. Segons Alonso, la Flota Republicana prestava un immens servei i s'arriscava constantment en medi del mar, buscant els flancs de l'adversari, acatant sempre les ordres del Govern, tot i que era la Flota la que sempre rebia les crítiques. L'escrit del comissari de la Flota Republicana finalitzava dient que enlloc de censura, la Marina Republicana necessitava el suport, el record constant de la seva lleialtat i el seu sacrifici ja que era un dels pilars fonamentals del Govern i la República. Però tot i la defensa pública realitzada pel comissari de la Flota, aquesta no destacaria pràcticament unitats a la defensa de la costa i la mar catalana i solament serien enviades unitats en missions de comboi o vigilància, fent estades molt petites als ports catalans. Aquesta manca d'unitats navals a la costa catalana faria que els vaixells nacionals naveguessin per aquestes aigües amb total impunitat, podent realitzar qualsevol tipus d'activitat, reflectits en bombardeigs de la costa, minat de litoral o apressament de mercants, com seria el realitzat a finals de febrer en una acció conjunta de minat i apressament del *Marqués de Comillas*[1267].

Davant d'aquesta passivitat que mostraria la Flota Republicana al Mediterrani en general i a les aigües catalanes en particular, i abans de l'apressament del *Marqués de Comillas* per unitats nacionals, començarien a ser publicats als diaris republicans diversos articles força crítics amb la Marina de Guerra republicana i la seva estratègia ultra defensiva que aniria desenvolupant davant les cada cop més freqüents agressions que realitzaria la Flota Nacional, tant a les costes com al tràfic marítim. Així per tant, cap a mitjans de febrer de 1937 *Solidaridad Obrera* publicaria un article força crític referent a la nul·la resposta oferta per l'aviació i la Flota Republicana davant de les continues agressions franquistes[1268]. El titular de la notícia ja era prou suggerent: "*Qui paralitzi l'acció marítima esta molt propera de la traïció"*, amb una pregunta com encapçalament: "*Perquè continua inactiva la Marina de Guerra?"* L'article era contundent en quant al poc aprofitament que s'havia realitzat de la Flota Republicana i s'expressava molt directament, amb la frase "*o la marina de guerra havia de ser un arma eficient o havia de dir-li al poble que no comptés amb aquest element de combat"*. Continuava referint-se a la recent pèrdua de Màlaga, solament un mes abans,

[1267] Veure apartat 3.3.4. Les operacions contra el tràfic marítim.
[1268] *Solidaridad Obrera*, febrer de 1937.

lamentant el succeït i afirmant que no podia tornar ocórrer, avançant que amb l'ocupació d'aquesta ciutat per part dels franquistes, el Mediterrani passaria a ser l'escenari essencial dels propers esdeveniments. També feia menció a que tant les armes de mar com les d'aire, havien de jugar un paper fonamental i fer front als perills amenaçant fins i tot als responsables de que qui no respongués a aquestes peticions, estaven molt a prop de la traïció. Afirmava a més a més, que tenint una Marina de guerra com es tenia, aquesta havia d'actuar i no podia repetir-se el que havia passat a Màlaga, alertant que seguint amb aquesta estratègia, podia passar el mateix a Almeria. L'article finalitzava fent una crida a la necessitat de donar senyals de vida i passar a l'atac, establint una estratègia molt més ofensiva, que venia demostrada amb les proclames amb que donava per finalitzat l'article: "*Vaixells a la mar, Avions a Volar, Atrinxerament de les costes, Artilleria als llocs propicis als desembarcaments"*.

Igualment els nacionals també obtindrien notícies dels moviments de unitats de la flota republicana a aigües catalanes. Així a finals de febrer serien informats que el dia 22 de febrer a les 08:00 hores havien recalat a Barcelona els destructors *Gravina*, *Císcar* i *Almirante Antequera*, formant una flotilla dirigida pel comandant en cap Vicente Ramírez i que a última hora de la tarda d'aquest mateix dia els anomenats vaixells s'havien fet a la mar amb rumb desconegut, finalitzant la notícia que possiblement els anomenats vaixells estaven efectuant un viatge d'exploració pel Mediterrani[1269]. El dia 26 del mateix mes, els nacionals rebrien un altre missatge d'un dels seus agents des de Marsella informant que a la costa catalana es trobaven patrullant dos vaixells de guerra republicans, sent un d'ells el cuirassat *Jaime I*[1270], per altre banda una notícia totalment errònia ja que el *Jaime I* només estaria en aigües catalanes el dia 5 de setembre quan transportaria a Catalunya les forces reembarcades de l'operació de conquesta de les Balears[1271].

Al mes de març de 1937, l'Esquadra republicana tot i saber que els primers dies de mes havia sortit de Palma de Mallorca el creuer *Almirante Cervera* per intentar capturar al mercant *Legazpi* (que seria atacat per l'aviació rebel i es trobaria embarrancat a la platja de Llafranc a la Costa Brava), hauria d'enviar al destructor *Almirante Miranda* per convèncer a la tripulació del mercant per continuar la navegació, que ho faria finalment escortat pel destructor republicà fins a Barcelona, no aconseguint finalment el creuer nacional fer-se amb el *Legazpi*. En canvi, els articles crítics amb l'estratègia seguida per la Flota Republicana sobretot al Mediterrani continuarien omplint les planes dels principals diaris republicans. Així per exemple, el dissabte 6 de març de 1937 sortiria publicat un altre article també crític però amb un to potser més moderat sobre la necessitat de seguir una

[1269] AGMAV, C.2492, Cp.20/22.
[1270] AGMAV, C.2492, Cp.20/23.
[1271] Veure apartat 3.4.1. Les operacions sobre les Illes Balears

política naval molt més valenta al Mediterrani davant de tots els perills emergents. Amb el titular "*Els nostres ministres han oblidat el Mediterrani*"[1272], l'article realitzava una dura crítica als ministres republicans en l'assumpte del Mediterrani, posant en evidència la falta de consens entre els polítics, dividits segons els seus interessos i donava varis apunts força interessant, com era el cas que el Govern havia preferit plantar cara als fronts de terra però havia oblidat completament l'altre front, el marítim, que era on veritablement s'estava perdent la guerra. L'article també feia una comparació del problema del Mediterrani amb una partida d'escacs, on es feia referència al mal jugador que amb moltes peces sobre el taulell era impossible de guanyar a un jugador amb moltes menys peces, però molt més astut. Això es referia directament al govern Republicà, que amb tota les unitats navals disponible, centrada només a Cartagena, era incapaç no tan sols de derrotar si no de protegir les seves costes i tràfic marítim de les amenaces dels franquistes, molt més actius al Mediterrani tot i comptar només amb poques unitats navals. L'article lamentava l'actitud passiva de la Flota Republicana i com aquesta, tot i tenir els mitjans propis adequats, no feia res per impedir les continues agressions dels vaixells nacionals. Per finalitzar, realitzava una crítica al Ministre de Marina i als seus col·laboradors sobre la despreocupació amb que aquestos veien el mar Mediterrani. Aquest últim article, aniria precedit justament del comunicat que el dia anterior enviava el Comitè de la CNT de Barcelona al conseller Isgleas sobre el tema de la defensa del litoral català, fent una menció especial al cas de les mines submarines[1273]. En aquesta carta, s'informava al conseller sobre unes iniciatives que havia suggerit un tècnic especialitzat en qüestions marítimes que treballava en col·laboració amb aquest Comitè de la CNT i que tractava diferents qüestions. Referent a les mines flotants, i per evitar principalment, la pèrdua de vides i l'alça del preu del transport marítim i de les pòlisses de segurs que encarien els productes que eren indispensables, es suggeria de manera indispensable i inajornable requisar varis pesquers entres els de motor més potents (ja que no disposaven de Bous grans a vapor) dels que hi havia a les platges i ports per dedicar-los a rastrejar mines a la deriva; i ordenar que tots els vaixells anessin previstos de "paravanes", un aparell de senzilla construcció que es col·locava a la proa del vaixell, previst de dos flotadors, els quals apartant-se dels costats del vaixell, evitaven per mitjà dels cables que els unia a la guia col·locada en el branque de la nau que les mines arribessin a tocar el casc. El Comitè de la CNT també exposava a la seva carta dirigida al conseller que la presència de mines en la quantitat que semblava que existien surant a les aigües catalanes on no hi havien corrents poderoses que les arrastressin des de molt lluny, evidenciava que encara per aquelles dates, no existia una vigilància eficaç de la costa i avisava que de seguir així i no posar remei a la situació, aviat enlloc de mines,

[1272] *Solidaridad Obrera*. 6 de març de 1937.
[1273] BPR-UB. FP Infiesta, Caixa 10.

podrien ser col·locades coses pitjors a les aigües catalanes. Igualment el mateix Comitè també estimava oportú que era molt necessari realitzar una investigació continuada, consistent en prendre declaració als tripulants dels vaixells, tant republicans com estrangers, que haguessin estat atacats, desvalisats o simplement visitats pels vaixells franquistes. En aquest cas donava un exemple molt clar, com era el d'interrogar a la tripulació del vaixell mercant *Legazpi* que, segons el part oficial de Marina i Aire del 4 de març, havia estat a punt de ser apressat per *Almirante Cervera*. Segons el Comitè, també aquest interrogatori havia de fer-se extensiu als aviadors que havien posat en fuga a l'anomenat creuer. La carta al conseller finalitzava amb la completa col·laboració amb que es donava, sobretot en quant a la construcció dels paravanes, posant a disposició dels responsables corresponents al tècnic especialista en qüestions marítimes que podria ser de gran ajuda, donant totes les explicacions necessàries. En relació amb aquest darrer fet seria desplaçat des de Cartagena a Barcelona el destructor *Almirante Valdés* amb l'objectiu específic d'entrevistar-se amb el capità del vapor *Legazpi* que es trobava ancorat a la Badia de Roses per tractar de convèncer a la tripulació, reacia a fer-se a la mar, fet que aconseguiria, sortint finalment el vapor en direcció a València escortat pel destructor.

Tornant a l'actuació de la Flota Republicana en aigües catalanes, aquesta tindria una lleugera reacció a aquestes crítiques i a finals de mes es destacarien dos destructors, el *Gravina* i el *Sánchez Barcáiztegui* fins a València i posteriorment a Barcelona des de Cartagena amb l'objectiu d'escortar un comboi amb destinació Maó i posteriorment bombardejaria Sóller el dia 21 de març. Una vegada realitzada l'acció, al dia següent recalarien a Barcelona a les 18:00 hores per proveir-se amb combustible i queviures i tornar més tard a Cartagena mentre que la nit del dia 25, el destructor *Escaño* patrullaria entre Vinaròs i Cap de Creus, on des d'allà es desplaçaria a Barcelona i Maó, al mateix temps que altres unitats patrullarien la costa de llevant.

Però tot i aquestes darreres actuacions, les accions i moviments de vaixells de guerra republicans a la costa catalana continuarien sent escassos, comptabilitzant només dos accions durant el mes d'abril. Així el dia 9 sortiria de Cartagena un destructor amb destinació a Tarragona per donar escorta al petrolier *Campomanes,* partint a les 18:00 hores del dia 10 i deixant-lo a Alacant des d'on el destructor tornaria a la base de Cartagena. L'altre acció seria la realitzada el dia 17 quan amb l'objectiu de donar protecció a un vaixell mercant procedent de Marsella es desplaçarien des de Cartagena al golf de Lleó set destructors, participant en l'operació el Delegat Marítim del Ministre de Marina José Cortázar, posant de manifest la importància del carregament del vaixell en qüestió.

Una data molt significativa seria el 20 d'abril de 1937, la data en que es posaven en marxa les patrulles de control del Comitè de la No Intervenció protagonitzades pels principals països i els

diaris republicans farien ressò de la notícia[1274]. La premsa republicana publicaria la nota del Ministre de Marina i Aire, Indalecio Prieto, respecte al Control internacional de les costes on s'afirmava que des d'aquell mateix dia havia entrat en vigor el control de les costes per part del Comitè de No Intervenció amb la que es pretenia impedir que arribessin armes i municions a Espanya[1275]. Lògicament el mateix Ministre era totalment oposat aquest control de costes, simplement pel fet de que l'acord arribat pels països membres del Comitè, equiparava de la mateixa forma al Govern legítim de la República amb el govern establert pels militars sollevats. El Ministre insistiria a la seva nota sobre la falsedat d'aquest Comitè, ja que diversos països integrants del Pacte de no ingerència, utilitzaven el control de les costes per vigilar a favor dels nacionals, tot i que lògicament no feia cap menció sobre l'ajuda que la República rebia de la URSS, país que també era signatari de la No Intervenció. En total, 27 serien els països adherits al Pacte, tots els països europeus a més de Turquia i la URSS, però sense la participació dels dos principals bàndols enfrontats al conflicte espanyol, on en el cas republicà, tampoc acceptaria el control de les seves costes. El Ministre destacaria a la nota que els vaixells que enarboraven legalment la bandera de la República espanyola, havien de veure's lliures de tots els requisits que s'hagueren establert o s'establirien en endavant per l'exercici de tal sistema i afirmava que ningú podia detenir als vaixells republicans independentment del seu carregament, ni en aigües jurisdiccionals, ni en aigües lliures, a pretext de requisits aliens a la seva incumbència. També es mostrava un pel crític amb la posició que havien adoptat tant França com Anglaterra davant del conflicte espanyol, qualificant el seu posicionament com a error polític, tot i que mantenia l'esperança del probable canvi que aquests dos països podrien fer en favor del govern republicà. Situació molt diferent a l'adaptada per Alemanya i Itàlia, on segons el Ministre denunciava que tant els vaixells de guerra alemanys i italians, protegien quan no realitzaven per si mateixos, el transport d'homes i material que els seus Governs enviaven per combatre a la República i practicaven constantment l'espionatge, vigilaven la flota republicana i donaven suport a la nacional, a banda de realitzar atacs aeris, ja sigui contra el litoral català o bé contra el tràfic marítim, com havia succeït amb el torpedinat del creuer *Miguel de Cervantes* per un submarí italià, sent condecorat per aquest fet. Amb aquests precedents, la missió encomanada a les marines alemanya i italiana provocarà cert recel entre els republicans.

El Ministre de Marina i Aire donaria a partir d'aquest fet tota una sèrie d'instruccions tant a la flota com a l'aviació, que haurien d'extremar el seu esforç per protegir als vaixells republicans així com als vaixells d'altres nacionalitats que naveguessin per aigües jurisdiccionals d'Espanya i sol·licitessin ajuda. Entre les seves ordres, destacava que la Flota Republicana i les Forces del Aire,

[1274] Veure apartat 3.2.2.El paper de les potències estrangeres

[1275] *La Vanguardia*. 20 d'abril de 1937. La nota era signada pel Ministre de Marina i Aire, Indalecio Prieto a València el 19 d'abril de 1937.

sempre que els fos possible, havien de prestar servei d'escorta i protecció als vaixells que enarboressin legalment la bandera de la República espanyola. Així mateix, també haurien d'impedir que a vaixells republicans, qualsevol que fos el seu carregament, se'ls detingués i obligués a desviar-se de la seva ruta sota el pretext de requisits que no el convergís. Els vaixells de guerra i avions republicans també havien de protegir dintre de les aigües jurisdiccionals espanyoles a vaixells d'altres banderes que reclamessin el seu empar, o que al ser-li oferit l'acceptessin, sent aquests de protecció més particularment cuidats a la zona del Mediterrani, ja que aquesta zona havia estat confiada a les esquadres d'Itàlia i Alemanya. El Ministre finalitzava les seves ordres exigint el màxim de sacrifici, sense vacil·lacions i serien comunicades a les dotacions dels vaixells de guerra i a les tripulacions de les esquadrilles aèries destinades a la vigilància costanera.

L'activitat d'unitats navals a les aigües catalanes tornarien pocs dies després quan degut als Fets de Maig ocorreguts a la ciutat de Barcelona, els parts dels observatoris encarregats de la defensa del litoral deixarien reflectits com el dia 4 de maig a les 02:30 hores entrarien al port de Barcelona els destructors *Sánchez Barcáiztegui* i *Lepanto* procedents de ponent, on sortirien el dia 8 de maig a les 09:40 hores també amb la mateixa direcció per tal de donar suport a la Generalitat i els seus aliats alhora de restablir l'ordre a la ciutat[1276]. Però aquesta acció seria només un fet puntual i la missió escollida per la Flota Republicana d'utilitzar les unitats de guerra en defensar el tràfic marítim i el gran volum d'aquest que feia impossible acomboiar a tots els mercants donaria llum verda per la creació de diferents Flotilles de Vigilància i Defensa Antisubmarina, com seria el cas de la de Catalunya, que establiria la seva pròpia el dia 10 de juny de 1937 i que s'encarregaria de la defensa de les aigües catalanes[1277].

A principis de juliol en canvi, l'Estat Major de Marina constituiria un grup d'unitats, tan navals com aèries amb base a València, amb la missió d'assegurar les comunicacions amb els ports del sud de França, protegint-les dels atacs dels vaixells nacionals i impedir el bombardeig de la costa des de Cap Sant Antoni fins la frontera francesa. Aquest conjunt d'unitats estaria format pels destructors *Churruca* i *Almirante Valdés*, les quatre llanxes torpedineres russes *11*, *21*, *31* i *41*[1278]; quatre avions de bombardeig i tres caces a més a més de comptar amb l'ajuda del destructor *Lepanto*, que des del dia 3 de juliol quedaria destacat a Barcelona a les ordres del Comandant del *Almirante Valdés*. Però aquest conjunt d'unitats comptaria amb importants defectes, entre elles la falta de coordinació entre els mitjans navals i aeris que exigien una rapidesa i senzillesa als enllaços i l'assignació permanent d'avions per aquesta missió, entre d'altres. Per altre part, les llanxes soviètiques que eren d'escàs

[1276] Partes de Observación. AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 701.
[1277] Veure apartat 3.4.3. La Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya.
[1278] Veure apartat 3.4.2.2. Les llanxes d'origen rus.

tonatge, no disposaven d'instruments per situar-se i el seu reduït radi d'acció les incapacitava per actuar a alta mar, a banda que poc podien fer els destructors davant la superioritat armamentística dels creuers nacionals. Tot i així, durant aquest mes seria encarregada una altre missió a la Flota Republicana per efectuar a aigües catalanes. El dia 11 de juliol, el comandament naval republicà ordenaria la sortida a les 23:00 hores dels destructors *Lepanto*, *Churruca, Almirante Miranda i Almirante Valdés* des de Cartagena a un punt situat a 10 milles a l'est del Cap de Creus amb la missió de trobar-se allà amb un mercant i donar-li escorta fins a Barcelona. Al arribar a l'alçada de València, se'ls uniria el *Gravina* i *Sánchez Barcáiztegui* després de deixar el *Campilo* a València, però l'aparició del creuer franquista *Baleares* cancel·laria l'acció. Per altre banda, el 14 de juliol i segons una nota d'un agent nacional del SIFNE destacat a la zona republicana comunicaria que al port de Barcelona hi havia sempre algun vaixell de l'esquadra republicana, destacant entre els que anaven més sovint el canoner *Laya* i els destructors *Lepanto*, *Sánchez Barcáiztegui* i *Lázaga*, que acostumaven a estar quatre o cinc dies per ser posteriorment rellevats[1279]. Tot i així, la mateixa operació seria realitzada una setmana més tard, en aquest cas amb èxit, quan el 19 de juliol els destructors *Churruca, Almirante Antequera*, *Gravina* i *Escaño* sortirien de Cartagena per trobar-se a la matinada del 20 a 14 milles de València amb el *Almirante Valdés* i *Almirante Miranda*. Des d'allà, els sis vaixells es dirigirien a les 19:00 hores del dia 20 a 10 milles al 090 del Cap de Creus per acomboiar un mercant fins a Barcelona. Una vegada a la capital catalana, prosseguirien fins a València on recalarien a les 18 hores del dia ja 21, tots excepte el *Gravina* i el *Churruca* que esperarien fora per acomboiar fins a Barcelona al *Campilo* i al *Mar Blanco*. Aquesta operació venia englobada dintre de les operacions que realitzaria la Flota Republicana entre mitjans de juliol i principis d'agost, quan es dedicaria a l'escorta de vaixells mercants tant des de la costa algerina o el Cap de Creus fins a ports de la Península o a l'inrevés. Així per exemple, el 30 de juliol es sabia que els destructors *Almirante Valdés* i *Escaño* entrarien a Barcelona després d'acomboiar al vaixell *Chepko* que acabaria embarrancat davant d'Arenys de Mar després d'un atac de l'aviació nacional i que acabaria per enfonsar la llanxa russa número *41*[1280]. Però sense cap dubte, l'operació més important que es desenvoluparia a aigües catalanes durant aquestes dates seria la realitzada el 17 de setembre quan el creuer *Canarias* capturaria als vaixells mercants *J.J. Síster* i Rey Jaime II quan aquestos anaven acomboiats per tres destructors republicans, el *Sánchez Barzcáiztegui*, *Almirante Antequera* i *Gravina,* ja tractat anteriorment[1281]. L'acció d'aquests tres destructors no seria la més correcte ni molt menys ja que abandonarien el comboi des del primer moment tot i ser aquesta la seva missió principal. Probablement, si els tres vaixells hagueren estat coordinats en el seu encontre

[1279]AGMAV, C.2257, Cp.5, D.1/3.
[1280] Veure apartat 3.3.4. Les operacions contra el tràfic marítim.
[1281] Veure apartat.3.3.4. Les operacions contra el tràfic marítim.

amb el *Canarias*, el resultat final podria haver estat un altre i segurament podrien haver torpedinar al creuer nacional mentre que per altre banda, també seria un error per part republicana proclamar la sortida de Barcelona dels dos mercants. Aquesta operació realitzada a aigües catalanes tindria conseqüències i la reacció del govern republicà seria la destitució del capità de corbeta Miguel Buiza en el comandament de l'Esquadra republicana, sent rellevat pel també capità de corbeta Luis González Ubieta fins llavors Cap d'Estat Major de la Marina. Aquest important lloc passaria a ocupar-lo el capità de navili Valentín Fuentes que havia estat Cap de les Forces navals del Cantàbric, ja inexistent mentre que el capità de corbeta Buiza va passar a comandar la Defensa Mòbil Marítima. També seria cessat al Cap d'Estat Major de la Flota, capità de corbeta Luis Junquera, que seria rellevat pel capità de corbeta Horacio Pérez; tot i que aquestes destitucions en cadena no arribarien fins al Cap de la Flotilla de destructors, capità de corbeta Federico Monreal, verdader responsable del fracàs de la defensa del comboi que deixaria les mans lliures al *Canarias* tot i disposar de medis més que suficients -tres moderns destructors- i l'ocasió favorable -en plena nit- per enfrontar-se al creuer nacional i intentar torpedinar-lo.

Des d'aquesta darrera acció fins a finals d'any, la Flota Republicana no realitzaria cap incursió important per la costa catalana i només operaria per aquestes aigües la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya, que seria l'encarregada de la defensa i la vigilància d'aquestes aigües. I és que la situació a la mar catalana esdevindria força greu quan a mitjans d'octubre, la Marina Nacional crearia les Forces de Bloqueig del Mediterrani, degut sobretot a la finalització de la guerra al teatre d'operacions del Cantàbric, fet que deixaria com a únic teatre d'operacions el Mediterrani i el fracàs del control internacional. Així, el Govern de Burgos anunciaria el bloqueig de les costes governamentals i la col·locació de mines al llarg de les anomenades costes, provocant la protesta del govern anglès al desembre de 1937. Aquesta protesta seria recollida per *La Vanguardia* en un article de principis de desembre en el que s'afirmava que els anglesos no reconeixien de cap manera el dret de declarar el bloqueig del govern franquista degut a que no l' havien estat concedits els drets de bel·ligerància i recordava, a més a més al govern de Burgos, que els vaixells mercants britànics que exercien un comerç legal amb els ports del Govern de la República espanyola, continuarien gaudint com fins al moment, de la protecció de la flota de guerra britànica[1282]. Mentrestant i com s'ha comentat anteriorment, durant tot aquest temps la Flota Republicana romandria ancorada a Cartagena i es dedicaria a realitzar només algunes operacions en comptades ocasions. Així per tant, a l'octubre l'única operació seria la sortida dels creuers *Libertad* i *Méndez Núñez* i dos Flotilles de destructors de Cartagena la matinada del dia 11 per dirigir-se a la

[1282] *La Vanguardia*, 9 de desembre de 1937.

recerca del *Cabo Santo Tomé*, a 10 milles al nord d'Alger. Al novembre l'activitat de la Flota es dedicaria fonamentalment a l'ensinistrament dels destructors, excepte dos sortides per protegir al mercant *Darro* o *Libertad* a la primera part del seu viatge de Cartagena a Maó i la tornada a la base dels destructors d'escorta directa del mercant; mentre que al desembre l'activitat de la Flota seria també de realització d'exercicis però sense cap missió en concret. Ni tan sols va prendre la iniciativa en realitzar alguna missió ofensiva després dels atacs protagonitzats pels vaixells nacionals a la costa catalana i valenciana durant aquest mes, sent l'única reacció la sortida dels destructors de Cartagena tot i que per tornar al dia següent a la mateixa base. Les operacions d'unitats navals durant els primers mesos de 1938 continuarien sent de la mateixa manera, així entre els mesos de gener i febrer es comptabilitzarien un total de vuit sortides de curta duració a les proximitats de Cartagena amb la finalitat d'ensinistrament mentre que quatre operacions de descoberta resultarien infructuoses, continuant la Flota Republicana amb aquesta estratègia ultradefensiva i passiva davant dels atacs que les unitats nacionals continuarien realitzant al Mediterrani.

No seria fins a finals d'abril que no hi hauria cap activitat dels vaixells de superfície de la Flota republicana en aigües catalanes. D'aquí en endavant, les Flotilles de Destructors compostes normalment per tres unitats d'aquest tipus, realitzarien diferents operacions, sent pràcticament totes elles sortides de Cartagena a Barcelona i tornada al dia següent amb l'objectiu de protegir algun que altre vaixell mercant. D'aquesta manera la primera d'aquestes accions seria realitzada per la 1ª Flotilla de destructors el 26 d'abril i integrada pels destructors *Ulloa* (insígnia del Cap de la Flotilla), *Escaño*, *Sánchez Barcáiztegui* i *Jorge Juan* amb la missió de traslladar-se a Barcelona per transportar càrregues, refusant possibles atacs de l'adversari en cas de ser atacats. Entre les mesures de seguretat figuraven els vols de protecció de sis avions *Natascha* amb dos patrulles de tres unitats cada una al llarg de la derrota des de Cartagena al Cap de Sant Antoni fins la posta de sol, i altre exploració nocturna de sis hores de duració. Aquesta 1ª Flotilla de destructors una vegada arribada al port de Barcelona tornaria a sortir d'aquest el dia 1 de maig amb destinació a Cartagena, on arribaria al dia següent amb càrrega especial i aprofitant la navegació per donar protecció indirecta de Barcelona a Castelló al transport de guerra *Poeta Arolas*.

Aquest tipus d'operacions serien les més habituals d'aquí fins al final de la guerra, sent pràcticament d'aquest tipus tota la presència naval republicana a aigües catalanes, que solien ser realitzades per les dos flotilles de destructors existents. Una d'aquestes seria la realitzada per la 2ª Flotilla entre els dies 26 i 29 de maig integrada pels destructors *Valdés*, *Miranda* i *Escaño*, que realitzaria el mateix servei de Cartagena a Barcelona i tornada a Cartagena, tal i com l'havia efectuat anteriorment la 1ª Flotilla i que tornaria a realitzar aquest servei només dos dies després. Aquesta nova operació de la

1ª Flotilla, integrada en aquest cas pels destructors *Ulloa*, *Jorge Juan* i *Lepanto*, seria realitzada entre els dies 31 de maig i 3 de juny i aprofitaria aquest creuer per donar protecció indirecta al transport de guerra *Capitan Segarra* en el seu viatge de València a Tarragona amb càrrega especial.
Cap a finals de mes de juny, la 1ª Flotilla composta en aquest cas pels destructors *Ulloa*, *Escaño* i *Miranda* realitzaria la mateixa operació entre els dies 25 i 28 de juny, aprofitant el viatge de tornada per donar protecció indirecta al transport de guerra *Capitán Segarra* i al vapor *Betis* mentre que només un dia després de l'arribada d'aquests destructors a Cartagena, sortiria la 2ª Flotilla (*Jorge Juan*, *Gravina* i *Lepanto*) altre cop amb destinació Barcelona, arribant el 2 de juliol a Cartagena i a finals de mes seria el torn de la 1ª Flotilla, en aquest cas composta per quatre destructors (*Ulloa*, *Escaño*, *Miranda* i *Jorge Juan)* que serien els encarregats de realitzar el mateix creuer de Cartagena a Barcelona i tornada entre els dies 25 i 28 de juliol.
Al mes d'agost només la 2ª Flotilla composta pel *Valdés*, *Gravina* i *Lepanto* serien els encarregats de realitzar l'única missió per aigües catalanes, sortint el dia 1 d'agost de Cartagena i arribant a la mateixa ciutat el dia 4 després d'haver estat a Barcelona, resultant aquest mes el de menys activitat que la Flota protagonitzaria per aigües catalanes tot i que realitzaria més sortides de Cartagena, sobretot per realitzar proves d'artilleria.
Les dos sortides que realitzaria la Flota Republicana durant el mes de setembre cap a aigües catalanes serien de les mateixes característiques que les anteriors. La primera d'elles seria efectuada per la 1ª Flotilla de destructors composta pels destructors *Ulloa*, *Jorge Juan*, *Miranda* i *Escaño* el dia 2 i arribant a Barcelona a les 07:25 hores del dia 3. Al dia següent, els quatre destructors sortirien del port barceloní a les 20:00 hores on arribarien a Cartagena a les 9:00 hores del dia següent. Per altre banda, la segona sortida seria realitzada per la 2ª Flotilla de destructors integrada pel *Miranda*, *Lepanto*, *Valdés* i *Gravina* entre els dies 21 i 24. Els quatre destructors arribarien a Barcelona a les 07:20 hores del dia 22 i marxarien a les 20:20 hores del dia següent amb destinació Cartagena.
També altres dos missions efectuarien els destructors de la Flota Republicana amb destinació a Barcelona des de Cartagena durant el mes d'octubre. La primera d'elles en missió especial seria realitzada per la 2ª Secció de la 1ª Flotilla de destructors composta per *Almirante Miranda* i el *Escaño* per transportar a 25 Diputats a Corts. Aquesta missió especial seria realitzada entre els dies 30 de setembre i 2 d'octubre, arribant els vaixells a Barcelona a les 07:15 hores del dia 1 d'octubre i sortint el mateix dia a les 19:30 hores. La segona operació seria un creuer de vigilància realitzat per la 2ª Flotilla de Destructors entre els dies 21 i 23 d'octubre pels destructors *Ulloa*, *Jorge Juan*, *Gravina* i *Almirante Valdés*, arribant a Barcelona a les 07:00 hores del dia 22 i sortint el mateix dia a les 18:25 hores.

Al mes de novembre es repetirien les mateixes operacions tot i que amb importants diferències. En total en aquest mes es realitzarien altres dos missions a aigües catalanes, tot i que realitzades cadascuna d'elles només per dos destructors. La més important de totes seria la portada a terme pels destructors *Ulloa* i *Jorge Juan* que formaven la 1ª secció de destructors entre els dies 19 i 21 de novembre quan hagueren de transportar fins a Barcelona al Cap d'Estat Major de la Marina, al Cap de la Base Naval Principal de Cartagena i al Comissari Polític de la Flota. Els dos vaixells en qüestió arribarien a Barcelona procedent de Cartagena on havien sortit a les 17:40 hores del dia 19 a les 07:30 hores del dia 20 de novembre i sortirien a les 17:55 hores del mateix dia per arribar a Cartagena a les 08:20 hores del dia següent. Però abans d'aquesta important operació, els dos vaixells que formaven la 3ª Secció de destructors, el *Almirante Valdés* i el *Almirante Antequera*, havien realitzat un creuer en missió especial sortint de Cartagena el dia 13 per arribar a Barcelona a les 07:30 hores del dia 14 i aquell mateix dia, els dos destructors marxarien novament a les 18:55 hores amb direcció a Maó on arribarien al dia següent transportant a bord al General Cap de l'Estat Major Central i al Cap de l'Estat Major de Marina. Els dos destructors en canvi ja no tornarien a Barcelona ja que des de Maó marxarien directament a Cartagena on arribarien el dia 16.

El mes de desembre es desenvoluparien les últimes operacions de la Flota republicana a aigües catalanes, destacant l'efectuada entre els dies 13 i 15 pels destructors *Jorge Juan* i *Almirante Miranda*, de la 3ª Secció de la 2ª Flotilla de Destructors per conduir de Cartagena a Barcelona al Cap de la Flota i al Cap d'Estat Major d'Agrupació d'Exèrcits. La sortida de Cartagena es realitzaria a les 19:20 hores del dia 13 arribant a Barcelona a les 8:00 hores del dia següent mentre que aquella mateixa tarda, a les 18:00 hores els dos vaixells abandonarien el port barceloní posant rumb cap a Cartagena on arribarien a les 8:00 hores del dia 15. Aquests dos vaixells no van poder complir amb la missió encomanada uns quants dies després, quan havien de sortir de Cartagena cap a Barcelona i tornar en missió especial ja que tot i sortir a les 17:25 hores del dia 23, els dos destructors van haver de tornar altre cop a la base de Cartagena on entrarien a les 11:35 hores del dia següent degut a la mala mar existent, finalitzant d'aquesta manera els combois dels destructors republicans per aigües catalanes durant 1938.

3.4.2.1. Els submarins.

Però no solament les Flotilles de destructors serien les úniques unitats navals de la Flota Republicana que realitzarien operacions a aigües catalanes ja que per exemple els submarins republicans també realitzarien diferents missions a aigües del Principat. A banda de que tres submarins participarien a les operacions de les Illes Balears a l'agost de 1936, el 18 de setembre del mateix any, el Ministre de Marina i Aire demanaria als submarins de la Flotilla de Maó que quan

efectuessin vigilància de les aigües de Mallorca i observessin sortides d'avions en direcció a Catalunya avisessin urgentment perquè a Barcelona poguessin prendre mesures. Tot i així, els submarins no restarien molt a aigües catalanes durant 1937 i només el *B-1* passaria destinat a Barcelona a finals de l'any quan desapareixeria la Divisió de Submarins de Maó. Abans però, a principis de 1937 el *B-1* entraria a reparar als tallers Nova Vulcano del port de Barcelona degut a una petita entrada d'aigua i una vegada finalitzada la reparació efectuaria vàries patrulles per les costes catalanes, llevantines i fins i tot un creuer pel Cantàbric. També el submarí *B-5* estaria en reparació als tallers Vulcano de Barcelona al gener de 1937 i una vegada llest, efectuaria algun que altre desplaçament entre els ports catalans, Cartagena i Maó, entre d'altres. Fins i tot el submarí *C-1* realitzaria alguns serveis de vigilància i viatges entre Cartagena, València, Barcelona i Maó durant els primers sis mesos de 1937. Però seria sobretot l'any 1938 quan els submarins republicans estarien més temps a aigües catalanes. Uns submarins que passarien a dependre de l'Estat Major Central de Barcelona una vegada que els nacionals dividirien en dos el territori català amb la seva arribada a Vinaròs. Així el 20 de març de 1938 el *C-1* es traslladaria a Barcelona i des d'allà iniciaria diverses missions de vigilància tornant de la segona d'aquestes el 7 d'abril. Pocs dies després, el dia 12 tornaria a sortir cap a Maó portant efectes de transport i tornaria altre cop a Barcelona el dia 16 d'abril. Restaria a la ciutat comtal fins al dia 24, quan novament tornaria a sortir a la mar tot i que durant aquests dies, el comandant del submarí passaria a ser el rus de nom fals Carlos Murato, amb el seu interpret apodat Simon.[1283]. El submarí passaria a dependre pràcticament de l'Estat Major Central de Barcelona sota la direcció d'altre oficial soviètic de sobrenom Samuel[1284]; i tal i com s'ha dit anteriorment, el 24 d'abril es faria a la mar ja amb els seus nous comandaments per efectuar un creuer de vigilància i atac als vaixells nacionals en aigües de Balears. El submarí republicà arribaria a llençar dos torpedes a un vaixell que el seu comandament identificaria com el creuer nacional *Almirante Cervera*, tot i que no era aquest ja que cap vaixell nacional es trobava a la zona que vigilava el submarí, però els torpedes llençats pel submergible republicà no farien blanc i el propi vaixell atacat no es donaria compte de l'agressió. Per altre banda, durant tot el mes de maig, el *C-1* continuaria la seva labor operativa amb base a Barcelona i el dia 1 sortiria a la mar per donar protecció a un transport de guerra, en concret al vaixell *Poeta Arolas*, tornant a Barcelona el dia 3. Del dia 14 al 19 efectuaria un creuer de vigilància per zona de costa nacional però sense especificar,

[1283] En realitat Carlos Murato era l'oficial rus Guerman Yu. Kuzmin amb un ofici una mica inferior que capità de corbeta mentre que Simon era un altre rus,sent el seu nom verdader Semën Gankin. Veure RODRÍGUEZ MARTINO-GRANIZO, Gonzalo i GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio, *Submarinos Republicanos en la Guerra Civil Española*. Madrid. Libreria Gabriel Molina. (2ª Edición). 2003. Pàg. 164.

[1284] Samuel era el sobrenom de l'oficial soviètic Samuil Gregorevich Sapozhnikov i que tenia com a interprèt a una dona de nom María. Veure RODRÍGUEZ MARTINO-GRANIZO, Gonzalo i GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio, *Submarinos Republicanos en la Guerra Civil Española*. Pàg. 165.

i tres dies després tornaria altre cop a realitzar la mateixa missió tot i que en aquest cas també donaria protecció directa als transports de guerra *Capitán Segarra* i *Artea Mendi*, tornant altre cop a Barcelona el dia 24. Segons el part d'operacions es deduiria que el comandant en aquesta darrera missió intentaria excusar-se confusament de no complir la nova missió d'acudir en auxili d'un vaixell grec apressat per vaixells nacionals i decidiria tornar a Barcelona[1285]. Igualment, el primer dia de juny sortiria de Barcelona per efectuar un creuer de vigilància per la zona de costa franquista igual que els dies anterior però en aquest cas donaria protecció directa a quatre vaixells: als transports de guerra *Capitán Segarra*, *Artea Mendi*, *S.A.C. nº4* i al vapor *Betis*, tornant el dia 5 al port de la ciutat comtal. Sembla ser que aquesta missió consistia en apropar-se a un punt de reunió amb els mercants i evitar que fossin apressats però la missió no tindria cap problema ja que els mercants no serien ni tan sols vistos. El 12 de juny sortiria de nou de Barcelona per traslladar-se a Cartagena efectuant un creuer de vigilància, arribant a aquest últim port el dia 17 de juny on entraria per realitzar una sèrie de reparacions i no tornaria altre cop fins el dia 8 d'octubre, on arribaria a les 07:50 hores després d'haver sortit de Cartagena el dia 3 del mateix mes.

Mentrestant, rellevaria al *C-1* el submarí *C-4* que sortiria de Cartagena el dia 19 de juny i s'incorporaria a la seva base de Barcelona el dia 22, on després d'estar uns dies al port barceloní, sortiria el dia 2 de juliol per realitzar un creuer de vigilància sobre les derrotes de Palma a Vinaròs i Castelló i donar protecció al Transport de Guerra *Capitán Segarra* en el seu viatge de València a Barcelona, per tornar altre vegada a Barcelona el dia 6 del mateix mes tot i que el comandant es queixaria al seu informe de que no podria torpedinar un vaixell nacional a causa de l'excessiu temps que trigaria la dotació en preparar el tub. Més endavant, entre els dies 15 i 21, realitzaria un creuer de Barcelona a Maó i tornada amb l'objectiu de conduir personal de l'Estat Major de Marina i material, per una vegada desembarcat tant el personal com el material, tornar a Barcelona efectuant un servei de vigilància mentre que a finals de mes, entre els dies 26 i 29, encara realitzaria una altre operació, en aquest cas un servei de vigilància i escorta al transport de guerra *T.S.* (*Capitán Segarra*) durant el seu viatge de Barcelona a València. En aquesta sortida, el comandant es queixaria de que el trencament del cable del periscopi li impediria atacar sobre un mercant nacional.

Per altre banda, el 20 de d'agost el *C-4* abandonaria aigües catalanes ja que sortiria de Barcelona amb destinació a Cartagena per incorporar-se a la Flota, acció que realitzaria el dia 23 a les 08:00 hores, moment en el que arribaria a la seva destinació. Abans però durant aquest mes, realitzaria diversos viatges de Barcelona a Maó i tornada com el d'entre els dies 5, 6 i 7 del mateix mes quan transportaria personal i material o el realitzat entre els dies 12 i 18 amb l'objectiu de transportar

[1285]RODRÍGUEZ MARTINO-GRANIZO, Gonzalo i GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio, *Submarinos Republicanos en la Guerra Civil Española*. Pàg. 166.

càrrega especial i personal de l'Estat Major

Durant el mes de setembre, el submarí *C-2* arribaria a Barcelona, en concret el dia 5 de setembre i dos dies més tard sortiria per efectuar un servei de vigilància al Golf de València per atacar el tràfic nacional, però sembla a ser que la seva sortida no s'arribaria a produir al no aparèixer cap document sobre la mateixa. Ja al mes d'octubre i fins al final de la guerra realitzaria algunes petites missions, sent totes de les mateixes característiques com viatges de Barcelona a Maó i tornada. Una d'aquestes seria la del dia 6 quan marxaria de Barcelona a les 20:25 hores amb destinació Maó i tornada, en missió especial per traslladar al Cap de l'Estat Major De Marina, arribant a Maó al dia següent. El submarí restaria tres dies a la capital de Menorca, i emprendria la marxa cap a Barcelona a les 19:00 hores del dia 9, tot i que no arribaria fins al dia següent a les 08:15 hores. I seria precisament que durant l'estada a Maó del submarí quan seria enfonsat el *C-1* al port de Barcelona. El *C-1* arribaria durant les primeres hores del matí del dia 8 al port barceloní procedent de Cartagena però la nit del 8 al 9 seria assolit per una bomba d'aviació que l'enfonsaria ràpidament. La bomba explotaria a la zona del tanc número 4 d'estribord i obriria el casc resistent des de les quadernes 45 a 49 resultant les avaries gravíssimes. Posteriorment el dia 15 de novembre seria tret a flote i portat a les Drassanes Vulcano.

El *C-2* per la seva part només arribar a la capital catalana tornaria altre cop a endinsar-se a la mar per realitzar un altre viatge de Barcelona a Maó sortint el dia 11 a les 18:50 hores i arribant al dia següent per tornar novament a Barcelona el dia 19 on arribaria el dia 20 a les 07:15 hores. En canvi, els dies 22 i 23 d'octubre realitzaria una missió diferent, ja que les dues nits sortiria a la mar restant fora del port de Barcelona a les seves proximitats amb l'objectiu de passar la nit fora de la dàrsena sortint a les 19:00 hores del dia 22 i tornant a les 07:30 hores del matí següent i sortint el dia 23 a les 18:23 hores per tornar a les 07:25 hores del dia 24. L'última sortida la realitzaria el dia 28 del mateix mes quan a les 17:30 hores abandonaria el port de Barcelona per navegar fins a Cartagena amb l'objectiu d'efectuar-li unes obres, on arribaria a primers de novembre.

L'última acció que realitzaria un submarí republicà per aigües catalanes seria el *C-4* que després de finalitzar les seves obres al desembre de 1938, el dia 10 de gener de 1939 sortiria de Cartagena segons ordre del Cap de la Flota per vigilar la costa entre Cap Tortosa i Barcelona però tornaria ben aviat a Cartagena, concretament el dia 14.

Respecte a l'actuació dels submarins republicans a la costa catalana no deixa de ser curiós un fet que es desenvoluparia a Blanes durant la segona meitat del conflicte. Aquest anomenat fet era desenvolupat pels matins, mentre els pescadors es trobaven a la mar feinejant, quan era freqüent veure pels habitants de la localitat el pas en direcció al port d'un vehicle militar que arrossegava un remolc portador d'un artefacte tapat amb una funda. Tot resultaria força misteriós, ja que quan

entrava al port, el pas quedava barrat pels carabiners, una acció que naturalment despertaria la curiositat juvenil que burlant la vigilància tractarien d'esbrinar l'enigma, aconseguint-lo amb relativa facilitat despenjant-se per la penya del camí del Convent. Aquest misteri es tractava d'una arma secreta: un torpede que un tripulant havia de guiar i estavellar-lo contra un vaixell de l'adversari. Era una mena de canoa metàl·lica de forma semblant a una punxaguda bala, pintada de blau cel, segurament perquè resultés poc visible al mar. Els seus cuidadors eren tres o quatre homes i tant la màquina com ells tenien el seu estatge a la finca "Sta. Clotilde", més coneguda com a Can Roviralta al terme de Lloret, des d'on venien al port a fer proves dos o tres dies a la setmana, si els temps era favorable. Una grua de les obres del port, llavors en construcció, era utilitzada per posar i treure de l'aigua la temible màquina bèl·lica, però tot i les proves realitzades, aquest artefacte no passaria de ser un experiment i aquesta nova arma no es posaria en execució[1286].

3.4.3.2. Les llanxes d'origen rus.

Les primeres llanxes que importaria el Govern de la República serien quatre llanxes ràpides russes, del tipus *G-5* que havien estat construïdes entre el 1934 i 1936 a la U.R.S.S. Entre les seves característiques principals, estava la seva gran velocitat, ja que podien arribar fins als 40-48 nusos gràcies als seus dos motors russos GAM 34 de petroli de 675 cavalls, sent la seva autonomia entre les 210 i les 220 milles. Aquestes llanxes desplaçaven unes 15,73 tones i comptaven amb 18,85 metres d'eslora, 3,50 metres de mànega i 3,33 metres de puntal, sent el seu calat màxim de 0,60 metres. També destacava el seu armament, ja que disposava de 2 torpedes de 21 polzades (533 mm.) del tipus 53-27, amb la peculiaritat que a l'hora de llençar-los, la llanxa havia d'estar encarada a l'objectiu.

Les dues primeres llanxes arribarien el primer dia de maig de 1937 a Cartagena a bord del vaixell *Cabo Santo Tomé,* procedent del port rus de Odessa, on havia salpat el 25 d'abril. A bord del vaixell, i més a més de portar les dues llanxes, també transportava vuit torpedes de 21 polzades (533 mm tipus "53-27") i cinc muntatges per les metralladores antiaèries Degtyarev calibre 7'62 mm. Aquestes llanxes no trigarien a actuar i ràpidament serien posades en servei per mariners russos. Així, durant el mes següent realitzarien una travessia per la Mediterrània, on navegarien per aigües catalanes i que les portaria a fer escales a diferents ports catalans com Tarragona, Barcelona i Roses. Les altres dos llanxes arribarien també durant aquestes dates a Cartagena, concretament el dia 21 de juny procedents de la U.R.S.S a bord del vaixell espanyol de la companyia Marítima de Nervión de Bilbao *Aldecoa*, que també transportaria altres vuit torpedes de 533 mm del tipus "53-27", 200 càrregues de profunditat de mida gran (M-1 de 36 kg) i de mida petita (VM de 22 kgs) i sis

[1286] Revista *RECULL* de Blanes, 25 agost 1990 nº 1608. "L'ARMA SECRETA"

metralladores russes Degtyarev de 7,62 mm. Les llanxes quedarien basades al port de Portman, molt pròxim a la Base Naval de Cartagena i el 28 de juny formarien amb les altres dos llanxes ja existents, la denominada Flotilla de Llanxes Torpedineres.

Les llanxes russes serien més conegudes segons la seva numeració, arribant a denominar-se llanxa *11*, *21*, *31* i *41* respectivament. Precisament serien aquestes dues últimes les que patirien el primer greu contratemps mentre es trobaven en aigües catalanes quan el dia 30 de juliol, un comboi format pel mercant grec *Chepko* (en realitat el seu nom era *Laris*, però navegava camuflat amb aquest nom i sota bandera panamenya) i els destructors *Almirante Valdés* i *Escaño*, era atacat per uns hidroavions Heinkel *He-59* de la Legió Còndor a l'alçada de Sant Pol de Mar provocant desperfectes al mercant a la popa i al destructor *Almirante Valdés*[1287]. Ràpidament, les llanxes *31* i *41* que es trobaven a Barcelona sortirien del port per arribar al lloc de l'atac i ajudar al comboi, però a les 15:50 hores les dos llanxes torpedineres russes serien atacades per un altre hidroavió a l'alçada de Sant Pol de Mar quan aquestes prestaven escorta al vaixell mercant que havia embarrancat a la platja de Canet de Mar. En aquest atac, l'hidroavió faria una passada metrallant les llanxes llançant-se en picat, responent aquestes amb el seu foc de metralladora. La llanxa *31* tindria tan mala fortuna que se l'encallaria la metralladora, quedant desprotegida davant l'atac de l'avió que continuaria metrallant la llanxa aconseguint perforar l'embarcació i ocasionant-li diverses vies d'aigua. Les dues llanxes, intentarien evitar els atacs de l'avió però patirien molts desperfectes, acabant la *31* embarrancada tota encesa a la platja de la Murtra de Sant Pol de Mar i la *41,* també encallada i avariada, entre Arenys de Mar i Caldetes. La *31* acabaria finalment varada davant de la Riera de Sant Pol de Mar, comptabilitzant un mort entre els seus tripulants, el caporal torpedista Ricardo Lage López i varis ferits, el comandant José Ríos Martín, el capità maquinista Alejandro Silvestre i el caporal motorista Andrés Aneiros[1288], que serien conduïts a l'Ajuntament de Sant Pol de Mar per guarir-los. Però la presència de la llanxa a la costa de Sant Pol de Mar significaria un greu problema per a la població degut a que la llanxa portava dos torpedes de gran potència explosiva i podia tenir unes greus conseqüències en cas que esclatessin. El problema de la llanxa es solucionaria primer col·locant la metralladora de la mateixa llanxa a la barana del pont de ferro per intentar repel·lir qualsevol altre atac de l'aviació franquista mentre es tapaven els 15 forats que l'havien provocats els atacs i que havien fet malbé un dels dos motors. Una vegada arreglada, la llanxa seria allunyada mar endins amarrant-la a la popa d'un bou artillat de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya que arribaria per defensar el vaixell mercant embarrancat. En total, serien cinquanta

[1287] Veure apartat 4.1.2. Els atacs al tràfic marítim.

[1288] Segons els historiadors russos M. Monakov i Yuri Ribalkin també van resultar ferits tres tripulants russos: el capità de patrulla V.P. Lijoliotov, el mecànic de la flotilla Eremin i el cap de la secció de motoristes Uzhvenko. Per ampliar informació veure *Revista Española de Historia Militar.* Número 72. Pàgs. 219-233.

minuts d'angoixa per la població de Sant Pol de Mar, però al final la llanxa podria ser recuperada tot i que necessitaria 25 dies de reparacions a Barcelona.

En canvi la llanxa *41* va tenir un altre final ja que després de ser atacada fins quatre vegades seguides pel mateix avió, la llanxa amb un sol motor que no li permetia anar a més de 6 nusos, faria rumb cap a Barcelona navegant vorejant la costa per intentar despistar l'avió que l'atacava, però aquest la localitzaria a l'alçada d'Arenys de Mar i continuaria la seva particular fustigació, atacant la llanxa fins a tres vegades més, en aquest cas amb projectils incendiaris que li originarien un greu incendi i entre els greus desperfectes es trobava la metralladora, que havia quedat inoperativa, cosa que agreujava encara més la situació. Finalment, la tripulació decidiria embarrancar la llanxa a la platja entre Arenys de Mar i Caldetes i a les 17:15 hores i degut als greus desperfectes, la llanxa explotaria. Segons el comunicat oficial, no hi va haver cap víctima mortal tot i que segons J. Meister, hi va morir el seu comandant, el tinent de navili rus N.A. Lariokov, sent així el primer mariner rus mort a la Guerra Civil i van resultar ferits el caporal motorista Juan Moreno, el mariner Juan Vallejo i el cap de la secció de motoristes el també rus Vrodlivets[1289].

Al llarg de la guerra, les llanxes russes farien diverses actuacions a aigües catalanes tot i que estarien basades al port de Portman, molt pròxim a Cartagena. Normalment serien missions de vigilància que aprofitant la seva gran velocitat, els permetia anar d'un lloc a un altre en poc espai de temps. Entre aquestes operacions i després de relatar la pèrdua de la llanxa *41*, destacarem sobretot les realitzades pel litoral català durant la segona part de l'any 1938. D'aquesta manera durant el mes de maig, les llanxes d'origen rus realitzarien dos operacions, la primera d'elles entre els dies 4 i 6 i la segona entre els dies 17 i 19, sent les dos de les mateixes característiques. En les dos operacions, les llanxes sortirien de Barcelona per efectuar un creuer de vigilància a la zona de costa nacional[1290], on després d'entrar a Tarragona al dia següent i sortir aquell mateix dia, arribarien a Barcelona, donant per finalitzada la missió. El mateix dia que s'iniciava aquesta segona operació de vigilància, seria enviada la llanxa *31* a l'auxili d'un hidroavió *Vickers Vildebeest* dels tres que encara existien de l'extinta Aeronàutica Naval i que havia capotat fora del port de Barcelona. La llanxa *31* tornaria al port barceloní sense cap novetat i aquell mateix dia embarcarien a l'anomenada llanxa els caporals radio Ceferino Granja i Plácido Álvarez Ferreiro. Després de realitzar aquestes missions, el 22 de maig el cap de les Llanxes Torpedineres, informaria que la llanxa *11*, ancorada al port de Barcelona, tenia una averia en el col·lector d'escapament que la tenia inutilitzada per complet i sol·licitaria urgentment que per avió, li tramitessin un que havia a Portman procedent de la llanxa *41*, amb un pes aproximat de 4 kg. La posterior reparació de la llanxa *11* seria realitzada a Barcelona i tindria

[1289] *Revista Española de Historia Militar*. Número 72. Pàg. 226

[1290] S'entén que la zona de Castelló on destacava sobretot el port de Vinaròs.

una durada de quatre dies. Durant el mes de juny les llanxes torpedineres d'origen rus realitzarien la mateixa operació que durant el mes de maig, en aquest cas entre els dies 1 i 4 de juny, però amb la diferència que una vegada entrarien al port de Tarragona, sortirien en direcció cap a València i no pas cap a Barcelona com les dos anteriors vegades, des d'on sortirien posteriorment amb direcció Cartagena per incorporar-se a la Flota Republicana. Les llanxes, basades a Portman, no realitzarien cap altre acció a aigües catalanes fins a finals de setembre quan sortirien de Cartagena, i després de fer una petita escala a València arribarien a Barcelona a les 05:00 hores del dia 27 de setembre. Però les tres llanxes russes estarien molt poc temps al port barceloní ja que el dia 1 d'octubre a les 22:00 hores abandonarien el port de la ciutat comtal al ser requerides novament a Cartagena, on arribarien el dia 3 després d'aturar-se a València; tot i que el dia 19 del mateix mes a les 05:30 hores, les tres llanxes novament entrarien al port Barcelona després de realitzar un creuer de vigilància des de Cartagena (amb la respectiva aturada a València) i romandrien a la capital catalana fins el dia 5 de novembre, quan a les 22:12 hores d'aquell mateix dia sortirien en direcció a Maó. De la capital de Menorca tornarien altre cop a Barcelona, on arribarien a les 03:45 hores del dia 12, però només tres dies després, les tres llanxes abandonarien el port barceloní a la mitjanit per integrar-se a la seva base de Portman. Cal a dir que tots aquests viatges es realitzarien a unes velocitats elevades, entre els 30 i 35 nusos i que seria durant aquest mes de novembre amb la marxa dels assessors soviètics quan les llanxes quedarien sota comandament únic espanyol. Respecte als seus caps, el cap de la Flotilla de les Llanxes Torpedineres continuaria sent José Troyano de los Ríos i els comandants de les tres llanxes serien l'oficial 2on Naval Manuel Domínguez Fernández de la *11*; l'oficial 1er Naval José Hermo de la *21* i l'oficial 2on Vicente Criado de la *31*.

Per altre banda, a finals de l'any 1938 sorgiria la idea de voler crear una Escola de Llanxistes a Barcelona tot i que els primers passos seria realitzat un parell de mesos abans quan a mitjans d'octubre serien transferides les petites bases de llanxes situades a Catalunya. D'aquesta manera, el 15 d'octubre de 1938 el cap de la Defensa Mòbil Marítima, el capità de corbeta Federico Monreal Pilón enviaria un escrit al cap de la Flota, donant trasllat d'una Ordre Ministerial comunicada quatre dies abans en la que es disposava el canvi de situacions de les bases de llanxes torpederes. Així d'aquesta manera i a partir d'aquesta data, la Base de Llanxes Torpederes de Roses passaria a dependre de la Jefatura de la Base Naval de Roses, mentre que la Base de Llanxes Torpederes de Barcelona i Tarragona passaria a dependre de la Comandància de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya[1291]. El dia 6 de desembre, un escrit signat a Barcelona pel cap d'Estat Major de la Flotilla de Llanxes Torpederes, José Seoane Freire comunicava al cap d'Estat Major de Marina la proposta de creació d'una Escola de llanxes per dotacions de llanxes torpedineres, on

[1291] *Revista Española de Historia Militar*. Número 72. Pàg. 231.

sortirien quan les necessitats del servei li fossin exigides. Aquesta estaria composta per 6 dotacions de combat i 2 de reserva amb l'objectiu de dotar a la nova flotilla, i es suggeria a més a més entre altres coses reclutar el personal suficient (48 especialistes i 4 professors) per les anomenades 8 dotacions. La contestació a la proposta anterior pel llavors cap d'Estat Major de Marina, el capità de navili (habilitat) Pedro Prado Mendizábal, no seria negativa si més no tot el contrari, ja que Prado Mendizábal seria un dels pocs partidaris de la creació de l'anomenada escola. El cap d'Estat Major de Marina considerava absolutament necessari aconseguir comptar amb tres dotacions com a mínim eficients per les llanxes torpedineres que s'estaven construint a França i que s'haurien d'incorporar a la Flota Republicana. Prado Mendizábal afegia a més a més que s'havia de distingir en la preparació a dos nuclis de motoristes: el primer que hauria de fer la seva preparació sobre els motors de recanvi de les llanxes franceses que es trobaven a Barcelona, les anomenades *D.A.R*. (Defensa Antisubmarina Ràpida)[1292]; i l'altre que tindria que utilitzar o bé les llanxes torpedineres o bé les llanxes ràpides antisubmarines que es trobaven a la Base Naval de Cartagena. Estimava també que la preparació dels nous motoristes hauria d'efectuar-se a Barcelona (de fet, ja havia començat sota la direcció del tinent coronel d'Enginyers Navals retirat, Áureo Fernández Avila i al que hauria d'auxiliar, el maquinista José Martín, que arribaria en breu de França amb els motors de recanvi) i la resta del personal hauria de fer la seva preparació a Portman, dirigits per personal d'aquesta Base i de la Flotilla de Llanxes Torpedineres.

Finalment però, l'escola de llanxistes no es portaria a terme tot i el suport del Cap d'Estat Major de la Marina Republicana. El 20 de desembre, el cap de la Flotilla de Llanxes Torpedineres, José Troyano de los Ríos realitzaria un informe en el que afirmaria que per donar el degut rendiment sobre les esperades llanxes torpedineres de construcció francesa la preparació de les dotacions hauria de realitzar unes classes quasi exclusivament pràctiques, que una vegada assimilades pel propi alumne, li proporcionarien el domini necessari pel maneig de l'embarcació, no establint un plaç d'ensenyança concret. Cinc dies després, era oblidada la idea de crear una Escola de llanxistes ja que el cap de la Flota Republicana, el capità de corbeta, Luis González de Ubieta y González del Campillo, d'acord amb l'expressat pel cap de la Flotilla de Llanxes Torpedineres, consideraria que no era necessari l'establiment d'una Escola de Llanxistes perquè podria portar la creació d'un nou Cos, on la seva utilitat no es comprenia ja que les llanxes eren com els submarins, un servei i no una especialitat. Tot i així encara les llanxes d'origen rus realitzarien una darrera operació a aigües catalanes quan el dia 3 de gener de 1939, en plena Campanya de Catalunya, el Comandament de la Flota Republicana, rebria notícies de que els nacionals anaven a desembarcar a la costa catalana i per tal d'impedir-ho, ordenaria el trasllat de la Flotilla de Llanxes Torpedineres des de la seva base a

[1292] Veure apartat 3.5.5.5. Les llanxes de tipus D.A.R.

Portman fins a Barcelona. En aquestes dates, la Flotilla de Llanxes Torpedineres solament disposava de dos llanxes russes: la *11* i la *21* ja que la *31* estava en reparació al resultar avariada en un dels últims viatges de Barcelona a Maó. El trasllat d'aquestes dos llanxes fins a Barcelona estaria ple de dificultats degut sobretot al mal temps i que obligaria a les llanxes arribar a Xàbia i fins al 6 de gener, no podrien arribar al port de València, on a més a més hagueren de patir varis atacs realitzats per l'aviació franquista. Durant la travessia, la llanxa *11* per exemple va varar a Cullera i va haver de reconèixer el casc i els eixos i fins al dia 8 finalment les dos llanxes no arribarien a Barcelona.

Cinc dies després, el 13 de gener, les llanxes torpedineres russes realitzarien la seva última i sorprenent missió a aigües catalanes. Aquesta acció es desenvoluparia sobre les 19:20 hores, quan amb nit tancada i mentre els creuers nacionals *Almirante Cervera* i *Navarra* navegaven per situar-se a babord del creuer *Canarias*, el *Cervera* podria observar una llanxa torpedinera que a gran velocitat, intentaria tallar-li la derrota, d'estribord a babord. Segons el part que rendiria posteriorment el Cap de la Flotilla de Llanxes Torpedineres, l'anomenada llanxa havia agafat com objectiu al creuer *Almirante Cervera,* al que li llençaria dos torpedes a una distància de 250 metres que li passarien per popa. El creuer per la seva part no va poder utilitzar les tres metralladores antiaèries Rheinmetall-Börsig de 20 mm Flak 30 per la proximitat de la llanxa ja que aquesta passaria a 70 metres per popa, ni tampoc l'artilleria secundària composta per 4 canons Vickers antiaeris (A/A) de 4 polzades 101,6 mm ja que des del creuer es desconeixeria la situació exacta del *Canarias* i del *Navarra* i la seva utilització hagués pogut originar una gran confusió entre els vaixells nacionals. A les 19:23 hores, i després de rebre per radio senyal de l'observació d'una llanxa enemiga, el *Canarias* giraria a babord comunicant a l'instant el lloc A d'observació del creuer haver escoltat soroll de motors i senyalant el lloc B d'observació del vaixell torpedes per aleta de babord mentre que dos minuts després, el comandant del *Canarias* ordenaria caure amb tota la canya a estribord i tocar a bord xafarranxo de combat. Segons algun guaita del lloc A, asseguraria haver escoltat un xiulet, mètode que segons sembla utilitzaven els comandants de les llanxes torpedineres per donar ordres, donat el gran soroll que produïen els dos potents motors GAM 34 de 675 cavalls cadascú. Al dia següent, les emissores de radio republicanes donarien per certs el torpedinament dels creuers nacionals *Almirante Cervera* i *Canarias,* tot i que la realitat seria ben diferent ja que cap dels dos torpedes llençats per la llanxa havien assolit cap dels vaixells nacionals.

El 15 de gener, el cap de la Flotilla de les Llanxes Torpedineres enviaria el Radiograma nº173, on es desprenia que la autoria de l'acció corresponia a la llanxa número *11*, així com informació dels dos llançaments de torpedes i del coneixement anticipat i precís dels moviments que realitzaven l'agrupació naval nacional, fins i tot el seu punt de recalada. Sobre l'obtenció de la informació i dels moviments de vaixells nacionals, aquesta es basava sobretot gràcies al Servei d'Intel·ligència

Militar Republicà, que disposava d'una xarxa de gonios dependents de la Secció d'Informació del Grup d'Exèrcits per la localització dels vaixells de guerra nacionals i que amb ajuda de l'espionatge, mantenia sobre una carta de navegació tot el dispositiu nacional. D'aquesta manera, tots els moviments es comunicaven al cap de la Flota republicana, el que explicaria aquest últim i sorprenent atac de les torpedineres russes de la classe G-5 al servei de la Flota republicana.

3.4.2.3. Altres forces navals: els Carrabiners de Mar[1293].

Una altre unitat que també seria utilitzada en tasques de defensa de la costa seria una petita flotilla d'embarcacions que realitzarien diferents serveis entre les dos parts que quedaria dividit el territori republicà a partir de l'ofensiva realitzada per les tropes nacionals l'abril de 1938 i que culminaria amb l'arribada al mar (per Vinaròs) dels franquistes, que ocuparien també totes les terres catalanes situades al sud del riu Ebre. Aquesta nova unitat sorgida de les noves necessitats del conflicte estaria configurada per diverses petites embarcacions com iots i llanxes i tripulades en la majoria dels casos per mariners bascos que havien travessat França i creuat la frontera per Catalunya una vegada que desapareixeria el front nord a l'octubre de 1937. Aquests mariners bascos provenien de la Marina de Guerra Auxiliar d'Euzkadi, de la Marina Mercant i la Marina Pesquera, però no tots s'incorporarien a territori republicà ja que els mariners de major edat quedarien a bord dels vaixells refugiats a França per assegurar el seu manteniment mentre que un altre grup quedarien, més petit que l'anterior, romandria a França pel seu compte o serien allotjats en centres d'acollida organitzats pel Govern Basc. Per altre banda, el grup més nombrós compost per diversos centenars de mariners bascos es presentarien al Govern Basc que es trobava instal·lat a Barcelona, ja a principis de 1938. Immediatament, el Govern Basc posaria en disposició del Govern de la República tot aquest personal, que intentaria realitzar diferents gestions per destinar als mariners en algun vaixell de la Marina Republicana però aquesta no es mostraria gaire receptiva a la inclusió dels mariners bascos a les seves unitats. Però davant l'ofensiva nacional comentada anteriorment i que tallaria en dos el territori republicà, la incorporació dels mariners bascos s'acceleraria i cobraria vida la idea d'organitzar un servei marítim que permetés enllaçar les dues zones i traslladar d'una a l'altre personal, correspondència oficial i alguns subministres, sent el seu màxim impulsor de que aquesta tasca fos desenvolupada per mariners bascos el comandant Juan Víctor Echevarria, un socialista de Bilbao i comissari polític de la Direcció General de Carrabiners. L'anomenat nou servei seria assumit per la Direcció Central de Transports del Ministeri d'Hisenda i Economia, dirigit pel comandant també basc Julio Tomás de Rementería.

[1293] Informació extreta integrament de PARDO, Juan, *La Flotilla de Vigilancia y Defensa Antisubmarina de Cataluña. dins 1erCongrés Actes Museu Marítim. 2004.*

D'aquesta manera, el maig de 1938 els mariners bascos ingressarien al Cos de Carrabiners i assimilarien en funció de la seva categoria professional els graus de capità (capità mercant o primer maquinista), tinent (pilot o 2on maquinista), sergent (patró, telegrafista o mecànic) o cap (contramestre o caldereter). En total serien uns 500 els mariners que formarien part d'aquesta nova força dels que d'origen basc (en la seva majoria biscaïns) serien 23 dels 39 capitans, 19 dels 37 tinents, 18 dels 44 sergents, 14 dels 52 caps i uns 200 el personal sense graduació, als que se l'afegirien uns 30 mariners asturians i càntabres que serien avalats pel Govern d'Euskadi.

Tots aquests mariners passarien a tripular una petita flota formada per unitats menors com iots i llanxes, sent aquestes les següents:
El iot *Nere Ametza*, el més gran dels vaixells de la flotilla i comandat pel capità Nicolás Gabicagogueascoa, de Elanchove; la llanxa de vigilància de la Tabacalera *I-1* que ja havia pertangut anteriorment a la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya, manada pel capità Ricardo Letamendía, de Bilbao; diverses llanxes tipus *C* de la Tabacalera, més petites: *C-1*, *C-2*, *C-3*, *C-5*, *C-17* i *C-18,* manada una d'elles pel tinent Francisco Larrea de Bermeo i una altre, la *C-17* pel capità Secundino Arguinchona de Gernika; uns quants motovelers d'entre 100 i 300 tones, com eren el *Margarita Taberner*, que manava el capità Pedro Ruiz de Loizaga, de Gernika; el *Comercio*, que manava el capità Juan Endeiza, també de Gernika; el *Arsenio Cañada* sota el comandament del capità Félix Gorriño de Busturia; el *Cala Castell*, comandat pel tinent José Arana, de Bermeo; el *Cala Tramontana*, el *Cala Fornells* i el *Malvarrosa,* entre d'altres, així com varis iots i llamxes generalment destinades a la vigilància i serveis portuaris com el Brabo, un iot matriculat a Sant Sebastià, propietat de Antonio Angulo Sánchez de Morellán, Marques de Caviedes i manat pel capità Pedro Arangüena de Bilbao.

Respecte a l'armament d'aquestes embarcacions, normalment anaven desarmades tot i que alguns dels vaixells portarien una o fins i tot dues metralladores per defensa antiaèria i totes elles les hi seria assignat un numeral precedit de les sigles M.H.F. (Ministeri d'Hisenda-Flota). D'aquesta manera la llanxa *I-1* era el MHF-525, el *Nere Ametza* era el MHF-601 mentre que els motovelers pertanyien a la serie "7": el *Cala Castell* era el MHF-707, el *Margarita Taberner* el MHF-713, el *Cala Fornells* el MHF-720, entre d'altres. Les dos principals bases on operaven aquestes embarcacions eren Barcelona, seu de la Direcció Central de Transports, i València, seu de la Sub-comandància, però a més a més hi havia llocs en totes les poblacions costaneres importants, com per exemple seria el cas de Premià de Mar que comptaria amb una important caserna de carrabiners que seria on s'ubicaria el personal de guàrdia o en espera de destinació.

Referent a les operacions realitzades per aquesta flotilla, des de juliol de 1938 serien nombroses les missions i serveis que haurien de realitzar les diverses embarcacions, compreses aquestes principalment en missions d'enllaç entre les dos parts del territori republicà a més a més de les pròpies del Cos de Carrabiners com eren la vigilància dels molls, organització de la pesca, etc...

Degut a que aquestes embarcacions no comptaven amb gaires armes de defensa i que durant aquest temps, els nacionals tenien una supremacia aèria (i podem dir que fins i tot marítima degut a l'escassa activitat de la Marina Republicana) les travessies i missions de les embarcacions d'aquesta flotilla eren realitzades de nit, però tot i així no es lliurarien de les amenaces dels avions i vaixells nacionals. Un d'aquests exemples seria el cas ocorregut al iot *Nere Ametza* quan es dirigia de Barcelona a València, que tot i navegar de nit i extremar les precaucions, una vegada el vaixell havia passat Tarragona es toparia amb varis vaixells nacionals, que s'acostarien per reconèixer-lo. Davant d'aquesta amenaça, el capità del *Nere Ametza* ordenaria hissar la bandera de la Reserva Naval britànica, acció que faria que els vaixells nacionals s'allunyessin; però el capità del vaixell republicà no quedaria gaire convençut i decidiria tornar a Tarragona, principalment també perquè aquell dia el vaixell només podia assolir 4 nusos per estar cremant un carbó molt dolent d'orígen francès. Abans però d'entrar al port tarragoní el *Nere Ametza* podria observar les llums d'un bou nacional que es dirigia al seu encontre, però afortunadament pel vaixell republicà, aquest es trobava encara força lluny i el *Nere Ametza* podria refugiar-se al port tarragoní sense cap problema.

No tindria la mateixa sort el motoveler *Arsenio Cañada* el 17 d'octubre de 1938 quan anava en travessia de Barcelona a Àguilas per recollir un carregament d'oli comestible i seria apressat pel destructor *Huesca*, tot i que abans de ser detingut, el capità ordenaria llençar per la borda l'únic armament que portava el vaixell, un fusell metrallador. L'aviació nacional per la seva part també causaria baixes aquesta flotilla i al seu personal, sobretot pels freqüents bombardeigs que hauria de patir el port de Barcelona. En un d'ells quedaria lleugerament avariat el *Nere Ametza* i hauria de passar al dic un par de setmanes mentre que en altres bombardeigs per exemple resultarien morts varis carrabiners bascos, com el sergent Jesús Sánchez Basagoiti d'Algorta durant el bombardeig del 21 d'octubre de 1938 quan realitzava serveis de guàrdia als molls del port.

Amb l'ofensiva dels nacionals realitzada a Catalunya a finals de 1938 i l'avançament de les seves tropes per terres del Principat, a principis de gener de 1939 la Comandància Central de Transports es traslladaria a Olot i a finals de mes, les diferents embarcacions de la flotilla de carrabiners col·laborarien amb l'evacuació de les diferents localitats costeres, tot i que algunes d'aquestes embarcacions es perdrien mentre realitzaven alguna d'aquestes operacions com seria el cas de la llanxa *C-17*, comandada pel capità Secundino Arguinchona i que resultaria enfonsada el dia 23 de gener de 1939 després d'un dels darrers bombardeigs del port de Barcelona, o el *Comercio* que es

perdria accidentalment a Roses durant el mateix mes. Mentrestant la resta de vaixells, com el *Malvarrosa* i la llanxa *I-1* arribarien amb refugiats a Marsella al febrer de 1939. D'aquesta flotilla una vegada Catalunya seria ocupada per les tropes nacionals, només quedarien el *Nere Ametza* i algun que altre motoveler i llanxes menors que quedarien a la zona de València, tot i que respecte al *Nere Ametza*, altres autors parlen que després que el vaixell fos enfonsat al port de Barcelona per un atac aeri, seria recuperat i evacuat a França i Rússia successivament on quedaria incautat[1294].

3.4.3. La Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya

A principis de juny de 1937 seria creada una força de defensa i vigilància sota el nom de Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya, aglutinant diferents petits vaixells armats o petits pesquers que realitzarien diferents tasques sobretot de protecció de vaixells mercants i vigilància a les aigües catalanes i que tindrien un paper molt destacat en aquestes tasques davant la inoperància de la Marina Republicana per les aigües de Catalunya.

3.4.3.1. Els primers guardacostes.

Els primers estudis d'artillar diversos vaixells per realitzar tasques de guardacostes i de protecció de vaixells mercants es realitzarien a finals de desembre de 1936 coincidint amb l'Agrupació Naval republicana que estava destacada a Barcelona a finals d'any[1295].

El tinent coronel d'Enginyers Navals de l'armada, Luis Santomà Casamor i el capità d'Artilleria de l'Armada, Amadeo Sánchez Riaza, serien els encarregats de realitzar l'estudi d'artillar el vaixell de vapor *Betis* i altre a determinar, amb dos canons que havien estat transportats fins a Barcelona a bord del vaixell petrolier *Campilo*. Aquests canons es tractaven d'uns Krupp de 105 mm, amb un pes aproximat d'entre 6 i 7 tones i una alçada de 2 metres, sent la seva reacció superior a la produïda per canons de tipus modern del mateix calibre. Segons la Delegació Marítima de la província de Barcelona, a la costa catalana només existien quatre vaixells que mereixien ser presos en consideració per aquest objectiu: els pesquers *Santa Ana* i *Santa Adela*, el transport de pesca *Francisco* (que ja s'estava artillant a la base de Cartagena) i el vaixell de vapor *Betis*. Aquest últim, de nom *Betis* era un vaixell de vapor molt vell que comptava ja amb 55 anys, amb unes dimensions generals excessives per la finalitat proposada. Tot i que a la toldilla[1296] hi tenia espai suficient per un dels dos canons o fins i tot pels dos, la coberta alta i la intermèdia era de fusta i s'havia de reforçar considerablement. El fons del vaixell estava cobert per una capa de ciment, probablement per evitar

[1294] GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael, *La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil.* Pàg. 422.
[1295] AGMAB. SHEMA. Caixa 9611.
[1296] Coberta parcial d'algunes embarcacions a l'altura de la borda, des del pal messana al coronament de popa.

petites entrades d'aigua i era molt probable que al primer dispar saltés o es foradés. Per altre banda, la seva velocitat d'uns 8 nusos també era altre desavantatge a tenir en compte.

En quant als pesquers *Santa Ana* i *Santa Adela*, es tantejaria l'emplaçament del canó al castell, contant abans amb compensar per mitjà de llast la pèrdua d'estabilitat que suposava afegir un pes tan alt tot i que l'espai era molt reduït i els reforços destorbaven el molinet que venia col·locat sota del mateix. Altre possibilitat era la d'intentar col·locar-lo a la popa, però l'obra de consolidació i preparació de plataforma aèria era molt complicada però no impossible. En qualsevol cas es recorreria detingudament el casc per presentar rebló sense cap mentre que qualsevol altre emplaçament que es donés al canó reduiria el seu angle de tir i obligaria a realitzar obres importants. De totes formes, segons les opinions dels dos oficials que realitzarien aquest estudi, era molt canó per tant poc vaixell i pensaven que aquests dos vaixells, en cas de ser artillats, haurien de ser-lo amb canons de característiques més reduïdes.

Característiques dels vaixells estudiats per artillar com a guardacostes

	BETIS	*SANTA ANA*	*SANTA ADELA*
Any de construcció	1879	1915	1907
Eslora	64,56 m.	42,72 m.	42,60 m.
Manga	8,94 m.	7,31 m.	7,20 m.
Calat màxim	5,03 m.	4,86 m.	4,88 m.
Tonatge d'arqueig brut	1.011,30 t.	322 t.	299'10 t.
Càrrega	1.100 t.		
Desplaçament	1.500 t.		
Potència nominal	120 HP.	84 HP.	87 HP.
Potència indicada	700 HP.	520 HP.	
Velocitat (nusos)	8	9	9

Els serveis d'informació franquistes en tindrien constància ben aviat de l'existència d'aquesta possibilitat d'artillar pesquers i el 15 de febrer de 1937, segons una informació arribada via Biarritz, coneixien de l'existència d'un pesquer armat que patrullava per la zona del Cap de Sant Sebastià a Port de la Selva i que actuava de guardacostes[1297]. Segons aquesta informació aquest petit vaixell o bou estava armat amb un petit canó a la popa, un altre de tir ràpid més potent a la proa i un canó antiaeri a la part central del vaixell. Entre les seves característiques destacava que navegava a una velocitat màxima de 10 a 12 nusos, estava pintat de color gris tant el casc com la xemeneia i estava matriculat a Barcelona, on el seu antic propietari havia estat la casa Freixas. Sens dubte es tractava del pesquer *Francisco*, que havia estat artillat feia molt poc temps a Cartagena, quedant latent el

[1297] AGMAV, C.2492, Cp.20/ 20.

bon funcionament de l'espionatge franquista. Altre exemple del bon funcionament d'aquest espionatge era la informació que es donava el dia 1 de març del 1937 en la que es donava a conèixer que a Barcelona s'estava artillant altre vaixell pesquer per acompanyar al *Francisco* a les mateixes tasques de guardacostes. En aquest cas, es deia que els vaixells que podien ser artillats eren el *Santa Ana* o el *Santa Rosa* i tampoc en aquest cas, els serveis d'espionatge franquista anaven malament encaminats, ja que com hem vist abans ja s'havia fet l'estudi d'artillar dos pesquers que en definitiva, serien els mateixos bous *Ana* i *Adela* (antics *Santa Ana* i *Santa Adela*) els vaixells que per aquestes dates s'estaven artillant a la Vulcano de Barcelona[1298]. En quant a l'acció d'artillar el *Francisco*, resultaria en un primer moment una gran improvisació. En aquest cas, li seria col·locat un canó de 75 mm de terra amb rodes i tot, però al no poder girar el canó per haver de portar-lo trincat, la punteria l'havia de fer el timoner girant el vaixell en la direcció de tir, amb la lògica poca eficàcia que resultava artillar d'aquesta manera el vaixell. La seva sort va ser que no va arribar a disparar, ja que quan és realitzarien les proves de tir, veurien que la granada fabricada a Barcelona no entrava a la recambra per ser uns mil·límetres més gran que el calibre i d'arribar a disparar no hagués quedat ni rastre del pont del vaixell. Posteriorment, el vaixell faria una travessia fins a Cartagena on allà seria armat amb un canó de tir ràpid de 75 mm a proa, una metralladora de 47 mm utilitzada com antiaèria i un altre canó de tir ràpid de 75 mm a popa. Els altres dos bous, *Ana* i *Adela*, que com hem comentat havien estat armats a la Vulcano de Barcelona, portaven cadascú un canó Krupp de 100 mm que pertanyien al vell creuer *Rio de la Plata*, amb la particularitat de que un d'ells tenia un defecte de muntatge ja que no girava a babord, de manera que per girar-lo cap a l'anomenada banda havia de realitzar un gir complet sobre estribord. Els dos bous també portaven una metralladora del mateix tipus que el *Francisco* i segons els espies franquistes, cap a principis de novembre estaven els dos vaixells que li fossin muntats un altre canó a la popa.

Però aquests vaixells no serien els únics que serien utilitzats com a guardacostes, ja que moltes més embarcacions serien emprades en diverses tasques de vigilància en molts llocs de la costa catalana. Així a partir de febrer del 1937 diverses petites embarcacions com vaixells de pesca i iots serien requisats pel Departament de Guerra de la Conselleria de Defensa de la Generalitat i a més a més dels citats *Ana* i *Adela*, el 8 de febrer serien requisats les embarcacions *Concha II*, *Cubli*, *Antonio Palau*, *Calma* i *Pedro*, adscrites al Port de Barcelona[1299] i que serien utilitzades en diverses tasques de vigilància, sobretot al port de Barcelona, amb l'únic armament que uns quants fusells a bord.

Per altre banda, al dia següent de la requisa de les embarcacions citades anteriorment, la Conselleria de Defensa de la Generalitat de Catalunya, d'acord amb la Delegació Marítima del Port de

[1298] AGMAV, C.2492, Cp.20/ 24.

[1299] Des del dia 19 de juliol, totes les operacions que s'efectuaven al port de Barcelona eren efectuades pel Sindicat Únic del Ram del Transport de Barcelona, Secció Port, Subsecció de a bord.

Barcelona, va requerir a la Junta d'Obres del Port de Barcelona que entregués els vaixells-bomba *Besòs* i *Llobregat* per la seva utilització en serveis de guerra, oferint en compensació l'entrega d'un remolcador dels Pràctics del Port denominat *Monturiol*, per continuar prestant en aquest els serveis públics dependents de la Junta d'Obres[1300]. La Junta del Port de Barcelona no posseïa entre el seu material flotant altres remolcadors que el *Besòs* i el *Llobregat*, que a la vegada eren vaixell-bomba, utilitzats també pel servei de salvament i d'incendis però davant les necessitats de la guerra, s'utilitzarien uns mètodes molt més exigents perquè la Junta del Port cedís aquestes embarcacions i d'acord amb la reunió efectuada el dia 23 de febrer, aquesta Junta va accedir a les pretensions de la Conselleria de Defensa. Des d'aquella data, quedarien a disposició dels serveis de guerra els vaixells-bomba *Besòs* i *Llobregat* passant a formar part del material de la Junta del Port el remolcador *Monturiol*, propietat de la Delegació Marítima, per la seva utilització pròpia, en compensació dels dos vaixells-bomba[1301]. Tres mesos després, la Direcció del Port de Barcelona demanaria el retorn dels dos remolcadors al·legant que havien transcorregut tres mesos i que en tot aquell temps els vaixells-bomba *Besòs* i *Llobregat* havien romandre inactius dipositats al moll annexa als tallers Nuevo Vulcano, perquè la Conselleria de Defensa havia encarregat als anomenats tallers l'adaptació dels vaixells a les necessitats de guerra i el muntatge de peces d'artilleria, i que aquesta tasca tres mesos després encara no s'havia produït. Segons les últimes informacions amb que disposava la Direcció del Port, confirmaven que la utilització dels vaixells-bomba pel ram de guerra trigaria encara força temps a produir-se, continuant amb l'efectiu abandonament en que aquestes embarcacions es trobaven, informacions totalment errònies tal i com es desenvoluparien els fets[1302]. La necessitat de la cessió d'aquestes embarcacions a la Junta d'Obres del Port de Barcelona es presentava davant de complir el requeriment fet pel Ministeri d'Obres Públiques del Govern Central que a mitjans del mes de juny s'havia de procedir al canvi de les boies en diversos punts de la costa de la província de Barcelona, sent per aquest servei molt convenient la utilització dels vaixells-bomba. El canvi i rectificació de boies era una operació que es realitzava tots els anys cap aquesta mateixa època i en aquelles dates resultava molt més necessària per la circumstància de que ja havien embarrancat vàries embarcacions en alguns baixos de sorra que no es trobaven ben definits per les boies existents. Aquesta petició seria realitzada per la Direcció del Port el 27 de maig, però a aquesta sol·licitud sobrevindria la coincidència el fet de que comencessin els seus treballs de reparació, sent desmuntats elements que no permetien la seva navegació i poc menys d'una setmana després, era creada la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya, sent ambdós vaixells integrants de l'anomenada Flotilla.

[1300] Arxiu del Port de Barcelona. Caixa 1620.
[1301] Arxiu del Port de Barcelona. Caixa 1620.
[1302] Arxiu del Port de Barcelona. Caixa 1620.

3.4.3.2. Les Flotilles de Vigilància Republicanes i la Defensa Mòbil Marítima[1303]

Els orígens de la creació de diferents Flotilles de Vigilància i Defensa Antisubmarina es van desenvolupar en el mateix moment en que l'Estat Major de la Marina Republicana, creat a finals de desembre de 1936, va decidir començar a donar protecció al tràfic marítim, tant a alta mar com a aigües jurisdiccionals pròpies, davant dels cada cop més freqüents atacs que realitzarien les diferents unitats nacionals, tant navals com aèries. Per tal d'organitzar aquest tràfic marítim, és decidiria al juny del 1937 la creació de diferents Flotilles de Vigilància i Defensa Antisubmarines, tot i que ja feia uns mesos que s'havia creat i funcionava una d'aquestes flotilles, la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Cartagena, creada el 2 de gener de 1937 sota la dependència de la Base Naval de Cartagena i que tenia com objectiu integrar en tan sols una única unitat totes les unitats menors de la pròpia Base Naval per la seva defensa. A partir del mes de juny però és començarien a crear les altres flotilles; així el 8 de juny seria creada la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya; el 26 del mateix mes li tocaria el torn a la d'Almeria i el 17 d'agost a la de València. Encara s'organitzaria una altre flotilla més, la de Balears, sent aquesta la darrere en crear-se el 31 d'octubre de 1938 i amb base a Maó tot i que aquesta Flotilla comptaria amb molt poques unitats i les seves operacions serien força discretes, limitant-se a l'illa de Menorca i al seu tràfic marítim.

Referent a l'activitat d'aquestes, les missions de les Flotilles serien principalment la vigilància costera davant de possibles amenaces, la protecció en aigües jurisdiccionals del tràfic marítim i la recollida de mines submarines que podien dificultar la navegació. Per tal d'organitzar aquestes tasques de manera efectiva cadascuna d'aquestes flotilles tindrien assignades unes zones concretes on actuar; així per tant, la de Catalunya, quedaria assignada a la zona compresa des de la frontera francesa fins al Cap de Tortosa, zona límit amb la Flotilla de València, assignada des del Cap de Tortosa fins al Cap de la Nao (posteriorment ampliada a tota la costa alacantina); la de Cartagena des del Cap de la Nao fins a Àguilas (reduïda posteriorment a la costa murciana) i la d'Almeria, des d'Àguilas fins a la costa nacional. Aquestes flotilles tindrien en els seus inicis el mateix problema, la falta d'unitats per tal de complir amb els objectius previstos. La solució d'aquest problema seria la militarització d'un gran nombre de vaixells, en la seva majoria pesquers, que serien utilitzats en tasques de guardacostes els més grans i tasques de rastrejament de mines els més petites.

Totes les Flotilles acabarien sent coordinades en una de sola quan el 25 d'octubre de 1937 seria nomenat el capità de corbeta Miguel Buiza y Fernández-Palacios com a Cap de la Defensa Mòbil Marítima i Inspector de les Bases Navals Secundàries, amb seu a València, sent substituït dos mesos

[1303] PARDO, Juan, *La Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya*, dins 1er Congrés Actes Museu Marítim. 2004.

més tard degut a que Buiza seria nombrat Cap de l'Estat Major de Marina pel capità de corbeta Federico Monreal Pilón, qui traslladaria la seu de València a Barcelona el mateix 1 de gener de 1938. Aquesta Defensa Mòbil Marítima amb base a Barcelona estava manada com hem dit per Federico Monreal Pilón que tenia com a segon cap i cap de l'Estat Major a Gabriel Martín Morito, que era també Cap de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya i que seria substituït una vegada aquest seria detingut per conspirar amb els nacionals per l'oficial segon naval Jose Andreu Lillo, que seria habilitat a tinent coronel. La Plana Major de la Defensa Mòbil Marítima comptaria a l'octubre de 1938 a més a més dels dos caps citats, amb un total de 32 membres, que eren els següents[1304]: l'oficial 2ºn d'oficines (habilitat de comandant) Manuel Suárez Sánchez; el capità de corbeta de la Reserva Naval; el tinent de navili Luis Fernández López; el capità d'intendència habilitat de comandant i comissari de l'Estat Major de la Defensa Mòbil Manuel Vivancos Serrano; el cap d'administració civil Antonio Frances y Núñez de Arenas; l'oficial 2ºn d'intervenció civil Rafael Núñez Colmenar; els tres auxiliars d'oficines i arxius, Felipe Rosa Martínez, Justo Pastor Abascal i Antonio González Ramos; l'auxiliar alumne d'artilleria Juan Pujals Vila; els dos Auxiliars Alumnes Navals, habilitats d'Oficials 1ers Salvador Pérez Gaitán i José Sierra Represa; els quatre mariners de primera, Joan Torné Magrans, Josep María Fontanals Vallés, Mario Subirana Bastardas, Luis Sala Peñuelas; els altres quatre mariners xòfers, Jose Mateo Quero, Gabriel Cruz Serralta, Juan Tres Franquet i Adolfo Plana Lladó; els onze mariners de segona, Domingo Martínez Conesa, Ricardo Andreu Lafuente, Luis Prieto Collantes, Juan Duran Camps, Manuel Úbeda Reyes, Juan Martín Hormigo, Francisco Torrents Fabregat, Vicente García Trabal, Jerónimo Juan Ruíz, José García Rodríguez i Antonio Pérez Gaitán i els dos mariners artillers Gaspar Alcoverro Vallejo i Fabián Sambola Mayoral.

3.4.3.3. La creació de la Flotilla de Catalunya

El dia 8 de juny de 1937 seria publicat a les pàgines de *La Gaceta de la República* la notícia de la creació d'una Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya amb seu a Barcelona a proposta de l'Estat Major de Marina, quedant aquesta constituïda per una unitat independent a les ordres directes del mateix Estat Major de Marina, de qui dependria el seu funcionament i organització, fins que quedaria englobada juntament amb la resta de flotilles de Cartagena, València i Almeria el 25 d'octubre sota un sol comandament. La necessitat de crear una flotilla per vigilar les costes catalanes i defensa antisubmarina era molt necessària i evident des de feia ja molt de temps, sobretot després de totes les agressions que havien i estaven patint tant les poblacions costeres com el tràfic marítim que navegava per aigües catalanes, provocats aquests tant per unitats navals

[1304] AGMAB. SHEMA. Caixa 10.375.

(vaixells de superfície i submarins) com unitats aèries de l'exèrcit franquista.

La premsa governamental també és faria ressò de la notícia de la creació de l'anomenada Flotilla de Catalunya i tant *La Vanguardia* com *Solidaridad Obrera* publicarien a les seves planes la notícia[1305]. Aquesta última publicava el dia 10 de juny un petit article d'opinió, en el que es donava l'enhorabona per la creació de la Flotilla tot i que presentava certs dubtes de perquè s'havia trigat tant en la seva creació. Així mateix es congratulava de la creació i anava més enllà, afirmant que "*ja es comença a adoptar sol·licituds lògiques respecte a la guerra. El que fa falta ara es que aquesta flotilla sigui l'inici feliç d'un pla de defensa tantes vegades propugnats per nosaltres*"[1306]. La creació d'aquesta Flotilla venia a omplir el buit de necessitat que existia en la protecció del tràfic marítim que navegava per aigües jurisdiccionals i que subministrava tot tipus de mercaderies bàsiques perquè la República continués la guerra, a banda de ser un altre element important i molt necessari en la protecció i defensa de la costa, exercida inicialment des de terra per les bateries de costa.

La Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya, creada el 8 de juny de 1937, estava formada per tres bous armats, els anomenats anteriorment *Francisco*, *Ana* i *Adela* en servei de guardacostes ja des de feia mesos*;* la llanxa de la Tabacalera *I-1* i també els anomenats remolcadors del Port de Barcelona *Llobregat* i *Besòs*. A més a més, la Flotilla també comptaria amb la col·laboració de tres hidroavions *Vickers Vildeebest* amb base a l'Aeronàutica Naval de Barcelona, ubicada al Moll del Contradic del port barceloní sobretot en tasques de vigilància i protecció del tràfic marítim. Juntament amb la Plana Major, que residia a Barcelona, la plantilla de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya comptava amb un total de poc menys de 200 homes, i el seu cap, nomenat el mateix 8 de juny de 1937, seria Gabriel Martín Morito, oficial 2on naval que havia estat comandant del destructor *Alsedo*[1307].

El servei d'intel·ligència franquista no va passar per alt la creació d'aquesta nova flotilla de vigilància i defensa, sobretot perquè aquesta havia d'actuar a partir d'ara en unes aigües que fins al moment havien operat sense pràcticament cap tipus de resistència les unitats nacionals. Abans de la creació de la Flotilla de Catalunya, des de principis d'any s'havien iniciat els tràmits per artillar els pesquers *Francisco*, *Adela* i *Ana*[1308]*;* uns tràmits que eren ben coneguts per les autoritats militars nacionals com s'ha comentat abans. I es que el servei d'espionatge nacional funcionava força bé i així, al mes de la creació de la Flotilla, aquest informava al Govern de Burgos mitjançant un agent destacat a Marsella que la vigilància de la costa nord de Catalunya i el servei de protecció als vaixells republicans que navegaven per aquelles aigües es portava a efecte, a més de mitjançant el

[1305] *Solidaridad Obrera*, 10 de juny de 1937.
[1306] *Solidaridad Obrera*, 10 juny de 1937.
[1307] PARDO, Juan, *La Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya.*
[1308] Veure apartat 3.5.555.Els primers guardacostes.

bou armat *Francisco*, pels bous *Adela* i *Ana* dels quals ja havien donat compte del seu armament en informacions anteriors. Com no podia ser d'altre manera, els moviments dels guardacostes republicans serien força vigilats, així com els vaixells mercants als que acomboiarien.

En quant la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya, aquesta aniria ampliant la seva nòmina de vaixells i a l'octubre de 1937 s'afegirien 24 embarcacions pesqueres menors que començarien a operar en tasques de rastrejament de mines, operant des de diferents ports catalans. Aquesta ampliació de la Flotilla s'aniria realitzant de manera progressiva i cap a finals del mateix d'any comptaria amb tres guardacostes més procedents d'altres flotilles. La Flotilla de Catalunya esdevindria la més potent de totes les que és van crear a banda de ser la que més activitat va tenir; d'aquesta manera a finals del 1938, comptaria amb una flota molt més nombrosa de l'inicial un any i mig abans, amb un total de 8 guardacostes, 1 minador, 8 llanxes antisubmarines i 41 dragamines, comptant amb una plantilla total de gairebé 600 homes. La seu de la Flotilla estaria situada al número 4 de la Via Laietana i disposaria a la mateixa ciutat de Barcelona de diverses dependències més com un garatge al carrer Mallorca, una estació de radio, i diversos polvorins situats al carrer Balmes i a Montjuïc. A més a més, comptaria amb la Base Secundària Naval de Roses, on és donava servei i suport sobretot a les llanxes i guardacostes i també era d'utilitat per la guerra de mines, ja que la mateixa Base era utilitzada com a dipòsit, igual que el castell de Figueres, emprat com a dipòsit de municions. Referent als caps, la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya comptaria amb dos. El primer, des de la seva creació fins al juliol del 1938, moment en que seria detingut per la seva vinculació amb Falange juntament amb el seu oficial d'ordres i oficial 1er naval Manuel Gen, seria Gabriel Martín Morito, un oficial 2on Naval que havia estat comandant del destructor *Alsedo* i que aniria ascendint de manera progressiva, primer al setembre de 1937 quan seria nomenat Cap efectiu de la Flotilla i a partir del gener del 1938 quan començaria a realitzar funcions de 2on Cap i Cap de l'Estat Major de la Defensa Mòbil Marítima que s'havia traslladat de València a Barcelona a principis d'any. Una vegada detingut seria condemnat a mort i acabaria sent afusellat al santuari de Santa Maria de Colell el 30 de gener de 1939[1309]. Al setembre de 1937, la Plana Major de la Flotilla estaria composta per un total de 45 homes sota el comandament del Cap Oficial de 2ª Naval Gabriel Martín Morito i comptaria amb un tinent d'intendència, un auxiliar 1er d'oficines i arxius, un cap d'administració civil, un oficial de 2ª d'intervenció civil, un comandant auditor, un auxiliar de radio habilitat de tinent de navili, un oficial de 2ª d'artilleria, un oficial 3er d'auxiliar de sanitat, un 2ºn maquinista, un auxiliar 2a secció C.A.S.T.A, tres caporals de marineria, sis mariners xòfers, un mariner infermer, un mariner amanuense, un mariner d'ofici, un mariner de

[1309] PARDO, Juan, *La Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya*

1a, 18 mariners de 2ª i un caporal fogoner[1310]. Gabriel Martín Morito seria substituït com a Cap de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya pel fins aleshores comandant del *V-16*, l'oficial 2on naval Antonio Yáñez Piñeiro, nomenat el 12 de juny de 1938 i que romandria en aquest càrrec fins al final del conflicte. Sota el seu comandament i cap al desembre de 1938, la Plana Major de la Flotilla estaria composta per 84 membres, sent el seu oficial d'ordres l'oficial 2on naval Juan Sobier Poith. Aquesta Plana Major comptaria amb un oficial de 1ª elèctric i torpedista, un tinent maquinista, un oficial 2on de radio, un oficial 2on d'artilleria, un capità d'intendència, un tinent coronel metge, un auxiliar provisional de sanitat, un oficial 2on de màquines, un comandant auditor, un tinent metge, dos xifradors, dos auxiliars d'oficines, dos auxiliars C.A.S.T.A., dos auxiliars alumnes navals, dos auxiliars alumnes d'artilleria, dos auxiliars alumnes radio, un caporal de radio, un capità de corbeta de la Reserva Naval, un tinent maquinista, un auxiliar naval, un auxiliar de màquines, un tinent maquinista de la Reserva Naval, set mariners xofers, tres mariners infermers, set mariners amanuenes, dos mariners electricistes, tres mariners fusters, un mariner cuiner, un mariner despenser, un mariner armer, 17 mariners de segona, un majordom, dos criats particulars, set fusters de la 2ª Secció del C.A.S.T.A., un buzo de 2ª i un oficial 1er naval habilitat[1311].

Important seria també el paper que jugaria la Base Naval Secundària de Roses dintre de la tasca realitzada per les unitats de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya. Aquesta Base Naval Secundària de Roses comptaria al desembre de 1937 amb un total de 63 membres, dirigits pel Cap dels Serveis tinent torpedista-electricista Vicente Estrada Sarabia. Comptava a més a més amb un segon cap, l'oficial 2on naval Juan Pena Losada, un auxiliar de sanitat, un maquinista, un auxiliar de màquines, un auxiliar torpedista i un altre habilitat, dos auxiliars d'oficines, un oficial radiotelegrafista, un ajustador-armer, un infermer, un caporal torpedista, dos mariners-electricistes, un caporal de fogoners, dos fogoners, un caporal d'artilleria, dos caporals de marineria, vint mariners de 1ª classe, deu mariners de 2ª classe, tres mariners amanuenses, un majordom, un mariner-cuiner, un mariner-carter, tres reposters i tres mariners xòfers[1312]. Al març de 1938, la plantilla de la Base Naval Naval Secundària de Roses augmentaria els seus membres fins a 72, tot i que seguiria al capdavant d'ella Vicente Estrada Sarabia. S'havia afegit a la plantilla esmentada abans de desembre de 1937 un xifrador, tres auxiliars alumnes navals, tres auxiliars alumnes radiotelegrafistes, un auxiliar alumne de màquines, un caporal més fogoner, quatre caporals de radio provisional, un fogoner preferent i vint-i-vuit mariners de 2ª. Per la seva part, s'havia reduït de deu a

[1310] AGMAB. SHEMA. Caixa 10375.
[1311] AGMAB. SHEMA. Caixa 8908.
[1312] AGMAB. SHEMA. Caixa 10395.

un als mariners de 1ª classe i havien desaparegut els càrrecs de mariners-rebosters, mariners carters i majordom, a banda de reestructurar-se els fogoners i disminuint també de dos a un l'oficial d'oficines i arxius, sent aquest Jose Vizoso Arandes, que era l'encarregat de passar la revista administrativa mensual. També estarien adscrites a la Base Naval Secundària de Roses el minador *Monturiol*, comandat per Josep Barceló Blanch i la llanxa *D.A.R.-1*, comandada per Eduardo Estors Gil, comptant llavors al total de la Base de Roses altres 29 membres més: 23 del *Monturiol* i 6 de la llanxa *D.A.R.-1,* el que feien un total de 101 membres[1313].

3.4.3.4. Els Guardacostes

Els guardacostes formaven el nucli central de la Flotilla tot i que no eren res més que bous pesquers i remolcadors armats. A principis del 1937 s'havien artillat els bous pesquers *Francisco*, *Ana* i *Adela*, aquests dos últims a la Nueva Vulcano de Barcelona i el primer a la Base Naval de Cartagena i des del moment del seu artillatge realitzarien diverses missions de protecció i vigilància a les costes catalanes. Aquests tres vaixells tenien unes característiques similars ja que els tres eren bous pesquers d'unes 300 tones amb una mica menys de 43 metres d'eslora, una mica més de 7 metres de manga, uns quasi 5 metres de calat, 4 metres de puntal, arribaven a una velocitat entre els 9 i 10 nusos i comptaven amb una dotació aproximada d'entre 30 i 35 homes.

La Flotilla inicialment, a banda d'aquests tres bous armats comptaria també amb els dos remolcadors que pertanyien a la Junta d'Obres del Port de Barcelona, el *Llobregat* i el *Besòs*. Aquest últim seria substituït al mes de juliol pel *Monturiol*, propietat de Remolcadors de Barcelona, degut als continus problemes mecànics amb que comptava el *Besòs,* sent la seva tripulació conferida igualment al nou remolcador. Segons l'ordre comunicada pel subsecretari del Ministeri de Defensa Nacional del Departament de Marina, es disposaria la substitució del vaixell-bomba *Besós* pel remolcador *Monturiol;* ordre que seria traslladada el 6 de juliol a aquella Comissió de Govern per l'enginyer cap interí del Port de Barcelona. Aquesta substitució seria efectiva el 12 de juliol, data en que la Direcció facultativa del Port de Barcelona faria entrega del remolcador *Monturiol* al Cap de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya i aquesta rebria del mateix el remolcador-bomba *Besòs*, segons es faria constar en l'acta que per quadruplicat s'aixecaria a l'efecte[1314]. Al dia següent, la *Gaceta de la República* contenia al seu número publicat el mateix 13 de juliol una ordre ministerial del Departament de Defensa Nacional, subscrita amb data 9 del mateix mes, disposant que la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya comprenia entre altres embarcacions, el vaixell-bomba *Llobregat* i el remolcador de les Obres del

[1313] AGMAB. SHEMA. Caixa 10395.
[1314] Arxiu del Port de Barcelona. Caixa 1620.

Port *Monturiol*, així com afegia que els vaixells esmentats es consideraven confiscats per l'Estat al servei del Ministeri de Defensa Nacional i a les ordres directes de l'Estat Major de Marina, igual que la resta d'embarcacions que formaven la Flotilla de Catalunya[1315]. En l'ordre ministerial apareixia l'error d'atribuir a les Obres del Port de Barcelona la propietat del *Monturiol*, que pertanyia a la Delegació Marítima i el vaixell-bomba *Llobregat,* que apareixia com de propietat particular quan en realitat pertanyia a la Junta d'Obres del Port, aclariments que va notificar la Direcció del Port de Barcelona el 17 de juliol alhora d'evitar possibles confusions.

La relació entre la Flotilla i la Junta del Port de Barcelona no van ser les millors i al cap de poc temps sorgirien els primers problemes. Tot i que la Junta del Port de Barcelona va acceptar la situació del canvi dels remolcadors mitjançant el qual el vaixell-bomba *Besòs* va poder atendre als serveis propis del port tant pel dic com per remolcs i salvament; es va veure sorpresa de nou amb un comunicat que el 29 de juliol li va dirigir el cap de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya exigint deixar sense efecte l'acta que havia estat signada el dia 12 en tot allò referent a l'entrega a la Flotilla del remolcador *Monturiol*. Aquest es basava en una nova ordre comunicada pel subsecretari de Marina, en la que havia de quedar al servei de la Flotilla el remolcador-bomba *Besòs* i per tant el citat remolcador *Monturiol* quedaria a disposició de la Junta de les Obres del Port[1316]. Per solucionar aquest nou problema, és van haver de reunir l'enginyer director interí de la direcció del port i el cap de la Flotilla de Catalunya; al·legant l'enginyer que en vista de l'experiència de prejudicis als serveis públics que al Port se l'exigia per la mateixa guerra, no creia prudent realitzar d'una manera immediata el nou canvi exigit ja que el vaixell-bomba *Besòs* resultava ser l'únic que havia quedat per la Junta d'Obres del Port, reunint les condicions de remolcador i de vaixell d'auxili, en tant que el *Monturiol* que era de millors condicions per navegar en mar lliure, no tenia la mateixa aplicació de vaixell-bomba. Però aquestes raons no van ser estimades en el seu just valor pel Cap de la Flotilla, que va anunciar que el Ministeri de Defensa Nacional es dirigiria al Ministeri d'Obres Públiques i seria rebuda l'ordre telegràfica d'entrega del vaixell bomba. Una setmana després d'aquesta reunió, la nova petició no havia tingut resposta, i l'Enginyer suposaria que la petició hauria estat ja ajornada. Així mateix, el dia 5 d'agost, la Direcció del Port de Barcelona es posaria en contacte amb el Ministeri de Marina per si de nou sorgien peticions anàlogues, justificant que la seva oposició a les peticions al cap de la Flotilla en el Port de Barcelona eren realitzades amb la consciència plena de corregir una pertorbadora extralimitació d'atribucions que l'experiència havia demostrat que no produïa altres resultats que els de pertorbar els serveis públics del port, amb lo qual en lo successiu, la Direcció del Port sol·licitaria la deguda

[1315] *Gaceta de la República*. 13 de juliol de 1937.
[1316] Arxiu del Port de Barcelona. Caixa 1620.

autorització del propi Ministeri de Marina per l'entrega del poc material flotant que restava a cura de la Junta d'Obres i que era considerat indispensable pels serveis del dic i cabries[1317].

El conflicte sobre la propietat del remolcador *Besòs* continuaria encara obert, i paral·lel pràcticament al succés del dia 29 de juliol amb el cap de la Flotilla sorgiria un altre problema quan la nit del dia 31 de juliol, en aquest cas el Delegat Marítim es dirigiria per telèfon al domicili de l'Enginyer en cap interí de la direcció del port, exigint que el vaixell-bomba *Besòs* de la Junta d'Obres del Port es posés immediatament en servei i a la seva disposició per anar al salvament del vapor grec *Chepko*, embarrancat davant Canet de Mar, després de ser atacat per l'aviació franquista[1318]. L'enginyer persuadiria al Delegat Marítim, fent-li present les raons que aconsellaven no deixar a la Junta d'Obres sense l'única embarcació que pogués atendre a les contingències del dic flotant, sobretot existint entre el material flotant que es trobava al port altres embarcacions que podien ser millor condicionades per tals fins i manifestant-li les disposicions oficials d'atribucions i col·laboració mútua, sobre la subordinació que havien d'estar més obligats a donar exemple qui representaven a organismes oficials; però davant l'amenaça de fer aparèixer a l'enginyer com pertorbador en un treball de salvament, aquest va disposar que fossin enceses les calderes del vaixell perquè al dia següent, diumenge 1 d'agost, es fes càrrec d'ell el Delegat Marítim amb la tripulació pròpia de la seva jurisdicció i no de la Junta d'Obres del Port, no garantida ni autoritzada per sortir als anomenats treballs en aquestes circumstàncies[1319]. Així, des del dia 1 d'agost fins al dia 10, dia en que va tornar el vaixell-bomba *Besòs* al Port de Barcelona, aquesta embarcació es va trobar a la plena disposició del Delegat Marítim que per justificar l'acte de violència que havia imposat, havia enviat a la Direcció facultativa del Port un comunicat el mateix dia 1 d'agost exposant que donat el servei molt urgent que havia d'efectuar el vaixell-remolcador *Besòs*, es donava preferència per la seva habilitació tant de material com de personal a qualsevol altre servei, pel qual havia de tindre tripulació pel mateix[1320]. Així, el vaixell quedava requisat per compte de la Delegació de Catalunya de la Comissaria de Municions i Armaments i seria on s'hauria d'acudir pel que respectava a l'anomenada requisa. Els anteriors fets no els comunicaria llavors l'enginyer en cap interí a la Junta del Port perquè comprendria que tan sols l'ofuscació dels moments passats havia pogut portar a que s'imposés una requisa d'una embarcació propietat de l'Estat i va estimar ser prudent i esperar a que hagués finalitzat l'incident per no donar-li pel moment major importància i en la confiança de que després, serenament, quedaria prevista l'actuació per altres casos anàlegs. Però durant el dia 18 trucaria el Delegat Marítim a l'enginyer a que acudís a les 18:00 hores a les

[1317] Arxiu del Port de Barcelona. Caixa 1620.
[1318] La comunicació deia que l'atac havia realitzat un submarí franquista. Veure apartat 3.3.4. Les operacions contra el tràfic marítim.
[1319] Arxiu del Port de Barcelona. Caixa 1620.
[1320] Arxiu del Port de Barcelona. Caixa 1620.

Oficines de la Delegació i es trobaria amb la sorpresa de trobar-se reunits tots els tripulants que la Delegació Marítima havia nomenat pel vaixell-bomba *Besós* en els dies de navegació exterior, pretenent que la Direcció del Port els admetés com tripulació fixa de l'anomenat vaixell per prestar amb ell tots els serveis que fossin necessaris en tant duressin les circumstàncies de guerra. L'enginyer va manifestar que per correspondre al Govern, a la Delegació Marítima i a la Junta d'Obres del Port totes les disposicions relatives als serveis del Port, no tenia la Direcció res a dir en tot allò que es sol·licitava, si no recordar l'obligat respecte i compliment a les lleis i disposicions oficials vigents. El Delegat Marítim, sota un evident ambient de coacció d'aquells mariners i oblidant en aquell moment dels elements materials que al Port existien i de l'organització oficial dels serveis, prendria al seu càrrec la defensa de les pretensions indicades i manifestaria que dirigiria a la Junta d'Obres, com vocal que era de la mateixa, una comunicació disposant que la tripulació que va servir al vaixell-bomba *Besòs* en els dies que va navegar fora del Port, passés a bord d'una manera immediata i permanent per considerar que la Delegació Marítima havia de tindre a la seva disposició preferent aquesta embarcació per salvaments fora del Port i que en aquest sentit, elevaria també la proposta al Ministeri. La Direcció del Port lamentaria veure's privada de medis propis per impedir els successius incompliments de les disposicions vigents i en el present cas, a més a més, el fet de força de que personal estrany a la Junta d'Obres del Port, envaia una embarcació per ordre de altre de les Autoritats del Port. Per això mateix, recórreria a la Junta d'Obres, de la qual formava part el Delegat Marítim, en sol·licitud d'acord urgent per què pogués solucionar l'extralimitació d'atribucions i pogués preveure per casos successius la forma en que l'única embarcació que quedava a la Junta d'Obres per garantir les eventualitats del dic flotant, pogueren ser aplicades a altres fins, amb perjudici dels interessos confiats a la Junta d'Obres[1321].

Deixant de banda la qüestió del *Besòs*, ben aviat s'iniciarien altres contratemps per la Flotilla ja que el *Llobregat* patiria un atac per part de l'aviació franquista a l'alçada d'Arenys de Mar que l'ocasionaria greus desperfectes i va haver d'entrar en reparació a Barcelona on romandria fins a mitjans de l'any 1938 i acabaria transformant-se en vaixell contra incendis, realitzant diferents serveis menors sempre al port de Barcelona. Un altre problema seria la marxa de la llanxa de la Tabacalera *I-1* cap a la Defensa de Costes de València, una unitat que havia pertangut a les unitats inicials que havien format la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya. Davant d'aquests dos contratemps, es va decidir a la tardor del 1937 afegir un altre nou guardacostes a la Flotilla de Catalunya, en aquest cas es tractava del remolcador *Río Urumea* que havia pertangut a l'empresa Puertos y Pantanos, S. A., de Bilbao. Successivament, el nombre de guardacostes al servei

[1321] Arxiu del Port de Barcelona. Caixa 1620.

de la Flotilla de Catalunya aniria augmentant i així a finals de l'any 1937 se l'afegirien els bous *Rafael Arcángel*, procedent de la Flotilla de Cartagena i el *María*, procedent de la Flotilla d'Almeria. Aquestes dos noves incorporacions serien realitzades aprofitant el nou nomenament que es donaria als vaixells de la Flotilla segons l'ordre Ministerial amb data 20 de desembre del 1937[1322]. El Ministeri de Marina havia disposat canviar la denominació dels vaixells que constituïen les Flotilles de Vigilància i Defensa Antisubmarina, així com la de les embarcacions dedicades al rastrejament de mines, assignant una "*V*" seguida d'un número que començava en el 10, a cadascú dels que feien el servei de protecció i vigilància i una "*D*", seguida d'un número que començava al 101 se li donaria a cadascuna de les embarcacions dedicades al rastrejament de mines. En virtut d'aquesta modificació s'establiria la següent numeració pels noms dels vaixells:

Nom civil	***Nom militar***
Ana	*V-10*
Francisco	*V-11*
Adela	*V-12*
Río Urumea	*V-13*
Rafael Arcángel	*V-14*
Llobregat	*V-15*
María	*V-16*

Entre els principals contratemps per la Flotilla es trobaria la baixa significativa que representaria l'enfonsament del *V-13* quan aquest seria atacat per l'aviació franquista a Roses el 7 d'abril del 1938. Juntament a aquesta baixa se l'havia de sumar que encara per aquestes dates estava en reparació el *V-15* i pràcticament tots els guardacostes de la Flotilla necessitaven reparacions. Així, s'establiria aquest mateix mes d'abril transferir altres dos guardacostes a la Flotilla de Catalunya, el *V-17* (*Juan Lucena*) procedent de la Flotilla de València i el *V-23* (*Alcaudón*) de la Flotilla de Cartagena, tot i que aquest últim no va prestar cap servei fins al gener del 1939 per estar en reparació. Però davant dels atacs rebuts als guardacostes de la Flotilla de Catalunya encara s'hi va afegir un altre bou armat a l'octubre del 1938, el *V-33* (antiga llanxa *I-3*, bessona de la llanxa de la Tabacalera *I-1* que havia format part inicialment de la Flotilla de Catalunya), però aquest últim guardacostes no va arribar pràcticament a participar amb la Flotilla de Catalunya ja que a finals del 1938, seria transferit a la Flotilla de Balears amb base a Maó tot i que a mitjans de gener tornaria a incorporar-se novament a la Flotilla de Catalunya després de realitzar un servei de Maó a Barcelona i no poder reintegrar-se a

[1322] AGMAB. SHEMA. Caixa 9709.

la seva base. Al final, entre bous pesquers i remolcadors, un total de 13 vaixells van prestar servei de guardacostes a la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya.

Referent a les dotacions dels guardacostes aquestes estaven formades segons el tipus de vaixells. Així durant els primers mesos després de la creació de la Flotilla de Catalunya la dotació d'aquests no sobrepassava els 30 homes, però l'augment d'artilleria en els diferents vaixells també faria incrementar lleugerament les seves dotacions. Els vaixells de més tonatge normalment portaven entre 30 i 35 homes sent aquestos el *V-10*, el *V-11*, i el *V-12*; mentre que els de menor tonatge solien portar entre uns 20 o 25 homes. Cada guardacostes estava manat per un comandant, amb grau d'oficial 3er naval (posteriorment seria un oficial 2on naval) que comptava amb el suport d'un 2on comandant de la Reserva Naval (tinent de navili) que exercia el grau de pilot auxiliar del pont i un cap de màquines (amb grau de tinent maquinista) ajudat aquest normalment per un auxiliar de màquines. També existien varis caporals per realitzar les diferents funcions dintre del vaixell com artilleria, infermeria, marineria, radiotelegrafia i fogoner, entre d'altres mentre que la resta de la dotació estava composta per mariners de 1ª i 2ª classe que normalment solien ser uns 15 homes.
Al setembre de 1937, 175 homes composaven la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya entre la Plana Major i les dotacions dels vaixells, *Ana (V-10)*, *Adela (V-12)*, *Francisco (V-11)*, *Llobregat (V-13)* i *Monturiol*[1323]. Durant aquesta data i referent a les plantilles que formaven les embarcacions, el guardacostes *Ana (V-10)* comptava amb una plantilla de 28 homes, encapçalat per l'oficial 3er naval Luis Amorós Vila i estava composta per un 1er maquinista, un auxiliar 1er naval, un auxiliar 2º de màquines, quatre caporals (un de radio, un de marina i dos d'artilleria), un cuiner, quatre mariners de primera, nou mariners de segona, tres fogoners preferents i altres tres mariners fogoners[1324]. El seu comandant seria substituït l'octubre de 1938 pel també oficial 2on naval José Cupeiro Santiago, mantenint-se al càrrec fins al gener de 1939[1325].
El guardacostes *Adela (V-12)*, estava comandat per l'oficial 2on naval Manuel Baños Albaladejo, i també comptaria amb una plantilla similar al anterior embarcació, comptabilitzant un total de 32 homes al portar més mariners de 2ona classe que el guardacostes *Ana* i el guardacostes *Francisco (V-11)* aquest últim manat per l'oficial 3er naval Francisco Miguez Ferreiro i que comptabilitzaria un total de 29 homes[1326]. Els comandaments de l'*Adela* al llarg de la guerra serien primerament el capità José Remolina del maig al setembre de 1937 que seria substituït per l'anomenat oficial 3er naval (posteriorment ascendit a oficial 2on naval) Manuel Baños Albaladejo. Aquest romandria al

[1323] AGMAB. SHEMA. Caixa 10375.
[1324] AGMAB. SHEMA. Caixa.10375.
[1325] Els comandants de tots els guardacostes i que aquí recollim veure PARDO, Juan. *La Flotilla de Vigilancia y Defensa Antisubmarina de Cataluña*.
[1326] AGMAB. SHEMA. Caixa 10375.

càrrec des de setembre de 1937 fins a l'agost de 1938 i finalment seria substituït per l'oficial 2on Naval Juan Pena Losada des d'agost de 1938 fins al gener de 1939. Referent al *Francisco*, aquest estaria comandat des del juliol de 1937 per l'anomenat oficial 3er naval (posteriorment ascendit a 2on naval) Francisco Mínguez Ferreiro que seria substituït al gener de 1938 pel també oficial 2on naval Vicente Fernández Yañez que romandria al capdavant del guardacostes fins l'octubre de 1938, moment que seria substituït fins al gener de 1939 per l'oficial 2on naval Juan Montiel Cerdà[1327].

Les altres dos embarcacions amb que comptava la Flotilla, el *Llobregat (V-15)*, estaria comandat per l'oficial 3er naval Antonio Sánchez Vergel comptabilitzant un total de 25 tripulants mentre que el remolcador *Monturiol*, comandat per l'oficial 3er Naval, Manuel Lien Leanosa, comptaria amb 19 homes. El *Llobregat* durant els mesos de gener a febrer del 1938 estaria comandat per l'oficial 2on naval Gaspar Cruañez Bas que seria substituït pel també oficial 2on Naval Juan Sobiert Poith fins l'abril de 1938 quan a partir d'un atac nacional s'enfonsaria la nau mentre que per la seva part, el *Monturiol* comptaria des d'agost de 1937 al gener de 1938 amb l'oficial 3er naval (posteriorment oficial 2on) Manuel Gen Canosa traspassat del *Besòs* juntament amb tota la seva tripulació[1328]. Aquest seria substituït el gener de 1938 per l'oficial 2on naval José Barceló Blanch que romandria al càrrec fins l'agost de 1938 tot i que interinament per infermetat d'aquest seria substituït entre els mesos de febrer i març per l'oficial 2on Naval José Barceló Blanch. Finalment, romandria al capdavant del *Monturiol* des d'agost de 1938 fins al gener de 1939 l'oficial 2on naval Gaspar Cruáñez Bas[1329]. En total, entre la Plana Major i les embarcacions de la Flotilla, comptabilitzaven uns 175 homes, xifra que arribaria fins als 600 homes amb l'ampliació que s'aniria fent de la Flotilla a mesura que s'anirien adquirint més unitats navals, sobretot amb les dotacions dels pesquers militaritzats que serien utilitzats en el servei de rastrejament de mines.

Les dotacions de la resta de guardacostes serien similars, sent aquestes les següents cap a desembre de 1938[1330]:

El *Rafael Arcángel (V-14)* comptaria amb un total de 31 homes, distribuïts de la següent manera: un oficial 2on naval com a comandant, un tinent maquinista com cap de màquines, un oficial 2on auxiliar de la Reserva Naval com pilot auxiliar del pont, un auxiliar de màquines, un caporal de marineria, dos caporals d'artilleria, un caporal infermer, un caporal radiotelegrafista, dos mariners de 1ª classe, 10 mariners de 2ª classe, un mariner cuiner, tres fogoners preferents i sis mariners fogoners. Seria el seu comandant l'oficial 2º naval Aurelio Cabezón Freire entre desembre de 1937 i gener de 1939, sent precissament el comandant de guardacostes que més temps romandria al seu

[1327] PARDO, Juan. *La Flotilla de Vigilancia y Defensa Antisubmarina de Cataluña*.
[1328] Tota la tripulació i el seu cap estarien al *Besòs* només els mesos de juny i juliol, i passarien tots a integrar-se al *Monturiol*.
[1329] PARDO, Juan. *La Flotilla de Vigilancia y Defensa Antisubmarina de Cataluña.*
[1330] AGMAB. SHEMA. Caixa 9709.

càrrec tot i que al gener del 1939 seria substituït provisionalment pel també oficial 2on Naval Luis Ladaria Tous. Per la seva part, el *V-15* comptaria amb una tripulació inferior en quant a número de 25 homes i tindria fins a tres comandants, sent el primer d'ells l'oficial 3º naval (posteriorment ascendit a oficial 2º naval) Antonio Sánchez Vergel del juliol al desembre de 1937; substituït efímerament per l'oficial 2º naval Francisco Sánchez Guerrero des de desembre de 1937 a gener de 1938 i comptant amb el tercer i darrer comandant des de gener de 1938 fins al gener de 1939 l'oficial 2º naval Juan Buhigas Bas.

El *V-16* tindria una tripulació similar a la del *V-14*, comptant amb 30 homes i sent el seu primer comandant l'oficial 2º naval Antonio Yáñez Piñeiro, que romandria des de desembre de 1937 fins al juny de 1938, sent substituït durant aquestes dates al passar aquest a dirigir la Defensa Mòbil Marítima per l'oficial 2º naval Luis Ladaria Tous fins al gener de 1939 mentre que el *V-17* comptaria amb 33 homes de dotació i estaria comandat des del gener de 1938 fins al gener de 1939 per l'oficial 2on Naval Sebastián Melis Moya. Per altre banda, el *V-23* comptaria amb una dotació de 31 homes i seria el guardacostes de la Flotilla que comptaria amb més comandants, ja que arribaria a comptar amb fins a quatre. El primer seria l'oficial 2º naval Juan Viveros López, aproximadament entre desembre de 1937 fins l'abril de 1937. Durant aquest últim mes, el substituiria interinament i fins al mes següent l'oficial 2º naval de la Reserva Naval Francisco Álvarez Suárez. Al maig seria substituït per l'oficial 2º naval Juan Sobiert Poith provinent del *V-13* fins al juny de 1938, que seria substituït finalment pel també oficial 2º naval Juan Muiños Clavijo i que romandria al capdavant del guardacostes fins al gener de 1939. Ja per últim, el *V-33* només comptaria amb una dotació de 20 tripulants i tindria com a comandant entre el juliol de 1938 i el gener de 1939 a l'oficial 2º Naval Emilio Lozano Otón mentre que el *Besòs* per la seva part comptaria solament durant els dos mesos que estaria a la Flotilla, el juny i el juliol de 1937 amb l'oficial 3er naval Manuel Gen Canosa com el seu comandant i amb 20 homes de tripulació.

CARACTERÍSTIQUES DELS GUARDACOSTES

CODI	VAIXELL	CONSTR	TRB	ESLORA	MANGA	CALADO	PUNTAL	VELOC.	DOTAC.
V-10	*Ana*	1915	322	42,72	7,31	4,86	3,81	9	30
V-11	*Francisco*	1915	328	42,85	7,4	4,88	4,00	10	30
V-12	*Adela*	1907	299	42,60	7,20	4,88	3,40	9	35
V-13	*Río Urumea*	1929	276	32,65	7,61	4,00	4,60	8'5	25
V-14	*Rafael Arcàngel*	1920	280	40,32	7,28	4,57	2,92	9	31
V-15	*Llobregat*	1909	202	30,00	7,00	3,00	3,90	10	25
V-16	*María*	1907	332	42,77	7,20	4,50	3,85	11	30
V-17	*Juan Lucena*	1930	135	27,00	5,86	3,60	3,30	9	33
V-23	*Alcaudón*	1920	237	39,32	7,10	3,85	3,24	11	31
V-33	*I-3*	1923	128	32,32	5,20	2,42		16	20
	I-1	1923	128	32,32	5,20	2,42		16	
	Monturiol	1910	147	29,10	6,62	2,50	3,35	10	20
	Besós	1906	202	30,00	7,00	3,00	3,90	10	20

3.4.3.4.1. Armament.

En quant a l'armament utilitzat en aquests bous pesquers i remolcadors que van fer tasques de guardacostes, serien artillats en molts dels casos amb peces secundàries d'altres vaixells més importants que bé havien quedat in-operatius o bé se'ls havia reestructurat el seu armament principal. El primer en artillar-se seria el *V-11* però tindria certs problemes alhora d'instal·lar-li l'armament, tot i que s'aconseguiria solucionar posteriorment[1331]. Comptava amb el mateix armament que altres dos guardacostes, el *V-14* i el *V-16*, tot i que col·locats de manera diferents; d'aquesta manera mentre que el *V-11* comptava a la proa amb un canó Vickers de 101'6/50 mm i a la popa amb un canó Vickers de 47/50 mm model 1908, els altres dos ho tenien distribuïts a l'inrevés. El que si comptaven els tres vaixells eren, a més a més dels dos canons, amb una metralladora de 7 mm Vickers en muntatge antiaeri col·locada al centre de l'embarcació.

El canó de 101,6/50 mm, el més potent que portaven aquests tres guardacostes, era un antic canó dels utilitzats com a armes secundàries pels vells creuers *Extremadura* i *Alfonso XIII* que havien estat utilitzats a les campanyes d'Àfrica i els seus canons, emmagatzemats a la Base de Cartagena. Entre les seves principals característiques destacava que el canó tenia una cadència de tir de 6 dispars per minut i un abast de 9 km[1332]. El canó de popa, el canó menys potent dels dos emplaçats als vaixells, era un canó Vickers de 47/50 mm model 1908 que servia com armament secundari, procedent dels creuers *Libertad* i *Miguel de Cervantes*. Entre les seves característiques destacava el

[1331] Veure apartat 3.5.2. els primers guardacostes

[1332] MORTERA PÉREZ, Artemio, *La Artillería Naval en la Guerra Civil Española 1936-1939.* Pàg. 103-119.

seu abast, uns 6 km i una cadència de tir ràpid arribant fins als 30 dispars per minut[1333]. Aquest canó seria muntat a molts dels guardacostes de les diferents Flotilles que es crearan, en alguns casos com els tres guardacostes esmentats així com al *V-10*, *V-12* i el *V-13* també com artilleria secundària i en altres com als guardacostes de menor tonatge, els *V-15*, el *V-17*, el *V-23* i el *V-33* com arma principal. Una diferència substancial en quant a l'armament seria era el *V-23* que comptaria amb dos canons d'aquest tipus, tot i que un d'ells el portava a bord sense muntar.

Els *V-10* i *V-12* eren els dos bous que portaven un canó de major calibre dels esmentats fins ara, tot i que no diferia molt del canó Vickers de 101,6/50 mm que portaven el *V-11*, el *V-14* i el *V-16*. Aquests dos vaixells, que com ja s'ha comentat anteriorment havien estat armats a principis d'any a la Nueva Vulcano de Barcelona, portava cadascú d'ells un canó Krupp de 105 mm model C 1895, procedents del vell portaavions *Dédalo*, un canó amb un abast màxim quan aquest es trobava graduat a l'alça de 10.800 metres[1334]. És té constància de la utilització del canó del *V-12* el 4 de juny de 1937 contra el submarí *General Sanjurjo*, que havia torpedinat al petrolier *Campero* davant Platja d'Aro[1335]. Entre els guardacostes, un dels únics que portava algun armament diferent estava el *V-13* que va comptar com a peça principal un canó *Vickers* de 76,2/50 mm Model 1908 que tenia un abast de 8.100 metres i una cadència de tir de 20 dispars per minut i anava muntat a la proa del vaixell[1336].

Referent a les armes antiaèries, sobretot arran dels cada vegada més continus atacs aeris, van ser muntats en alguns guardacostes algunes peces de defensa antiaèria. Aquestes armes eren les metralladores antiaèries de 20 mm *Oerlikon*, importades pel Govern de la República i van ser instal·lades als guardacostes *V-10*, *V-12*, *V-23* i *V-33* a l'octubre del 1938. Aquesta metralladora va ser la més nombrosa amb que va comptar l'Exèrcit Republicà com a arma antiaèria, en total es van importar unes 210 armes aproximadament, sent entregades a la Marina un total de 24 peces. Entre les seves característiques destacava el seu abast vertical que arribava fins als 3.700 metres i la seva velocitat inicial de 830 metres per segon[1337].

Dintre de les particularitats, destacava que el *V-17* comptaria també amb una peça antiaèria importada de la U.R.S.S., utilitzada com artilleria secundària, el canó antiaeri de 45/46 mm K-21. Aquest era un canó antiaeri de petit calibre dissenyat als anys vint i molt utilitzat a la Marina soviètica durant la dècada dels anys 30, tractant-se d'un canó semiautomàtic sobre muntatge de

[1333] MORTERA PÉREZ, Artemio, *La Artillería Naval en la Guerra Civil Española 1936-1939.*Pàg. 193-198.
[1334] Íbidem. Pàg.99-102. Segons una informació franquista del 21 de març de 1937, es diria que cadascú d'aquests vaixells portaria un canó Krupp de 105 mm procedent del *Río de la Plata* i cent projectils. AGMAV, C.2492, Cp.20 / 28.
[1335] Veure apartat 3.3.2. La campanya submarina.
[1336] MORTERA PÉREZ, Artemio, *La Artillería Naval en la Guerra Civil Española 1936-1939.* Pàg. 145-154
[1337] Íbidem. Pàg. 309-312.

pedestal sense cap protecció pels seus servents, amb una cadència de tir de 30 dispars per minut, un abast màxim vertical de 6 km i un abast màxim horitzontal de 9 km[1338].

Molts dels guardacostes van comptar també com a defensa antiaèria amb una metralladora Vickers de 7 mm en muntatge antiaeri per repel·lir els diferents atacs aeris que s'anirien succeint. D'aquesta arma van disposar tots els guardacostes excepte els últims a incorporar-se a la Flotilla de Catalunya: els *V-17*, *V-23 i V-33*.

Referent a les armes submarines, l'actuació dels submarins italians s'intensificaria durant els primers mesos de l'any 1937 i per aquest motiu serien proporcionats a molts guardacostes de la flotilla armes antisubmarines com càrregues de profunditat, excepte als guardacostes *V-15* i els que es van incorporar més tard com el *V-23* i el *V-33*.

Un cas significatiu en el tema de l'armament dels guardacostes era el cas del *V-15* que només comptava amb un canó Vickers de 47/50 mm i una metralladora Vickers de 7 mm en muntatge antiaeri a banda de les comentades càrregues de profunditat. Era el guardacostes de tots els utilitzats a la Flotilla de Catalunya menys poc armat degut sobretot a que va estar en reparació pràcticament un any sencer i després es va convertir en un vaixell auxiliar, dedicant-se normalment a realitzar serveis de contra incendis a altres vaixells al mateix port de Barcelona.

En definitiva, l'armament que portaven els diferents guardacostes els hi donaven una protecció mínima davant de qualsevol atac marítim, submarí o aeri però només era una defensa força feble, ja que qualsevol atac d'un vaixell més poderós o de diferents avions o submarins podien crear desperfectes molt importants als guardacostes o fins i tot arribar a enfonsar-los.

ARMAMENT DELS GUARDACOSTES

CODI	VAIXELL	ART. PROA	ART. POPA	MET. PESADA	MET. PONT	ALTRES ARMES
V-10	*Ana*	1 Krupp 105/35	1 Vickers 47/50	1 Oerlikon 20 mm AA.	1 Vickers 7 mm. AA.	Càrregues profunditat
V-11	*Francisco*	1 Vickers 101'6/50	1 Vickers 47/50		1 Vickers 7 mm. AA.	Càrregues profunditat
V-12	*Adela*	1 Krupp 105/35	1 Vickers 47/50	1 Oerlikon 20 mm AA.	1 Vickers 7 mm. AA.	Càrregues profunditat
V-13	*Río Urumea*	1 Vickers 76'2/50	1 Vickers 47/50		1 Vickers 7 mm. AA.	Càrregues profunditat
V-14	*Rafael Arcàngel*	1 Vickers 47/50	1 Vickers 101'6/50		1 Vickers 7 mm. AA.	Càrregues profunditat
V-15	*Llobregat*	1 Vickers 47/50			1 Vickers 7 mm. AA.	

[1338] .MORTERA PÉREZ, Artemio, *La Artillería Naval en la Guerra Civil Española 1936-1939.* Pàg. 293-296.

V-16	*María*	1 Vickers 47/50	1 Vickers 101'6/50		1 Vickers 7 mm. AA.	Càrregues profunditat
V-17	*Juan Lucena*	1 Vickers 47/50	1 K-21-45/46 AA			Càrregues profunditat
V-23	*Alcaudón*	1 Vickers 47/50	1 Vickers 47/50	1 Oerlikon 20 mm AA.		
V-33	*I-3*	1 Vickers 47/50		1 Oerlikon 20 mm AA.		

3.4.3.4.2. Comunicacions

Les comunicacions entre els diferents elements de la Flotilla i de tot els elements que defensaven la costa era de vital importància, sobretot per dos motius: primer, alhora de realitzar les diferents missions de manera segura; i segon, per no ser atacat per les seves pròpies forces. Era normal pensar que a la mar, podien confondre's dos vaixells del mateix bàndol, i sobretot confondre's des de terra, podent ser atacats els vaixells per les pròpies bateries de costa. De fet, això mateix va ocórrer la nit del dia 27 de febrer de 1938, quan els guardacostes *V-10* i *V-16* van patir una agressió per part de les pròpies bateries de costa republicanes. Els dos guardacostes van sortir de Roses cap a la frontera per acomboiar al vapor *España num.5*, quan a l'alçada de Cadaqués, el *V-16* va haver d'embarrancar al ser atacat per les bateries de costa situades a terra. Pocs dies després, el 10 de març, el cap de la Flotilla de Catalunya enviaria una ordre referent a les senyals de reconeixement entre els guardacostes i les bateries de costa. En aquesta nota es mostraven certes normes a seguir per part dels guardacostes per evitar aquests fets, ja que no existia cap procediment ni cap precedent davant d'aquesta situació. El Cap de la Flotilla va establir que durant el mes de març, el mes actual quan es va publicar la seva nota, la senyal convinguda entre els guardacostes i las bateries de costa serien tres ratlles amb el *scott* sempre i quan els guardacostes hagueren de prestar servei de nit, es procuraria posar en coneixement de manera discreta a les bateries de costa així com el servei a realitzar per aquestos per tal d'evitar altres possibles agressions als vaixells des de terra[1339].

Però les comunicacions que més es van utilitzar serien les comunicacions xifrades, constituïdes per missatges xifrats que ocultaven la informació i només podien ser desxifrades mitjançant una clau.

Aqui entraria el torn de la criptografia, o sigui la ciència que estudia les diferents maneres o mètodes per ocultar el significat d'un missatge, sent aquest públic, denominant-se aquest procés com xifrar el missatge i al missatge xifrat, xifra o criptograma; i el criptoanàlisi, que pretén obtenir el contingut del missatge sense conèixer el mètode o un paràmetre auxiliar necessari per desxifrar el criptograma, denominant-se aquest procés com desencriptar el missatge en contraposició de

[1339] AGMAB. SHEMA. Caixa 9444.

desxifrar el missatge, que es el que fa el receptor autoritzat del mateix per obtenir el missatge original[1340]. Per realitzar els missatges xifrats s'utilitzaria de manera comuna el criptògraf de cinta mòbil, que consistia en una taula d'homòfons (un sistema d'homòfons consisteix en que cada símbol es substituït per un altre) a la que s'afegia dos files, una fixa en la que figurava l'alfabet en l'ordre normal i una en la que s'introduïa una cinta mòbil amb un alfabet doble totalment aleatori. Aquests missatges es realitzaven seguint un codi, que era bàsicament un diccionari en el que s'associaven paraules o frases completes a paraules o grups de lletres. En ambients navals i per augmentar la seguretat es realitzava el super xifrat, consistent en xifrar amb una xifra un missatge que havia estat xifrat amb un codi. L'avantatge del codi es que presentava el fet de que al no existir cap tipus de relació en ell, dificultava molt el treball del criptoanalista, tot i que tenia la desavantatge que s'havia de manipular un llibre de codis que podia arribar a ser molt voluminós i no fàcilment reemplaçable[1341]. Aquesta manera d'enviar missatges seria donat a tots els nivells de l'Exèrcit Republicà, no solament a la Flotilla de Vigilància de Catalunya, canviant fins i tot de codis depenent de l'estament de l'exèrcit que l'aplicava. La Flotilla de Catalunya utilitzaria sobretot a principis de l'any 1938 el codi BETA, una classe de cinta i codi utilitzada també pel sotssecretari de l'Exèrcit de Terra. Les tauletes auxiliars de xifra del Codi BETA, les utilitzades per la Flotilla de Catalunya, constaven d'una a vàries línies de grups de quatre xifres, amb l'anotació al marge esquerra del dia en que havien de ser utilitzades. Per xifrar un missatge, s'havia de substituir íntegrament el text del despatx pels grups corresponents del codi (amb arreglament a les "Instruccions" que figuraven al mateix), col·locant sota el primer grup d'aquells el primer de la línia corresponent al dia en que es xifrava el telegrama; el següent sota del segon i així successivament. Si s'esgotaven els grups de la línia o línies assignades al dia en qüestió, es començava de nou el primer, repetint l'operació tantes vegades com fos necessària. Finalitzada aquesta col·locació, es sumava cada grup del codi amb el seu corresponent de la taula, sense arrossegar les desenes que s'obtenien de cadascuna de les sumes parcials. Per facilitar aquesta operació es començava a sumar d'esquerra a dreta i el resultat d'aquestes sumes composaven el text que s'havia de transmetre.

En canvi per desxifrar un missatge, una vegada rebut es col·locava sota dels grups del mateix els de les línies que corresponien al dia de la seva transmissió i es restaven aquests d'aquells sense tindre en compte les desenes que en les restes parcials s'havien d'afegir quan les xifres rebudes eren menors que les seves corresponents de la taula. Els grups així obtinguts es buscaven al codi i la seva equivalència formava el text en clar del missatge.

[1340] SOLER FUENSANTA, José Ramón i LÓPEZ-BREA ESPIAU, Francisco Javier, *Soldados sin rostro. Los servicios de información, espionaje y criptografía en la Guerra Civil española*. Barcelona. Inédita Editores. 2008. Pàg.116.
[1341] Íbidem. Veure pàgs.116-131.

Per altre banda, els republicans havien d'anar molt en compte amb les claus i guardar el més absolut secret de les taules i el seu procediment ja que si aquestes queien en mans nacionals tindrien via lliure per desxifrar tots els missatges i desbaratar les comunicacions dels vaixells de la Flotilla. Però això mateix, les línies corresponents als dies transcorreguts es guardaven 24 hores i després havien de ser destruïdes per mitjà del foc, així com els textos en xifra rebuts o expedits. També eren observades acuradament totes les regles anteriors a fi de que no existissin errors de xifra que podien causar trastorns al servei. Però tot i xifrar els seus missatges, aquest codi BETA utilitzat per la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya entre d'altres seria descobert pel Servei d'Espionatge de l'Exèrcit Nacional i el codi desencriptat a Palma de Mallorca el 16 de novembre de 1937[1342]. Les diferents seccions d'escolta de l'Exèrcit Nacional interceptarien moltes de les claus dels republicans gràcies al treball que realitzarien sobretot des de la seva base a Palma de Mallorca. Cal a dir també que el mateix Cap de la Flotilla, Gabriel Martín Morito confabulava amb Falange, així que de manera més fàcil podien obtenir la informació.

Poc a poc, s'anirien establint tota una sèrie de directrius i ordres a seguir per optimitzar el servei de xifra. Entre aquestes estaven les facilitades per l'Estat Major de la Marina el 20 de febrer de 1938 en les que destacava que per convenir a les necessitats del servei i davant l'especialitat del Gabinet de Xifra de l'Estat Major, des d'aquella mateixa data s'havia d'enviar totes les comunicacions amb remetent a l'anomenat gabinet a la direcció Servei de Comunicació de l'Estat Major de Marina, al carrer Wagner nº2 de Barcelona, enlloc de Gabinet de Xifra i Marina com s'havia realitzat fins aleshores. A partir d'aquell moment no serien xifrats més que els assumptes reservats i aquells que no sent-los requerien davant la seva urgència, la necessitat d'utilitzar la radio per la seva transmissió, mentre que també podien ser xifrats els textos per l'estranger que no tinguessin caràcter reservat si així ho estimaven les autoritats remetents i en quant als missatges, aquestos havien d'estar redactats en llenguatge sobri, suprimint frases innecessàries així com aspectes menys informals com tractaments i comiats. També es recordava el perill que comportava per les claus realitzar diferents aspectes als missatges com la repetició en un mateix despatx d'una o vàries paraules, començaments o finals idèntics en molts despatxos; xifrats de textos iguals o similars periòdicament; contestacions que es repetien íntegrament tot o part d'un text ja xifrats; la reproducció en xifra de textos que havien estat i eren del domini públic, donar publicitat a un missatge xifrat o desxifrat sense alterar prèviament els terminis de la seva redacció, etc... Aquestes directrius finalitzaven recordant que tant els textos xifrats com els desxifrats havien de sostrar-se del coneixement de les persones a qui no afectava el contingut dels mateixos[1343].

[1342] SOLER FUENSANTA, José Ramón i LÓPEZ-BREA ESPIAU, Francisco Javier, *Soldados sin rostro. Los servicios de información, espionaje y criptografía en la Guerra Civil española*. Pàg. 212-231.
[1343] AGMAB. SHEMA. Caixa 9444.

Una setmana després d'aquestes directrius facilitades per l'Estat Major de la Marina, el 27 de febrer de 1938 l'oficial xifrador de la Flotilla José Juárez passava una nota a tots els comandants dels guardacostes amb l'objectiu d'aconseguir una millora en l'ús de les comunicacions secretes, indicant-los tota una sèrie de normes per optimitzar aquestes[1344]. En primer lloc, tots els caps dels guardacostes havien d'estudiar el codi amb l'objectiu de poder utilitzar degudament totes les paraules i frases que es composava el mateix, ja que existien molts casos en que no s'utilitzaven les paraules adequades i en altres que s'invertien varis grups per expressar el que es podia dir en solament un mentre que a vegades també eren freqüents que molts missatges portessin faltes d'ortografia, incomprensibles per l'oficial xifrador davant d'un codi tan complet com era aquest. Sobre els missatges desxifrats que contenien errors o mutilacions, aquests havien de ser estudiats amb total deteniment i solament en el cas de ser indesxifrables o bé si existia un error molt important o si el missatge no era gens clar, es podia demanar una rectificació.

El codi BETA només podia ser utilitzat exclusivament entre els vaixells auxiliars afectes a la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina amb la Direcció d'aquesta i a l'inrevés, i quedava terminantment prohibit transmetre telegrames o telefonemes reservats sense rexifrar, reservant l'última clau que es posseïa fins que s'havia rebut la nova, i aquella mateixa nit s'havia de rexifrar tots els telegrames amb caràcter necessari de transmetre i de cap manera es podia transmetre telegrames o telefonemes xifrats directa i únicament del codi, quedant el capità del guardacostes com el màxim responsable. Les claus es reservaven durant 24 hores després de caducades i passades aquestes hores s'havien de destruir per mitjà del foc i aquestes ordres havien de ser tornades a l'Oficina de la Flotilla degudament signades pel capità del guardacostes.

La proposta realitzada per la Direcció de l'Oficina de Xifra de l'Estat Major de la Flota de la modificació del grup final, col·locant als radiogrames i telegrames xifrats que es creuaven entre les diverses Autoritats de Marina i en el que, precedides de la lletra N, s'expressaven l'hora d'origen i el número de grups de que constava el despatx, s'acabaria aprovant tot i que haurien de seguir unes instruccions específiques[1345]. D'aquesta manera quedava suprimit el grup "N.----/--" que venia col·locant-se al final dels despatxos xifrats i a continuació de tot text xifrat s'havia d'afegir un grup de cinc xifres que expressava l'hora i minuts a que s'havia dipositat en l'estació de radio o gabinet telegràfic i l'última xifra (unitats) del número de grups de que es composava el text, a excepció feta del que s'anava tractant fins aquell moment. Aquest grup final era format del següent mode: en primer lloc, correspondria al número de les unitats de referència i a continuació i rexifrats per aquest, els de l'hora i minuts mentre que quan l'hora constava solament d'unitats s'avantposaria un

[1344] AGMAB. SHEMA. Caixa 9444.
[1345] AGMAB. SHEMA. Caixa 9444.

zero. Així per exemple un missatge que constava de 78 grups i l'hora d'origen era 23 hores 15 minuts, el seu grup final seria 80193, és a dir:

8 23 15
  88 88
---
8 01 93

Era considerat també innecessari expressar el número total de grups per no ser probable que en la transmissió s'ometien una o vàries desenes i si aquesta omissió era d'un a nou grups, s'advertiria fàcilment per la primera xifra d'aquest grup final. Aquestes instruccions entrarien en vigor el primer dia de març de 1938 i estaven manades per Manuel Sanz, cap del gabinet de Xifra.

Referent aquesta manera de xifrar, trobem alguns exemples per indicar diferents situacions que podien desenvolupar els guardacostes segons unes claus utilitzades per la comunicació entre el guardacostes *V-11* i el Cap de la Base de Serveis Marítims[1346]:

14321 - Estic varat a l'alçada de .....

43127 – No puc continuar viatjant pels meus propis mitjans.

78101- Estic sent atacat per submarí a l'alçada de...

81709 - Estic sent atacat per vaixells de superfície a l'alçada de .....

40138 – Estic sent atacat per aviació a l'alçada de .....

Aquests punts suspensius s'omplien també amb dos números que donaven el lloc d'on es realitzava l'acció. Així per exemple, alguns punts de la Costa Brava eren els següents:

12 – Illes Medes

91 - Begur

94 – Cap de Sant Sebastià

47 – Illes Formigues

96 – Platja d'Aro

Segons el codi utilitzat en cada moment, les claus sobre diferents punts geogràfics o situacions canviaven. Així per exemple en un d'aquests codis els ports republicans serien coneguts amb noms de ciutats franceses, coincidint sempre la primera lletra de les dues paraules, sent els noms dels ports catalans els següents: Portbou-Phitiviers; Roses o Cap de Creus-Rochefort; Palafrugell o Cap Begur-Pau; Palamós-Poitiers; Sant Feliu de Guíxols-Sisteron; Arenys de Mar-Aurillac; Barcelona-Bordeuax i Tarragona-Toulouse[1347].

[1346] AGMAB. SHEMA. Caixa 9444.
[1347] AGMAB. SHEMA. Caixa 9449.

Entre les disposicions per les que es regia el Servei de Xifra a la Marina, l'article 9 de l'ordre Ministerial que creava aquest servei deia que tot el personal que fos destinat al Gabinet i Oficines de Xifra de totes les dependències de la Marina, havia de mantenir el més absolut secret sobre tot allò relacionat amb aquest Servei i afirmava que qui trenqués el secret, havia de ser sancionat amb el màxim rigor[1348]. A les Instruccions donades, també s'ordenava que tant les claus així com els codis i tots els documents relacionats amb unes i altres eren considerats com secret militar d'Estat i qui divulgava qualsevol sistema de clau o la correspondència xifrada seria jutjat conforme al Codi Penal de Marina. Segons aquestes instruccions, quedava rigorosament prohibida la visita als Gabinets i Oficines de Xifra de persones estranyes als mateixos i igualment l'execució del treball en presència dels no pertanyents a aquest Servei. Al transcriure les regles procedents es recordava la necessitat imperiosa de que absolutament cap altre persona que no fos l'expedidor o destinatari dels textos xifrats, podia conèixer la traducció d'aquestos i podria dir-se que els mateixos desxifradors havien d'oblidar els textos que passaven per les seves mans, ja que el caràcter especial i molt delicat del Servei de Xifra estava per sobre de qualsevol de les idees (polítiques, socials, religioses o d'un altre ordre) i dels sentiments (amistat, família, etc...). Aquesta necessitat es deduïa, no solament de les raons exposades, si no que el treball donava major rendiment i millors resultats quan avançava per les vies que tenia assenyalades; resumint d'aquesta manera que era un treball secret del que ningú aliè al Servei de Xifra havia de saber res i que els propis desxifradors havien de treballar amb aquest caràcter especial i secret sempre[1349].

Per altre banda, els comandants del guardacostes que desenvolupaven el càrrec d'oficial 2on naval, (els propis comandants dels vaixells) eren els encarregats de les claus a partir d'un document signat per l'oficial xifrador José Juárez el 8 d'abril de 1938[1350]. Segons aquest document, els oficials eren els següents: per part del *V-10*, ho feia Luis Amorós Mira des del 4 de desembre de 1937; pel *V-11* Vicente Fernández Yáñez des del 4 de gener de 1938; pel *V-12* Manuel Baño Albaladejo des del 6 de desembre de 1937; pel *V-13*, Juan Sobier Poith des del 27 de febrer de 1938, tot i que la nit anterior a aquest document el guardacostes resultaria enfonsat a Roses; pel *V-14*, Aurelio Cabezón Freire des del 30 de desembre de 1937 i per el *V-16,* Antonio Yáñez Piñeiro des del 24 de febrer de 1938 que havia substituït al auxiliar-alumne d'artilleria Sebastián López, que havia mort a causa d'un bombardeig d'aviació. El mateix oficial xifrador recollia en un altre document datat aquell mateix dia un balanç de la distribució de documents de xifra que posseïa cada vaixell, tant del Codi Beta com de la clau B-9 d'aquell mes d'abril, sent aquesta relació la següent: l'oficina de xifra comptava amb el codi Beta exemplar número 19 i tenia a més a més l'exemplar número 8 de la clau

[1348] AGMAB. SHEMA. Caixa 9444.
[1349] AGMAB. SHEMA. Caixa 9444.
[1350] AGMAB. SHEMA. Caixa 9444.

B-9 del mes d'abril; el guardacostes *V-10* posseïa l'exemplar vint del primer i el nou del segon; el *V-11* el número vint-i-un del codi Beta i el número deu de la clau B-9; el *V-12* el vint-i-tres del primer i l'onze del segon; el *V-13* el vint-i-quatre del codi Beta i el tretze de la clau B-9; el *V-14* tenia l'exemplar vint-i-dos del codi Beta però no disposava de la clau del mes d'abril, perquè es trobava en reparació i no hi havia existències per ell, situació que havia de canviar ja que es trobava ja completament en condicions de prestar servei. De la mateixa manera, el *V-15* tampoc no posseïa el codi perquè es trobava en reparació des de feia molt de temps i no tenia estació radiotelegràfica. Igualment, a l'oficina de xifra se l'havia reservat l'exemplar vint-i-cinc del Codi Beta per fer-li entrega una vegada es trobés en condicions de prestar servei. Finalment, el *V-16* comptava amb l'exemplar número cinquanta del codi Beta i l'exemplar número dotze de la clau B-9 del mes d'abril[1351].

3.4.3.4.3. Operacions.

Les principals missions que van realitzar els guardacostes van ser la vigilància de la costa i sobretot la protecció del tràfic marítim que es desenvolupava per aigües catalanes. L'escorta de vaixells mercants va esdevenir la principal tasca a desenvolupar pels guardacostes ja que mitjançant aquest tràfic marítim arribava als ports republicans tots els armaments i subministres tan necessaris per la República per continuar la guerra.

La ruta que feien aquests vaixells mercants fins a les costes catalanes solia desenvolupar-se sempre de la mateixa manera, seguint la ruta des del Golf de Lleó i molt pròxima a les costes catalanes. Els vaixells mercants normalment tenien dos orígens, o bé els ports francesos de la Mediterrània o bé els ports de la Mediterrània Oriental i del Mar Negre, tot i que en aquest últim cas, i sobretot una vegada creada ja la Flotilla de Catalunya, s'aproximaven a les costes franceses per tal de realitzar amb més seguretat aquesta última part. Els guardacostes per tant serien utilitzats majoritàriament en protegir aquests mercants provinents dels ports francesos, que feien la ruta des de les costes franceses a Barcelona tot navegant per la costa catalana i la seva posterior tornada.

Per tal de realitzar el servei de manera eficient, normalment es situaven la meitat dels guardacostes operatius a Barcelona i l'altre meitat a Roses per assegurar com a mínim la presència d'un guardacostes disponible a cada port per tasques d'acomboiament i escorta, tot i que per diversos problemes, tant de reparacions com d'artillat, era poc probable que no estiguessin més de tres guardacostes al mateix temps a Roses. Els vaixells situats a Barcelona es dedicaven a protegir i acomboiar fins a la frontera francesa als mercants i quan finalitzaven la tasca, entraven a Roses fins

[1351] AGMAB. SHEMA. Caixa 9444.

que s'organitzava un altre comboi en direcció Barcelona; mentrestant, els vaixells de Roses per la seva part, s'aproximaven fins a la frontera on esperaven l'arribada dels mercants i si donava temps, ja que els viatges es realitzaven aprofitant la foscor, els acomboiaven fins a Barcelona; si no, ho feien fins a Port de la Selva o Roses i d'allà prosseguien la marxa cap a la seva destinació que normalment era Barcelona. A vegades el material transportat per aquests vaixells mercants era descarregat al mateix port de Roses, fent els guardacostes la protecció dels anomenats vaixells altra vegada fins a la frontera francesa. Cal dir també que en alguns casos es feien els serveis directes, ja fos des de Barcelona a la frontera o a l'inrevés, tot i que també es realitzarien aquests mateixos serveis amb escales. En aquests casos, els ports de Sant Feliu de Guíxols i Palamós serien utilitzats sovint en les travessies de Barcelona a Roses i a la frontera o al revés i sobretot el Port de la Selva en les travessies des de la frontera francesa fins a Roses. Els serveis directes eren sobretot realitzats a la nit, ja que s'aprofitava les hores nocturnes, hores de visibilitat molt més reduïda, per navegar amb una major seguretat. Normalment i per no col·lapsar els ports, els guardacostes solien desplaçar-se de dia a un altre port pròxim, sent aquestes travessies conegudes com missions de vigilància. Els combois estaven integrats en la seva majoria per un mercant i un guardacostes tot i que a vegades per manca de vaixells també hi podien anar dos mercants amb un sol guardacostes. En ocasions excepcionals van anar arribar fins i tot tres mercants i un sol guardacostes, però quan normalment el comboi era de tres mercants solia afegir-se un altre guardacostes, navegant dos guardacostes per cada tres mercants. Les combinacions entre mercants i guardacostes van ser molt variades, això si, no es van produir molts viatges de mercants sols, com si va passar als primers mesos de conflicte. Els guardacostes també realitzarien altre tipus de serveis a més a més dels de vigilància de la costa o de protecció d'escorta a mercants. Per exemple, també van ser importants els serveis d'auxili o salvament als vaixells, que venien donats sobretot quan eren atacats els vaixells mercants, normalment per l'aviació franquista, i es destinava als guardacostes per protegir-los o quan els vaixells mercants embarrancaven a les costes catalanes, on també es destinaven als guardacostes per protegir-los. Altres tipus de serveis menors eren per exemple el serveis d'assistència en port que efectuaven els guardacostes als destructors normalment realitzat pel *V-15* en serveis de desatraques al Port de Barcelona o els serveis especials, com l'assistència i protecció en el fondeig de mines o en les sortides de submarins.

Al voltant de poc menys de 500 serveis serien realitzats pels guardacostes, sent pràcticament la meitat d'aquests serveis els dedicats a acomboiar al tràfic marítim, un centenar dedicats a serveis de vigilància, sent la resta serveis d'auxili o salvament de vaixells o serveis menors i especials[1352].

[1352] La gran majoria de serveis realitzats pels guardacostes els resumim en els següents punts que tracten de les operacions realitzades per cada guardacostes. La informació ha estat extreta essencialment de AGMAB. SHEMA. Caixes 9574, 9515 i 9763.

Durant els primers mesos després de la creació de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya serien pocs els combois que es formarien amb més d'un mercant i un patruller d'escorta, extremant molt la precaució. I és que l'aparició de qualsevol vaixell franquista podia no solament llençar en orris amb la missió sinó que a més a més, podien ser capturats o en el pitjor dels casos, enfonsats tant el patruller com el vaixell mercant. Per tant, normalment les missions d'acomboiar als vaixells mercants eren realitzades de nit, navegant a prop de la costa fins al port de destinació. Un exemple de com es realitzaven aquestes primeres missions seria l'efectuada el 6 d'agost de 1937, justament dos mesos després de la creació de la Flotilla de Catalunya, pels guardacostes *Francisco (V-11)* i *Adela (V-12)* en la que els dos bous havien d'estar a les proximitats de Portbou cap a les 22:00 hores i una vegada allà havien de trobar-se amb un vapor que havia de portar com a senyal de reconeixement una llum vermella d'oli enlloc de l'elèctrica, figurant així d'aquesta manera com si tingués una avaria a la instal·lació. Quan aquest vapor fos reconegut, els guardacostes havien de fer tres vegades per escot les lletres O.O i acomboiar-lo immediatament fins al port de Roses. Com veiem, les precaucions per tal d'acomplir la missió en aquest cas eren nombroses, tant per l'hora d'efectuar el servei com per les senyals que havia de realitzar el vapor. Una vegada finalitzat el servei, els guardacostes havien de tornar altre cop a Barcelona, però sempre a l'hora que els comandants dels dos vaixells ho trobessin més oportú. Alhora d'anar dos guardacostes per realitzar la protecció del vaixell mercant significava que si per qualsevol coincidència fallés un dels dos guardacostes, el servei havia de realitzar-lo l'altre, quedant en aquest cas el vaixell que hagués fallat a Roses protegint al mercant. Aquesta era una manera d'assegurar el comboi i de protegir-lo davant les amenaces existents tant de vaixells de superfície com submarins franquistes i fons i tot de l'aviació, com veurem més endavant. Durant aquest temps també es van produir combois amb més d'un guardacostes i vaixells mercants, com l'efectuat el 9 d'agost en el que els guardacostes *Ana (V-10)* i *Adela (V-12)* van acomboiar als vapors *Villamanrique* i *Capitán Segarra* des de la frontera fins a Barcelona. En canvi, el comboi més gran que es va produir durant aquests primers mesos seria el realitzat el 4 de setembre, quan els guardacostes *Adela (V-12)* i *Francisco (V-11)* van escortar als vapors *Villamanrique, Cabo Menor* i *Vicente la Roda* realitzant la travessia de Barcelona a la frontera, on van arribar el dia 5 tot i que el *Vicente la Roda* es separaria del comboi entrant al port de Palamós i continuant fins a la frontera pel seu propi compte.

Però no sempre es prendrien les mateixes precaucions comentades anteriorment, ja que degut a l'intens tràfic marítim, la mancança de guardacostes va esdevenir un problema molt important, quedant en una situació molt complicada ja que haurien de prestar serveis de protecció tot sols a tots els vapors mercants que navegaven per aigües catalanes. A mode d'exemple tenim la missió realitzada pel guardacostes *Francisco (V-11)* el 25 de setembre, quan tot sol va haver d'arribar a la

frontera francesa a les 23:00 hores on va trobar als vapors *Carmen* i *Cabo Menor*, els quals va haver de protegir. Al primer mercant el deixaria al port de Roses i al segon l'acomboiaria fins al port de Barcelona. Per tal de realitzar aquest servei, se l'havia donat permís de poder realitzar totes les escales com considerés necessàries.

Des de la creació de la Flotilla fins a finals de l'any 1937, els guardacostes realitzarien gairebé una trentena de missions d'escorta, moltes d'aquestes realitzades entre l'agost i el setembre. A finals de l'any 1937, amb la nova reorganització que es faria de la Flotilla s'incorporarien nous guardacostes que augmentarien la capacitat d'operacions i se'ls assignaria uns nous noms, substituint els seus noms civil per uns numerals. I és que amb la incorporació dels nous guardacostes a la Flotilla de Catalunya, les operacions augmentarien considerablement i és destacarien més guardacostes per protegir el tràfic marítim, que també es veuria incrementat; així per exemple, durant el 1938 augmentaria notablement els serveis efectuats pels guardacostes. Segons la documentació existent on es recullen totes les operacions efectuades pels guardacostes, durant el 1937 realitzarien un total de 50 operacions, de les que 32 serien d'acomboiament, 12 de vigilància i 6 de salvament[1353]. Mentre que durant el 1938, realitzarien un total de 322 operacions, sent el *V-14* el que més operacions realitzaria, 72; mentre que el *V-13* només realitzaria 9. D'aquestes 322 operacions realitzades al llarg del 1938, 166 serien operacions d'acomboiament; 67 serveis de vigilància; 40 operacions de salvament i 49 compresos com altres serveis[1354].

3.4.3.4.3.1. Operacions del V-10

El 30 de juliol de 1937 es trobava realitzant un servei de comboi al vapor grec *Chepko*, però degut a l'embarrancament que sofriria aquest davant d'Arenys de Mar per l'atac de l'aviació franquista, el *V-10* realitzaria serveis de salvament a aquest mateix vaixell fins al dia 5 d'agost. A partir del dia següent continuaria realitzant varis serveis de comboi a diversos mercants entre ells el del dia 6 de Blanes a Palamós al vapor *Ciudad de Reus*, el dia 7 de la frontera francesa al Cap de Creus al mercant *Cervera*, el dia 9 de la frontera a Barcelona al vapor *Villamanrique*, el dia 12 de Barcelona a Tarragona al vapor *Torres i Bages*, realitzant el mateix servei al dia següent als mercants *Villamanrique*, *Capitán Segarra* i *S.A.C. nº8*.

Sense poder precisar els serveis realitzats pel guardacostes entre els mesos de setembre i octubre ni de bona part del mes de novembre, cap a finals d'aquest últim mes tornaria a efectuar diferents serveis d'acomboiament a vaixells mercants com seria el cas del dia 20 que acomboiaria de Barcelona a Roses al vapor *S.A.C. nº 6* i el dia 28 de la frontera francesa a Sant Feliu de Guíxols al

[1353] Només es comptabilitzen les operacions realitzades al 1937 pels guardacostes *V-10*, *V-11* i *V-15*. En total, el *V-10* realitzaria 22 operacions; el *V-12*, 27 i el *V-15* tan sols 1. AGMAB. SHEMA. Caixa 9574.
[1354] AGMAB. SHEMA. Caixa 9574.

Rio Segre, tot i que el dia d'abans tindria encomanada una altra missió consistent també en acomboiar a un mercant de la frontera francesa a Roses, però la no compareixença del vaixell en qüestió anul·laria el servei.

El mes de desembre el *V-10* s'establiria a Roses a partir del dia 1, provinent de Sant Feliu de Guíxols en servei de vigilància per realitzar diferents serveis de comboi, tots entre la frontera francesa i el port empordanès. D'aquesta manera acomboiaria el dia 2 al vapor *Lidia* (tot i que aquest servei solament el realitzaria des del Cap de Creus fins a Roses), el dia 3 al vapor *Vicente La Roda;* el dia 19, al vapor *Rio Segre* des de Roses a la frontera; el dia 25 altre cop des de la frontera a Roses al vapor *Cabo Tres Forcas* i el dia 30 novament des del Cap de Creus a Roses al vapor *Gatun*[1355]. Tot i així, hi haurien serveis com els del dia 9 i dia 12 que no podria realitzar-los ja que no compareixeria el comboi tot i trobar-se el guardacostes al lloc indicat per acomboiar als vaixells fins al port de Roses.

Al gener de 1938 el *V-10* continuaria realitzant serveis de acomboiament sent el primer d'aquests el realitzat el dia 7 en el que acomboiaria al vapor *Gatun* des de Roses al Cap de Creus realitzant el mateix servei a la tornada amb el vapor *Lidia* mentre que entre els dies 11 i 13 realitzaria un altre servei de comboi, en aquest cas exclusiu de dos etapes al mercant *S.A.C. nº5*, primer des de la frontera fins a Sant Feliu de Guíxols i el dia 13 des d'aquest port fins a Barcelona. A la capital catalana romandria fins al dia 22 on sortiria novament tot i que en aquest cas en servei de vigilància a les 18:00 hores en direcció a Roses, però per deficiència de carbó hauria d'entrar a Palamós a les 00:45 hores. De Palamós sortiria el dia 23 a les 17:45 hores per arribar a Roses a les 21.15 hores, on romandria en situació de prestar servei tot i que no realitzaria cap missió fins al 5 de febrer, dia en que sortiria acompanyat pel *V-12* del port de Roses cap a la frontera francesa a les 9:30 hores en servei de vigilància tornant el *V-10* al port de sortida a les 13:45 hores. Els dos dies següents tornaria a realitzar altres serveis de comboi; el primer d'aquests el portaria a terme el dia 6 quan sortiria a les 9:30 de Roses amb destinació a la frontera sent aquesta vegada el port de destí el Port de La Selva on arribaria a les 12:30 hores quedant en condicions de prestar servei. D'aquest mateix port sortiria al dia següent a les 10 hores juntament amb el *V-12* cap a la frontera on donarien escorta al vapor *Ocu* fins al port de Roses on arribarien a les 12:45 hores sense cap novetat.

Fins al dia 16, el *V-10* es trobaria en condicions de prestar servei a Roses tot i que no realitzaria cap missió fins al dia 17, quan de nou acompanyat pel *V-12* sortiria a les 11:30 hores cap a la frontera acomboiant al vapor *Ocu,* i no tornaria fins les 15:00 hores, quedant a disposició de prestar servei, situació que romandria fins al dia 20. Aquest mateix dia realitzaria un servei de vigilància des de Roses a Sant Feliu de Guíxols, trigant unes quatre hores en realitzar-ho després d'haver sortit a les

[1355] Vaixell de 3.362 tones. Construït l'any 1925 a Belfast. Armadors Standard Nav Corp.

18:30 hores Una vegada arribat al port de Sant Feliu de Guíxols a les 22:45 hores, romandria en condicions de prestar servei fins al dia 24, on tornaria a efectuar altre missió de vigilància, aquesta juntament amb el *V-16,* realitzada durant la nit del 24 al 25, entrant els dos guardacostes a les 02:15 hores al port de Roses mentre que al dia següent realitzaria un petit servei de vigilància als voltants del port de Roses, quedant en aquest mateix port en condicions de prestar servei

El dia 27 i juntament amb el *V-16*, realitzaria un servei d'escorta des del port de Roses, d'on sortirien els dos guardacostes a les 18:30 hores cap a la frontera amb l'objectiu de donar escorta al vapor *España nº5* però a les 20:00 hores i a l'alçada de Cadaqués, el *V-16* embarrancaria havent d'efectuar-se el servei de protecció solament pel *V-10*, on arribaria sense cap novetat a Roses a les 23:30 hores. Mitja hora més tard, novament hauria de sortir del port de Roses per prestar els auxilis necessaris al *V-16* que continuava a Cadaqués, donant-li remolc fins al port de Roses, on entrarien a les 6:00 hores. Ja a la tarda, a les 18:10 hores el *V-10* sortiria del port de Roses per acomboiar al vapor *España nº5* amb destinació Barcelona, on arribaria a les 5:30 hores del dia 1 de març. Al port de la ciutat comtal el *V-10* estaria fins al dia 12 de març en condicions de prestar servei però sense realitzar cap activitat i no seria fins al dia següent quan a les 19:00 hores sortiria del port de Barcelona cap al de Roses en servei de vigilància, arribant al port empordanès a les 5:00 hores del dia ja 14, on quedaria fins al dia 16 en condicions de prestar servei però sense realitzar cap tipus d'acció. El dia 17 tindria encomanada l'operació de prestar un servei de comboi des de la frontera a Port de la Selva, però finalment no compareixeria el comboi. En canvi al dia següent va haver d'assistir en tasques de salvament en el Golfet al vaixell anglès *Avinon.*

Fins al 23, restaria en condicions de prestar servei al Port de La Selva i sortiria d'aquesta situació quan aquest mateix dia realitzaria un servei de comboi des de la frontera fins a Roses, tot i que aquesta vegada tampoc compareixeria el comboi. Aquesta acció li passaria també el dia següent quan va sortir del Port de La Selva a les 21:30 hores per donar protecció als vapors *La Guardia* i *Cervera* però al no comparèixer aquestos, a les 0:15 hores del dia ja 25, tornaria novament al port de Roses arribant sense novetat a les 2:30 hores, i restant en condicions de prestar servei. Finalment, el dia 26 sortiria del port de Roses a les 18:45 hores per acomboiar als dos vapors que el dia anterior no havien comparegut, *La Guardia* i *Cervera* amb destinació a Barcelona, però a causa de problemes al *Cervera* aquest va haver de tornar a Roses, continuant el viatge el *V-10* i *La Guardia*, on arribarien al port de Barcelona a les 8:45 hores del dia 27, port on el *V-10* quedaria en condicions de prestar servei fins al dia 3 d'abril. Durant tot el mes d'abril només realitzaria dos missions, la del dia 4 en la que sortiria de Barcelona a les 20:00 hores cap a Roses comboiant al vapor *España nº3* on arribarien els dos vaixells a les 6:30 hores del dia 5 sense cap novetat; i la tornada fins a la

capital catalana, realitzant un servei de vigilància, arribant el dia 6. Tota la resta del mes, des del dia 6 al 14 quedaria en condicions de prestar servei a Barcelona i des del dia 15 d'abril fins al 31 de maig es trobaria reparant-se al mateix port.

Fins als primers dies de juny no finalitzaria la seva reparació, ja que el dia 2 al matí entraria en dic per sortir el dia 3, quedant en condicions de prestar servei a partir del dia 4. Així el dia 5 realitzaria ja la seva primera missió després de dos mesos d'inactivitat, sortint a primeres hores del dia per donar protecció en servei de comboi des de Barcelona a Badalona al petrolier *Leon*[1356] i al remolcador *Montcabrer*, tornant altre cop a Barcelona sense cap novetat. A la nit, tornaria altre cop a fer-se a la mar, en aquest cas per realitzar un servei de vigilància des de Barcelona fins a Roses, on arribaria ja a primeres hores del dia 6 quedant en condicions de prestar servei mentre que al dia següent tornaria a realitzar una missió de protecció a mercants provinents de França, en aquest cas al vapor panameny *Lidia,* al que li donaria protecció des de la mateixa frontera fins a Roses. Després de restar dos dies d'inactivitat al port empordanès, el dia 10 tornaria a acomboiar fins a la frontera novament al vapor panameny *Lidia*. Per altre banda, dels dies 11 fins al 23 quedaria en condicions de prestar servei a Roses per tornar al dia 24 a realitzar missions d'acomboiament, en aquest cas des de la frontera fins a Barcelona al petrolier *Saustan*, on arribarien durant el matí del dia 25. El *V-10* quedaria al port barceloní fins la nit del dia 30, moment que es faria de nou a la mar en servei de vigilància fins al port de Roses on arribaria a l'endemà i on quedaria en condicions de servei fins al dia 5 de juliol. Aquell dia sortiria juntament amb el *V-17* de Roses a la nit i no tornaria altre cop a Roses fins a primeres hores de la tarda del dia 6. Al dia següent tornaria a sortir cap a la frontera per acomboiar al vapor *Torres i Bages* fins a Roses al que escortaria també dos dies després tot i que en aquest cas solament de Roses a les Illes Medes, continuant el mercant el seu viatge protegit per l'aviació mentre que el *V-10* tornaria al port de Roses, on quedaria en condicions de prestar servei fins al dia 21. Aquest dia realitzaria una petita missió de vigilància consistent en navegar de Roses fins al pròxim Cap Norfeo, tornant novament Roses, on el dia 22 es faria a la mar per acomboiar als vapors *S.A.C. nº8* i *Rio Segre* fins a Barcelona, port on restaria en condicions de prestar servei fins al dia 3 d'agost. Aquell mateix dia realitzaria la funció de desatracament al port de Barcelona al destructor *Almirante Valdés* i aniria fins al petit port de Vallcarca, on realitzaria una protecció antisubmarina al vapor *Mahón,* que es trobava desembarcant procedent de Cartagena*,* tasca que també realitzaria al dia següent. Una vegada el vapor finalitzaria de descarregar tot el material a Vallcarca, el *V-10* li donaria protecció fins arribar al port de Barcelona, on entrarien els dos vaixells a primeres hores de la nit i el guardacostes quedaria en condicions de prestar servei al

[1356] Vaixell de 750 tones. Ex *Pannonia*. Vaixell grec. Construit el 1896 per Wigham Richardson & Co. A Newcastle. Propietat de Lakoniki Stm. Nav. Port de Registre: El Pireo.

port barceloní fins al dia 15 d'agost quan hauria de realitzar un servei de vigilància fora del port de Barcelona al vapor anglès *Seabante-Spray*, sortint durant la nit i tornant al mateix port durant el matí del dia següent, on novament quedaria en condicions de prestar servei. El dia 17 tornaria a realitzar un altre servei pel vapor anglès *Seabante-Spray,* en aquest cas de comboi des de Barcelona a Vallcarca quedant en vigilància antisubmarina amb l'anomenat vaixell i sortint el mateix dia de Vallcarca amb el mercant anglès, en servei de comboi amb destinació Port de la Selva. Però el guardacostes seria atacat per l'aviació nacional, amb metralladores i canó, provocant-li diverses avaries a la popa a més a més de comptabilitzar entre la tripulació amb varis morts i ferits, havent de donar-li protecció el *V-12* sortint des del port de Roses. El *V-10* quedaria fins al dia 26 al port de Roses amb avaries, sortint juntament amb el *V-11* la tarda d'aquell mateix dia de Roses cap a Barcelona, on arribarien els dos guardacostes a la tarda del dia següent. A partir d'aquí i fins al final de la guerra, ja no realitzaria cap tipus d'activitat, quedant amb avaries a Barcelona. La seva reparació seria iniciada el 17 de setembre i estaria en aquest estat ja fins al final del conflicte.
A mode de resum, el *V-10* realitzaria al llarg de 1937 un total de 22 operacions: 16 d'acomboiament, 1 de vigilància i 5 de salvament; mentre que el 1938 realitzaria un total de 33: 20 d'acomboiament, 12 de vigilància i 1 de salvament

3.4.3.4.3.2. Operacions del V-11

Durant el 1937 el *V-11* realitzaria diferents missions per la costa catalana sobretot degut a que seria un dels tres guardacostes inicials que formarien la Flotilla de Catalunya. Entre la poca documentació sobre la seva activitat durant el 1937, realitzaria diferents operacions[1357.] Al poc temps de formar-se la Flotilla, el dia 5 d'agost el *V-11* rebria un telegrama del mateix cap de la Flotilla informant-lo que a les 22:00 hores s'havia de trobar amb el *V-12* a les proximitats de Portbou i així d'aquesta manera anar junts per acomboiar un vapor fins a Roses que portaria com senyal de reconeixement la llum vermella d'oli enlloc de l'elèctrica per tornar a Barcelona una vegada finalitzada la tasca mentre que el dia 10 a les 22:00 hores s'havia de trobar a les proximitats de Portbou amb un vapor grec sent la senyal de reconeixement amb escot formada per grups de tres ratlles, i al observar-lo amb grups de dos punts. Una vegada establerta la comunicació, el guardacostes l'hauria d'acomboiar fins a Roses i més tard havia de tornar a Barcelona.
El 4 de setembre havia de trobar-se a Sant Feliu de Guíxols abans de l'alba amb els vapors *Villamanrique*, *Cabo Menor* i *Vicente la Roda* per acomboiar-lo fins la frontera finalitzant el seu servei en Roses mentre que quatre dies després, a les 19:00 hores havia d'estar a Portbou amb el *Ciudad de Reus* al que acomboiaria fins a Barcelona de nit i amb les escales que cregués oportunes.

[1357] AGMAB. Carpeta 9516. Operacions *V-11*

El 17 de setembre a les 21:00 hores seria el torn d'acomboiar al petrolier *Campomanes* i probablement un *S.A.C.* fins a Tarragona, i allà havia de recollir als vapors *Río Segre* i al *España nº3* per conduir-los fins a la frontera, navegant de nit i si fos precís amb escales. A finals de mes, el 25 de setembre a les 23:00 hores s'havia de trobar amb els vapors *Carmen*[1358] que deixaria a Roses i amb el *Cabo Menor* al que portaria a Barcelona fent les escales necessàries.

Durant el mes de novembre, només s'havia de desplaçar a Tarragona durant la nit del 3 al 4 per portar al *Cabo Cullera* fins a la frontera, navegant de nit i en zig-zag amb tota precaució i un mes després, el dia 3 de desembre a les 19:00 hores el *V-11* i el *V-10* havien d'anar a la frontera per recollir al vapor *Castro*, *Vicente La Roda* i *La Corse*, deixant el primer a Roses on quedaria també el *V-10* i els restants a Barcelona. Tres dies després a les 07:00 hores el *V-11* es trobaria al moll de Sant Beltrán del port de Barcelona, pròxim a la pila del carbó de la Marina. El guardacostes sortiria novament el dia 8 de desembre per acomboiar al vapor *S.A.C nº5* fins a Roses, on navegaria de nit i fent les escales necessàries per una vegada finalitzat l'acomboiament, esperar les oportunes ordres.

Per altre banda, des de finals de gener fins a mitjans de març de 1938, el *V-11* estaria en reparació a Barcelona. Entraria al dic a Barcelona durant els primers dies de març i no realitzaria la seva primera sortida fins el dia 12, consistent en provar màquines i metralladores, observant en aquestes proves una petita pèrdua a la caldera tot i que quedaria reparada aquell mateix dia. Entre els dies 13 i 14 es trobaria ultimant les reparacions i des del dia 15 fins al 25 quedaria ja llest en condicions de prestar servei, tot i que no es mouria del port de Barcelona. La seva primera missió seria la realitzada el dia 26 quan sortiria a les 15:45 hores juntament amb el *V-12* del port de Barcelona per acomboiar als vapors *Rio Segre* i *Berga,* tot i que aquest últim a causa del mal temps va haver d'entrar a Palamós, mentre que la resta del comboi continuaria fins a Roses, on arribarien a les 6:30 hores del dia 27. Al dia següent, cap a les 18:45 hores, els dos guardacostes tornarien a sortir per acomboiar als mateixos vapors mercants fins la frontera francesa, amb la missió de tornar amb el *S.A.C. nº 6* però aquest vaixell no compareixeria, així que els dos guardacostes tornarien al port de Roses a les 00:00 hores. El *V-11* quedaria en condicions de prestar servei al port de Roses fins al dia 31 de març i el dia 1 d'abril tornaria novament cap a Barcelona tot i que fent el viatge en diferents dies. Així, el *V-11* sortiria el dia 1 a les 18:30 hores per arribar a Blanes a les 7:30 hores del mati, i a les 19:00 hores tornaria a fer-se a la mar per posar rumb cap a Barcelona, on arribaria a les 2:30 hores i on quedaria amarat. El viatge a Barcelona es devia sobretot per realitzar diferents millores al vaixell, com el canvi de l'hèlix, cosa que el faria estar un parell de dies en reparació, fins que el dia 7 quedaria en condicions de prestar servei. Així, immediatament sortiria a la mar novament per realitzar diferents missions de acomboiament, com la del dia 8, consistent en acomboiar al vapor

[1358] Vaixell de 322 tones. Construït a Bowling per Scott & Sons al 1895. Armadors M i J. Cabo Martínez. Màlaga.

Capitán Segarra fins la frontera tornant al Port de la Selva sense novetat o la del dia 9 que després de sortir del mateix Port de la Selva, aniria fins la frontera on recolliria al vapor *Berga* i l'acomboiaria fins a Roses, on entrarien els dos sense cap novetat. El dia 10 es repetiria les darreres missions d'acomboiament, tractant-se en aquest cas de sortir del port de Roses cap a la frontera amb objecte de trobar-se amb el vapor *Rio Segre* i donar-li escorta, però al no comparèixer aquest vaixell, va haver de tornar al port de sortida. Després de realitzar diferents serveis de acomboiament, el *V-11* quedaria a Roses en condicions de prestar servei fins al dia 19, i tornaria a realitzar diferents missions d'acomboiament en aquest cas juntament amb el *V-16*. Així per tant, el dia 19 els dos guardacostes anirien a trobar a la frontera francesa al vapor *Folies* i el donarien escorta des de la mateixa frontera fins al port de Roses; realitzant altre cop l'escorta del mercant Folies en el seu viatge de tornada de Roses fins a la frontera francesa el dia 23. Les missions amb el *V-16* continuarien, així per tant el dia 25 tornarien a sortir cap a la frontera per recollir al vapor noruec *Ofen*[1359] al que acomboiarien fins al port de Roses, igual que el dia 28 que tornarien fins a la frontera francesa per trobar-se amb dos vapors, tot i que només apareixeria un anomenat *Ones*, al que li donaria escorta el *V-11* fins a Roses, quedant el *V-16* al Port de la Selva. Al dia següent, els dos guardacostes tornarien a marxar cap a la frontera per trobar-se amb els vapors *S.A.C. nº7* i *Capitán Segarra,* als qui van donar protecció fins al port de Barcelona. L'últim dia del mes, el *V-11* quedaria a Barcelona reparant. Però poc temps romandria al port de Barcelona ja que el 2 de maig marxaria en servei de vigilància des de Barcelona fins a Roses acompanyat altre cop pel *V-16* i quedaria en aquest port en condicions de prestar servei fins al dia 17, sortiria juntament amb el *V-14* cap a la frontera francesa en busca del vapor *Etire* al que li donarien protecció fins a Roses. El dia 23, el *V-11* acomboiaria al vapor *Eliso* cap a la frontera i tornaria a Roses, on quedaria en condicions de prestar servei fins al dia 3 de juny. Al dia següent tornaria a l'activitat i sortiria de Roses juntament amb el *V-17* cap a la frontera, on trobarien als vapors *Campero* i *La Guardia* que serien acomboiats a Barcelona i a Palamós respectivament. La nova missió del *V-11* després del viatge a Barcelona el portaria a aigües de la província de Tarragona, d'aquesta manera el 6 de juny marxaria de Barcelona per auxiliar al vapor *Betis* que es trobava embarrancat a la platja de Cunit, resultant una operació que perllongaria fins al dia següent, no tornant el guardacostes a Barcelona fins les 14:00 hores del dia 7 mentre que al dia següent només realitzaria una petita missió dintre del port de Barcelona consistent en donar remolc al guardacostes *V-16*, i fins al dia 23 el *V-11* no tindria cap activitat. En canvi, entre els dies 23, 24 i 25 realitzaria el mateix servei que l'últim realitzat consistent aquest en realitzar unes maniobres amb el submarí *C-4* fora del port de Barcelona. Al darrer d'aquests dies també s'afegiria el *V-14* donant protecció a les proves efectuades pel submarí

[1359] No trobat al registre de Lloyd's. Hi havia un vaixell noruec de 320 tones i construït el 1871 anomenat *Ofoten*.

C-4, quedant el *V-11* una vegada finalitzada aquesta tasca en condicions de prestar servei a Barcelona. Però el *V-11* encara seria emprat una vegada més en realitzar funcions dintre del port de Barcelona, en concret de desatraque als destructors republicans que es trobaven al port, fent aquesta mateixa tasca a la tarda juntament amb el *V-10,* quedant així fins a finals de mes en condicions de prestar servei a Barcelona. Amb l'inici del mes de juliol el *V-11* reprendria la seva activitat, i el mateix dia 1 a la tarda sortiria del port de Barcelona fins a la frontera per acomboiar al *Rio Segre,* trobant-se a la ruta amb el *España nº3*, al que també acomboiaria fins la frontera i una vegada realitzada la missió, entraria al Port de La Selva en espera d'ordres. Aquestes van venir aviat i el dia 3, el *V-11* sortiria cap a a frontera on es trobaria amb el vapor *Berga*, al que protegiria fins a Barcelona. Entre els dies 5 i 6, el *V-11* navegaria de Barcelona a Vallcarca en servei de comboi i protecció de descàrrega al vapor *Lealtad,* i una vegada acabada la tasca, quedaria fins al dia 9 a Barcelona sense realitzar cap activitat mentre que el dia 10 altre cop el *V-11* sortiria de Barcelona per ajudar als treballs de salvament del vapor *Betis*, que continuava embarrancat a la platja de Cunit i efectuaria els anomenats treballs durant tot el dia i la nit, continuant durant el dia 11 juntament amb el *V-17* fins que no tornaria el dia 12 a Barcelona. Al port barceloní realitzaria petits treballs com el del dia 15 que durant el matí i juntament amb el *V-17*, realitzaria un servei fora del port de Barcelona en maniobres amb el submarí *C-4,* o el del dia 24 que faria un servei de remolc al guardacostes *V-15*. Així romandria el *V-11* a Barcelona fins al dia 25 quan durant la nit, acomboiaria des de Barcelona fins a la frontera francesa al vapor *S.A.C. nº6*, entrant al Port de La Selva una vegada acabat el servei. El dia 28, també sortiria durant la nit del Port de La Selva cap a la frontera on es trobaria amb el vapor *S.A.C. nº2,* al qui donaria protecció fins a Barcelona, on quedaria en condicions de prestar servei fins al dia 4 d'agost, que ajudaria a les funcions de desatraque dels destructors. En canvi, la nit del 5 al 6 realitzaria un servei de vigilància des de Barcelona fins al port de Sant Feliu de Guíxols i a l'endemà continuaria aquest servei de vigilància des de Sant Feliu de Guíxols al port de Roses. Al port empordanès romandria en condicions de prestar servei quasi bé tot el mes d'agost, fins que el dia 27 va haver de realitzar un servei d'escorta al guardacostes *V-10* per estar aquest amb avaries, realitzant la ruta des de Roses al port de Barcelona, on quedaria en condicions de prestar servei fins el dia 31. El dia 1 de setembre tornaria a realitzar servei de comboi a mercants i sortiria per la tarda de Barcelona acomboiant al vapor *Torres i Bages* fins a la frontera francesa, entrant durant el matí del dia 2 a El Port de la Selva. Aquella mateixa nit, realitzaria un servei de vigilància des del Port de la Selva a Roses, on restaria en condicions de prestar servei fins al dia 8, dia en que sortiria cap a la frontera on es trobaria amb els vapors *S.A.C. nº6* i *España nº3*, als que donaria protecció fins a Barcelona, port on ja quedaria el guardacostes durant tot el mes sense realitzar activitat alguna.

El *V-11* no realitzaria cap activitat fins el dia 14 d'octubre i novament seria la de donar protecció a un vaixell mercant. En aquest cas sortiria durant el matí per acomboiar al vapor *Ciudad de Reus* fins a la frontera per dirigir-se després al port de Roses, on entraria a primeres hores de la nit. A Roses quedaria en condicions de prestar servei fins al dia 23, quan sortiria durant el matí d'aquest dia amb objecte de reunir-se a les Illes Medes amb el vapor *Cervera* i protegir-lo fins a la frontera però al no trobar-lo, va haver de dirigir-se altre cop a Roses. Les missions d'acomboiament de vaixells mercants s'anirien succeint, així d'aquesta manera el dia 26 durant la tarda sortiria del port de Roses cap a la frontera per reunir-se amb el petrolier *Saustan* al que protegiria cap a Barcelona, on entrarien tots dos durant el matí del dia 27 i el dia 29 a la nit realitzaria un altre servei de comboi, en aquest cas des de Barcelona a la frontera al vapor *S.A.C. nº4,* tornant el guardacostes al port de Roses. El *V-11* restaria a Roses sense realitzar cap activitat fina al 19 de novembre, quan s'uniria al comboi format pel guardacostes *V-17* i el vapor *España nº3* en la seva ruta fins a Barcelona, on entrarien al matí del dia 20. Ja a Barcelona quedaria reparant petites avaries fins el dia 30, i aquella mateixa nit es traslladaria del port de Barcelona al de Roses en servei de vigilància, on arribaria a la seva destinació a les 01:00 hores. El dia 2 de desembre al matí sortiria de nou de Roses cap a la frontera francesa per trobar-se amb el petrolier *Saustan* i acomboiar-lo fins a Barcelona*,* però al arribar a l'alçada de Palamós, els dos vaixells serien atacats per 5 aparells, tot i que pogueren arribar a la seva destinació. A partir d'aquí, el *V-11* només realitzaria dos missions més, tot i que quedaria en condicions de prestar servei a Barcelona. La primera d'elles seria la realitzada el dia 15, que efectuaria un servei de desatraque als destructors que es trobaven al port de Barcelona mentre que la segona l'efectuaria el dia 22 quan realitzaria l'últim viatge d'acomboiament fins a la frontera francesa. En aquest cas acomboiaria de Barcelona a la frontera francesa al vapor *S.A.C. nº4* i entraria al port de Roses, on restaria fins a finals d'any.

En total, al 1938 el *V-11* realitzaria 47 operacions, dividides en 30 d'acomboiament de vaixells mercants, 5 de vigilància, 2 de salvament i 10 especificades com altres serveis.

3.4.3.4.3.3. Operacions del V-12

L'activitat del *V-12* va ser constant durant la primera quinzena d'agost del 1937, realitzant diversos serveis tant de vigilància com de comboi. Així els dies 6 i 7 d'agost realitzaria dos serveis de vigilància, el primer des de Barcelona al Port de la Selva i el segon des d'aquest port empordanès fins a la frontera francesa i tornada novament al Port de La Selva. Els dos dies posteriors els serveis realitzats pel *V-12* serien d'acomboiament, el primer dia realitzat des del Cap de Creus fins al Port de la Selva i el segon des de la frontera francesa fins a Barcelona, acomboiant als vapors *Villamanrique* i *Capitán Segarra*, vapor aquest últim que al dia següent el *V-12* hauria de fer un

servei de salvament. Altres accions destacades aquest mes d'agost seria un servei de comboi des de Barcelona a la frontera al vapor *Lidia* realitzat el dia 11 i dos serveis de vigilància, el primer el dia 14 consistent en vigilar des de Roses a La Selva i Cadaqués i el segon el dia següent des de Roses a la frontera francesa i tornada. El mes de setembre realitzaria moltes més accions per aigües catalanes, començant per una missió de vigilància que realitzaria el dia 3 des de Roses a Sant Feliu de Guíxols seguida per un servei de comboi des de la frontera a Roses als vapors *Villamanrique*, *Cabo Menor* i *Vicente La Roda* al dia següent. Les operacions del *V-12* continuarien realitzant-se pràcticament a diari, així per exemple el dia 5 realitzaria un servei de comboi des de la frontera a Barcelona, el dia 6 un servei de vigilància des de Roses a Sant Feliu de Guíxols, el dia 8 un servei de comboi al vapor *Vicente La Roda* des de la frontera francesa a Roses, i entre els dies 9 i 10 realitzaria un darrer servei de acomboiament a un altre vaixell, el primer dia des de la frontera a Sant Feliu de Guíxols i el segon des d'aquesta mateixa població fins a Barcelona; però poc temps romandria a Barcelona ja que el dia 12 sortiria de nou tot i que en aquest cas en servei de vigilància fins a Sant Feliu de Guíxols i d'aquí a Roses. Al dia següent, el *V-12* encara continuaria realitzant serveis de vigilància, en aquest cas actuaria de Roses a Port de la Selva i frontera francesa, tornant novament a Roses on els següents dies realitzaria diferents missions de comboi. Així, els dies 14 i 15 realitzaria els mateixos serveis d'acomboiament, consistents aquestos en anar a buscar vaixells a la frontera francesa i donar-los protecció fins a Roses. El dia 17 per exemple, encara continuaria realitzant serveis d'escorta, tot i que en aquest cas realitzaria un servei de comboi des de la frontera a Roses i de la frontera a Palamós al vapor *Vicente La Roda*. Uns quants dies més tard, concretament el dia 23, el *V-12* continuaria acomboiant al mateix vapor tot i que en aquest cas ho faria des de Palamós a Sant Feliu de Guíxols per al dia següent continuar amb l'escorta i acomboiar-lo des de Sant Feliu de Guíxols a Barcelona. Per finalitzar el mes, els dos últims dies tornaria a realitzar altres dos serveis de comboi, el primer dia ho faria des de Barcelona a Sant Feliu de Guíxols als vapors *La Guardia* i *España nº3,* per continuar el segon dia acomboiant només al *España nº3* des de Sant Feliu de Guíxols a la frontera francesa.

Pel que respecte al mes d'octubre només realitzaria quatre missions destacables, a principis i a finals de mes. Aquestes serien l'intent de sortida a la mar el dia 1 des del port de Roses, tot i que la boira existent el faria tornar, podent sortir del port empordanès al dia següent, on marxaria cap a la frontera francesa per acomboiar a un vapor grec fins a Roses. Les altres dos darreres operacions d'aquest mes seria l'efectuada el dia 29, quan realitzaria un servei de vigilància des de Roses a Port de la Selva i el dia 30, que realitzaria un servei de comboi des de la frontera a Sant Feliu de Guíxols al vapor *Cabo Tres Forcas*. El mes de novembre tampoc seria molt prolífic en quant a les accions realitzades pel *V-12*, sent només dos serveis de vigilància els realitzats, el dia 2 des de Sant Feliu de

Guíxols a Palamós i el dia 3 des de Palamós a Roses a banda d'un servei de comboi des de la frontera a Barcelona realitzat el dia 13.

Molt diferent seria el mes de gener de 1938 quan l'activitat del guardacostes seria pràcticament diària. EL mateix dia 1 realitzaria un servei de vigilància des de Barcelona fins a Roses, port on romandria fins al dia 6 quan sortiria a la mar a realitzar un servei de comboi des del Cap de Creus a Roses als vapors *Satun*[1360] i *Liria*. Els dies 12 i 15 en canvi serien frustrats els dos serveis de comboi que havia de realitzar ja que cap dels dos dies compareixerien els vaixells esperats. El primer dia estava projectat que el *V-12* realitzés el servei des de la frontera francesa fins a Barcelona amb el vaixell mercant en qüestió, mentre que el dia 15 el servei l'havia d'efectuar des de la frontera francesa al Port de la Selva, però la no compareixença del vaixell mercant en qüestió seria aprofitada pel guardacostes per efectuar un servei de vigilància des de Port de la Selva a Roses.

D'aquest darrer port sortiria el dia 18 a les 17:50 hores amb l'objectiu de donar escorta a un vaixell però de la mateixa manera que les anteriors vegades, aquest no compareixeria, així que el guardacostes, després d'estar-lo esperant al punt assenyalat, tornaria a les 00:00 hores al port de sortida. En canvi el dia 21 si que tindria més sort i després de sortir del port de Roses a les 17:30 hores cap a la frontera per recollir i acomboiar als vapors *S.A.C. nº6* i *Cabo Cervera*, aquests si que es presentarien, podent d'aquesta manera el *V-12* acomboiar aquest últim fins a Sant Feliu de Guíxols, on entrarien tots dos a les 03:45 hores del dia 22, mentre que el *S.A.C. nº6* continuaria el seu viatge cap al port de Barcelona tot sol. Al dia següent, faria la seva entrada a les 01:00 hores a Barcelona el *V-12* i el *Cabo Cervera*. Entre els dies 23 i 27, el *V-12* estaria pendent de carbonejar i realitzar petites reparacions com la col·locació de cèrcols nous al cavall d'alimentació, quedant llest durant el dia 27 i en condicions de prestar servei. Així, al dia següent realitzaria novament un altre servei de vigilància i sortiria del port de Barcelona a les 18:25 hores per arribar a Roses a les 03:00 hores del dia ja 29, on quedaria en condicions de prestar servei. Però el *V-12* no realitzaria cap acció fins al 5 de febrer, consistent aquesta en realitzar un servei d'acomboiament conjuntament amb el *V-10*. Els dos guardacostes sortirien cap a la frontera francesa a les 9:30 hores per tornar al Port de la Selva donant escorta a un veler, entrant els tres vaixells al anomenat port a les 12:30 hores. Al dia següent tornaria a fer-se a la mar però la seva sortida cap a la frontera i posterior marxa cap a Port de La Selva no resultaria ser molt fructífera, ja que el vaixell que havia d'acomboiar no es presentaria. Tornaria a realitzar més accions conjuntes amb el *V-10*, en aquest cas seria la realitzada el dia 7 i iniciada a les 10:00 hores, consistent en anar cap a la frontera francesa per donar escorta al vapor *Ocu* fins al port de Roses, una operació que realitzarien sense cap entrebanc i on arribarien els tres vaixells a destinació a les 12:45 hores. Durant els posteriors dies, el guardacostes restaria al port

[1360] Amb el nom de *Saturn* existia un vaixell construit al 1901 als EE.UU i de 4.426 tones.

de Roses sense prestar cap servei fins que el dia 17 sortiria del mateix port empordanès a les 11:30 hores juntament altre cop amb el guardacostes *V-10* cap a la frontera per realitzar el viatge d'acomboiament al vapor *Ocu* i tornant al mateix port de Roses a les 15:00 hores del mateix dia, on quedaria en condicions de prestar servei. No seria fins al dia 24 quan realitzaria la següent acció; aquesta vegada es faria a la mar novament des del port de Roses a les 18:30 hores en direcció a la frontera francesa, on recolliria al vapor *Rio Segre* i l'acomboiaria fins a Sant Feliu de Guíxols, entrant els dos vaixells a les 03:30 hores del dia ja 25 sense cap novetat destacable. Aquell mateix dia a les 20:00 hores, sortirien altre cop els dos vaixells del port de Sant Feliu de Guíxols amb direcció al port de Barcelona, on arribarien a les 04:15 hores.

El guardacostes quedaria al port de Barcelona sense realitzar cap acció fins el dia 5 de març quan realitzaria un servei de vigilància des de Barcelona fins a Tarragona per realitzar al dia següent la tornada. Durant aquest mes el *V-12* no tindria molta activitat restant al port de Barcelona en condicions de prestar servei fins a finals de mes i no seria fins al dia 26 quan conjuntament amb el *V-11* sortiria a les 15:45 hores del port de Barcelona acomboiant als vaixells *Rio Segre* i *Berga*, amb destinació a Roses tot i que aquest últim a causa del temporal hauria d'entrar a Palamós, arribant a Roses a les 6:30 hores del dia 27. A la tarda del mateix dia, sortiria altre cop amb el *V-11* cap a les 18:45 hores del port de Roses escortant fins a la frontera francesa als dos vapors que havien acomboiat el dia anterior, el *Rio Segre* i *Berga*, havent de tornar amb el *S.A.C. nº6*, però al no comparèixer aquest últim i després d'esperar-ho a la zona convinguda, els dos guardacostes tornarien a les 00:00 hores a Roses. Al dia següent i després de sortir a les 17:30 hores del port de Roses cap a la frontera, aquest cop si que va poder recollir al vapor *S.A.C. nº6* i acomboiar-lo fins al port de Barcelona, on arribarien a les 08:30 hores del dia 28. Al port de Barcelona el guardacostes quedaria en reparació una llarga temporada i no seria fins el dia 2 d'agost quan quedaria en condicions de prestar servei. La primera missió després de les reparacions seria un servei de vigilància que realitzaria des de Barcelona a Sant Feliu de Guíxols el dia 3 i efectuat durant la nit i el dia següent. La nit del dia 4 també realitzaria un altre servei de vigilància des de Sant Feliu de Guíxols a Roses, port aquest últim on quedaria en condicions de prestar servei fins al 18 d'agost. A partir d'aquest dia l'activitat del *V-12* seria molt més intensa, com demostraria que el mateix dia 18 realitzaria fins a dos serveis. El primer d'ells seria un servei de comboi des de les Illes Medes a Roses però que no va poder realitzar per la no presència del comboi mentre que el segon seria un altre servei de comboi des de Roses a Port de La Selva en aquest cas al vapor anglès *Seabante-Spray* que havia estat atacat juntament amb el *V-10* per varis hidroavions i havia deixat al guardacostes republicà amb diverses avaries. Aprofitant però l'entrada al Port de la Selva, el *V-12* tornaria fins a Roses realitzant un servei de vigilància tot i que no romandria gaire temps inactiu ha

que la nit del dia 20 sortiria de nou del port de Roses cap a les Illes Medes on es trobaria amb el vapor *S.A.C. nº6*, el qual acomboiaria fins a la frontera francesa per més tard tornar al port de Roses. Després de restar els dies 22 i 23 en condicions de prestar servei a Roses, el dia 24 a la tarda tornaria a fer-se a la mar cap a la frontera on es trobaria amb el vapor *Torres i Bages*, al que li donaria protecció fins a Barcelona i on entrarien els dos vaixells durant el matí del dia 25 sense cap novetat. Del port de Barcelona tornaria a fer-se a la mar el dia 28 quan sortiria juntament amb el *V-14* amb destinació a Roses, on entrarien els dos guardacostes mentre que al dia següent a la nit, sortiria de Roses cap a la frontera per trobar-se amb el vapor *S.A.C. nº2*, al que acomboiaria fins a Barcelona, on entrarien els dos vaixells durant el matí del dia 30. Estant al port de Barcelona, el *V-12* no efectuaria cap acció fins al dia 10 de setembre quan novament realitzaria altre acció de comboi. En aquest cas, sortiria durant el matí d'aquell dia donant escorta al vaixell *Rio Segre* fins a la frontera, on efectuaria la navegació sense cap novetat i es dirigiria al Port de La Selva una vegada finalitzat el servei encomanat. Al matí del dia següent sortiria d'aquest port per anar a buscar a la frontera al vapor *Torres i Bages* al que protegiria fins el port de Barcelona, on entrarien a les primeres hores de la nit. El *V-12* romandria en condicions de prestar servei a Barcelona i el dia 16 abandonaria la ciutat comtal per marxar a Roses en servei de vigilància però al port empordanès no realitzaria cap acció fins el dia 22, quan marxaria a la frontera francesa en busca del vapor *Rio Segre*, al que acomboiaria fins a Barcelona, realitzant la seva entrada durant el matí d'aquest dia.

Després d'uns dies al port de Barcelona, el *V-12* reprendria l'activitat el dia 7 d'octubre, sortint durant el matí per donar protecció al vaixell *España nº3* fins a la frontera i tornant al port de Roses on quedaria a l'espera d'ordres però fins al dia 16 no tornaria a sortir, en aquest cas al matí i novament cap a la frontera francesa per trobar-se amb els vapors *S.A.C. nº8* i *España nº3*, als que donaria escorta fins a Barcelona, on entrarien sense novetat durant les primeres hores del dia 17.

Al dia següent durant la tarda sortiria a prestar servei de protecció al petrolier *Saustan*, fins a Roses, on entraria durant el matí del dia 19. A la tarda del mateix dia li seria encomanat un altre servei de comboi, en aquest cas des del Cap de l'Estartit a Roses, tot i que no compareixeria el comboi.

Entre els dies 20 i 27, el *V-12* quedaria en condicions de prestar servei a Roses i només sortiria el dia 28 a realitzar varis exercicis mentre que el dia 30 es trobaria un problema d'informació ja que durant la tarda, el guardacostes sortiria del Port de Roses amb l'objecte de realitzar un servei de protecció però al no tenir coneixement la Comandància de la Flotilla, aquest servei quedaria suspès i ordenaria al *V-12* que tornés al port de Roses, on faria la seva entrada sense cap novetat.

Al port de Roses quedaria fins al dia 5 de novembre, quan sortiria a primeres hores del matí cap a la frontera francesa per reunir-se amb el vapor *S.A.C. nº8* al que donaria protecció fins a Barcelona, on entraria durant la mateixa tarda sense cap novetat i on restaria bona part del mes. I es que no seria

fins al dia 22 a la tarda quan tornaria a sortir a la mar, aquest cop per efectuar un servei encomanat per l'Estat Major de Marina consistent en donar protecció antisubmarina durant dos hores al vapor *Mahón,* que es trobava fora del port de Barcelona. Una vegada realitzat aquest servei, el *V-12* navegaria per la costa i tornaria al port de Barcelona sense cap novetat.

La vigilància al port de Barcelona encara continuaria i el dia 24 li seria encomanada la tasca de prestar servei de vigilància a la zona nord del port de Barcelona durant tot el dia i la nit, entrant sense novetat a primeres hores del dia 25 on quedaria sense realitzar cap activitat fins al dia 28, que només sortiria per realitzar un servei de remolc al guardacostes *V*-14 mentre que al dia següent es traslladaria en servei de vigilància fins a Roses on entraria al matí del dia 30 i on quedaria en condicions de prestar servei fins al dia 4 de desembre. Estant al port de Roses, només sortiria per realitzar varis exercicis, on quedaria en condicions de prestar servei fins a les últimes notícies de les seves activitats, el dia 22, sent aquesta l'última tasca la darrera de l'any realitzada pel *V-12*.

Així per tant, el total d'operacions que efectuaria el *V-12* serien les següents: al 1937 realitzaria un total de 27 operacions, dividides en 15 d'acomboiament, 11 de vigilància i 1 de salvament; mentre que al 1938 realitzaria un total de 44 operacions, dividides en 29 d'acomboiament, 12 de vigilància i 3 destinades a altres serveis.

3.4.3.4.3.4. Operacions del V-13

A començaments de l'any 1938, el *V-13* es trobava reparant a Barcelona, i no es començaria a posar a punt fins al febrer. Durant aquest darrer mes, a banda d'ultimar la reparació, se li realitzarien les respectives proves de màquines i se li canviaria l'artilleria per quedar a partir del 27 de febrer en condicions de prestar servei mentre que al dia següent realitzaria la seva primera missió de l'any consistent en sortir a les 19:00 hores del port de Barcelona per acomboiar al vapor *S.A.C. nº6* fins a Roses, on arribarien els dos vaixells sense novetat a les 06:10 hores del dia 1 de març.

Precisament aquest mateix dia es faria a la mar altre cop a les 19:00 hores conjuntament amb el *V-16* per acomboiar novament al vapor *S.A.C. nº6* fins a la frontera francesa i tornar al port de sortida a les 00:00 hores. El dia 3 de març tornava a sortir del port empordanès, aquest cop a les 18:30 hores cap a la frontera per trobar-se i donar escorta al vapor *Poeta Arolas*, però al no comparèixer aquest i després d'esperar-ho al punt assenyalat, tornaria de nou al port de Roses, on entraria a la 01:00 hores del dia 4. L'activitat del guardacostes continuaria i aquell mateix dia el dedicaria a realitzar un servei de vigilància des de Roses a la frontera i tornada mentre que al dia següent realitzaria aquest cop si el servei de comboi des de Roses a Barcelona al vapor *Poeta Arolas*. A Barcelona restaria uns quants dies fins que el dia 9 tornaria a realitzar un servei de comboi des de Barcelona fins al port de Blanes al vapor *Vicente La Roda*. Els posteriors dies, el *V-13* seria utilitzat

en tasques de salvament al *Vicente La Roda*, com el dia 10, acabant el guardacostes al port de Sant Feliu de Guíxols o el dia 11 que continuaria prestant ajuda als treballs de salvament a un vaixell a a Platja d'Aro. Finalment, el dia 13, aconseguiria desembarrancar al anomenat vaixell i donar-li remolc fins al port de Palamós tornant el guardacostes a Sant Feliu de Guíxols, d'on partiria cap al port de Barcelona a les 18:30 hores, arribant a la ciutat comtal a les 0:25 hores del dia 14. Durant els dies següents es realitzarien diverses reparacions al *V-13*, entre elles la bomba i el reconeixement de la barra alta, continuant aquestes tasques fins al dia 20, quant quedaria en condicions de prestar servei i tornaria a operar altre vegada el dia 5 d'abril. Aquest dia sortiria a les 20:00 hores de Barcelona donant escorta al *S.A.C. nº7* cap a Palamós, on arribarien sense novetat a les 00:00 hores i al dia següent continuaria amb el mateix servei, donant escorta i acompanyament al mateix vaixell fins a la frontera francesa, però va haver d'entrar a Roses degut al mal temps. El dia 7 acomboiaria al vapor *España nº3* des de Roses cap a la frontera, tornant a Roses, on patiria un atac d'avions nacional i quedaria amb avaries i posteriorment enfonsat, quedant a partir del dia 14 en primera situació.

El *V-13* només va realitzar 9 operacions durant el 1938 dintre de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya. D'aquestes 9 operacions, 4 serien d'acomboiament a vaixells mercants, 2 de vigilància i 3 de salvament.

3.4.3.4.3.5. Operacions del V-14

Cap a principis del 1938, el *V-14* es trobava pendent d'entrar en servei i quedaria enllestit al final del mes de gener, sent les seves primeres actuacions diverses sortides realitzades entre els dies 26 de gener i 4 de febrer del port de Barcelona per prestar servei de vigilància antisubmarina i aviació fora del port de Barcelona. El mateix 4 de febrer es faria a la mar a les 14:00 hores, però a les 17:20 hores seria atacat per l'aviació franquista tornant al port de Barcelona cap a les 18:30 hores amb quatre ferits lleus. El *V-14* rebria l'ajuda d'altre guardacostes, el *V-16*, que sortiria de Barcelona a les 17:40 hores. Des d'aquest 4 de febrer fins al 15 d'abril no tornaria estar en condicions de prestar servei, quedant oficialment durant tot aquest temps com pendent de canviar l'artilleria. Una vegada ja enllestit, la seva primera missió la realitzaria el dia 21 quan sortiria de Barcelona donant escorta al vapor *Cervera* fins a Sant Feliu de Guíxols, i una vegada allà, és traslladaria el guardacostes tot sol fins a Palamós on arribaria sense cap novetat. El dia 23 tornaria altre cop a Barcelona després d'haver sortit el mateix dia 22 en servei de comboi i restaria al port de la ciutat comtal fins al dia 30, quan tornaria a realitzar un altre servei d'acomboiament, en aquest cas fins a la frontera francesa als vaixells *S.A.C. nº6, Betis i Berga*, tot i que aquest últim a causa del mal temps va haver d'entrar al port de Roses, continuant el viatge la resta de vaixells mercants i el guardacostes. Després de deixar

els vaixells mercants a la frontera, el *V-14* tornaria fins al port de Roses, on entraria el dia 1 de maig tot i que al dia següent tornaria a realitzar un altre servei de protecció, en aquest cas des de la frontera fins a Barcelona al vapor francès *Lezandrina.* Les operacions del *V-14* no s'aturarien i el dia 4 realitzava el mateix viatge a l'inrevés acomboiant al vapor *S.A.C. nº2*, tornant novament al port de Roses una vegada finalitzada la missió. Al port empordanès de Roses aquesta vegada romandra molt més dies, sortint només el dia 17 per realitzar un petit servei de comboi des del Cap de Creus fins al port de Roses al vapor *Alice*[1361]*,* o al dia següent que juntament amb el *V-11* sortirien de Roses cap a la frontera francesa per trobar-se amb el vapor *Etire*, al que li donarien protecció fins a Roses. El *V-14* no abandonaria el port de Roses fins al dia 21 quan sortiria de nit per realitzar un servei de comboi al vapor *Berga* fins a Barcelona i una vegada al port barceloní es trobaria en situació de reparació ja que estaria pendent de que li canviessin el pal, una acció que no li va poder ser realitzada ja que només estaria tres dies degut a que va haver de sortir a tota pressa la nit del dia 25 segons una ordre d'operacions emesa per l'Estat Major de la Marina per realitzar un servei de comboi de Tarragona a Barcelona al vapor *Artea-Mendi.* Tot i la urgència de la missió, aquesta resultaria un fracàs ja que el *V-14* no va poder trobar al vaixell al que devia protegir. A la tornada d'aquesta infructuosa operació romandria al port de Barcelona novament pendent de que se li canvies el pal, però un altre cop va haver de sortir la nit del dia 31 segons l'ordenat per la Direcció de la Defensa Mòbil Marítima per acomboiar des de Barcelona a Tarragona al vapor *S.A.C. nº4*. El *V-14* després de estar el dia 1 de juny a Tarragona tornaria a l'endemà a Barcelona encara pendent de que li canviessin el pal. Durant el mes de juny no es mouria pràcticament del port de Barcelona excepte l'última setmana del mes i en dos comptades vegades, els dies 11 i 13, quan realitzaria dos petites missions de remolc dintre del port de Barcelona consistents en remolcar al *V-16* al moll de Llevant. A la darrera setmana del mes de juny, el *V-14* continuaria realitzant petits serveis a les immediacions del port de Barcelona; així els dies 23, 24 i 25 realitzaria diferents serveis de vigilància i protecció fora del port de Barcelona al submarí *C-4*, tot i que l'últim dia aquests serveis els realitzaria conjuntament amb el *V-11*. El mateix dia 25 sortiria a la tarda de Barcelona per tornar a realitzar una missió d'acomboiament, sent l'objectiu protegir fins a la frontera francesa al vapor *S.A.C. nº2.* Durant el viatge es trobaria també amb els vapors *Berga* i *Torres i Bages* als que també protegiria fins a la frontera sense cap novetat, marxant després el guardacostes cap al Port de la Selva, on quedaria en condicions de prestar servei. Pocs dies més tard, en concret el dia 28 havia de tornar fins a Barcelona amb el vapor *S.A.C. nº2* després de recollir-lo a la frontera, però per avaries a la màquina no va poder prestar el servei assenyalat, així que va quedar en reparació al Port de la

[1361] Dels quatre vaixells que existien amb aquest nom un era italià, altre brasiler, un tercer danès i el quart belga. Entre aquests dos darrers, el danès era de 1.196 tones, construït al 1914 a Naksov mentre que el belga de 620 tones havia estat construit el 1903 a Amberes.

Selva tot i que amb l'objectiu de reparar aquestes avaries, es traslladaria al dia següent des del Port de la Selva fins a Roses on estaria reparant fins al 6 de juliol. Una vegada enllestit, no realitzaria cap activitat fins la nit del dia 10 quan sortiria de Roses cap a la frontera on trobaria els vapors espanyols *Andrea-Mendi* i *España nº3*, que els acomboiaria fins a Roses sense cap novetat.

Durant aquests dies continuaria l'activitat del guardacostes, realitzant diferents tipus de serveis: així el dia 11 realitzaria un servei de comboi des de Roses a les Illes Medes al vapor *España 3,* el dia 13 faria un servei dintre del port de Roses per omplir les calderes d'aigua del mar al vapor *Andutz-Mendi,* i el dia 16 sortiria al matí de Roses per donar escorta al vapor *Andutz-Mendi* fins a Barcelona, on arribaria al port de Barcelona sense cap novetat. Al port barceloní restaria en condicions de prestar servei fins al dia 27, que realitzaria un petit servei de remolc des del moll de Barcelona al dic al guardacostes *V-16* deixant el port de Barcelona la tarda del dia següent per acomboiar al vapor *España nº3* fins a la frontera francesa, tornant de nou al Port de la Selva on estaria fins al dia 30 quan a la nit es traslladaria en servei de vigilància fins a Roses.

Durant el mes d'agost, el *V-14* no realitzaria tantes missions com les dels mesos anteriors, però continuaria realitzant missions d'escorta a vaixells mercants. Així per exemple el dia 2 d'agost sortiria a la nit cap a la frontera per trobar-se amb el vapor *Berga* al que li donaria escorta fins a Roses, una escorta que es perllongaria a partir del dia 4 quan l'acomboiaria fins a Barcelona, on arribarien a primeres hores de la tarda. Al port barceloní estaria uns quants dies, els quals aprofitaria per entrar al dic entre el 9 i el 12 amb l'objectiu de netejar el fons. No realitzaria cap altre servei fins al matí del dia 16 per realitzar un servei de comboi fins a Vallcarca al vapor anglès *Seabante-Spray,* sent rellevat pel *V-10*. El dia següent el *V-14* el passaria també al port de Vallcarca donant protecció durant la seva descàrrega al mateix vaixell anglès i fins al dia 23, el guardacostes restaria en condicions de prestar servei a Barcelona, tot i que tornaria a sortir aquell mateix dia altre cop al port de Vallcarca amb la missió de protegir a un vaixell en els treballs de salvament. Un cop finalitzada aquesta tasca tornaria al port de Barcelona on estaria fins al dia 28, quan durant la nit i juntament amb el *V-12* posaria rumb amb destinació el Port de la Selva però al trobar-se prop de Roses, tindria avaries a la màquina que li obligarien a entrar en aquest port juntament amb el *V-12,* on restaria el que quedava de mes.

Per altre banda, el primer dia de setembre continuaria amb aquestes petites avaries tot i que no li dificultarien la navegació, així que va poder sortir aquella mateixa nit cap a la frontera, on es trobaria al *S.A.C. nº6* al que protegiria fins al port de Barcelona i on arribarien a primeres hores de la tarda del dia 2 sense cap novetat. Al port barceloní restaria bona part del mes, reparant les petites avaries de la màquina tot i que una vegada enllestit, encara restaria en condicions de prestar servei a Barcelona però sense realitzar cap activitat. Així per tant, fins al dia 24 no sortiria del port

barceloní, en aquest cas per realitzar un servei de comboi des de Barcelona a la frontera al vapor *Ciudad de Reus* i navegar fins a Roses posteriorment, on quedaria fins al dia 29 en condicions de prestar servei i del 30 de setembre fins al 3 d'octubre, el *V-14* realitzaria la protecció del dragamines *Monturiol* durant l'operació que desenvoluparia aquest de fondeig de mines a la badia de Roses[1362]. El *V-14* estaria al port de Roses fins el dia 15 a la tarda, quan marxaria cap a la frontera per trobar-se al vapor *Cervera,* al que li donaria protecció fins al mateix port de Roses. El servei d'acomboiament aquest vapor continuaria el dia següent ja que li donaria protecció fins al port de Barcelona, on entrarien els dos vaixells sense cap novetat i on restaria el *V-14* fins al dia 22. Aquest dia, el guardacostes realitzaria un servei de desatraque als destructors al mateix port de la ciutat comtal i posteriorment un servei de comboi fins al port de Vallcarca al vapor *Mahón*. El guardacostes tornaria a entrar al port de Barcelona on estaria fins la nit del dia 27, que marxaria per acomboiar al vapor *S.A.C.nº4* fins a la frontera, tasca que faria sense cap novetat, entrant posteriorment el *V-14* al Port de la Selva al matí del dia 28. Ja a la tarda, el guardacostes tornaria a sortir fins a la frontera, on es reuniria amb els vapors *Ciudad de Reus* i *Torres i Bages* i els donaria protecció fins a Barcelona, comptant amb l'ajuda del *V-17* que s'uniria al comboi quan aquest és trobava davant de Roses, arribant totes les embarcacions a la seva destinació al matí del dia 29.

El *V-14* romandria al port de Barcelona fins a mitjans del mes de novembre i aprofitaria entre els dies 5 i 12 de novembre per realitzar reparacions mentre que el dia 14 ajudaria juntament amb el *V-15* als treballs de desatraque dels destructors ancorats al port de Barcelona i el dia 15 tornaria a fer una operació d'acomboiament quan marxaria a la tarda del port de Barcelona fins a la frontera per donar escorta al petrolier *Saustan,* entrant el guardacostes al port de Roses una vegada finalitzada la seva tasca. Al port de Roses estaria en condicions de prestar servei fins al dia 21 quan de nou realitzaria un altre servei de comboi des de la frontera fins a Barcelona, en aquest cas al vapor *S.A.C. nº4*, on arribarien al port de la ciutat comtal el dia 22 i on quedaria el guardacostes fins a finals de mes reparant. Aquestes reparacions finalitzarien el primer dia de desembre, però quedaria en condicions de prestar servei tot i que no realitzaria cap acció fins el dia 9. Aquell dia sortiria al matí per efectuar un servei encomanat per l'Estat Major de Marina consistent en protegir fins a la frontera al petrolier *Saustan* realitzant aquest servei sense cap novetat, i una vegada finalitzat, el *V-14* entraria al Port de la Selva. Al dia següent a l'alba el guardacostes sortiria cap a la frontera per reunir-se amb un comboi format pels vapors *Cervera* i *Torres i Bages* però al no comparèixer aquests vaixells, tornaria altre cop al Port de la Selva. Més tard tornaria a sortir altre cop reunint-se aquesta vegada si amb el comboi a la tarda, al que protegiria fins al port de Roses sense cap novetat. El servei de comboi als dos vapors el continuaria realitzant al dia següent, protegint als dos vapors

[1362] Veure apartat 3.4.3.4.4. Minat de les costes.

des de Roses fins a Barcelona tot i que altre vegada, el *V-14* va haver d'estar uns dies en reparació a Barcelona degut a una petita avaria a les màquines que no va estar solucionada fins al dia 19, on quedaria en condicions de prestar servei, sense tindre més informació sobre la seva activitat a partir del dia 23.

Com a conclusió, el *V-14* seria el guardacostes de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya que més operacions realitzaria, sent aquestes un total de 72, dividides en 42 operacions d'acomboiament a vaixells mercants, 19 serveis de vigilància, 2 de salvament i 9 operacions destinades a altres serveis.

3.4.3.4.3.6. Operacions del V-15.

El dia 13 de setembre de 1937, el guardacostes *V-15* que anava realitzant un servei de comboi des de la frontera francesa fins al port de Barcelona al vapor espanyol *Cabo Tres Forcas,* seria metrallat per un hidroavió nacional resultant mort el mariner de primera Salvador Roig Girona i ferits el caporal de marineria Tomás García, mariner de segona Francisco Asencio i Antonio Cebria Soler i el vaixell amb avaries. Degut aquest atac, el guardacostes estaria en reparació a Barcelona fins al 20 d'agost de 1938 i fins al 14 de setembre quedaria al port barceloní en condicions de prestar servei però sense realitzar cap activitat. A partir d'aquesta darrera data realitzaria alguna que altre missió, sempre al port de Barcelona, com la del dia 15 que faria un servei de remolc al guardacostes *V-10* des del Moll de l'Est fins al Moll de Vulcano o el dia 21 en el que li prestaria servei al guardacostes *V-10* per la seva entrada en dic a Barcelona. Aquell mateix dia el mateix *V-15* també entraria en dic, on estaria fins al dia 31 d'octubre que quedaria altre vegada en condicions de prestar servei.

Al novembre va continuar realitzant missions dintre del port de Barcelona, i de manera successiva aniria realitzant aquestes activitats: els primers onze dies del mes realitzaria un servei de buidatge al submarí *C-1;* el dia 12 li prestaria un servei d'auxili al creuer auxiliar *Lealtad;* el 13 tornaria a realitzar el servei de buidatge al submarí *C-1;* el 14 prestaria servei de desatracada al destructor *Antequera;* el dia 16 prestaria servei de nou al submarí *C-1* per la seva entrada en dic; el dia 20 realitzaria un servei de desatraque al destructor *Ulloa* juntament amb la llanxa *D-199*, que també realitzaria aquests treballs de desatraque als destructors amarats al port; el dia 21 prestaria servei de remolc al veler *Pons Martí* des del moll de la Pau fins al dic; el 22 prestaria un altre servei de remolc, en aquest cas a la màquina gran; el 23 realitzaria un servei d'auxili al Guardacostes *V-16* i un altre servei de remolc a la màquina gran; el 24 prestaria de nou servei de remolc a la màquina gran i a la petita i al vapor *España nº3,* des del moll de Ponent al de Barcelona i realitzaria servei de contra-incendis al petrolier *Campero;* el dia 25 tornaria a realitzar serveis de remolc a la màquina gran, en aquest cas des del Moll de Vulcano fins al Moll d'Espanya i d'aquest últim al Moll de la

Muralla, tornar-la a remolcar novament al Moll de Vulcano; el dia 26 prestaria servei de remolc a la grua petita al Moll d'Espanya, remolcaria al guardacostes *V-11* des del Moll de Llevant al de Barcelona i remolcaria novament a la grua petita al Moll de Vulcano.

Per finalitzar el mes, el dia 28 prestaria servei contra-incendis al vapor *Villa de Madrid* i el dia 30 prestaria un altre servei de remolc des del port a la Platja de Can Tunis al vapor *Tintoré*[1363].

Durant el mes de desembre, el *V-15* seguiria realitzant les mateixes tasques al port de Barcelona. Així el dia 1 de desembre prestaria servei de buidatge al vapor *Mahón;* el 5, prestaria un servei de remolc des del Moll de Barcelona al Moll d'Espanya, el mateix servei també el realitzaria al petrolier *Saustan* i encara aquell dia realitzaria un altre servei de buidatge o de salvament al vapor anglès *Stanwel* que havia estat assolit per una bomba d'aviació durant els darrers bombardeigs. Aquest servei de salvament al vapor anglès el continuaria realitzant tots els dies fins al 19 de desembre, on el *V-15* quedaria a partir d'aquesta data en condicions de prestar servei a Barcelona.

En definitiva, durant el 1938 el *V-15* realitzaria un total de 44 operacions, dividint-se aquestes en 27 de salvament i 17 d'altres serveis.

3.4.3.4.3.7. Operacions del V-16.

Les operacions realitzades per aquest guardacostes a 1938 començarien a finals de gener, quan el *V-16* realitzaria un servei de comboi des de Vinaròs a Tarragona al vapor *La Guardia*, tot i que degut al mal temps ho hauria de deixar i no el podria realitzar fins al dia 31 de gener. Al dia següent, continuaria la protecció al mateix vaixell però en aquest cas des de Tarragona fins a Barcelona, on entraria a les 02:25 hores. Durant pràcticament tot el mes de febrer, el *V-16* quedaria en condicions de prestar servei a Barcelona, tot i que solament realitzaria alguna petita acció aïllada com per exemple el dia 4, que efectuaria un servei d'auxili al vapor anglès *Alcira*[1364] i al guardacostes *V-14,* que havien estat atacats per l'aviació franquista. Finalment el dia 22, el *V-16* sortiria a les 19:15 hores del port de Barcelona per realitzar un servei d'escorta al vapor *S.A.C. nº5* fins a Sant Feliu de Guíxols, on arribaria a les 02:00 hores del dia 23 sense cap novetat. Al port gironí romandria fins al dia 24 a la nit, quan sortiria juntament amb el *V-10* aquest cop en servei de vigilància fins al port de Roses, arribant els dos guardacostes a la seva destinació a les 02:15 hores del dia ja 25. Aquests serveis de vigilància els continuaria realitzant els dies següents; així per exemple el dia 26 realitzaria un de Roses a la frontera francesa i tornada i el dia 27 realitzaria un altre consistent en un servei de vigilància per la costa i finalitzant novament a Roses. A la tarda del mateix dia, cap a les 18:30 hores sortiria juntament amb el *V-10* del port de Roses cap a la frontera però es suspendria el

[1363] Vaixell de 1.323 tones. Construït al 1869 a Glasgow per Randolph Elder & Co. Propietat de *Isleña Marítima*. Registrat al port de Barcelona.

[1364] Vaixell anglès de 1.387 tones. Construït al 1923 per L. Smith & Zoon. Kinderdijk. Port de Registre Glasgow.

servei i els dos guardacostes retornarien al port de sortida tres quarts d'hora després sense cap novetat. L'objectiu d'aquesta sortida era donar protecció al vapor *España nº5*, però al tornar al port de Roses, el *V-16* embarrancaria a les 20:00 hores a l'alçada de Cadaqués havent de realitzar el servei de protecció el *V-10* arribant aquest guardacostes a Roses a les 23:30 hores. Mitja hora més tard, el *V-10* sortiria de Roses de nou per donar els auxilis necessaris al *V-16*, al que el *V-10* el va haver de remolcar fins al port de Roses, on entrarien els dos vaixells a les 6:00 hores del dia 28.
El *V-16* començaria el mes de març realitzant una altre operació d'acomboiament. Així, per exemple, el dia 2 sortiria a les 19:00 hores juntament amb el *V-13* de Roses acomboiant al vapor *S.A.C. nº6* fins a la frontera per tornar altre cop a Roses a la mitjanit. El guardacostes estaria en condicions de prestar servei a Roses, tot i que no realitzaria cap activitat fins al dia 15, quan sortiria a les 9:00 hores del port de Roses cap a la frontera amb l'objectiu de trobar-se amb un vaixell i acomboiar-lo novament fins a Roses, però el servei s'ajornaria degut a la tardança del comboi. El guardacostes per la seva part no tindria més remei que entrar al Port de La Selva cap les 12:30 hores. Segons l'ordre d'operacions, aquest servei era de comissió reservada, i consistia anar al punt P, (aquest Punt P era considerat algun lloc a la mar proper a la frontera francesa) i tornar al Port de la Selva. Finalment aquest servei el podria realitzar dos dies després, on trobaria un motoveler al lloc indicat com a Punt P i l'acomboiaria fins al Port de la Selva. El dia 18, el *V-16* realitzaria un servei d'auxili a un vaixell grec que es trobava embarrancat a Punta Fornella i no realitzaria cap altre servei fins al dia 23 quedant la resta de dies en condicions de prestar servei a Roses. El servei del dia 23 va consistir en sortir a les 22:15 hores novament del port de Roses cap a la frontera per trobar-se amb els vapors *La Guardia* i *Cervera*, però al no comparèixer aquests va haver de tornar altre vegada al port de sortida a les 02:15 hores del dia ja 24, restant fins al dia 30 en condicions de prestar servei a Roses però sense realitzar cap activitat. En canvi, a finals de mes, els dies 30 i 31, realitzaria dos serveis d'acomboiament al mateix vaixell. El primer va consistir en sortir a les 13:15 hores del port de Roses cap a la frontera per recollir al vapor panameny *Draca* i acomboiar-lo fins a Roses, on arribarien tots dos sense cap novetat a les 17:45 hores. El segon servei, iniciat a les 11:45 hores del dia 31, va ser protegir al mateix vapor de Roses fins a la frontera, per una vegada realitzat, tornar el guardacostes novament a Roses, cosa que faria a les 16:15 hores.

La primera setmana del mes d'abril el *V-16* realitzaria diferents serveis d'acomboiaments a vaixells. Així per tant, trobem com el dia 1 el guardacostes realitzaria un servei de comboi des de la frontera francesa (lloc anomenat com a Punt P) fins a Roses al vapor panameny *Alice,* el dia 2 al matí realitzaria el matí servei al vapor *Olises Colon;* el dia 3 tornaria a realitzar altre servei de comboi, en aquest cas des de Roses a Port de la Selva a un vaixell; el dia 5 un altre, consistent aquest servei

de Roses a la frontera al vapor *España nº3* i el dia 7 un altre servei de comboi, també des de Roses a la frontera al vapor panameny *Alice*. Entre els dies 7 i 12, el guardacostes restaria al port de Roses en condicions de prestar servei però sense realitzar cap activitat fins al dia 12 quan va haver de sortir de Roses cap la Cala Joncull per remolcar al pailebot *Vicente Ferrer* que es trobava amb avaries, i portar-lo fins a Roses. Fins al dia 19 restaria al port gironí sense realitzar cap activitat fins que aquell mateix dia acomboiaria a un vaixell des de la frontera a Roses a un vaixell. Al dia següent realitzaria el mateix tipus de servei al vapor *Folies*, tot i que aquesta vegada el realitzaria juntament amb el *V-11,* efectuant la navegació sense cap novetat. Fins al dia 23 restaria al port de Roses i abandonaria aquest aquell mateix dia per realitzar fins a tres serveis diferents. El primer d'ells seria un servei protecció al vapor *Epnhz* des de Roses a la frontera, el seguiria un servei de remolc al Golfet i finalitzaria acomboiant juntament amb el *V-11* al vapor *Folies* de Roses a la frontera, tornant el *V-16* al Port de La Selva. Al dia següent després de trobar-se el guardacostes al Port de la Selva, desembarrancaria al vapor *Griego*, al que remolcaria fins al port de Roses i fins a finals de mes, el *V-16* realitzaria diferents missions juntament amb el *V-11*. Aquestes tindrien sempre la mateixa significació, anar a recollir vaixells mercants fins a la frontera francesa per acomboiar-los al port de Roses. Així, el dia 25 recollirien a la frontera al vapor noruec *Ofen*, el dia 28 al vapor *Ones*, tot i que aquell dia els dos guardacostes havien de recollir altre vapor que finalment no es presentà, quedant el *V-16* al Port de la Selva i el V-11 a Roses i el dia 29 els dos guardacostes es trobarien a la frontera amb els vapors *S.A.C. nº7* i *Capitán Segarra,* als qui donarien protecció fins al port de Barcelona.

Durant els primers dies de maig i després de estar al port de Barcelona sense realitzar cap activitat, abandonaria el port barceloní per realitzar un servei de vigilància de Barcelona a Roses juntament amb el *V-11* i un servei de comboi des de Roses fins a la frontera al vapor grec *Ocu*. Una vegada a la frontera, recolliria un altre mercant que acomboiaria altre cop fins a Barcelona, on arribarien sense cap novetat. Al port barceloní restaria en condicions de prestar servei fins al dia 16, quan sortiria de matinada per prestar ajuda al vapor *S.A.C. nº6* que es trobava embarrancat davant Malgrat de Mar, cosa que va poder aconseguir al final del dia i el conduiria fins al port de Barcelona. Al port barceloní estaria sense realitzar cap activitat fins la nit del dia 22, quan sortiria juntament amb el *V-17* en un altre servei de vigilància fins a Roses i una vegada al port empordanès, la següent acció la realitzaria juntament amb el *V-17* quan durant la nit del dia 29, els dos guardacostes sortirien cap a la frontera per trobar-se i donar-li protecció el vapor *Rio Segre,* però al no comparèixer el mercant, els dos guardacostes van haver de tornar a port: mentre que el *V-17* ho feia a Roses, el *V-16* ho faria al Port de la Selva a l'espera d'ordres. Unes ordres que arribarien als dos dies següents quan durant

la nit del dia 30 i el matí del dia 31 el *V-16* va haver de donar protecció al vapor *Rio Segre,* que aquesta vegada si va aparèixer. El guardacostes sortiria per efectuar aquest servei del Port de la Selva fins a la frontera i acomboiaria al vapor fins a Barcelona. Finalment del port de la ciutat comtal ja no es mouria ja que patiria un atac entre els dies 4 i 5 de juny que faria que el *V-16* romangués fins a finals de l'any 1938 al port de Barcelona en reparació.

El total d'operacions que realitzaria el *V-16* dintre de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya serien 41, consistents aquestes en 23 d'acomboiament a vaixells mercants, 8 de vigilància, 1 de salvament i 5 d'altres serveis.

3.4.3.4.3.8. Operacions del V-17.

L'últim guardacostes que s'incorporaria a la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya seria el *V-17* que després de reparar-se a Barcelona, no realitzaria la seva primera acció fins la nit del dia 22 de maig quan sortiria juntament amb el *V-16* en servei de vigilància fins a Roses. Al port gironí estaria sense realitzar cap acció fins el dia 29, quan novament sortiria a la nit acompanyat pel *V-16* amb la missió d'anar cap a la frontera per trobar-se amb el Rio Segre i donar-li protecció, però la no compareixença del vaixell faria que els guardacostes es refugiessin als ports propers, fent-lo el *V-17* a Roses i el *V-16* al Port de la Selva. El *V-17* per la seva part estaria al port de Roses fins al 4 de juny, quan sortiria a la nit aquesta vegada acompanyat pel guardacostes *V-11* cap a la frontera, per trobar-se amb els vapors *Campero* i *La Guardia*, als que acomboiarien fins a Barcelona, tot i que el *V-17* ho faria al vapor *La Guardia* en dos etapes. La primera consistiria en protegir al vapor fins a Palamós, mentre que al dia següent ho faria fins a Barcelona. El dia 10, després de estar uns dies a Barcelona el *V-17* tornaria a Roses, realitzant un servei de vigilància. Del port gironí pràcticament no es mouria en tot el mes, fent-lo només el dia 24 per realitzar un servei de comboi des del Cap de Creus a Cap Norfeu al petrolier *Saustan* i la nit del dia 29, que aniria cap a la frontera per trobar-se amb dos vaixell de la casa Cros, els vapors *S.A.C. nº2* i *S.A.C. nº8*, als que va protegir fins al port de Barcelona, on efectuarien la seva entrada durant el matí del dia 30.

Durant els primers dies de juliol, el guardacostes continuaria realitzant diverses accions. Així per exemple la nit del dia 3 de juliol es traslladaria en servei de comboi del port de Barcelona cap al Port de la Selva, i al dia següent també a la nit, aniria cap a la frontera per trobar-se amb el vapor *S.A.C. nº6,* al que protegiria fins al port de Barcelona. La nit del dia 5 aquesta vegada acompanyat del *V-10*, sortiria del port de Barcelona amb l'objectiu de donar protecció al vapor *Lealtad* al port de Vallcarca, una acció que es perllongaria fins primeres hores de la tarda del dia següent, en la que els dos guardacostes farien la seva entrada a Barcelona. El *V-17* estaria en aquest port fins al dia 11 quan acompanyat pel *V-11* es desplaçaria a Calafell per efectuar tasques de salvament i descàrrega

al vapor *Betis*, que es trobava embarrancat a la platja de Calafell. Aquesta acció la portarien a terme aquests dos guardacostes durant tot el dia i una vegada finalitzada, tornarien a Barcelona on estarien un parell de dies sense realitzar cap servei. Per altre banda, els dos guardacostes tornarien actuar junts el matí del dia 15 quan prestarien un servei de protecció fora del port de Barcelona al submarí *C-4.* El *V-17* no tornaria a moure's del port de Barcelona fins la nit del dia 21 quan va haver de traslladar-se fins a Palamós protegint al vapor *Berga,* un servei que encara realitzaria al dia següent fins deixar al vapor a la frontera francesa i tornant el guardacostes al port de Roses, on restaria en condicions de prestar servei però sense realitzar cap activitat durant tot el que quedava del mes de juliol. En canvi el mes d'agost el començaria efectuant una acció fallida ja que el dia 2 a la nit sortiria de Roses cap a la frontera amb l'objectiu de trobar-se amb un vaixell, però al tindre coneixement de que quedava suspès el servei que s'havia de realitzar, se li ordenaria que tornés al port de sortida, acció que va realitzar sense cap novetat, passant primer pel Port de la Selva. Aquesta acció si la va poder desenvolupar el dia 4, tot i que també tindria certs problemes de caire meteorològic. I es que el *V-17* sortiria altre cop de nit del port de Roses cap a la frontera, on es trobaria amb el vapor *S.A.C. nº6,* al que havia d'acompanyar fins a Barcelona, però degut a la forta boira existent la tarda del dia 5, va haver d'entrar a Roses. Aquell mateix dia a la nit, el guardacostes sortiria de Roses acomboiant al vapor *S.A.C. nº2* fins al port de Barcelona, on entrarien els dos vaixells sense cap novetat durant la tarda del dia 6. Al port barceloní el *V-17* romandria bona part del mes, no realitzant cap activitat fins al dia 25 quan sortiria a la tarda per donar escorta al vapor *España nº3* cap a la frontera, però aquesta vegada el guardacostes tindria problemes ja que al arribar a l'alçada de Cadaqués, va haver d'abandonar la protecció degut a les avaries sofertes a la bomba de màquines. Per sort pel comboi, aquestes avaries va poder reparar-les al moment, però el guardacostes va haver d'entrar al Port de la Selva, mentre que el mercant va haver de continuar el viatge tot sol. Al dia següent a la nit, el *V-17* aprofitaria la seva estada al Port de la Selva per anar a trobar a la frontera al vapor *Rio Segre,* al que va haver de donar protecció fins al port de Barcelona, on entrarien tots dos durant el matí del dia 27 sense cap novetat i durant aquest mes ja no realitzaria cap activitat més, ja que aprofitaria els dies 28 i 29 per fer reparacions al port de Barcelona, unes reparacions que es van enllestir aviat ja que el dia 30 el guardacostes ja quedaria en condicions de prestar servei. En aquesta condició quedaria el *V-17* durant pràcticament tot el mes de setembre, no realitzant cap activitat fins la nit del dia 29 quan va haver de donar escorta al vapor *S.A.C. nº8* fins a la frontera francesa i una vegada finalitzaria la protecció del mercant, es dirigiria al port de Roses, on entraria sense cap novetat i on quedaria en condicions de prestar servei, cosa que va fer fins la següent acció, realitzada aquesta el 10 d'octubre. Aquest dia tornaria altre cop al port de Barcelona després d'haver sortit al matí de Roses i al port de Barcelona no va realitzar cap activitat fins el dia

20, tot i que els dies 15, 16 i 17 els aprofitaria per realitzar diverses reparacions. Així, el dia 20 a la tarda aniria de Barcelona fins a la frontera francesa acomboiant al vapor *Rio Segre,* i va haver d'incorporar al comboi al vapor *S.A.C. nº8* després de trobar-se'l durant la travessia. Aquesta acció acabaria al matí del dia següent i el guardacostes entraria al port de Roses, on no es mouria fins al dia 28 per realitzar altre servei. En aquest cas, es va unir al *V-14* que acomboiava als vapors *Ciudad de Reus* i *Torres i Bages* quan el comboi es trobava al Cap de Creus, i van continuar els quatre vaixells fins a Barcelona, on arribarien al matí del dia 29 sense cap novetat. El *V-17* romandria al port de Barcelona fins al dia 9 quan novament sortiria cap a la frontera francesa acomboiant al vapor *Torres i Bages*, per una vegada finalitzat el servei, tornar el guardacostes al port de Roses on restaria fins el dia 19. Aquell dia a la tarda sortiria del port de Roses cap a la frontera, on es trobaria amb el vapor *España nº3* i li donaria protecció fins al Cap Norfeu a les proximitats de Roses, port on entraria el *V-17*, continuant la tasca el *V-11*. El *V-17* quedaria en condicions de prestar servei a Roses però sense realitzar cap acció novament fins la tarda del dia 27 quan sortiria del port de Roses cap a la frontera amb l'objectiu de prestar servei a un vaixell però degut al mal temps existent, no podria arribar fins a la frontera i trobaria al vapor *S.A.C. nº8* al Cap de Creus, el qual va acomboiar fins a Barcelona, no realitzant ja cap més acció durant la resta de mes.

El *V-17* continuaria a Barcelona en condicions de prestar servei durant els primers deu dies de desembre i aprofitaria per realitzar entre els dies 8, 9 i 10 diversos serveis d'abastament d'aigua al guardacostes *V-15* que a la seva vegada, es trobava prestant un servei de salvament a un vaixell anglès. El dia 11 al matí, el *V-17* abandonaria el port de Barcelona per donar escorta fins a la frontera a dos vapors de la casa Cros, el *S.A.C nº6* i el *S.A.C.nº8* mentre que una vegada deixat el comboi, el guardacostes va haver d'arrumbar al Port de la Selva degut al mal temps regnant, on quedaria en espera d'ordres. Aquestes ordres serien efectuar el dia 13 al matí un servei de vigilància fins a Roses i quedar-se al port gironí, acció que realitzaria sense cap inconvenient. Del port de Roses ja no es mouria fins la tarda del dia 22 quan va haver prestar un servei de vigilància per la costa fins a Barcelona i al dia següent, es trobaria en reparació en aquest port.

En total durant el 1938, el *V-17* realitzaria 32 operacions: 18 d'acomboiament de mercants, 8 de vigilància, 1 de salvament i 5 considerat altres serveis.

3.4.3.4.3.9. Operacions del V-23

El *V-23* pràcticament no va participar dintre de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya. La seva incorporació es va realitzar el 30 d'abril de 1938 després d'haver arribat aquell mateix matí procedent de Cartagena però pendent de reparar, unes reparacions que no començarien fins al 18 de maig i s'estendrien ja tot el que quedava de guerra, no realitzant cap tipus de missió

dintre de la mateixa Flotilla de Catalunya.

3.4.3.4.3.10. Operacions del V-33

La situació del *V-33* dintre de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya no va ser tampoc gaire productiva i el dia 30 d'agost de 1938 quedava sense incorporar-se a aquesta Flotilla, fins que el dia 25 de setembre deixava la Flotilla de Catalunya per incorporar-se a la de València. Tot i així encara apareixeria als Butlletins d'Operacions de Marina com que el dia 6 de novembre prestaria un servei encomanat per la Defensa Mòbil Marítima per al dia següent causar baixa definitiva a la Flotilla de Catalunya.

3.4.3.4.4. Minat de les Costes

Per prevenir nous minats a la zona del Cap de Creus i Cap de Sant Sebastià per part d'unitats nacionals, l'Estat Major de la Marina Republicana decidiria la instal·lació d'un camp minat defensiu davant del Cap de Begur als accessos a la badia de Roses. D'aquesta manera, a finals de maig de 1937, el guardacostes *Francisco* (*V-11*) fondejaria un camp de 31 mines davant la costa compresa entre Cap de Bagur i Cap de Sant Sebastià. El camp de mines no va tindre l'eficàcia esperada degut a que l'espionatge franquista va tindre coneixement i detalls de la seva existència poc temps després de la seva col·locació, com ho demostrava una nota del S.I.F.N.E., datada el 8 de juliol de 1937 i destinada a la Comandància General del Departament Marítim de Ferrol en la que s'adjuntava fins i tot el plànol que era una còpia exacta del que existia a la Comandància de Marina de Barcelona sobre la disposició de les mines, segons afirmava l'informador[1365]. Aquest havia estat realitzat pel patró del bou armat *Francisco*, o sigui pel patró de la mateixa embarcació que les havia col·locat i era el mateix plànol que posseïen els vapors que portaven material de guerra a Barcelona. La nota a més a més informava que havien estat retirades algunes mines i que s'hi trobaven situades en calats de més de 400 metres. També donava la informació de que l'únic minat que s'havia realitzat fins aquell moment era aquest i que s'havia deixat preparat a un agent del servei d'espionatge perquè tan aviat tingués notícia concreta de que es realitzés altre minat en altres punts de la costa fins València, pogués facilitar-lo immediatament. Així per tant, amb la completa informació que tenien els nacionals, la utilitat del camp minat realitzat per *Francisco* resultava completament inútil.

Per altre banda, l'Estat Major de la Marina Republicana novament hauria de recórrer altre cop a minats defensius amb l'objectiu de protegir diferents punts de la costa catalana. Així d'aquesta manera, seria utilitzat aquest cop el *Monturiol* en una nova operació de minat. Aquesta vegada, el lloc indicat seria la badia de Roses i la data escollida el 30 de setembre. D'aquesta manera i escortat

[1365] AGMAB. SHEMA. Caixa 9449.

pel guardacostes *V-14,* el *Monturiol* iniciaria la instal·lació d'un camp de 90 mines a la pròpia Badia de Roses, una operació que finalitzaria el 3 d'octubre. El nou camp minat serviria per evitar qualsevol acció per mar contra Roses, sobretot si es tractava de realitzar algun tipus de desembarcament ja que la distribució del camp minat era una sola línia de mines situades a partir d'una milla de Punta Falconera en direcció sud-est fins dos milles de Punta Trenca Braços. Però novament, l'existència d'aquest nou camp minat aviat seria conegut pels franquistes gràcies al seu servei d'espionatge, en concret seria interceptada la transmissió republicana que realitzaria el Cap de Defensa Mòbil Marítima als Delegats Marítims de València, Alacant i Almeria. Aquest missatge informava del minat de la badia de Roses, afegint que era perillosa per la navegació la zona al oest de la línia que unia Punta de la Creu amb Punta del Milà i que per l'entrada de la Badia era obligatori l'ús del pràctic. Aquest servei permanent havia de ser prestat a sol·licitud de tot aquell vaixell que desitgés l'entrada pel qual hauria d'aproximar-se a Cap Norfeu sense rebassar la línia abans anomenada i fent les senyals reglamentàries que marcava el codi internacional de senyals al seu apèndix B. El missatge finalitzava dient que havia de donar-se compte d'aquest a les diferents subdelegacions i amb acuse de rebut[1366].

A principis de gener de 1939 encara es realitzaria un nou minat de la costa per part republicana, tenint com escenari el port de Tarragona una vegada ja es preveia l'ocupació del port pels nacionals, consistint aquesta en preparar el minat de la bocana d'accés per evitar la seva utilització. L'acció s'iniciaria el dia 8 de gener quan procedent de la Base Naval Secundària de Roses, novament el *Monturiol* embarcaria mines a Barcelona per dirigir-se a Tarragona on durant la matinada del dia 9 fondejaria un camp defensiu de 14 mines en dos línies paral·leles que anaven des del far de la bocana fins a l'espigó submergit a la desembocadura del riu Francolí[1367]. Els nacionals que entrarien a Tarragona el dia 15, iniciarien el rastrejament de mines del port tarragoní el dia després però tot i així patirien una baixa quan el dia 24 pel matí, el dragamines franquista *Nuevo Pepe Leston* xocaria amb una d'elles i s'enfonsaria immediatament morint un dels seus tripulants i resultant nou d'ells ferits. Però aquest vaixell no seria l'última víctima de les mines republicanes ja que el dia 8 de març, quan ja havia acabat la campanya de Catalunya i estava proper el final de la guerra, el vapor francès *Saint Prosper* que anava en llast d'Alger a Marsella xocaria amb una mina de les instal·lades a la Badia de Roses que al esclatar, provocaria l'explosió d'altres dos mines més, enfonsant-se el vaixell ràpidament i provocant la mort de tota la tripulació. Finalment i en vista del perill que suposaven les mines submarines, la Flota Nacional optaria per iniciar el rastrejament de mines a la costa catalana.

[1366] AGMAV, C.2492, Cp.20/59.
[1367] PARDO, Juan, *La Flotilla de Vigilancia y Defensa Antisubmarina de Cataluña*.

Així, d'aquesta manera els dragamines nacionals realitzarien les tasques de neteja a Tarragona del 16 al 30 de gener, Barcelona, del 27 de gener al 8 de febrer, Sant Feliu de Guíxols del 8 al 10 de febrer, Palamós els dies 10 i 11 de febrer i la Badia de Roses entre l'11 de febrer i el 3 abril. En total, els guardacostes nacionals neutralitzarien un total de 12 mines a Tarragona i 29 a Roses.

3.4.3.4.5. Els atacs soferts als guardacostes.

Les primeres missions que van realitzar els guardacostes havien començat fins i tot abans de la creació de la Flotilla, sobretot per part del *Francisco*, que havia realitzat algun que altre servei a la zona de Roses i a la frontera. Així per exemple, el 4 de juny de 1937, un parell de dies abans de la creació de la Flotilla, el guardacostes *Adela* sortiria de Roses per anar a l'encontre del petrolier *Campero* a la frontera francesa i acomboiar-lo fins a Barcelona, però a les 12:30 hores, quan el comboi navegava a l'alçada de Platja d'Aro, un submarí franquista li llençaria un torpede al petrolier que li provocaria diversos danys a babord. La reacció defensiva no es faria esperar i el guardacostes *Adela* obriria foc en direcció al torpede, que comptaria amb el suport d'un hidroavió republicà que llençaria dos bombes a la zona. La bateria de costa de Palamós també s'afegiria i obriria foc, obligant al submarí a retirar-se davant la reacció defensiva. El petrolier, escortat pel guardacostes, arribaria fins a Palamós a les 13:50 hores, port on es refugiaria, ja que l'*Adela* tornaria a sortir a la zona on havia estat el submarí tot i que en aquesta ocasió no el trobaria, havent de tornar altre vegada a Palamós.

Els atacs de submarins a combois escortats per guardacostes continuarien al mes de juliol, i en dos dies seguits serien atacats dos combois, publicant-se a la premsa les dues notícies. El primer atac es va produir el 28 de juliol, quan el submarí franquista *General Mola* va atacar sense èxit al comboi format pels petroliers *Zorroza* i *Saustan*, el vapor *Andutz-Mendi* i la seva escorta en aigües franceses, prop del far d'Espiguet, fondejant a les 15:00 hores en el port francès d'Aigues-Mortes els dos petroliers, tot i que el vapor es va haver de refugiar al Port de la Selva amb diverses avaries.

El segon atac es realitzaria al dia següent, en aquest cas perpetrat pel submarí *General Sanjurjo* que atacaria a l'alçada entre Arenys de Mar i Calella al comboi format pels vapors *Vicente la Roda* i *Cabo Menor* i dos guardacostes. El submarí llençaria un torpede a 2.000 metres al *Vicente la Roda* però sense arribar a assolir-lo, responent els guardacostes amb el seu foc d'artilleria i la bateria de costa de Calella, que també obriria foc envers el submarí. Aquest es va haver de retirar de la zona degut al foc defensiu i el comboi acabaria entrant a Barcelona sense cap novetat després d'aquest atac[1368]. Però la gran amenaça tant pel tràfic marítim i en conseqüència pels guardacostes, seria l'aparició de l'aviació franquista, que començaria a fer acte de presència durant l'estiu de 1937.

[1368] Veure apartat 3.3.2 La campanya submarina

Durant aquests mesos, tots els guardacostes de la Flotilla patirien atacs per part de l'aviació. Un dels primers atacs més importants seria el del 30 de juliol, quan l'aviació nacional atacaria al mercant grec *Chepko* a l'alçada d'Arenys de Mar que produiria l'embarrancament del vaixell davant de Calella. Immediatament seria organitzat el salvament de l'embarcació i la seva càrrega destinant el guardacostes *Ana* per la seva protecció. Les agressions aèries per impedir el salvament del vaixell es van anar realitzant successivament els dies posteriors i així, el dia 1 d'agost un hidroavió nacional *Cant Z-501* que efectuava un reconeixement de la zona va entaular un petit combat amb el guardacostes *Ana* quan aquest va utilitzar el seu foc antiaeri, responent l'hidroavió amb les seves metralladores, però sense conseqüències. Finalment, les tasques de salvament acabarien el dia 5 d'agost. La resta de guardacostes patirien les agressions de l'aviació franquista en dies successius, així l'*Adela* i el *Francisco* serien atacats el 13 de setembre en Port de la Selva tot i que sense conseqüències. Però seria el guardacostes *Francisco* el guardacostes més atacat durant aquest període, sofrint altres atacs aeris els dies 27 de setembre i el 10 d'octubre, en ambdós casos a Roses, ocasionant-li en aquest últim atac diversos desperfectes.

Però l'atac més important sofert pels guardacostes de la Flotilla va tindre lloc el 14 de setembre quan a a les 06:30 hores un bimotor franquista va atacar el remolcador de la Flotilla de Vigilància *Llobregat* quan aquest es trobava a l'alçada de Caldes d'Estrac en missió d'escorta del vapor *Cabo Tres Forcas*. El *Llobregat* va haver de suportar primer un atac amb bombes i posteriorment el seu metrallament per part de varis aparells franquistes. El remolcador, amb desperfectes, va haver de posar rumb fins a Mataró, arribant molt a prop de la sorra per tal de demanar auxili, ja que l'atac li va provocar diferents ferits entre la seva dotació. A la seva arribada a Mataró, va ser desembarcat el cadàver del mariner Salvador Roig Sánchez de 21 anys i del ferit Francesc Garcia de 23 anys, que va ser ràpidament traslladat a la Clínica Aliança Mataronina on va ser curat d'urgència pel doctor Serra mentre que al ferit li van haver d'amputar el braç esquerre i presentava a més a més una ferida a l'espatlla dreta, trobant-se en estat greu per la quantitat de sang que havia perdut[1369]. Per la seva banda, la víctima mortal va ser dipositada a la Comandància de Marina i traslladada poc després a Barcelona, segons l'ordre de Gabriel Martín Morito, el Cap de la Flotilla que es va desplaçar fins a Mataró poc després de succeir l'atac. L'agressió també va produir diversos ferits lleus més a la dotació del vaixell que van ser atesos a la Comandància de Marina i a la Clínica de Mataró[1370]. El vaixell, que era comandat per l'oficial Manuel Gent Canoso i portava de dotació 24 tripulants, marxaria poc després a Barcelona.

[1369] *Llibertat,* 15 setembre 1937.
[1370] *Llibertat,* 15 setembre 1937.

L'aviació franquista va continuar hostilitzant als guardacostes també durant aquests primers sis mesos de 1938, provocant el 26 de gener diversos desperfectes al *V-11* i tres tripulants ferits al *V-13* en un bombardeig efectuat al port de Barcelona o com seria el cas de l'atac que patiria el *V-14* el 4 de febrer. Aquest guardacostes havia sortit a la mar a les 14:00 hores per realitzar un servei de vigilància davant del port de Barcelona i a les 17:00 hores els tripulants del guardacostes van veure dos hidroavions nacionals. Durant els primers moments la dotació del guardacostes es van creure que eren aparells republicans per portar franges vermelles pintades a les ales, però després de donar dos voltes pels voltants del vaixell un d'ells atacaria el *V-14* llençant-li quatre bombes que van caure a les proximitats del vaixell, concretament quan el rellotge marcava les 17:20 hores. Immediatament, l'avió faria foc amb metralladora i als dos o tres minuts tornaria a metrallar amb bala explosiva. Per la seva banda, el guardacostes tot i que va reaccionar més lentament, des de la primera agressió va fer foc amb el canó fins exhaurir les municions i poc després l'aparell desapareixeria amb rumb sud-nord. Com a conseqüència de l'atac, la tripulació va tindre quatre ferits de metralla i bala explosiva: el propi comandant de l'embarcació Aurelio Cabezón, dos mariners fogoners i un mariner de 2ª classe, sent de pronòstic reservat l'estat del comandant i un fogoner i els altres dos de caràcter lleu mentre que les avaries produïdes al vaixell van ser de molt poca importància: uns cristalls i estelles de fusta al pont i unes quantes perforacions en diferents llocs del vaixell.

Però aquest no seria l'atac més greu realitzat a un guardacostes de la Flotilla durant aquest període ja que el 7 d'abril, un altre atac acabaria enfonsant al *V-13*. Aquest guardacostes es trobava a Roses juntament amb el *V-16* i justament acabava de tornar de la frontera en un servei de comboi al vapor *S.A.C. nº7* realitzat des de Barcelona fins la frontera francesa. Un hidroavió alemany *Heinkel He-59* de la Legió Còndor pertanyent a l'esquadrilla AS/88 va bombardejar el port de Roses on es trobaven aquests dos guardacostes, caient les bombes sobre el *V-13*, que el va enfonsar a més de provocar la mort de quatre tripulants del *V-16*.

Els atacs s'anirien succeint i així a començaments de juliol els guardacostes de la Flotilla rebrien un altre atac quan realitzaven tasques de salvament del vapor *Betis*. El vapor havia sortit el dia 8 de juliol del port alacantí de Torrevieja amb destinació Barcelona amb un carregament de 900 tones de sal i una tripulació composta de 23 homes, però el dia 10 a les 05:00 hores i trobant-se a l'alçada de Calafell, embarrancaria a uns 200 metres de la platja. En la seva ajuda serien enviats els guardacostes *V-11* i *V-17*, així com també el remolcador *Montcabrer*, tot i que després de comprovar que no podia remolcar a l'anomenat mercant, les tres embarcacions van rebre l'ordre de tornar altre cop a Barcelona. Una vegada iniciat el retorn a la ciutat comtal, la nit del dia 11 apareixeria per l'horitzó un avió que va metrallar el guardacostes *V-11* i també al remolcador *Montcabrer*. El

remolcador va ser atacat quan es trobava a l'alçada de Sitges, provocant-li greus desperfectes que l'impedirien la seva navegació, obligant-lo a refugiar-se al port de Vallcarca, fent el mateix el guardacostes. El *V-11* per la seva part, trobant-se a l'alçada de Vilanova i la Geltrú va ser també agredit pel mateix hidroavió amb foc de metralladora, llençant-li tres bombes que van caure al mar a molt poca distància de la popa, causant-li la metralla tres ferits lleus. Per repel·lir l'atac, el *V-11* va obrir ràpidament foc de metralladora i utilitzant el canó, obligaria a l'hidroavió franquista a renunciar a la seva agressió, acció que va fer també un altre hidroavió que va aparèixer després. Una vegada finalitzat el combat, el guardacostes presentava impactes de bala de metralladora en el pont i la xemeneia i va acabar refugiant-se també al port de Vallcarca com el *Montcabrer*. Mentrestant, el *V-17* que es trobava a l'alçada de Sitges, va ser testimoni de l'atac, però al ser protegit des de terra per la metralladora antiaèria Oerlikon emplaçada a l'ermita de la Trinitat, al costat del port de Vallcarca no va patir cap agressió i va poder entrar al port de Barcelona sense cap novetat[1371].

Pocs dies després, entre els dies 17 i 18 de juliol seria el *V-10* el que patiria una altre agressió. En aquest cas, el *V-10* sortiria el dia 17 a les 8:20 hores del port de Barcelona cap a Vallcarca per rellevar al *V-14* en les tasques que efectuava de protecció antisubmarina al vapor anglès *Seabante-Spray* que es trobava allà fondejat. El guardacostes arribaria a les 10:40 hores a Vallcarca, justament en el moment en que cinc aparells franquistes bombardejarien aquell port. El *V-10* efectuaria el servei encomanat de protecció antisubmarina fins les 17:45 hores, moment en que sortiria acomboiant a l'anomenat vaixell anglès fins al Port de la Selva, realitzant la navegació normal fins a l'alçada de Palamós on a les 02:00 hores del dia ja 18, s'escoltarien les sirenes d'alarma. Just en aquell moment va aparèixer un hidroavió que va enfocar un projector al vaixell mercant, fet que va confondre al vaixell anglès creient que era un aparell republicà que li prestava servei de vigilància, ja que així s'havia ordenat. Però al donar una segona volta enfocant novament el projector no va quedar cap dubte que era un aparell franquista, així que el guardacostes li va fer foc de metralladora contestant l'hidroavió i entaulant-se un combat amb metralladora i canó. Entre els impactes que va rebre el guardacostes durant els primers moments un d'ells va donar a la caixa de municions de proa, produint una explosió i incendiant la fusta de coberta. Per aquest motiu el capità del vaixell ordenaria a l'oficial de 2ª de la Reserva Naval, Alfonso Hernández Acostas i a l'auxiliar naval, José Gómez Campillo que apaguessin el foc, els quals complirien l'ordre immediatament. El combat va durar fins les 03:45 hores, moment en que se li van exhaurir les municions a l'hidroavió que també va llençar dos bombes de gran potència sobre el guardacostes al que provocaria diversos desperfectes, ja que una d'elles cauria damunt del tambutxo de popa, destrossant tot el coronament i

[1371] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.

desmuntant el canó amb tota la seva plataforma. A més a més d'aquest important desperfecte, el guardacostes no va poder demanar auxili degut a que des de l'inici del combat la radio no funcionaria, intentant des del vaixell comunicar-se amb Begur trucant varies vegades amb llum elèctrica, tot i que no obtindria cap contestació[1372]. El vaixell mercant per la seva part, que havia anat durant la navegació normal per la popa del guardacostes a una distància de 200 metres, al iniciar-se el combat va quedar a uns 700 metres fins l'entrada al freu de les Medes, que va variar de rumb fent-lo aproximadament al nord 70 est mentre que l'hidroavió l'indicava amb el projector que realitzés rumb cap a fora però no ho aconseguiria en cap moment. Una vegada finalitzat el combat, a bord del guardacostes hi havia morts i ferits de gravetat, i perquè aquestos fossin atesos era necessari per part del guardacostes arribar a un port ràpidament, però el vaixell navegava amb força dificultat degut a que els guardins es trobaven engarrotats amb tota la part de popa destrossada. Tot i així, el *V-10* va poder arribar a l'Escala a les 04:45 hores, on desembarcaria als ferits demanant ambulàncies a Girona i on serien traslladats amb tota la urgència cap a l'hospital d'aquella població cap a les 05:30 hores després d'haver estat atesos de primer moment pel metge de l'Escala, i tant aquest com l'agent de Seguretat i del Port van donar tota classe de facilitats per l'anomenat auxili des de que es va donar compte per telèfon i amb la urgència que el cas mereixia de tot l'ocorregut.

El guardacostes però una vegada acabat el trasllat dels ferits, es va dirigir a Roses on va ser amarat al varador de l'escullera el més a terra possible, tement que pogués tindre alguna via d'aigua i immediatament a la seva arribada es presentaria una ambulància que havia estat demanada des de l'Escala a Girona per al desembarcament dels cadàvers, que serien dipositats a la Creu Roja d'aquesta població. L'informe que va realitzar el comandant del *V-10* destacava l'heroïcitat i el bon compliment del deure d'alguns membres de la seva tripulació, destacant al auxiliar d'artilleria Manuel Pita Torizas; al caporal de canó Antonio Ybañez Villascusa; al mariner Juan Turró Compte així com el mariner Juan Tormo Roc que al retirar el seu cadàver es trobava agarrat a la palanca del tancament del canó. Arribats a Roses es faria un balanç de les pèrdues humanes que havia sofert la tripulació, entre les que es comptaven tres mariners morts: Juan Tormo Roca, Antonio Martínez Piqueras i Amador García Cano i set ferits: l'auxiliar d'artilleria Manuel Pita Torizas; l'auxiliar telegrafista, Antonio Siles Florin¸ el caporal mariner Vicente Segarra Blasco; el mariner fogoner Andrés Martínez Cobes i els mariners Antonio Cendan Rodríguez, Pedro Pig Estol, José Castro Amigó[1373].

[1372] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.
[1373] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.

A banda dels atacs soferts als guardacostes de la Flotilla en les respectives missions de protecció de vaixells mercants, un altre dels llocs on patirien diversos atacs seria el port de Barcelona, lloc on es feien de manera general les reparacions dels guardacostes de la Flotilla[1374]. Així per exemple, el dia 18 d'agost, el mateix dia que l'aviació havia atacat el *V-10* a l'alçada de Roses, el *V-15* seria atacat també per l'aviació franquista al mateix port de Barcelona, igual que el *V-16* que seria atacat al port barceloní el 23 de novembre en un altre bombardeig aeri.

El darrer atac realitzat a un guardacostes durant un servei d'escorta seria l'efectuat el dia 2 de desembre també per l'aviació franquista. En aquest cas, cinc aparells atacarien a l'alçada de Palamós al comboi format pel petrolier *Saustan* i el guardacostes *V-11*, que navegaven des de la frontera francesa fins al port de Barcelona tot i que l'atac no va tindre l'èxit esperat per part dels avions i el petrolier que portava unes 11.000 tones de benzina va poder arribar a la seva destinació juntament amb el guardacostes sense novetat.

3.4.3.5. Els dragamines

Altre de les tasques important que realitzaria la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya seria el rastrejament de mines de tot el litoral català. Tot i que aquest servei ja s'estava realitzant des de feia uns mesos abans de la creació de la Flotilla, no seria competència directa de la Flotilla fins que s'organitzaria la Direcció de Defensa Mòbil Marítima a l'octubre de 1937, passant d'aquesta manera les agrupacions de dragamines a dependre de les diferents Flotilles de Vigilància i Defensa Antisubmarina. I és que abans de dependre de la Flotilla de Vigilància, s'havien habilitat tota una sèrie d'embarcacions que rastrejaven les costes per mantenir un canal rastrejat pel qual es pogués realitzar la navegació sense perill. La inspecció d'aquest canal corresponia a partir de l'octubre del 1937 com hem comentat a les diferents Flotilles de Vigilància i Defensa Antisubmarina corresponents, tot i que la seva implantació va ser dirigida directament per la Secció d'Operacions de l'Estat Major de Marina i inspeccionada per una comissió de rastrejament creada a tal efecte per les Delegacions de Marina i les Corporacions de Pràctics que van aconseguir realitzar l'acoblament del personal i material necessari.

En el cas de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya van ser dedicades al rastrejament de mines unes petites embarcacions de pesca, d'entre unes 20 a 30 tones i que s'utilitzarien per tot el litoral català alhora de buscar i netejar les costes catalanes de mines. Les primeres embarcacions d'aquest tipus van començar a realitzar aquestes tasques abans de la creació de la Flotilla, al març de 1937, coincidint amb l'aparició de mines al Cap de Creus i al Cap de Begur

[1374] Veure apartat 4.1.1.1. Els atacs al port de Barcelona.

que havien estat col·locades per unitats navals de l'exèrcit franquista a finals de febrer[1375].

En un primer moment, van ser 24 els dragamines que van començar a operar a les costes catalanes: 10 des dels ports de Girona, 6 dels de Barcelona i 8 dels de Tarragona. Al novembre del mateix any, integrats ja a la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya eren un total de 26, repartits de la següent manera: 8 des dels ports de Girona, 10 dels de Barcelona i altres 8 dels de Tarragona. Al desembre, igual que va passar amb els guardacostes, se'ls va canviar també la denominació, deixant el seu nom civil i passant anomenar-se amb l'inicial "D" seguida d'un numeral que començava al 101. Així els dragamines passarien anomenar-se *D-101*, *D-102*, etc... així fins al *D-126*. El problema d'aquesta denominació era que quan un vaixell era donat de baixa, un altre ocupava el seu numeral, per tant es van donar casos de dos o més embarcacions que van tindre el mateix numeral. La flotilla de pesquers emprats al rastrejament de mines va anar ampliant-se progressivament i així, al juny de 1938, un any després de la creació de la Flotilla de Catalunya ascendia a 39; 14 als port de Girona, 17 als de Barcelona i 8 als de Tarragona. Ja cap a finals del conflicte, al desembre de 1938, la flotilla de pesquers s'havia ampliat a 41, quedant de la següent manera: 18 pesquers als port de Girona, 15 als de Barcelona i 8 als de Tarragona. En total al menys 58 pesquers van ser utilitzats com a dragamines a la Flotilla de Catalunya, amb diferent èxit[1376].

Aquestes embarcacions comptaven amb una dotació de quatre o cinc mariners, moltes vegades les originàries de l'embarcació abans de la militarització, fins i tot sent el propi patró de l'embarcació l'armador. Així per tant, la tripulació es dividia en un patró, assimilat a Caporal de Marineria, un motorista i dos o tres mariners, segons el cas tot i que es donaven casos que en algunes embarcacions desenvolupava les tasques de patró un mecànic i el mecànic de l'embarcació era un mecànic de 2ª classe. Referent als seus sous mensuals, estaven distribuïts de la següent manera: el patró comptava amb un sou mensual de 522 pessetes, el mecànic en rebia 463 pessetes mensuals i els mariners rebien cadascun unes 401,$25 pessetes mensuals[1377].

Les embarcacions no portaven cap senyal de pertànyer a la Marina republicana fins que al febrer de 1938 es van pintar de color gris i va haver de ser dibuixat als costats de les embarcacions els numerals de cadascuna en caràcters grans i visibles. Igualment aquestes embarcacions no van comptar mai amb cap tipus d'armament, ja que la seva missió sempre va ser la de netejar les mines submarines que impedien la navegació, per això mateix, portaven per tal d'efectuar el rastrejament de mines rastres de malleta de filferro o de cables d'acer de 12-15 mm de diàmetre.

[1375] Veure apartat 3.3.4. minat de les costes
[1376] AGMAB. SHEMA. Caixa 10375.
[1377] AGMAB. SHEMA. Caixa 10375.

3.4.3.5.1. El servei de rastrejament de mines.

L'objecte d'aquest servei era mantenir un canal de rastrejament per a la navegació a tota la llargada del litoral republicà de la Mediterrània, des de la frontera francesa fins a Adra, a la costa d'Almeria. En quant a Catalunya, les delimitacions venien marcades des de la frontera francesa fins al riu Sènia, dividint tota aquesta franja de litoral en vàries zones, que eren assignades a les diferents embarcacions segons el seu port de sortida. El canal de referència, d'una milla d'amplada, anava al llarg de la costa, separada d'aquesta a una milla també aproximadament, i dragada en tota la seva extensió per parelles d'embarcacions que navegaven en paral·lel i que sortien des de diferents ports del litoral català. A més a més, en tots els ports de tràfic marítim tenien una entrada a ell, amb marques fixes a terra, que era dragada també amb la mateixa assiduïtat. La circulació de les embarcacions sempre s'utilitzava la mateixa, sortint del port assignat i navegant més a prop de la costa en direcció nord i per l'exterior del canal en direcció sud fins al límit establert, tornant una altre vegada per l'interior del canal.

Per netejar les aigües de mines s'utilitzaven dues embarcacions que navegant a la mateixa velocitat i amb rumbs paral·lels, separats entre ells 400 metres arrastraven una rastra que solia ser de malleta filferro o cable d'acer i amb una profunditat variable regulada mitjançant flotadors. Quan les dues embarcacions avançaven, la rastra enganxava el cable que mantenia a la mina submergida i tirava d'ell fins arrencar-la del seu ancoratge. A vegades la mina explotava o sortia a la superfície, sent en aquests últims casos remolcada a terra, on era desactivada i s'aprofitava els explosius que contenia[1378].

En quant a les embarcacions de rastrejament, estaven dividides segons la zona, actuant de la següent forma[1379]: dos embarcacions sortien des del Port de la Selva, anant per la part interior del canal fins al Cap de Cervera a la frontera francesa passant durant el seu recorregut per la Punta de Llançà, el Cap Ras, el Cap Lladró, la Punta Marcé, la Punta Gatilleps i la cala de Portbou. Una vegada arribaven a Cap de Cervera a la frontera francesa, tornaven per la part exterior del canal fins al Cap de Creus, tornant per la part interior i passant per la Punta dels Tres Frares, la Punta dels Farallons, el Cap Gros i la Punta de la Creu finalitzant el seu recorregut al Port de la Selva.

Enllaçades amb aquestes embarcacions, sortien altres dos del port de Roses que anant per la part interior del canal i passant per Punta Falconera, Punta de la Figuera, Punta de Cadaqués, Punta Oliguera i l'illa de Portlligat, arribaven al Cap de Creus, on tombaven per l'exterior del canal fins arribar a la Punta Trenca Brassos i aquí tornaven per la part interior a dos milles del Golf de Roses fins entrar un altre vegada al port de sortida.

[1378] PARDO, Juan. *La Flotilla de Vigilancia y Defensa Antisubmarina de Cataluña*.
[1379] AGMAB. SHEMA. Caixa 9761.

Un dels ports més importants que s'utilitzaren en el rastrejament de mines va ser el port de Palamós, on arribaven a sortir fins a quatre embarcacions. Les dos primeres anaven vorejant la costa, passant per les Illes Formigues, Palafrugell, el Cap de Begur, les Illes Medes i la Punta del Milà fins arribar a Punta Trenca Brassos on tornaven fins a les Illes Medes entrant al port de l'Escala on passaven la nit. Les altres dos embarcacions que sortien de Palamós anaven en direcció nord on es creuaven amb les que havien passat la nit a l'Estartit fent el mateix recorregut, i les dos de l'Estartit continuaven per Palamós, Sant Feliu de Guíxols, Tossa de Mar fins a Blanes, on tornaven per l'interior del canal a Palamós. En tot aquest recorregut que feien les barques pesqueres, des de la Punta Trenca Brassos fins a Blanes, el canal de rastrejament era molt a prop de la costa, no excedint d'aquest en més de 0'8 milles.

Les següents embarcacions sortien del port de Blanes, en aquest cas dos, i vorejant la costa anaven fins a Mataró i tornaven al port de sortida. En aquest cas, el canal de rastrejament passava a 0,4 milles de Malgrat de Mar, 0,5 de Pineda de Mar, 0,8 de Calella, 0,9 de Sant Pol de Mar, a 1 milla de Canet i Arenys de Mar, a 1 milla també de Punta Morrell i a 1,2 milles de Mataró.

Un gruix més important d'embarcacions tenien la seva base a Barcelona. D'aquí sortien dos embarcacions en direcció nord cap a Mataró i altres dos en direcció sud cap a Vallcarca, a les costes del Garraf, tornant totes elles a Barcelona. Les dos embarcacions que sortien cap a Mataró, navegaven properes a la costa, on el canal de rastrejament estava situat a 0,5 milles de la Punta del Besòs, a una mica menys d'una milla als litorals de Badalona i Masnou, a 0,5 milles de Premià de Mar i Vilassar de Mar, fins arribar a Mataró, on passaven a una distància de la costa d'aquesta ciutat de 1,2 milles, tornant altre cop cap a la ciutat de Barcelona per la via exterior del canal. Per altra banda, les dues embarcacions que anaven cap al sud fins arribar a Vallcarca, sortien del port de Barcelona, navegant pel canal exterior fins al seu destí i tornant per l'interior altre vegada al port de la ciutat comtal. El canal de rastrejament passava a 0,4 milles de la desembocadura del riu Llobregat, a 0,7 del litoral del Prat de Llobregat, 0'8 del litoral de Viladecans i Gavà, a 1,4 de la zona de la platja de Castelldefels, a 1,2 milles de la Punta de la Plana de Garraf i a tan sols 0,6 milles de Vallcarca. Per finalitzar a la província de Barcelona, hi havien altres dos embarcacions que sortien de Vilanova i la Geltrú i arribaven fins a Vallcarca pel nord i a Punta Palomera pel sud, aquesta ja a la província de Tarragona. El canal de rastrejament anava per costes vilanovines a 0,5 milles, arribant a Sitges a 0,8 fins arribar a Vallcarca a 0,6 milles. En direcció sud, sortia de Vilanova i la Geltrú a 0,9 milles, passant al terme provincial de Tarragona a 0,7 on continuaria a aquesta distància fins a la costa del Vendrell on es situaria a 0,8 milles, arribant al final a Punta Palomera a 0,6 milles.

Depenent de la província de Tarragona hi havien varies ciutats que comptaven amb el servei d'embarcacions de rastrejament de mines. La primera d'aquestes era la pròpia ciutat de Tarragona, on sortien dos embarcacions que anaven a enllaçar amb les dos de Vilanova i la Geltrú cap al nord a Punta Palomera, navegant pel sud fins arribar al Cap de Salou, lloc on enfilaven altre vegada fins al port de sortida. El canal de rastrejament estava situat en direcció nord a 0,5 milles de Punta Grossa, 0,9 milles de Punta de la Mora, tan sols 0,2 milles de Cap Gros i 0,6 milles de Punta Palomera, que era el límit nord. En direcció sud des del port de Tarragona, hi havia poca distància i el canal anava paral·lel a la costa fins al Cap de Salou. Per enllaçar amb aquestes embarcacions sortien altres dos pesquers des del proper port de Cambrils, que anaven al nord fins a l'anomenat Cap de Salou, passant el canal a 0'3 milles de la Punta de la Riera de Riudoms, situada propera a Cambrils en direcció a Salou. Les embarcacions tenien com a límit sud el Cap de Terme, passant el canal de rastrejament a 0,5 milles de la Punta de la Riera de Riudecanyes, a 1 milla de la Punta i el Barranc de la Porquerola, a 0,4 milles de la Punta del Riu de Llastres, a 0,7 milles de la Punta del Barranc de l'Oca, a 0,6 milles del Barranc de la Batalla i a 0,5 milles del Cap de Terme.

En aquest punt era on arribaven les altres dos embarcacions procedents de l'Ametlla de Mar, on el canal de rastrejament des d'aquest port al Cap Terme no excedia de les 0,5 milles, cosa molt diferent al seu pas cap al sud, on transcorria paral·lel a la costa però a tres milles d'aquesta, fins a la Punta del Garbí i a una distància 0,9 milles. Per finalitzar el rastrejament de mines a Catalunya, s'encarregaven dos embarcacions que sortien de Sant Carles de la Ràpita i anaven al nord fins a la Punta del Garbí, tot vorejant la desembocadura del riu Ebre, passant el canal a 1,1 milla al sortir del port i enfilar el delta cap al nord. Del delta, el canal estava distanciat unes 2,4 milles fins anar disminuint la distància, a Gola del Sur era de 1'4 milles i al límit nord a la Punta del Garbí de 0,9 milles. Pel sud, el canal discorria paral·lel a la costa fins arribar a la desembocadura del riu Sènia a 1,7 milles i límit de rastrejament de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya.

Al desembre de 1938, les embarcacions existents de rastrejament de mines eren les següents[1380]:

A Port de la Selva es trobaven dos embarcacions la *D-122 Mercedes*, comandada pel patró Josep Pujol Bosch i la *D-117 Pepita*, comandada pel patró Miquel Fulcarà Castelló, a banda de comptar també amb un subdelegat de la Marina, Santiago Azcorra i un agent de rastrejament a Llançà, Ricardo Pérez Medín.

A Roses hi havien destacades cinc embarcacions de rastrejament de mines: la *D-116 Marcela Ramona* comandada pel patró Ramón Forns Geli, la *D-113 Rosa del Ampurdán* comandada per Martí Godó Salomó, la *D-126 Libertad* comandada pel patró Francesc Peris Albiol, la *D-184 Medi* comandada pel patró José Penedès Blasco i la *D-114 Capitán Galán* sota el comandament del patró

[1380] AGMAB. SHEMA. Caixa 8908.

Josep Fontanet Ramón. Roses comptava amb la Base Naval Secundària comandada per Vicentre Estrada Sarabia on hi havia també un agent de rastrejament, Félix Pou Vilellas.

El següent lloc on hi havíen destinades embarcacions de rastrejament de mines era Palamós, que comptava fins a set embarcacions, que eren les següents: *D-111 Constante*, patró Francesc Carratalà Alberola; *D-112 Basibina*, patró Josep Vera Izquierdo; *D-196 Angelina*, patró Joan Creixell Aleña; *D-102 Canalejas*, patró Antoni Albiol Castell; *D-197 San Pedro*, patró Josep Barreiro Otero, *D-125 Vírgen de los Dolores*, patró Juan Bautista Llambrich Casanovas i *D-115 Massot* comandada pel patró Miguel Figueres Monsterrat. A Palamós també es trobava el Subdelegat Casimiro Moreira i dos agents de rastrejament, Ramón Vich Tur i Salvador Oriol Mares.

Sant Feliu de Guíxols comptaria també amb un subdelegat, José María Artategui i un agent de rastrejament, Eduardo Jover Zaplana a banda de comptar amb dos embarcacions: la *D-202 Juán José*, comandada pel patró Vicente Lloret Benito i la *D-192 Zara* sota el patró Marcial Rodríguez Figueras mentre que altre població que també comptaria amb dos embarcacions seria Blanes, sent aquestes la *D-193 Nati* comandada pel patró Domingo Pérez Oliveira i la *D-106 Montserrat* sota el comandament del patró Josep Fortuny Milán. Aquestes dos embarcacions, juntament amb altres quatre més de Barcelona, serien les úniques de tota la Flotilla de Rastrejament que comptarien amb una tripulació de tres mariners enlloc de dos, com era habitual a la resta d'embarcacions. L'agent de rastrejament encarregat a Blanes era Vicente Pérez Sanpedro.

Fins a tretze embarcacions de rastrejament de mines comptava Barcelona, a banda de tenir dos agents de rastrejament: Francisco Sánchez Torres i Pedro Sala Rabassa. Aquestes embarcacions eren les següents: *D-199 Vallcarca*, patró Manuel Alsina Ramia; *D-110 Genn*, patró Juan Ayala Torres; *D-107 Lepanto*, patró Josep Llauradó Guardia; *D-105* María del Carmen, patró Josep Buch Coll; *D-104 Teresina*, patró Melchor Sala Ibáñez; *D-198 República*, patró Salvador Roso Batista; *D-118 Flora*, patró Juan Bautista Ayza Guzmán; *D-185 García Ramona*, patró Juan García Comí; *D-186 Rosita*, patró Fernando Asensio Castro; *D-108 Francisco*, patró Pablo Pons Ortoll; *D-183 Lolita*, patró Rafael Claudio Castellà; *D-101 Ausiàs March*, patró Antonio Santamaria García i *D-109 Tomasa*; patró Jaime Sivera García. D'aquestes embarcacions, la *D-199*, *D-104*, *D-198* i la *D-101* (juntament amb les dos de Blanes) comptarien amb tres mariners enlloc dels dos com era habitual en aquest tipus d'embarcacions.

Vilanova i la Geltrú seria la següent població que també comptaria amb embarcacions de rastrejament, en aquest cas amb dos: *D-120 Jóven Rosita*, comandada pel patró Patrici Solà Morell i la *D-103 Maricel*, sota el comandament del patró Gil Munné Güell. Vilanova i la Geltrú tindria també un subdelegat de Marina, Ciro Pérez i comptaria amb un agent de rastrejament, Manuel Liñán Cabo i un altre agent de rastrejament destinat a Vallcarca, Antonio Morales González, límit

de les embarcacions de Vilanova i la Geltrú i Barcelona. Les embarcacions de Vilanova i la Geltrú límitaven al sud amb les de Tarragona, ciutat on estaven destacades altres quatre embarcacions de rastrejament, sent aquestes les següents: *D-194 Matilde*, sota el comandament de Patricio Ganzo Medina; *D-195 Ramona*, comandada pel patró Guillermo Anduiza Goicoechea; *D-123 Juanito*, sota el comandament de Domingo Brull Forné i *D-121 Rosa Prats*, sota el comandament de Agustí Pons Farré. Tarragona comptava a més a més amb un Delegat de Marina, Nicolás Buján i amb fins a tres agents de rastrejament: Francisco Samarra Torné, Angel de la Riva Laruelo i Juan Múñiz Revuelta.
Cambrils seria la penúltima població que comptaria amb embarcacions de rastrejament de mines, sent aquestes la *D-124 Josep*, comandada pel patró Josep Font Alegret i la *D-119* San Antonio sota el comandament de Jaime Papio Piqué. La ciutat comptaria també un agent de rastrejament, Pedro Basallote González i per finalitzar, l'Ametlla de Mar seria l'última població catalana que comptaria amb altres embarcacions de rastrejament durant aquestes dates, ja que l'arribada dels nacionals al Mediterrani a l'abril de 1938 i l'ocupació de Sant Carles de la Ràpita havia fet perdre aquesta zona de mar als republicans i el seu servei de rastrejament de la zona. Així per tant, les embarcacions de l'Ametlla de Mar que serien la *D-201 María Montserrat* i la *D-202 Libertad*, sota el comandament aquesta última de Joan García Comes, arribarien fins a la Punta del Garbi com l'extrem de rastrejament més al sud. L'Ametlla de Mar comptaria també amb un agent de rastrejament, Atanagildo Deu Lleó.

Característiques dels vaixells de rastrejament de mines

CODI	VAIXELL	CONSTR	TONES	ESLORA	MANGA	CALADO	PUNTAL	VELOC.	DOTACIÓ
D-101	*Pepito*	1909	21	13,65	4,20	1,4	1,35		4
D-101	*Ausías March*	1929	22	14,00	4,90		2,05	8	5
D-102	*Canalejas*	1913	30	16,00	5,60	1'25	2,00	8,5	4
D-103*	*Joven Cinta*								
D-103	*Maricel*								4
D-104	*Teresina*	1928	24						4,5
D-105	*María del Carmen*	1924	27	18,10	4,30		1,60		4
D-106	*Montserrat*								4,5
D-107	*Tres Amigos*	1917	47'58	16,60	6,60	2'50	2,80	7,5	4
D-107	*Lepanto*								4
D-108	*San Francisco*	1907	25	14,60	4,50	1'80	1,60	7	4
D-109	*García y Ramona*	1932	24	14,18	5,03		2,00	6,5	4
D-109	*Sebastián*	1914	23	14,30	5,00		1,80		4
D-109	*Tomasa*	1927	72'74	23,25	5,45	3'05	2,65	9	4
D-110	*Genne*								4

D-111	*Constante*	1927	22	14,50	5,30	1'80	2,00	9	4
D-112	*Basebina*								
D-113	*Rosa del Ampurdán*	1927	26	14,25	5,23		2,05		4
D-114	*Rosita*	1917	25	14,36	6,30	1'60	2,00	6	4
D-114	*Capitán Galán*	1931	25	15,40	4,80	2'00	2,12	8	4
D-115	*Massot*								4
D-116	*Marcela Ramona*	1930	24	13,95	5,67		2,00	6	4
D-117	*Pepita*	1936	22	12,76	4,75		2,10		4
D-118*	*Virgen del Camino*								4
D-118	*Flora*								4
D-119	*San Antonio*								4
D-120*	*Dos Hermanas*	1927		14,00	5,00	2,00	1,60	6	4
D-120	*Cor Mari*								4
D-120	*Joven Rosita*	1925	22	13,33	4,40	2,25	1,80	7	4
D-121	*López y Beltrán*	1921	21	14,50	5,20	1,80	1,70	6	4
D-121	*Rosa Prats*	1932	25	15,26	4,86		1,72	8	4
D-122	*Mercedes*	1926	21	13,10	5,10		1,95	9	4
D-123*	*Luisa Navarro*								4
D-123	*Juanito*	1915	25	14,20	4,80	1,60	2,20	6	4
D-124	*Josep*								4
D-125*	*María Teresa*	1908	24	13,50	4,90	1,4	1,63	6	4
D-125	*Diligente*								4
D-125	*Vírgen de los Dolores*	1920	23	14,50	5,20		1,80		4
D-126	*Beltrán y López*	1926	27	14,46	5,48	1,90	1,85	7	4
D-126	*Libertad*	1926		16,50	5,20	1,70	1,60	8	4
D-183	*Lolita*								4
D-184*	*Nort*	1931	27	16,28	5,27	1,5	1,97	9'5	4
D-184	*Medi*	1927	25	14,15	5,45		2,15	7	4
D-185	*García y Ramona*	1932	24	14,18	5,03		2,00	6'5	4
D-186	*Rosita*	1917	25	14,36	6,30	1,60	2,00	6	4
D-192	*Zara*								4
D-193	*Adela*								4
D-193	*Nati*								5
D-194	*Matilde*	1929	21,63	1,'62	4,70	1,70	2,02	6	4
D-195	*Ramona*	1930	24	13,90	4,60		1,85		4
D-196	*Angelina*								4
D-197	*San Pedro*	1923	20	12,95	4,65	1,23	1,4	7	4
D-198	*República*	1934	8	11,35	2,83		1,39		4,5
D-199	*Vallcarca*	1936	29	14,47	4,31		2,31		4,5
D-201	*María Montserrat*	1930	27	14,85	4,95		1,96	7	4

D-202	*Libertad*	1926	40	16,50	5,20	1,70	1,60	8	4
D-203	*Juan José*	1935	31	15,10	4,72		2'43	7'5	4
D-?	*Ana María*								4
D-?	*Lola*								4

3.4.3.5.2. Operacions dels dragamines

Les operacions del servei de rastrejament de mines començaria en quant les autoritats republicanes tindrien constància de l'existència dels camps minats que havien efectuat els vaixells nacionals *Lázaro* i *Puchol* a finals de febrer de 1937[1381]. Amb una intensa activitat, els dos camps de mines deixarien de ser una amenaça cap a mitjans del mes de maig, tot i que encara es produiria a mitjans d'abril un nou incident[1382].

Al mateix temps, i en els dies successius dels primers incidents de vaixells amb les mines submarines fondejades pels nacionals, diferents embarcacions republicanes començarien la tasca de recerca d'aquestes mines submarines, iniciant-se així el servei de rastrejament de mines que a partir de la creació de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya el 10 de juny de 1937, agafaria una especial importància. La recollida de mines seria un tema important fins i tot a la premsa governamental, on els principals diaris recollirien a les seves planes les notícies relacionades amb la recerca de mines submarines. D'aquesta manera, el mateix dia 28 de febrer a primeres hores del matí arribava a Barcelona la notícia de que el personal encarregat de la vigilància de la costa havia pogut recollir a l'altura del Cap de Creus i fora de les aigües jurisdiccionals, una mina submarina que navegava a la deriva, de les mateixes característiques que la mina que havia provocat el sinistre contra el vapor anglès *Llandovery Castle* dos dies abans. La mina seria remolcada fins a la platja de Roses amb les majors precaucions i la premsa de l'època es faria càrrec de l'assumpte, publicant a les planes tant *La Vanguardia*[1383] com *Solidaridad Obrera*[1384], una fotografia del delegat marítim de Barcelona i el cap de l'Aviació Naval, amb la mina submarina.

Al dia següent, la premsa governamental tornava a informar d'un altre mina que havia estat recollida pel personal de vigilància de costa davant la Costa Brava. La mina en qüestió era d'unes característiques distintes a la que va havia estat recollida un parell de dies abans i seria traslladada amb les degudes precaucions a l'Estartit, on els tècnics procedirien al seu reconeixement. La notícia posava especial èmfasi en que com les anteriors mines, aquesta havia estat col·locada també a alta mar, fora de les aigües jurisdiccionals espanyoles[1385].

[1381] Veure apartat 3.3.4. Les operacions de minat.
[1382] Un petrolier de la CAMPSA xocaria amb una mina tot i que entraria a Barcelona.
[1383] *La Vanguardia*, 2 de març de 1937.
[1384] *Solidaritat Obrera,* 2 de març de 1937.
[1385] *Solidaritat Obrera* i *La Vanguardia*, exemplars del dia 3 de març de 1937.

El 17 de març, *Solidaritat Obrera* donava la notícia de que aquell mateix dia, a les 14:00 hores, s'havia trobat una altre mina submarina de gran potència molt pròxima al lloc on el dia 5 s'havia enfonsat el petrolier grec *Loukia*. La mina havia estat trobada per una barca de pesca de Palamós just en el moment en que es trobava feinejant, quan les seves xarxes se'n van enredar en un cos dur que va resultar ser la mina en qüestió. El patró de la barca, conegut com Perico de la Noia, va arrastrar la mina fins les roques, transportant-la a la seva mateixa barca i deixant-la senyalitzada a uns dos cents metres de la costa, entre la Punta Negra i Cariere, al terme municipal de Begur. Immediatament es dirigiria tot seguit cap a Palamós, on donaria compte a les autoritats marítimes de la situació de l'artefacte[1386]. Passat aquestes primers dies, la tasca de recollida de mines continuaria executant-se en els següents mesos, cada vegada amb més intensitat sempre per la zona de la Costa Brava. Així per exemple, el dia 9 d'abril seria recollida una altra mina submarina per un dels vaixells que prestaven servei de vigilància de costes. Aquesta seria descoberta davant del Cap de Norfeu presentant unes característiques modernes, entre les que destacava els seus 1,20 metres de diàmetre i una càrrega de 200 kilos de trilita i seria portada a terra amb les degudes precaucions[1387]. A principis del mes següent, el dia 3 de maig, els vaixells encarregats de la recerca de mines submarines trobarien fondejades ni més ni menys que altres tres mines a les rodalies de la Costa Brava. Una d'elles era d'una mida superior i es va fer esclatar intencionadament, aixecant una gran columna de fum i aigua i fent esclatar les altres dos[1388].

Però a banda de la troballa de mines a la Costa Brava, també es va començar a trobar mines submarines als voltants de Barcelona, tal i com informava una notícia apareguda a *La Vanguardia* el dia 2 d'abril. La notícia en qüestió informava que el dia 1 d'abril a la tarda, els tripulants d'una barca pesquera de Barcelona havien trobat a unes set milles de la desembocadura del port una mina submarina[1389]. La notícia en si resultava si més no curiosa, ja que no es tractava de la troballa d'una mina a la Costa Brava, lloc minat pels vaixells nacionals, si no a la mateixa entrada de Barcelona. En tot cas, l'artefacte en qüestió seria recollit i conduït fins al mateix port, on seria entregada a l'Aeronàutica Naval pel seu examen. Aquesta troballa de mines al voltant de Barcelona cada vegada seria més freqüent, així per tant, el dia 27 del mateix mes, els tripulants d'una barca pesquera trobarien a força distància de la platja de Barcelona una mina submarina d'uns 150 kg de pes que seria remolcada fins a la platja dels Banys de Sant Sebastià, informant immediatament a la Conselleria de Defensa[1390].

[1386] Notícia apareguda a *Solidaridad Obrera* el dia 17 de març i el 19 del mateix mes a *La Vanguardia*. Existeixen algunes petites diferències entre les dos versions, però sense variar la notícia.
[1387] *Solidaridad Obrera*, 10 d'abril de 1937.
[1388] *Solidaridad Obrera*, 4 de maig de 1937.
[1389] *La Vanguardia*, 2 d'abril de 1937.
[1390] *Solidaridad Obrera,* 28 abril de 1937.

A la Costa Brava, la troballa de mines submarines continuaria i el dia 8 de juny, el personal que prestava servei de rastrejament de mines recolliria a les proximitats del Cap de Begur altres dos mines submarines que serien traslladades a terra pel seu reconeixement i examen. Posteriorment, aquests artefactes serien portats a Barcelona pel mateix personal, que durant els seus creuers de reconeixement, provocarien a més a més, l'explosió d'altres quatre mines que per la seva situació constituïen un greu perill per la navegació nacional i estrangera. A partir del 10 de juny, una vegada creada la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya, l'activitat basada en la troballa de mines adquiriria més importància, millorant l'organització d'aquesta. Per exemple, el 23 de juliol a la tarda, a l'Estartit faria explosió una mina submarina que seria arrastrada per uns pescadors fins les proximitats de la platja, sense que aquesta ocasionés víctimes.

El 24 de desembre de 1937, es faria ressò als principals diaris republicans d'una nota feta pública pel Ministeri de Defensa Nacional desmentint l'efectivitat del bloqueig nacional. Segons aquesta nota, s'afirmava que el bloqueig de les costes republicanes amb mines submarines no era més que una idea d'una imaginació "calentorenta" i que la seva inefictivitat del bloqueig amb mines, es basava en el bon funcionament del servei ja implantat feia temps de rastrejament de mines al llarg de la costa i als accessos als ports. La nota també informava que el servei de rastrejament funcionava amb regularitat, garantint d'aquesta manera la supressió d'aquest risc i que tan sols els franquistes podien actuar en la col-locació de mines a la nit, però sense aconseguir res positiu[1391]. Aquesta informació era molt propagandística, ja que si que era veritat que els nacionals havien pogut fondejar diferents camps minats al llarg de la costa republicana sense excessiva dificultat i que tot i no obtindre els resultats esperats, si que faria disminuir el tràfic marítim i prendre diferents mesures de protecció, com seria la creació d'aquest servei de rastrejament.

Aquest servei de rastrejament continuaria amb la seva tasca i cap al primer dia de setembre de 1938, les embarcacions de Palamós localitzarien una zona no rastrejada dels camps minats a les proximitats del Cap de Bagur mentre que a partir del dia 15 del mateix mes, serien les embarcacions de Roses les que localitzarien algunes mines més del camp minat al Cap de Creus. Els republicans pensarien que aquestes mines havien estat fondejades de nou, però en realitat es tractaven de les mateixes que havien estat fondejades al febrer de 1937. Així d'aquesta manera la primera mina que rastrejarien les embarcacions de Palamós seria el dia 1 de setembre realitzant aquesta tasca la *D-109* i *D-101*. Al dia següent seria el torn de les embarcacions *D-111* i *D-102* que recollirien dos mines més. Aquestes dos embarcacions tornarien a recollir una mina més el dia 13 i dos dies després serien les embarcacions de Roses *D-113* i *D-126* les que trobarien i rastrejarien una mina al sud-est

[1391] *Solidaridad Obrera*, 24 desembre de 1937.

del Cap de Creus[1392]. El dia 20, l'ordre d'operacions de la Marina Republicana asseguraven que les embarcacions dedicades al rastrejament de mines havien rastrejat dos mines a aigües catalanes però no especificaven ni que embarcacions havien realitzat aquesta tasca ni on havien estat realitzades. Si que especificaria dos dies després, quan informaria que les embarcacions *D-111* i *D-101* havien trobat una mina a aigües de Palamós i el mateix dia, quan les embarcacions *D-126* i altre cop la *D-111* havien trobat una mina del tipus Vickers a Roses. Els dos últims dies del mes de setembre que es van trobar mines a aigües catalanes van correspondre al 25 i al 27. En el primer dels casos les embarcacions *D-111* i *D-115* de Palamós van rastrejar una mina i en el segon cas no especificava quines embarcacions havien trobat una mina a 4 milles del Cap de Creus[1393].

Durant aquest mes de setembre i alhora d'implicar més embarcacions en la tasca de rastrejament de mines, el dia 4 de setembre, el Ministeri de Marina, a proposta de la Comandància de la Defensa Mòbil Marítima i de conformitat amb la Intendència General de Marina i Intervenció Central havia resolt concedir al personal dedicat al servei de rastrejament de mines una gratificació per cada mina trobada i rastrejada a la quantia de 75 pessetes al patró, 60 pessetes al mecànic i 50 pessetes a cadascú dels mariners de l'embarcació que rastrejava l'artefacte, i s'havia de reclamar aquest servei amb càrrec al Capítol 3 de Despeses diverses; mentre que si en canvi era denunciada per altre embarcació aliena als anomenats serveis, aquesta recompensa havia de ser dividida en tres parts proporcionals a les assenyalades abans, sent l'altre tercera part per la dotació de l'embarcació que havia fet la denúncia repartida entre la seva dotació en parts iguals excepte pel patró que tindria una part més elevada[1394]. Però a partir d'aquest mes de setembre i fins a finals de l'any 1938, les embarcacions de rastrejament de mines submarines només realitzarien tres operacions amb èxit. El 15 d'octubre seria realitzada la primera d'aquestes quan les embarcacions *D-113* i *D-116* trobarien una mina Vickers davant del Cap de Creus i aquestes dos mateixes embarcacions serien les protagonistes de les dos operacions següents, els dies 4 i 8 de novembre quan rastrejarien una mina en ambdós ocasions[1395].

Tot i el poc èxit obtingut en les seves operacions, el servei de rastrejament de mines submarines seguiria efectuant-se fins a finals de la guerra a Catalunya. I és que aquest era un servei realitzat a diari per les embarcacions dedicades a tal objectiu i cada dia es donava compte al cap de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya del servei realitzat, que incloïa aquestes operacions al butlletí de la Flotilla. Però seria sobretot a partir de l'agost de 1938 fins a finals del

[1392] AGMAB. SHEMA, Caixa 9515.
[1393] AGMAB. SHEMA, Caixa 9515.
[1394] AGMAB. SHEMA. Caixa 9276
[1395] AGMAB. SHEMA. Caixa 9515.

mateix, quan la informació que es publicaria a aquest butlletí seria més extensa, publicant no solament les mines trobades per les embarcacions, si no també informant dels dies que aquests serveis no es podrien realitzar per qualsevol motiu[1396]. Normalment els motius sempre eren els mateixos, i es deixarien de fer aquests rastrejaments sobretot per mal temps o bé per avaries a les embarcacions destinades al rastrejament, tot i que es donarien més casos o bé altres funcions que realitzarien les embarcacions que les impedirien realitzar el seu servei. Dintre d'aquest últim tipus trobaríem com per exemple el dia 10 d'agost la *D-116* efectuaria exercici de tir al blanc a Portbou i al dia següent la mateixa embarcació prestaria servei de tir al blanc a Roses mentre que la *D-113* i la *D-126* serien les encarregades de rastrejar el canal. Altre exemple seria donat també a Roses mateix a finals de mes, entre els dies 27 i 28, quan no es realitzaria tampoc el servei de rastrejament per dedicar-se les embarcacions a un servei especial, tot i que no especificaria al Butlletí d'Operacions quin era aquest. El 17 de setembre seria el torn de les embarcacions de Tarragona quan obeint una ordre de la Comandància de l'Artilleria de Costa, no realitzarien serveis de rastrejament per haver prestat servei de fondeig de blancs. Per altre banda, segons el butlletí de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya, també es sabria que el dia 16 d'octubre no es rastrejaria a Roses tot i que no especificaria el motiu i el dia 27 de novembre les embarcacions de Vilanova i la Geltrú rastrejarien de nit, una acció força inusual ja que el servei era realitzat sempre de dia.

Entre els principals motius pels quals no es realitzaven serveis de rastrejament es trobava les avaries que patien les embarcacions destinades a tal servei. Es deixarien de realitzar serveis de rastrejament per avaries força vegades, així per exemple el dia 23 d'agost no es realitzaria a Roses per avaries a l'embarcació *D-126*, el 26 a Port de la Selva per avaries a la *D-117*; i al mateix lloc per avaries a una embarcació entre els dies 6 i 9 de setembre. Els dies 20 i 21 del mateix mes seria el torn de l'Ametlla de Mar tot i que en aquest cas per neteja dels motors de les embarcacions però pocs dies després, el 28 no es podria realitzar també a l'Ametlla en aquest cas si, per avaries al motor de l'embarcació *D-202*. Pel mateix motiu de les avaries, el dia 8 d'octubre seria el torn de Roses; el 9 de Sant Feliu de Guíxols; el 13 de Port de la Selva; el 15 i el 28 de Blanes; el 9 de novembre altre vegada Port de La Selva, el 24 del mateix mes resultaria incomplert el servei a Barcelona també per avaries a una embarcació, el dia 30 no es podria realitzar a Roses i els dies 18 i 19 de desembre no es realitzaria el servei de rastrejament per avaries a les embarcacions de Vilanova i la Geltrú.

Però el motiu principal pel qual el servei de rastrejament s'hauria de cancel·lar més vegades seria el mal temps. Així d'aquesta manera, els dies 21 i 22 d'agost, el servei de rastrejament resultaria incomplert al Port de la Selva, no realitzant-se tampoc al mateix lloc els dies 31 d'agost, 1 de setembre (aquell dia a Roses tampoc) i 4 de setembre. L'11 de setembre tampoc es realitzaria a

[1396] AGMAB. SHEMA. Caixa 9574.

Palamós, i el 28 del mateix no es rastrejaria a Blanes i el servei de Barcelona resultaria incomplert pel mateix motiu. Els serveis cancel·lats per mal temps s'accentuarien en els últims tres mesos de l'any encara més. Així, el 21 i el 23 d'octubre no es realitzaria el servei a Port de La Selva (el 23 tampoc es realitzaria a Palamós) i el dies 26 i 27 pel mateix motiu no es realitzaria el primer dia a Palamós i el segon a Roses. Entre els dies 28 d'octubre i 1 de novembre les embarcacions de rastrejament no podrien actuar al Port de la Selva pel mateix motiu, un servei que també es va haver de cancel-lar el mateix dia 28 a Roses i el dia 29 a Roses i Tarragona. Al novembre continuaria la cancel·lació de serveis de rastrejament pel mal temps: el dia 11 no es podria realitzar a Roses; el 18 i el 21 a Palamós; el 22 a Port de la Selva, Vilanova i la Geltrú i incomplert a Barcelona; i els dies 28 i 29 al Port de la Selva (també Roses el dia 29). L'últim mes de l'any tindria dies més complicats al mar, sobretot a la Costa Brava. D'aquesta manera el dia 1 desembre no s'efectuaria a Port de la Selva; el 8 a Roses i Port de la Selva; el 9 a Roses, Port de la Selva, Blanes i Barcelona; el dia 10 a Roses, Palamós i Blanes; el dia 11 a Roses, Port de la Selva, Palamós, Guíxols i incomplert a Barcelona; el 12 a Palamós; i el dia 13 a Palamós, Vilanova i la Geltrú, Roses, Port de la Selva i Guíxols.

3.4.3.5.2.1. Operacions de la D-199[1397].

Una cas excepcional de les embarcacions de rastrejament de mines va ser la denominada *D-199* (*Vallcarca*). Aquesta embarcació seria l'única de tota la flotilla de dragamines que es va armar amb una metralladora Vickers de 7 mm en muntatge antiaeri (tal i com portaven molts dels guardacostes) i càrregues de profunditat, ja que l'embarcació tindria un altre ús. Tot i que el vaixell va ser utilitzat en un principi pel rastrejament de mines, posteriorment seria emprat en missions de vigilància nocturna, sobretot del port de Barcelona i les rodalies d'aquest, així com en casos molt més especials, en missions de vigilància i reconeixement a vegades conjuntes amb les llanxes del tipus *D.A.R.* o del tipus *K.*

La seva tripulació estava composta pel patró Manuel Alsina Ramia, el mecànic José Juan Bonet, i el mariner artiller Miguel Paratche Gimerau,i els mariners Perfecto Núñez Hermo i José Pardo Villa i entre les seves operacions, el mes de novembre de 1938 seria el mes prolífic, realitzant d'aquesta manera una operació conjunta amb la llanxa *K-8* del 9 al 14 de novembre, una altre amb el guardacostes *V-15* el dia 20 consistent en ajudar als treballs de desatraque als destructors amarats al port de Barcelona i diverses missions de vigilància nocturna entre els dies 24 i 28 de novembre conjuntament amb la llanxa *K-19* a les rodalies del port de Barcelona.

[1397] Per les operacions de la llanxa *D-199* i que aquí es resumeixen veure AGMAB. SHEMA. Caixa 9574.

La missió efectuada juntament amb la *K-8* va consistir en realitzar una vigilància de la costa fins a Cambrils per tornar altre cop a Barcelona. Així per tant i acomplint l'ordre d'operacions de la Direcció de la Flotilla de Catalunya, la *D-199* sortiria a la mar des del port de Barcelona el dia 9 a les 19:35 hores juntament amb la llanxa *K-8*, recorrent la costa a una distància de mitja milla i a una marxa moderada, fins arribar a Vilanova i la Geltrú, on entrarien al seu port a les 07:00 hores del dia 10 sense cap novetat. Dotze hores més tard, abandonarien el port vilanoví i navegarien per la costa igual que el dia anterior, on observarien a l'alçada de Torredembarra una llum blanca a unes sis milles de la costa i amb direcció al sud-est. La *D-199* aniria a reconèixer-la, resultant ser una barca de pesca amb matrícula de Tarragona que estava pescant, pertanyent a la Comandància de Marina, a la que la *D-199* deixaria continuar amb la seva tasca però obligant-la a reduir la llum, cosa que faria a l'instant, tot i que no es deixaria de veure fins a les 07:00 hores, moment en que la *D-199* i la *K-8* entrarien a Tarragona. A les 15:00 hores tornarien a sortir del port de Tarragona per efectuar els mateixos serveis que els dies anteriors, la vigilància de la costa. Aquesta vegada, el temps no acompanyaria i a les 20:00 hores els hi sorprendria un fort xàfec de vent i mar de la part de Llevant, que provocaria el fondeig de la *D-199* a la part de ponent del Cap de Salou. La *D-199* no va continuar la seva navegació fins que no va passar el xàfec, que duraria dos hores, i a les 22:00 hores podria continuar amb el servei de la vigilància de la costa fins a les 08:00 hores del matí del dia 12, moment en que entraven les dos embarcacions sense novetat a Cambrils. Posteriorment a les 19:00 hores, tornarien al port de Barcelona realitzant la mateixa ruta. Durant aquesta travessia no passaria res excepcional excepte que ja a prop de Barcelona, a l'alçada de Castelldefels, observarien un objecte no identificat a l'aigua a dos milles de la costa. Al apropar-se a identificar-lo resultaria ser una barca de pesca, de nom *Angelita*. Així, sense res més destacable, les dos embarcacions entrarien a Barcelona a primeres hores del dia 14.

Per altre banda, les missions que realitzaria a finals de novembre conjuntes algunes amb la llanxa *K-19* consistirien en sortir del port de Barcelona a últimes hores de la tarda i patrullar tota la zona compresa entre la boia del Llobregat i la desembocadura del riu Besòs, entrant una altre vegada al port de Barcelona a primeres hores del matí. Normalment solien ser missions tranquil·les tot i que corrien un gran risc, sobretot per la possible presència d'alguna unitat naval de guerra franquista o de l'aviació. Es donarien casos que confirmarien aquesta excepcionalitat, com l'operació protagonitzada el dia 23 de novembre de 1938, quan el *D-199* efectuava una missió de reconeixement del port de Barcelona i les seves rodalies. Havia sortit del port de la ciutat comtal a les 19:15 hores, i quan l'embarcació creuava davant l'Estació Marítima justament al mateix moment es donava la senyal d'alarma a la ciutat. Dos hores més tard i a unes 3 milles de la costa, observaria un objecte sense identificar al mar, enfilat a la boca del port en direcció nord-nord-est.

La *D-199* s'aproparia per identificar tal objecte i al ser a mitja milla, l'identificaria com un vaixell de guerra. Immediatament després, l'embarcació giraria en direcció cap a terra, ja que desconeixia la nacionalitat del vaixell de guerra, però aquest descobriria a la petita embarcació i la perseguiria fins prop de les boies d'enfilació del port, tot i que no podria assolir-la. La *D-199* va dirigir-se immediatament a l'escullera de Llevant per comunicar la presència d'aquest vaixell a Defensa de Costes, però cap dels dos avions disponibles que hi havia funcionava, així que novament, la *D-199* es faria altre vegada a la mar per no perdre detall del vaixell i veure si havia cap senyal per scott des de terra que es comuniqués amb el vaixell. Una vegada a la mar, la tripulació de la *D-199* no va poder veure més al vaixell de guerra perdent-lo així d'aquesta manera. Però tot i així, la *D-199* si que va poder notificar les senyals d'alarma que van ser donades a Barcelona , que serien a les 22:00 hores la segona; la tercera a les 23:50 hores; la quarta a les 00:50 hores; la cinquena a les 02:35 hores i la sisena a les 03:40 hores. D'aquesta manera, la *D-199* acabaria el servei sense distingir cap altre senyal sospitosa, entrant al port de Barcelona a les 06:25 hores del dia 24 de novembre de 1938. La nit del 25 al 26, en un altre servei de vigilància nocturn, la *D-199* es toparia amb una embarcació que s'identificaria com *Amor*. Però el problema seria quan al preguntar-li al seu patró sobre la documentació de la mateixa, aquest li respondria que no la portava, cosa que immediatament posaria en coneixement el patró de la *D-199*, Manuel Alsina, al Cap de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya.

A finals de desembre, la *D-199* continuaria realitzant operacions i serveis per la Flotilla de Catalunya. Així, el dia 21 de desembre de 1938, i seguint ordres de la Direcció de la Flotilla de Catalunya, sortiria a les 11:00 hores del port de Barcelona en direcció a Arenys de Mar, on arribaria sense novetat a les 14:00 hores. Allà l'embarcació quedaria amarada al moll fins les 15:00 hores per sortir tres quarts d'hora més tard amb un carregament de paquets en direcció al destructor francès *Valmy,* que estava ancorat al mar a la mateixa alçada on s'havien descarregats els paquets abans mencionats, tornant la *D-199* al port d'Arenys altre cop. A les 17:00 hores embarcaria a la petita embarcació la Comissió Internacional d'evacuació de combatents estrangers i es dirigiria novament al destructor francès, atracant al seu costat i desembarcant de l'embarcació la citada Comissió. Per finalitzar, la *D-199* es dirigiria altre cop al port d'Arenys de Mar per desembarcar a un dels acompanyants de l'anomenada Comissió, i retornaria cap al port de Barcelona on arribaria sense cap novetat destacable a les 21:35 hores del mateix dia.

A últims d'any, el dia 30 de desembre de 1938, la *D-199* continuaria realitzant serveis de vigilància nocturna al port de Barcelona, tal i com es desprèn de l'informe que realitzaria el seu patró el dia 31 de desembre. Segons aquest informe, l'embarcació sortiria a les 20:30 hores del port de Barcelona en servei de vigilància des de la Boia del Llobregat fins a la Desembocadura del riu Besòs i mitja

hora més tard, observaria un pailebot que es dirigia al port de Barcelona, que al ser reconegut per la *D-199*, continuaria el seu viatge. L'informe només destacaria aquest encontre am el pailebot, sense especificar la seva identitat, continuant la *D-199* per la seva part el servei de vigilància fins finalitzar a les 06:00 hores, moment en que entraria al port de Barcelona.

3.4.3.6.. Les llanxes antisubmarines

La Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya també estaria formada per diverses llanxes ràpides antisubmarines que tindrien menys protagonisme que els guardacostes o les embarcacions de rastrejament de mines però que també s'utilitzarien en la defensa de la costa. En concret, la seva participació es va limitar més a la protecció de ports i a la vigilància de la costa, realitzant missions de caràcter més secundari. Entre les llanxes que van pertànyer a la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya existiren de dos tipus diferents: les llanxes del tipus *D.A.R*. d'origen francès i les llanxes del tipus *K,* tot i que també participarien per aigües catalanes llanxes de procedència russa, que realitzarien alguna que altre operació a aigües catalanes tot i que aquestes mai van pertànyer a la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya ja que van dependre sempre de la pròpia Marina Republicana.

3.4.3.6.1. Les llanxes del tipus *D.A.R*

Coincidint amb la creació de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya al juny de 1937, el Govern de la República va adquirir un total de 10 llanxes antisubmarines a França que arribarien a territori republicà en dos tongades. En la primera d'aquestes, un total de 8 llanxes, arribarien pels seus propis medis a Barcelona a finals del mateix mes de juny, on poc després serien traslladades cap a Cartagena. Les altres dos restants no arribarien fins al mes de desembre, restant aquestes dos a la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya i quedant d'aquesta manera només les Flotilles de Cartagena i la de Catalunya com les úniques que comptarien amb llanxes antisubmarines, degut sobretot a la importància dels ports que havien de defensar.

La característica principal d'aquestes llanxes era la seva velocitat, ja que arribaven fins als 30 nusos i desplaçaven unes 16 tones. En quant al seu armament, una vegada ja a Barcelona, se'ls hi va instal·lar una metralladora Vickers de 7 mm., la mateixa que portaven molts dels guardacostes de la Flotilla, a més a més de portar com a defensa antisubmarina llença-càrregues per quatre càrregues de profunditat. Aquestes dues llanxes rebrien el nom de *D.A.R.-1* i *D.A.R.-2*, (*Defensa Antisubmarina Ràpida*) i així va ser com van ser conegudes dintre de la Marina Republicana, actuant al port de Barcelona i posteriorment a la Base Naval Secundària de Roses. Malauradament per la Flotilla de Catalunya, la seva aportació va resultar ser escassa, més quan la *D.A.R.-1* va

quedar inutilitzada després d'un bombardeig sofert a Barcelona el dia 18 d'agost de 1938 i ja no es va reparar. La llanxa *D.A.R.-2* per la seva part, va estar durant varis mesos de 1938 adscrita a la Base Naval Secundària de Roses[1398].

Aquestes llanxes franceses del tipus *D.A.R*., tenien una dotació força similar com veurem a les del tipus *K*, ja que estaven comandades per un patró, amb categoria d'Auxiliar Alumne Naval; un caporal de marineria, dos mariners motoristes, un mariner artiller i un mariner de 2ª. Al gener de 1938, la llanxa *D.A.R-1* estava comandada pel patró Eduardo Estors Gil mentre que el patró de la llanxa *D.A.R.-2* era Cristóbal Rosas Pérez[1399].

L'existència d'aquestes llanxes seria molt aviat coneguda pels franquistes, gràcies sobretot a una informació aconseguida a través dels tripulants del vapor republicà *Vicente la Roda* un cop aquest vaixell arribaria al port de Marsella a principis de juliol de 1937. Els anomenats mariners informarien que en aquelles dates existien dos canoes automòbils ràpides, amb casc de color fusta barnissat que desenvolupaven una velocitat superior a 30 milles i tenien la seva base al port de Barcelona, dedicant-se a vigilar constantment la costa dels voltants de l'anomenada ciutat[1400]. A principis de gener de 1938, concretament el dia 6 de gener, els serveis d'espionatge franquistes feien arribar una notícia a l'Estat Major de l'Armada Nacional informant de l'existència d'aquest tipus de llanxes[1401]. La nota donava a conèixer però sense afirmar, que semblava ser que els republicans havien adquirit a Suïssa 10 llanxes de motors torpeders per acomboiar els vapors de taronges i els que conduïen queviures i armes per la zona republicana. Segons la nota, la compra d'aquestes llanxes havia estat feta per un tal Codina de l'Ambaixada republicana a París, al preu de 210.000 francs cadascuna. Aquesta nota informava també de les característiques d'aquestes llanxes, destacant que tenien uns 25 metres d'eslora, 350 H.P. i podien arribar a una velocitat igual a 40 nusos. Les llanxes havien estat despatxades a Sette des d'on havia sortit ja una per a Cartagena i portava la inscripció "*Loto V-38*" mentre que la resta semblava ser facturat part cap a Marsella i part a la Nouvelle. La veritat es que aquestes llanxes no van desenvolupar cap paper ofensiu, realitzant sempre petites tasques de vigilància, sobretot als ports de Barcelona i Roses.

3.4.3.6.1.1. Operacions de les llanxes D.A.R.

Les llanxes del tipus *D.A.R.,* van ser emprades sobretot en un primer moment per la defensa i vigilància del port de Barcelona fins que més endavant van ser traslladades i adscrites a la Base Naval Secundària de Roses. Les operacions a realitzar normalment era la vigilància del port, tasca

[1398] AGMAB. SHEMA. 10395.
[1399] PARDO, Juan, *La Flotilla de Vigilancia y Defensa Antisubmarina de Cataluña.*
[1400] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/31 Nota del 7 de juliol de 1937.
[1401] AHEA. A.93.

que solien efectuar de nit, tot i que també realitzarien diferents missions per altres punts de la costa catalana. De les poques operacions que se'n saben que realitzaren aquestes llanxes i que quedaven reflexades als butlletins d'informació[1402], sabem que el dia 9 de febrer de 1938 la llanxa *D.A.R.-1* sortiria de Barcelona a les 09:00 hores per traslladar-se fins a Roses, on arribaria sense novetat i quedaria fondejada. Per la seva part,la llanxa *D.A.R.-2* faria el camí contrari i arribaria al dia següent a Barcelona a les 11.45 hores després d'haver-se desplaçat des de Roses. Estant la llanxa *D.A.R.-2* a Barcelona, el 15 d'abril, faria un servei de vigilància juntament amb les gasolineres 1, 3 i 4 durant el dia i la nit. Als butlletins d'informació de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya no es desprenia cap més informació sobre les llanxes franceses fins el dia 25 de setembre, quan informava que la llanxa *D.A.R.-2* finalitzaria el servei encomanat pel Cap de l'Estat Major de Marina sense novetat, sense saber quin era aquest, tot i que molt probablement seria un servei de vigilància. Cinc dies després, els Butlletins d'Informació donaven la notícia de que es trobava llesta per prestar servei reservat de l'Estat Major de Marina la llanxa *D.A.R.-2*, i que s'estava reparant al port de Barcelona la llanxa *D.A.R.-1.* Sembla ser que el seu estat de conservació no era el més idoni i freqüentment patirien problemes de manteniment, com seria el cas de la *D.A.R.-2* durant la seva travessia els primers dies d'octubre de 1938[1403]. La llanxa tenia assignada la missió de traslladar-se a varis punts de la costa catalana amb l'objectiu de realitzar diferents operacions de vigilància i començaria l'operació la nit del dia 1 d'octubre. Així per tant, a les 22:50 hores, sortia del port de Barcelona per complimentar una ordre "secreta" donada pel Cap de la Flotilla de Vigilància de Catalunya, arribant a la zona entre les Illes Formigues i Cap de Sant Sebastià a les 00:50 hores (la llanxa arribaria amb un lleuger retard degut a una petita avaria a la bomba d'oli). La *D.A.R.-2* es col·locaria al voltant dels 1.500 metres al llarg de la costa i als 4.000 metres de les Illes Formigues, realitzant una descoberta a la zona, on aturaria els motors per no cridar l'atenció i muntant el servei de vigilància fins les 05:00 hores. A aquesta hora realitzaria altre descoberta fins a l'alçada del Cap de Begur i virant en rodona i realitzant l'última descoberta a les Illes Formigues, tornaria un altre cop a la zona indicada a les 06:30 hores, moment en que es posaria en marxa per tornar al port de Barcelona. Durant la tornada tindria una petita complicació degut a una altre avaria i va haver d'entrar a Blanes a fer oli. Aquí no acabarien les complicacions ja que a la sortida es li trencaria una junta de la culata del motor de babord, tot i que podria arribar a Barcelona sense problemes. Al dia següent, la llanxa tornaria a sortir de Barcelona, en aquest cas a les 21:30 hores, tot i que continuarien els problemes; uns problemes que la faria tornar al port barceloní a les 23:00 hores degut a una petita avaria al motor de babord. Reparada aquesta, sortiria novament a la

[1402] AGMAB. SHEMA. Caixa 9574.
[1403] AGMAB. SHEMA. Caixa 9574.

mar a la mitjanit, on posaria rumb a Port de la Selva, arribant al destí a les 03:00 hores. Allà i segons les instruccions del Sr. Delegat de la Subsecretària d'Armaments, la *D.A.R.-2* sortiria novament a complimentar les instruccions rebudes de vigilància de la zona, tornant altre vegada a Port de la Selva a les 09:00 hores. Dotze hores més tard, la llanxa estaria llesta per sortir a la mar, segons les ordres rebudes, tot i que la seva sortida es retardaria fins les 22.30 hores, moment precís en que va tindre una avaria, fent-se a la mar una vegada reparada aquesta mitja hora més tard, per tornar a complimentar el servei encomanat, (un altre servei de vigilància). Realitzada la vigilància, tornaria al Port de La Selva a les 11:00 hores del dia 4 i no sortiria altre vegada a la mar fins el dia 6, quan a les 06:30 hores abandonaria el Port de la Selva per traslladar-se al port de Roses, on arribaria a les hora i mitja més tard. A les 10:00 hores sortiria rumb a Barcelona havent d'entrar durant el camí al port de Sant Feliu de Guíxols degut a una nova avaria a la bomba d'oli del motor de babord al tenir una de les culates trencades i tornaria a fer-se a la mar una vegada reparada aquesta avaria. Però aquí no acabarien les complicacions ja que davant el far de Calella altre vegada la bomba del motor de babord es va avariar i va haver de continuar el viatge amb un sol motor. Aquesta avaria no seria reparada fins que la llanxa no es trobava a l'alçada de Masnou, fent l'últim tram de la navegació amb els dos motors en ple funcionament. Finalment, la llanxa *D.A.R.-2* entraria al port de Barcelona, donant per finalitzada la seva missió.

3.4.3.6.2. Les llanxes del tipus *K*

També integrarien la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya una segona tongada de llanxes antisubmarines, però en aquest cas amb un origen molt més curiós. Es tractaven d'un grup de set llanxes ràpides i embarcacions d'esbarjo que havien pertangut al Govern d'Euzkadi i a la Delegació Marítima de Santander que una vegada havia desaparegut el Front del Nord, s'havien resguardat als ports francesos de Baiona i Bordeus. Posteriorment, al maig del 1938 travessarien França pel canal de Midi, arribant al port mediterrani francès de Sète, on continuarien fins al port de Roses i on arribarien les primeres el dia 9 de juny i la resta el dia 14[1404]. Aquestes llanxes van patir alguns imprevistos, ja que una d'elles es va incendiar al port de Roses quedant fora de servei i una altre va sofrir greus avaries; tot i així, les llanxes arribarien el 18 de juny al port de Barcelona, on després d'unes necessàries reparacions, acabarien integrant-se a la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya amb els següents noms: *K-8*, *K-11*, *K-15*, *K-17*, *K-19*. Més tard s'integraria també la la llanxa *Ella,* que no canviaria el seu nom. Al port de Barcelona van ser armades cadascuna d'elles amb una metralladora Vickers de 7 mm i dos llença càrregues de profunditat com arma antisubmarina, igual que les llanxes franceses del tipus *D.A.R*.

[1404] PARDO, Juan, *La Flotilla de Vigilancia y Defensa Antisubmarina de Cataluña.*

Van realitzar diferents serveis, sempre de vigilància, tot i que eren més lentes que les llanxes franceses *D.A.R*. Les llanxes de la Flotilla van realitzar diferents missions consistents principalment en la vigilància nocturna sobretot del port de Barcelona, tot i que també van efectuar algunes missions d'escorta a vaixells mercants i alguna operació de salvament marítim com del tipus que realitzaven els guardacostes.

Entre les diferents llanxes, la llanxa *K-8* seria la que més activitat tindria, sobretot durant el segon semestre de 1938[1405]. Seria a més a més el mes de setembre el de més activitat per la llanxa, tot i trobar-se a Barcelona i no tenir entre els dies 8 i 18 el llença-càrregues per tal de poder utilitzar les càrregues de profunditat. Això no obstant, no seria un problema, i el dia 9 la llanxa *K-8,* complint ordres de la Comandància de la Defensa Mòbil sortiria a les 19:15 hores per realitzar un servei d'exploració antisubmarina i donar protecció al guardacostes *V-11* i als vapors *S.A.C. Nº6* i *España nº3* en la seva travessia fins a Barcelona. El dia 15 a la tarda, realitzaria el mateix servei, en aquest cas al guardacostes *V-14* i al vapor *Ciutat de Reus* fins l'entrada dels dos vaixells al port de Barcelona. Tres dies més tard, la llanxa *K-8* tornaria a sortir del port de Barcelona per realitzar una missió de vigilància i no entraria al port barceloní fins el dia 21, quedant al port de Barcelona reparant unes petites avaries. Tot i que al part donat pel cap de la Defensa Mòbil Marítima referent aquest últim servei en el que es deia que la llanxa quedava reparant unes petites avaries, la veritat es que la llanxa quedaria en reparació un mes, fins al 22 d'octubre, quan novament quedaria en condicions de prestar servei a Barcelona. Aprofitant la seva estada al port barceloní, el dia 1 de novembre realitzaria un servei de salvament a un avió i no realitzaria cap altre acció fins al dia 9, quan juntament amb l'embarcació *D-19*9, sortirien les dos per prestar un servei encarregat per l'Estat Major de Marina, consistent en navegar fins a Cambrils vigilant la costa, entrant als port de Vilanova i la Geltrú i Tarragona a més a més de la seva destinació, i tornar realitzant el mateix servei a Barcelona, on entrarien el dia 14. A l'endemà a la tarda, la llanxa *K-8* realitzaria un dels seus últims serveis al desplaçar-se fins a la desembocadura del riu Tordera per donar protecció submarina al vapor *S.A.C.-8*, tornant al port de Barcelona després d'haver efectuat durant la nit un servei de vigilància per la costa. Després d'estar uns dies en condicions de prestar servei a Barcelona, el dia 18 no es trobaria disponible a l'estat carregant bateries. Al dia 20 se li començaria a fer-li unes petites reparacions, un estat del que es va mantenir fins el dia 28 quan un bombardeig de l'aviació nacional assoliria la llanxa, provocant-li greus desperfectes i la seva posterior destrucció. Una acció que faria desaparèixer la *K-8* dels boletins d'operacions de la Flotilla de Catalunya.

[1405] AGMAB. SHEMA. Caixa 9574.

Altre de les llanxes que també realitzarien alguna operació seria la *K-19*. Aquesta seria utilitzada sobretot en la vigilància nocturna del port, de la mateixa manera que s'utilitzaria sovint l'embarcació *D-199*, que en alguns casos acompanyaria a les llanxes del tipus *K* en les seves missions, com les realitzades per la llanxa *K-19* cap a finals de novembre. Una d'aquestes missions seria la protagonitzada per la *K-19* el dia 26 de novembre quan juntament amb la *D-199* sortiria a les 19:10 hores amb l'objectiu de realitzar un servei de vigilància a la zona nord del port de Barcelona entre la Boia del Llobregat i la desembocadura del Riu Besòs[1406]. Tot i que el comandant de la llanxa no destacaria res important al seu informe posterior, si que destacaria que la llanxa navegaria a una marxa prudencial i a una distància de 3 a 4 milles de la costa, no trobant-se durant tota la nit cap embarcació ni observar cap senyal sospitosa. Això si, a la sortida podria observar un bombardeig de Barcelona i al poc temps un altre. Finalment, la llanxa entraria al port de Barcelona cap a les 05:20 hores. El dia 28 de novembre tornaria a realitzar el mateix servei, acompanyat també de la *D-199*, sortint aquesta vegada del port de Barcelona cinc minuts abans que el dia anterior, a les 19:05 hores Igual que el servei anterior, el seu comandant no observaria cap embarcació durant tota la nit, però si que va poder observar per la seva part, tots els bombardeigs que s'efectuarien a Barcelona, que aquell dia es realitzarien serien fins a sis, sent aquests realitzats a les següents hores: el primer seria realitzat a les 20:00 hores; el segon vint minuts després; el tercer a les 20:50 hores; el 4rt a les 23.30 hores; el 5è a les 00.20 hores i el sisè i últim a les 00:50 hores. Durant el segon bombardeig la dotació de la llanxa *K-19* va poder observar el foc del tub d'escap d'un avió que s'allunyava amb rumb Nord. Així i sense cap altre novetat, la llanxa entraria al port de Barcelona a les 07:45 hores.
Per altra banda, la llanxa *Ella*, seria l'encarregada de realitzar serveis d'enllaç entre Barcelona i Maó[1407].

3.4.3.6.2.1. Organització de les llanxes K

Dintre de la Marina Republicana, la unitat tàctica composta per tres llanxes formaven una esquadrilla, però a la Flotilla de Catalunya, l'esquadrilla de llanxes antisubmarines de Catalunya estava formada per les llanxes *K-8*, *K-11*, *K-15*, *K-17* i *K-19*, dirigides per un comandant d'esquadrilla. Cada llanxa comptava amb una dotació de cinc homes, distribuïts de la següent manera[1408]: un patró amb la categoria d'Auxiliar Alumne Naval que era el comandant de la nau, un motorista amb la categoria d'auxiliar de màquines, un mariner artiller amb la mateixa categoria i dos mariners, un amb la categoria de senyaler i l'altre amb la categoria de timonel. Sobre la disposició inicial de la dotació i les seves obligacions que tenien els diferents membres de la tripulació en

[1406] AGMAB. SHEMA. Caixa 9574.
[1407] PARDO, Juan, *La Flotilla de Vigilancia y Defensa Antisubmarina de Cataluña.*
[1408] AGMAB. SHEMA. Caixa 9763.

situació de xafarranxo de combat eren les següents: el patró tenia l'obligació de portar el comandament de la llanxa i el llançament de les bombes, sent el seu lloc la roda de govern de l'embarcació. El motorista, destinat a la cambra de motors de la llanxa, tenia l'obligació de direcció manejo dels motors de l'embarcació. Per la seva part, el senyaler, situat al peu del pal de senyals era l'encarregat de la comunicació i interpretació de les senyals així com l'observador de l'aire, mentre que l'artiller, situat al costat de la metralladora era l'encarregat de la seva utilització. Per últim, el mariner de 1ª destinat al pont, era l'encarregat de transmetre les ordres del patró i de ser l'observador contra submarins. Cada home de la dotació tenia les seves tasques ben definides, sent la defensa el seu objectiu primordial, especificant un home tant contra l'aviació com contra submarins i els seus llocs a la llanxa eren ocupats una vegada es sortia del port, on havien d'estar fins una vegada tornaven al port de destí. Aquesta seria la dotació, aprovada segons l'Ordre Ministerial del 21 d'agost de 1938 per exemple per la llanxa *K-8*, tot i que sorgirien altres ordre ministerials que modificarien aquesta distribució, Entre aquestes noves ordres, destacaven l'aprovada el 19 de setembre de 1938 per la llanxa *K-19* i la del 6 de Novembre de 1938 per la *K-18* i *K-17*, a proposta de l'Estat Major de Marina, modificant la seva dotació. La principal característica era que augmentava en dos persones més els tripulants de la llanxa, i que inclouria el següent: un Patró, que continuaria sent el comandament de la llanxa i continuava amb la categoria d'Auxiliar Alumne Naval; un Mecànic amb la categoria d'Auxiliar de Màquines; un Artiller amb la categoria de Caporal d'Artilleria, un Radiotelegrafista amb la categoria de Caporal de Radiotelegrafista, un Motorista amb la mateixa categoria de Motorista, un Senyaler amb la categoria de Mariner Senyaler i un Mariner Artiller amb la categoria de Mariner d'Artilleria.

Existien també tres estats diferents per cobrir el servei diari, sent els dos primers d'alarma i el tercer de repòs. El primer estat era el d'alerta màxima: les llanxes havien d'estar amarades a la base amb les bombes antisubmarines armades i amb les seves dotacions preparades per sortir en qualsevol moment. Tant era el cas, que una vegada rebuda l'ordre havien de poder sortir en dos minuts, per aquest motiu havien de dormir vestits amb l'uniforme.

L'estat número dos no diferia tant del primer però era més permissiu. En aquest cas les llanxes havien d'estar en el mateix cas que l'estat número 1, també amarades a la base, amb les bombes antisubmarines armades però amb la diferència en que les dotacions havien d'estar en situació de descans al quarter, sense sortir francs, i amb l'obligació de sortir una vegada rebuda l'ordre en quinze minuts, tot i que en aquest cas podien dormir normalment.

Quan estaven en aquests dos estats, el cap de l'Esquadrilla havia de donar part respectivament primer al Cap de Servei de la Flotilla i segon a la Direcció de la Flotilla informant de la novetat del personal i material i la quantitat de combustible a bord així com de bombes.

L'estat número tres era el més permissiu de tots. En aquest cas, les llanxes estaven en reparació o repòs, quedant les bombes antisubmarines desarmades i en lloc segur. Paral·lelament, les dotacions estaven en descans o francs, i havien d'estar llestos per sortir a la mar una vegada rebuda l'ordre en 24 hores.

En quant a la reparació de les llanxes pels diferents estats, s'ordenava diàriament en l'ordre de la Flotilla. També existien vàries normes que havien de practicar les llanxes en tasques relatives com a l'entrada i sortida als ports, l'armament o comunicacions entre d'altres.

Així per exemple, les llanxes havien de sortir i entrar al port en línia de fila a la velocitat mínima, maniobrant sempre en formacions segons el codi de senyals i solament en casos extraordinaris, podien maniobrar independentment. En situacions en les quals estigueren protegint algun vaixell a una velocitat inferior a 10 milles o estigueren aturats, es protegirien formant un cercle en un radi de 1.000 metres al voltant del mateix.

Relatiu a les disposicions sobre armament, la preparació de bombes de profunditat era realitzada sota la direcció d'una persona determinada i anomenada per la Direcció de la Flotilla, quedant terminantment prohibida armar i desarmar les bombes a bord de les llanxes i el personal de les llanxes a bord, on tothom havia de conèixer el llançament de bombes, quedava només facultat per llençar-les a la mar, tot i que normalment eren llençades pel patró de l'embarcació.

Les bombes que portaven les llanxes, havien de ser entregades en tres sèries: la primera sèrie composta per dos bombes, 30 metres; la segona sèrie, dos bombes, 45 metres; i la tercera i última sèrie, també altres dos bombes, 60 metres. Totes aquestes bombes havien d'anar marcades amb lletres indicant la seva sèrie per tal d'evitar confusions.

En quant a les accions d'atac o defensa, el patró de la llanxa era qui determinava l'atac, ja que era qui primer veia l'enemic i havia de maniobrar en lo successiu d'acord amb el Codi de senyals. També existien algunes disposicions específiques com per exemple si era observat un submarí en superfície, en què la norma a seguir era obrir foc de metralladora per impedir la sortida del personal a la torreta; o davant de ser atacat per avions enemics, situació que era la més factible degut als continus atacs de l'aviació, les llanxes havien de maniobrar independentment amb velocitats i rumbs alterns. En aquest cas, s'havia d'actuar de manera diferents depenent de la direcció de l'avió. Si l'avió es dirigia de popa a proa, convenia posar poca velocitat a l'objecte d'estar el menys temps possible sota el seu foc, però en canvi, si l'avió es dirigia de proa a popa, convenia augmentar la velocitat també per les mateixes raons.

Referent a les comunicacions, el principal medi de comunicacions era el Codi de Senyals i quan aquest no era possible, s'havien d'utilitzar banderoles de mà o comunicacions a la vegada i de radi.

Per establir unes comunicacions òptimes, tota la dotació estava obligada a conèixer de memòria les senyals fetes per banderoles, sent el patró i el senyaler els que havien de conèixer de memòria el codi de senyals. El patró, a més a més, havia de portar a bord un llibre de guàrdia on havia d'anotar totes les vicissituds dels serveis efectuats. Per últim i com a disposició de seguretat, quedava terminantment prohibit fumar a bord de les llanxes i a les seves rodalies.

3.4.3.7. El final de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya

El final de la Flotilla de Catalunya aniria lligat a l'ofensiva que les tropes franquistes realitzarien pel territori català sobretot a principis del gener del 1939 i que acabaria en un mes, ocupant tot el Principat. A començaments de l'any 1939, els guardacostes de la Flotilla es trobaven en diferents situacions quedant només tres en condicions de prestar servei: el *V-11*, *V-12* i *V-14*. La resta s'estaven reparant a Barcelona, tot i que hi havien dos, el *V-16* i el *V-17* més retardats, mentre que el *V-10*, *V-15* i *V-23* estaven ja a la fase final de reparació[1409].

El *V-11*, un dels tres guardacostes en condicions de prestar servei, seria enviat el 5 de gener al port de Tarragona amb l'objectiu d'obstruir el port davant l'imparable avanç de les tropes franquistes, però un bombardeig aeri realitzat el dia següent enfonsaria al guardacostes, perdent així d'aquesta manera la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya al guardacostes *Francisco* o *V-11,* un dels primers guardacostes que havien actuat a aigües catalanes després d'haver estat realitzant dos anys de servei, actuant fins i tot molt abans de la creació de la pròpia Flotilla de Catalunya. Aquesta pèrdua no impediria que el *Monturiol* realitzés el minat del port tarragoní durant la nit del 8 al 9 de gener, però tot i que el 12 de gener s'afegiria un altre guardacostes a la Flotilla de Catalunya, el *V-33* que des del novembre passat havia estat adscrit a la Flotilla de Balears i que després d'arribar a Barcelona va veure impossible tornar a Menorca, afegint-se d'aquesta manera novament a la Flotilla de Catalunya, les pèrdues a la pròpia Flotilla s'anirien succeint. Així, el dia 19 de gener en un bombardeig aeri era enfonsat el *V-14* al moll de Sant Beltrán del port de Barcelona, i dos dies més tard en un altre atac aeri seria enfonsat el *V-17*.

Ocupada Tarragona i amb les tropes franquistes molt properes a la ciutat de Barcelona, finalment el dia 23 de gener s'ordenaria l'evacuació de la capital catalana. El cap de la Flotilla Vicente Yáñez, davant les circumstàncies i les importants pèrdues ocorregudes durant aquests últims dies, ordenaria que tots els vaixells incapaços de navegar fossin enfonsats. Així d'aquesta manera tots els guardacostes deixarien Barcelona per arribar a Roses i Port de la Selva, excepte el *V-16*, que al no poder navegar i seguint les ordres indicades pel cap de la Flotilla, seria enfonsat per l'anterior

[1409] També s'analitza el final de la Flotilla a PARDO, Juan, *La Flotilla de Vigilancia y Defensa Antisubmarina de Cataluña.*

comandant del *V-11,* Juan Montiel; i el *Monturiol*, que per diversos problemes mecànics seria abandonat per la seva tripulació davant les costes de Tarragona. L'embarcació seria trobada posteriorment el dia 25 pel creuer *Canarias* i l'entregaria al creuer *Navarra*, que el remolcaria fins al port de Sóller, però durant la travessia, el *Monturiol* patiria un greu problema ja que se l'inundaria les cambres de màquines i calderes, accions que provocarien el seu enfonsament abans de poder arribar a la seva destinació.

Amb la marxa dels guardacostes, que quedarien repartits entre Roses i Port de la Selva, i l'evacuació de Barcelona, la Subsecretaria de Marina s'instal·laria a Roses i la major part de la força i dels recursos de la Flotilla ho farien a Castelló d'Empúries que a més a més també es faria càrrec del Port de la Selva, que fins llavors era controlat per la Subsecretaria d' Armaments[1410].

Ocupada Barcelona el dia 26 per les tropes nacionals, el desànim es generalitzaria a tots els nivells i estaments, inclosa la Flotilla. La caiguda de Catalunya era ja una realitat, i si a l'Exèrcit Republicà, de retirada cap a la frontera francesa, es realitzaven desercions en massa, a les seves aigües no era menys. Així, i segons el consell del segon cap de la Base de Roses, l'oficial 1er Naval Manuel Baños, la nit del dia 27, la majoria dels tripulants de les embarcacions ancorades a Roses *V-15* i *V-23,* abandonarien els vaixells i marxarien cap a França. La resposta de la Flotilla seria col·locar unes noves dotacions als vaixells i enviar-los cap al Port de la Selva però dos dies seria el torn del *V-10,* que abandonaria el Port de la Selva per arribar poc després a Port-Vendrés, entregant-se d'aquesta manera a les autoritats franceses. No existint ja cap tipus de disciplina, el mateix dia, el *V-12* que estava al port de l'Escala, deixaria a terra al seu comandant i posaria rumb a Palma de Mallorca alhora d'incorporar-se a la Marina Nacional, fent-se càrrec d'ell el creuer *Canarias* que el trobaria de camí. D'aquesta manera, el mateix dia es perdien dos dels guardacostes originals de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya, el *V-10* i el *V-12*, que havien actuat, igual que el *V-1*1, realitzant operacions per aigües catalanes molt abans fins i tot de la creació de la Flotilla de Catalunya.

La situació a Roses es continuaria agreujant i s'aniria fomentant els rumors de desembarcament tot i que la base estava minada. D'aquesta manera, les autoritats de Marina es van veure obligades a intervenir, destituint els comandaments de la Base, per intentar reconduir la situació, però el dia 31 de gener, els tres guardacostes que quedaven a la Flotilla de Catalunya, el *V-15*, el *V-23* i el *V-33*, rebrien l'ordre de deixar Catalunya segons una ordre escrita del cap de la Base de Roses, tinent coronel d'infanteria Alonso. Els tres vaixells encara esperarien sis hores abans de dirigir-se a Port-Vendrés per si havien d'embarcar tropes. Per altre banda, el cap de la Flotilla prepararia la

[1410] DOMÍNGUEZ BENAVIDES, Manuel, *La Escuadra la mandan los cabos.* Editorial Luz de México, 1944. Pàg. 496.

documentació necessària perquè l'arribada d'aquests tres vaixells sembles una averia i no una retirada forçosa. Una vegada arribats a Port-Vendrés, on serien rebuts per un oficial de la Comandància de Marina, el port francès presentava un espectacle dantesc, amb una invasió de nombroses embarcacions espanyoles de tot tipus, on també hi es trobaven embarcacions dedicades al rastreig de mines i llanxes rapides, en les que havia embarcat el dia d'abans l'Estat Major de la Marina i la Subsecretaria. Amb l'objectiu de continuar la lluita passant a Menorca i després cap a la zona Centre-Sud republicana als importants ports republicans de València, Cartagena o Alacant, la Flotilla tornaria a sortir a la mar novament i navegarien fins a Sète i des d'allà a Marsella, on repararien lleugeres avaries, però la caiguda de l'illa de Menorca desbarataria aquest projecte ja que el radi d'acció dels guardacostes era molt limitat, i impedia que poguessin arribar a les costes republicanes de Llevant. D'aquesta manera, els tres guardacostes supervivents de la Flotilla s'entregarien a les autoritats franceses, tal i com havia fet pel seu compte un parell de dies abans el *V-10*. El 4 de febrer de 1939, el darrer personal de la Flotilla de Catalunya creuava a peu la frontera francesa deixant així d'aquesta manera d'existir la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya.

4. La Defensa des de l'aire: l'actuació de l'aviació a la costa catalana.

L'arma de l'Aviació faria la seva aparició durant la Primera Guerra Mundial sent per tant un arma relativament nova al 1936 tot i que després del primer conflicte mundial ja experimentaria un desenvolupament molt gran. La Guerra Civil Espanyola seria el seu punt d'inflexió que li donaria un cop definitiu pel seu desenvolupament, esdevenint aquest conflicte el seu particular banc de proves, tant per les tècniques i tàctiques utilitzades així com pels aparells posats en joc. Les noves tècniques i els coneixements adquirits durant el conflicte espanyol per part de les potències implicades serien fonamentals durant la Segona Guerra Mundial.

Els avions militars estaven dividits entre els pertanyents al Servei d'Aviació Militar i l'Aeronàutica Naval i comptaven amb uns avions millorats de la Primera Guerra Mundial, però no de molta importància. Aquests eren els *Dornier Wal*, el *Breguet XIX* i el *Nieuport Ni-52*, adoptats el 1922, 1923 i 1928 respectivament. Al 1936 a Espanya hi havia 360 avions de caràcter militar o que podien ser utilitzats en aquest servei, 300 dels quals eren monomotors (la meitat *Breguet XIX*, una quarta part *Nieuport Ni-52* i altres tant de l'Aeronàutica Naval) i la resta polimotors on destacaven que la meitat eren hidroavions *Dornier Wal* (quasi tots amb greus problemes mecànics) i la resta avions terrestres on destacaven els *Fokker F.VII* i el *Douglas DC-2*[1411].

Entre els aparells de l'Aeronàutica Naval existien aparells obsolets i antiquats com els dirigibles i globus aerostàtics, però també de moderns com alguns hidroavions, sumant un total de 111 aparells entre avions, hidroavions i avionetes, sent aquestos els següents: quaranta hidroavions de reconeixement *Savoia S-62,* vint-i-set avions torpeders *Vickers Vildebeest*, deu hidroavions d'escola *Macchi M-18*, deu avions de caça *Martinsyde*, vuit hidroavions de bombardeig *Dornier Wal*, set avions d'ensinistrament *Hispano E-30*, dos avions escola *Avro 504-K*, dos autogirs *La Cierva C.30 A*, una avioneta *CASA III*, un prototip d'avió d'escola *Hispano E-34*, un prototip d'avió de caça *Hawker Osprey*, una avioneta *De Havilland DH 60 G-III Moth Major* i una avioneta *De Havilland DH 83 Fox Moth* (prevista de flotadors) de dotació en el vaixell científic *Ártabro*.

En quant a la seva organització, el Servei d'Aviació Militar depenia de l'Exèrcit a través de la Direcció General d'Aeronàutica i estava format per tres esquadres o regions militars sent aquestes les següents: l'Esquadra nº1 amb base a Madrid disposava del Grupo 11 de caça a Getafe con aparells *Nieuport-52*, el Grup 21 de bombardeig a Lleó equipat amb *Breguet-XIX* i el Grup 31 de Bombardeig a Getafe també amb *Breguet XIX*. Així mateix també existia un trimotor a la base de

[1411] MANRIQUE GARCÍA, José María i Lucas MOLINA FRANCO, *Las armas de la Guerra Civil Española*, Pàg. 421

Getafe, el *Junkers K30* a més a més de l'Escola d'Observadors i l'Escola de Mecànica a Cuatro Vientos i l'Escola de Vol i Combat a Alcalà de Henares.

Per la seva part l'Esquadra nº2 tenia la base a Sevilla i disposava del Grup 12 de caça i del Grup 22 de Bombardeig, ambdós a Tablada (Sevilla) i del Grup 32 a Granada que poc abans de l'inici del conflicte havia repartit les seves esquadrilles entre Madrid i Barcelona; mentre que l'Esquadra nº3 amb base a Barcelona estava integrada pel Grup 13 de caça amb *Nieuport-52* i del Grup 23 de Bombardeig amb *Breguet-XIX* a Logroño. També depenia d'aquesta Esquadra nº3 la Base de Los Alcázares (Múrcia) on existia un Grup Independent d'hidroaviós dotat de *Dornier Wal*, l'Escola de Vol de l'Esquadra nº2 i l'Escola de Tir i Bombardeig.

Finalment també hi havia un altre grup que responia al nom de Forçes Aèries d'Àfrica i que comptaven amb un Grup de Bombardeig amb *Breguet-XIX*, vàries bases actives com eren Tetuan, Melilla, Larache i Cap Juby i una base d'Hidros *Dornier Wal* a El Atalayón.

Referent a l'Aeronàutica Naval (coneguda amb el nom d'Aviació Naval a partir del 1933) depenia de l'Armada i també de la Direcció General d'Aeronàutica i estava formada per una Esquadrilla de Torpeders *Vickers Vildebeest* a San Javier (Múrcia), una Esquadrilla d'hidroavions *Savoia S-62* repartida entre Barcelona i Maó, una Esquadrilla de Bombardeig a San Javier amb *Dorniers Wal* i una Esquadrilla de Combat i Ensinistrament amb *Savoia S-62*, *Hispano E-30* i *Dornier Wal.*

Amb el sollevament militar, la distribució dels avions entre els dos bàndols seria la següent[1412]:

El bàndol republicà seria el que comptaria amb més aparells, en concret 407 sent de caràcter militar uns 207: 50 caces, 87 de reconeixement o bombardeig, 15 polimotors o transports/bombarders i 55 hidroavions; sent els 200 restants aparells auxiliars d'ensenyament i avionetes.

Pel contrari, el bàndol sollevat comptaria amb un total de 112 aparells dels que 97 serien de caràcter militar: 15 caces, 60 de reconeixement o bombardeig, 5 de transport, 7 de bombardeig i 17 hidroavions als que s'haurien de sumar els 15 aparells auxiliars restants. En quant a la tropa, dels 5.500 homes del Servei d'Aviació, 3.300 quedarien sota el camp governamental.

Davant d'aquests números, la superioritat republicana era inqüestionable, però l'antiguitat dels models, construïts tots ells entre 1917 i 1928 i el seu escàs o nul armament no significava que la situació de l'Exèrcit Nacional fos precària davant als dels republicans pel que respecta a la potència aèria. Si aquest fet l'afegim la intervenció estrangera, que resultaria molt important per l'augment efectiu de la potència aèria nacional i inclús seria decisiva en determinats fets bèl·lics, donarien fins i tot certa avantatja al bàndol sollevat. Aquesta ajuda exterior quedaria reflectida des de l'inici de la guerra ja que tant francesos com alemanys i italians enviarien els seus primers aparells al conflicte,

[1412]MANRIQUE GARCÍA, José María i Lucas MOLINA FRANCO, *Las armas de la Guerra Civil Española*, Pàg. 429.

però seria a partir de l'octubre amb l'aparició dels aparells soviètics quan s'iniciaria una carrera de desenvolupament i millora d'aparells així com l'evolució de tècniques i tàctiques de combat. Aquests nous aparells serien modificats segons les necessitats i provats als cels espanyols, on es traurien unes conclusions que tindrien una gran utilitat pel següent conflicte que assoliria el món: la Segona Guerra Mundial. Gràcies aquesta ajuda exterior, l'Aviació Nacional va poder comptar al llarg de la guerra amb més efectius que la seva homònima republicana (sobretot gràcies a l'ajuda italiana i alemanya) i per tant va poder comptar també amb una certa avantatja, potenciada aquesta a més a més gràcies a la falta d'avions republicans capaços de poder defensar el seu territori i sobretot la manca quasi total d'armes antiaèries a les poblacions republicanes i els problemes dels sistemes de localització d'avions, que farien que els bombardeigs i els atacs aeris per part dels sollevats es succeirien al llarg de tot el conflicte.

Per la seva part, la costa catalana no quedaria exempta a la guerra aèria i pràcticament totes les poblacions costaneres catalanes patirien diferents atacs o bombardeigs al llarg de la guerra, accentuats sobretot al 1938. La desfeta de l'operació republicana de conquerir les Illes Balears (sobretot l'illa de Mallorca) a l'estiu del 1936 tindria una especial transcendència ja que Mallorca esdevindria pel bàndol sollevat una important base aeronaval, tot i que adquiriria més importància pel seu aspecte aeri. Així per tant i gràcies a la seva situació estratègica, situada a la rereguarda de la costa mediterrània republicana, els avions als serveis dels sollevats en poc temps de vol podien atacar qualsevol punt costaner republicà com seria el cas de les poblacions catalanes així com també interceptar el tràfic marítim que arribava als ports catalans, tant necessari pels governamentals per continuar amb la lluita.

4.1. L'Aviació Nacional i les seves agressions a la costa catalana.

Tot i el nombre inicial d'avions que conformarien l'Aviació Nacional, en clara inferioritat numèrica envers la seva homònima republicana, l'aportació dels seus dos grans aliats Itàlia i Alemanya, dotarien a aquesta d'un alt nivell combatiu que a mesura que avançaria la guerra esdevindria l'aviació predominant de la guerra. Aquesta aportació estrangera faria que l'aviació del bàndol rebel estigués composta per tres aviacions diferents: la pròpia aviació nacional i per tant espanyola, l'italiana o Aviació Legionària i l'alemanya o Legió Còndor que inicialment no estarien coordinades les unes amb les altres i que actuaven amb total dependència del cap central.

La pròpia Aviació Nacional (també coneguda com *Aviació Hispana*) era la que tenia menys importància ja que només comptava amb els aparells que havien pogut aconseguir en el moment del sollevament, sent els millors d'aquestos els abans anomenats *Breguet XIX, Dornier Wal i Nieuport*

Ni-52, tot i que sobretot destacaria en les tasques de reconeixements marítims l'hidroavió *Cant Z-501,* tot i que aquesta no tindria un paper tan destacat com les aviacions alemanyes i italianes.
Per la seva part, l'aviació alemanya importada a Espanya a partir de novembre de 1936 vindria acompanyada amb la constitució d'un cos tècnic anomenat Legió Còndor, una unitat composta de tres esquadrilles de bombardeig, tres de caça, altre de reconeixement, una altre d'hidroavions i algunes bateries antiaèries i grups de transmissions, resultant un total aproximat de 6.500 homes.
Els enviaments alemanys sumarien al llarg de tota la guerra uns 593 avions entre els que es comptaven els 136 caces *Messerschmitt Bf-109 B* armats amb tres metralladores de 7,9 mm i que podien desenvolupar una velocitat de 470 km/h; els 93 *Heinkel He-111* de bombardeig medi amb una càrrega de bombes de 1.500 kg i amb una velocitat màxima de 370 km/h o els pocs models de l'important avió de bombardeig *Junkers Ju-87 "Stuka"* armat amb una bomba de 500 kg i quatre de 50 kg amb una velocitat màxima de 350 km/h que s'utilitzarien en alguna ocasió a la costa catalana sobretot en algun bombardeig final sobre el port de Tarragona o de Barcelona. Però un dels avions que serien més utilitzats per la Legió Còndor seria l'hidroavió *Heinkel He-59* (també conegut com *Sabatetes* o *Isidru*) que formarien el AS/88, un grup de reconeixement marítim que es dedicaria sobretot a realitzar atacs a les vies de comunicació així com al tràfic marítim o bombardeigs a ports, realitzant en molts casos aquestes agressions a baixa altura per precisar millor els blancs i poder metrallar amb les armes de bord. L'aviació alemanya tindria un paper important en diferents bombardeigs realitzats al llarg de la Península i a Catalunya tindria especial transcendència en els seus atacs sent les seves principals missions la de bombardeig de dipòsits de combustible, estacions i vies de ferrocarril, carreteres i atacs a vaixells.

Però sense cap mena de dubtes l'aviació italiana seria la que més participaria durant la campanya aèria, dedicant-se principalment al bombardeig de ports, ciutats i centres industrials republicans. Seria coneguda com l'Aviació Legionària, formada al desembre de 1936 per donar suport al Corpo di Truppe Volontarie (CTV), el contingut terrestre italià que seria traslladat a la Península. Aquesta Aviazione Legionaria arribaria a comptar al llarg de la guerra amb més de 6.000 homes i enviaria a Espanya al voltant de 760 avions entre els que destacarien els 276 caces *Fiat CR.* 32 que desenvolupaven una velocitat de 355 km/h i estaven armats amb dos metralladores Breda-Safat de 12,7 mm, arribats els primers models a finals d'estiu del 1936 i sobretot dos aparells de bombardeig molt potents: els *Savoia-Marchetti S-81* i els *Savoia-Marchetti S-79*. Del *S-79* s'enviarien 100 aparells i anaven armats amb tres metralladores Breda-Safat de 12,7 mm, una metralladora Lewis de 7,7 mm i una càrrega de bombes de 1.000 kg mentre que dels S-81 s'enviarien a la Península 80 aparells, que anaven armats amb quatre o cinc metralladores de 7,7 mm i una càrrega de bombes de

1.200 kg i que arribaven a desenvolupar una velocitat de 315 km/h. Dintre d'aquesta aportació també s'havia de sumar uns 20 hidroavions i un nombre indeterminat d'aparells destinats a altres usos. Una part reduïda d'aquests mitjans es destinaria a Mallorca i seria denominada Aviació Legionària de les Balears, començant a organitzar-se al febrer de 1937 per sis *S-81*, altres sis caces *CR.32*, uns quants hidroavions i més tard tres *S-79*. Noves unitats anirien ampliant aquesta Aviació Legionària de les Balears al llarg de la guerra, formant-se diferents grups com seria la *251ª Squadriglia da Bombardamento Pesante*, el *8º Stormo da Bombardamento Veloce* integrat pel *XXVII* i el *XXVIII Gruppo da Bombardemento Veloce* o *el XXV Gruppo da Bombardamento Notturno* entre d'altres. D'aquesta manera a finals de desembre de 1938, els aparells que formaven l'Aviació de les Balears estaria dirigida pel comandant general Giuseppe Maceratini i dividida en tres grups: el X Grup Autònom de Caça sota el comandant major Montanari integrat per 15 caces *Fiat CR.32*; el *XXV Gruppo da Bombardamento Notturno* sota el comandant coronel Cassioni i format per 12 bombarders *S-81* i el *8è Stormi Falchi delle Baleari* integrat per 15 bombarders *S-79*.

Per altre banda, a mitjans de juny de 1937 el cap de l'aviació franquista, el general Alfredo Kindelán proposaria la coordinació d'aquestes tres aviacions, naixent així les forces aèries de les Balears de manera independent respecte a les de la Península i integrada pels *S-81* i els *S-79* italians, els *He-59* alemanys i els Cant *Z-501* de l'aviació hispana. Dos mesos més tard, a l'agost, l'aviació de Mallorca comptaria amb vuit *S-81*, dotze caces *Fiat CR.32* i tres hidroavions *Macchi M-41* per part italiana; sis *He-59* i un trimotor *Junkers Ju-52* per part alemanya i cinc hidroavions *Cant Z-501* per part espanyola; uns efectius que es veurien augmentats a les acaballes de setembre quan s'incorporarien dotze *S-79* i sobretot en el transcurs de la guerra.

Les tres aviacions utilitzarien les bases que l'illa de Mallorca (Son Sant Joan i Pollença, aquesta última destinada als hidroavions) proporcionava per atacar el litoral mediterrani i per descomptat, el litoral català, podent-se dividir els objectius en el cas català en tres grans grups: per un costat trobaríem el bombardeig sistemàtic de ports del litoral català, on el de Barcelona (seguit pel de Tarragona) era el més important i per aquest motiu també seria el més atacat. Per altre, l'atac al tràfic marítim, o sigui, a tot aquell vaixell que navegava per la costa catalana o propera a aquesta tot i que amb certes particularitats i per últim els bombardeigs a nuclis industrials, nusos ferroviaris o vies de comunicació així com centres militars, amb l'objectiu de col·lapsar les comunicacions, intentar minvar la producció industrial catalana i destruir o deixar fora de servei centres militars com casernes, dipòsits de combustible, camps d'aviació, etc... Cal a dir que moltes vegades els bombardeigs anaven dirigits no solament contra un objectiu concret, ja que s'aprofitava per realitzar un atac a les vies fèrries, fàbriques o centres militars en un conjunt, o atacs a vaixells i ports també conjuntament.

La campanya de bombardeig envers la costa catalana seria iniciada a la primavera de 1937 i protagonitzada pels bombardeigs italians *S-81*, iniciant també aquests els atacs nocturns després de començar amb els diürns al tenir uns resultats més discrets i sent més vulnerables als antiaeris i als caces republicans. El *S-79* en canvi, avions més ràpids i moderns serien utilitzats en contrapartida als atacs diürns mentre que els hidroavions *He-59* de la Legió Còndor, intervindrien també en atacs nocturns, tant de manera individual com en formacions, atacant sobretot des de baixa altura el litoral republicà. A partir de finals de desembre també s'incorporarien entre d'altres els bombardeigs *Heinkel He-111* i els *Junker 87 Stuka*, participant en diverses accions contra el litoral català.

La manera d'actuar dels *S-79* en els seus atacs envers la costa era la d'iniciar les seves missions a primeres hores del matí, aconseguint l'avantatja de fer un atac ràpid perquè així quan els caces defensors sortissin per interceptar-los, aquests tinguessin el sol de cara. Per altre banda, els *S-81*, més lents que aquests solien atacar de nit sent els seus objectius importants. Durant les primeres actuacions sobre la costa, els *S-81* tenien instruccions de que en cas de presència de caces republicans, s'havien d'endinsar mitja hora al mar i un cop passat aquest temps, tornar a la costa per bombardejar un altre objectiu sense evitar riscos. En canvi els *He-59* solien actuar normalment tots sols, iniciant les seves missions a la posta de sol, ja fos amb objectius ben definits o sense, donant-se aquest darrer cas quan cometien els atacs sobretot a les vies de comunicació. Per realitzar aquestes missions i per enganyar als seus oponents, a vegades atacaven un lloc, s'endinsaven al mar on fins i tot amaraven i tornaven a altre punt de la costa passat un temps, creant d'aquesta manera la incertesa i el neguit a la rereguarda republicana. Altres vegades deixaven els motors al ralentí i planaven amb els llums apagats per aparèixer de sobte i atacar per sorpresa o llençaven bengales per tal de confondre els projectors. La seva actuació envers el tràfic marítim i les vies de comunicació seria molt important per la causa nacional, tot i que aquests hidroavions patirien un 60% de baixes[1413]. Pel que respecta als hidroavions *Cant Z-501* de l'aviació hispana, aquests serien emprats sobretot en reconeixements de llarga distància sobretot per donar cobertura a les accions dels vaixells nacionals o dels submarins italians i tractarien també de localitzar combois navals, augmentant la seva activitat a mitjans d'octubre de 1937 quan seria creat el Comandament del Bloqueig del Mediterrani, amb la finalitat d'aïllar la costa mediterrània republicana del comerç marítim.

Per altre banda, a la primavera de 1937 i per part del comandament nacional es redactarien unes normes per l'aviació, sobretot a la situada a les Balears referent al tràfic marítim[1414]. En elles es

[1413] GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939)*. Pàg. 302.
[1414] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 10.

creava una zona d'exploració al Mediterrani Occidental, dividint la superfície en diferents zones i dos zones de protecció una al nord i l'altre al sud amb l'objectiu de fer una exploració llunyana preliminar a la sortida dels vaixells auxiliars per la seva protecció i que aquestos poguessin desenvolupar les missions de guerra amb relativa seguretat. La nord comprenia un sector circular des de Dragonera fins a Punta Salina (pel nord), comprenent al seu interior a Menorca com si amb un radi de 55 milles es realitzés dintre en el paral·lel de 40º i al meridià 5º 30' est mentre que la zona sud delimitava un sector circular de 50 milles de radi, amb centre en Cap Blanc (Mallorca), pel sud fins els punts que es creuen amb l'anterior. També s'establien quatre zones d'intercepció que tenien la missió de vigilar dintre d'elles el comerç marítim enemic, vigilant i interceptant el pas de vaixells republicans prèviament avisats. Aquestes quatre zones d'intercepció eren les següents:

La zona A abastava la el·lipse on l'eix major era de 180 milles i el menor de 60 milles amb un dels extrems a Pollença, abastava Menorca i l'altre extrem pròxim a l'Illa Asinara (Sardenya, Paral·lel 41º 00´). La zona B comprenia la zona triangular amb el vèrtex superior a Cap Bona a Alger i Bujía, utilitzada pels vaixells que procedents del Mediterrani oriental anessin a Barcelona mentre que la

la zona C era el triangular amb el vèrtex superior a Dragonera inferiors a Alger i Cap Tenez, sent aquesta dos darreres zones B i C pels vaixells de la mateixa procedència que anessin a Barcelona, València, Alacant o Cartagena; mentre que la zona D comprenia la zona triangular amb el vèrtex superior a l'Oest d'Eivissa, altre a Cartagena i el més inferior en Cap Tenez, utilitzada per interceptar vaixells de la mateixa procedència durant l'ultima part del seu recorregut

A banda d'aquestes zones d'intercepció també es creava una zona d'exploració llunyana anomenada Zona L, que tenia per missió l'exploració llunyana sobre vaixells procedents del Mediterrani oriental abans de la seva arribada a les zones d'intercepció. Aquesta zona anava des de Pollença seguint un arc de circumferència allunyat unes 30 milles al nord de Mallorca i al arribar al nord-est de l'anomenada illa anava rumb directe a Cap Spartivento. D'aquí anava rumb geogràfic 180º 0´fins al Paral·lel de 37º 25' i llavors rumb geogràfic 270º fins al Cap Bulgarone, tornant en línia recta a Pollença. Ja per últim també es crearien unes zones de reconeixement i bloqueig que tenien per objectiu el bloqueig dels ports republicans impedint l'arribada de tota classe de vaixells. Aquests reconeixements podien ser constants, sense avís de pas de determinats vaixell o circumstàncies, previ rebut d'aquelles notícies i estaven dividides en sis zones:

La Zona 1 tenia per objecte el bloqueig continu de Menorca i estava compresa pel sector circular al voltant de Menorca amb un radi de 50 milles amb centre al Cap Cavalleries des dels 270º fins als 180º pel nord mentre que la Zona 2 abastava la zona costera de 30 milles d'amplada des de Port-Vendrés a Barcelona i servia per impedir l'arribada de vaixells de França a Barcelona així com la sortida del comerç republicà de Barcelona a França i al mateix temps, per interceptar el comerç amb

València, Alacant i Cartagena. Les Zones 3 i 4 tenien el mateix objectiu respecte a València i Alacant i Cartagena, abastava la Zona 3 la zona costera de 30 milles d'amplada de Barcelona a València i la Zona 4 la zona costera de també 30 milles d'amplada de València a Alacant i Cartagena. Per la seva part, la Zona 5 tenia la missió d'interceptar les comunicacions entre Barcelona i Maó, quan s'esperava l'arribada de determinats combois i estava formada per una semi-el·lipse amb l'eix major de Barcelona al oest de l'Illa de l'Aire (Menorca) i la corba al Nord de l'anomenat eix sent la separació de la corba i l'eix de 50 milles, mentre que la Zona 6 compresa entre les corbes que de València anaven cap a Maó al nord de les Illes Columbretes i de València a Ciutadella al sud de les Columbretes amb una amplada de 35 milles complia la mateixa missió que la Zona 5 però en aquest cas entre València i Maó.

Més tard i amb la finalització de les operacions al teatre del nord a finals d'octubre de 1937, les possibilitats d'abastament per la República per via marítima passaven essencialment pel Mediterrani. L'Exèrcit Nacional i precisament degut a la finalització de la guerra al nord crearia les Forces de Bloqueig del Mediterrani basant a Mallorca els seus vaixells i gran quantitat d'avions alhora d'intensificar les operacions contra el litoral català i el tràfic marítim que navegava per les aigües republicanes. D'aquesta manera, a principis de març de 1938 s'establirien una serie de normes on s'especificarien els serveis que havia de prestar l'Aviació d'exploració i els medis per portar-los a terme, dividint en quatre els serveis a realitzar per aquesta: vigilància dels moviments de l'Esquadra republicana; intercepció del tràfic marítim als ports republicans; protecció al tràfic marítim propi i exploració tàctica a l'Esquadra nacional[1415]. El primer d'aquests serveis es referia sobre la vigilància de l'Esquadra Republicana, destacant que els moviments que podia realitzar podien ser per diversos motius com canvi de base d'operacions, protecció de combois que es dirigien als seus ports, intercepció del tràfic nacional, per sortir a l'encontre de l'Esquadra nacional o bé per atacar a les costes i ports de la zona nacional. Tots aquests moviments solament podien ser vigilats des de l'aire entre l'alba i el vespre tot i que segons l'Alt Comandament de les Forces de Bloqueig que redactaven aquestes operacions, era molt probable que els vaixells republicans utilitzessin exclusivament la nit per executar aquests moviments, i que afegit a l'absència total i perllongada d'una vigilància aèria, podia fer possible algun tràfic o alguna operació de l'Esquadra Republicana durant el dia. Així per tant, era convenient la realització d'un recorregut de vigilància al total del litoral republicà, o sigui des de la frontera francesa fins a Motril podent atacar durant aquest recorregut tant als vaixells de la xarxa de assetjament com a les embarcacions de pesca.

Per altre banda, el litoral podia considerar-se dividit en dos zones en les que el tràfic era completament diferent, sent una d'aquesta la zona compresa des de la frontera francesa fins a Cap

[1415] AHEA. A 9138.

de Sant Antoni (tràfic intens) i l'altre des de Cap Sant Antoni a Motril (tràfic poc intens). En aquesta darrera zona es trobava la base principal de l'Esquadra republicana, sent per tant la zona que semblava necessitar una vigilància menys freqüent, sobretot la zona compresa entre Cartagena i Motril. Per tal de vigilar els moviments que pogués efectuar de dia l'Esquadra republicana s'havia de conservar el servei que l'aviació nacional realitzava de Formentera per vigilar la zona Nord de Cap Sant Antoni fins al Sud de Cap de Palos, frau de Sant Antoni i Eivissa amb dos serveis diaris.

En quant a la zona de tràfic més intens aquesta era la compresa entre els ports francesos a les costes catalanes, una zona que s'havia limitat pràcticament al tràfic nocturn degut a la intensificació de serveis de l'aviació nacional sobre la zona, però la total absència de vigilància i el gran nombre de ports d'aquesta zona podien fer possible que s'intensifiqués el tràfic republicà i que es pogués desenvolupar també de dia, així que era convenient pels interessos nacionals que els seus aparells realitzaren amb certa freqüència acte de presència en aquelles costes, incloent també el Golf de Lleó i incloent de la mateixa manera actuar la zona compresa entre Barcelona i Cap Sant Antoni sent necessari realitzar tota una sèrie de recorreguts de vigilància del litoral, que eren els següents:

-) Mallorca-Cap Cervera-Cap Tortosa-Mallorca; -) Mallorca-Cap Tortosa-València-Cap Sant Antoni-Mallorca; -) Formentera-Cap Sant Antoni-Cap Palos-Formentera; -) Formentera-Cap Sant Antoni-Cap Palos-Cap Gata-Motril (amb escala a Melilla si es realitzava en sentit contrari).

Mallorca-Port de Maó. Igualment per tal de prevenir que alguna unitat de l'Esquadra republicana pogués estacionar-se a Maó per realitzar un atac sobre les rutes marítimes amb destinació Mallorca, també l'aviació nacional havia de tenir suficientment vigilat l'anomenat port, pel que bastaria amb molta freqüència i amb preferència amb les primeres hores del matí en les que era més molest degut al sol el tir de l'antiaèria per observar el moviment de vaixells des de la Península a Menorca.

En quant a la intercepció del tràfic marítim als ports republicans s'establirien les mateixes ordres que les establertes per la vigilància dels moviments de l'Esquadra republicana i que servien també pel tràfic diürn en totes les seves parts menys en la referent a Menorca, on hauria d'afegir-se a l'observació del port de Maó, una volta completa a l'Illa a una distància d'unes 50 milles amb l'objecte de tallar totes les rutes possibles d'arribada al port anomenat. Referent a la protecció del tràfic marítim nacional propi, aquest es realitzava en combois protegits per l'Esquadra, però podien aplicar-se diferents consideracions i sobre les exploracions tàctiques a l'Esquadra Nacional, aquestes eren tan variables com les accions que podien portar a terme la mateixa Esquadra i per efectuar-les era necessari comptar amb un número de cinc avions, tres per l'exploració de la ruta i dos per la protecció dels flancs. A banda de tots els serveis assenyalats els nacionals també havien de comptar amb alguns serveis especials que podien presentar-se com servei propi d'esquadrilles o patrulles destacades, transport de personal, exploracions per vigilar tràfic llunyà (zona L), etc...

Referent al número d'avions necessaris per desenvolupar totes aquestes aquestes missions, per l'exploració marítima era convenient realitzar el servei per parelles: protecció mútua contra caça, auxili en cas de presa d'aigua forçosa, continuïtat d'observació sobre objectius ja vistos, anant un dels avions a omplir de combustible a la seva base, etc... Tenint això en compte, i per cobrir els serveis anomenats eren necessaris 24 avions de reconeixement, però per la data que es publicava aquest informe, al març de 1938 només existien 14 aparells (8 en vol) i tot i davant l'esgotament d'aquest material, només s'havia de contar amb 7 aparells, així que per completar el total assenyalat de 24 era necessari adquirir 17 més. Tot i que la seva principal missió era l'exploració, era també convenient que els avions que l'executessin tinguessin algun poder ofensiu, per això, el material més apropiat eren hidroavions de tipus modern tals com el *Dornier Wal-18* o el *Cant-Z 506*, però tenint en compte que l'adquisició d'avions d'aquest tipus podia no ser del tot ràpida era convenient per l'aviació nacional poder respondre l'adquisició de 7 *Cant-Z 501* i 10 trimotors *Caproni 101* o *133*, aparells antiquats per altres missions però que podien desenvolupar la d'exploració marítima amb algun poder ofensiu. Totes aquestes consideracions es referirien a serveis d'exploració únicament sense haver tingut en compte pel càlcul del número d'avions ni per elecció de tipus d'aparells les accions ofensives contra objectius defensats marítims ni costaners.
Ja per finalitzar, aquestes normes s'entenien que havien de patir totes les modificacions que fossin precises segons com fos la reacció dels republicans i que aquest pla era solament per desenvolupar de manera momentània una vigilància que abastés els punts assenyalats.

Més endavant, i una vegada que l'Exèrcit Nacional aconseguiria alguns ports al Mediterrani, com seria el cas de Vinaròs o Castelló a partir de l'ofensiva nacional de mitjans de març de 1938 i que aconseguiria tallar en dos el territori republicà deixant Catalunya incomunicada amb la resta del territori republicà, a banda d'aconseguir també certs aeròdroms propers al litoral (cas de La Sènia i Alcanar) sorgiria una nova política d'acció aèria contra el tràfic marítim costaner, contra els ports republicans mediterranis i contra les poblacions costaneres aprofitant aquesta nova avantatja. Així per tant, l'Aviació de les Balears perdria interès i aquesta a més de realitzar les seves missions exploradores i d'atac a objectius costaners, passaria a realitzar també altres tasques com l'escorta de combois[1416]. Davant d'aquest fet, quedarien a les ordres de l'Almirall del Bloqueig únicament els hidroavions nacionals *Cant*, *Dornier* i *Heinkel* i els avions *S-81* Legionaris mentre que els *S-79* passarien a dependre del General Cap de la Armada com Aviació de protecció de combois i actuacions costaneres a Balears o a la costa de Llevant. Els hidroavions de la Legió Còndor es traslladarien a una Base de la costa de Llevant i actuarien sobre el tràfic i la costa a les ordres del

[1416] AHEA. A 9134.

Cap de la Legió Còndor i a la costa també actuarien els avions de bombardeig en picat dedicant-se a enfonsar vaixells ancorats als ports de València, Tarragona i altres, destacant-se també a la mateixa base de Llevant alguns hidroavions d'exploració de la Aviació Nacional. Els avions pertanyents aquesta aviació tenien les ordres de llençar als ports republicans bombes de gran retard (fins 48 hores) mentre que els avions de bombardeig ràpid italians i de la Legió Còndor actuarien constantment contra el tràfic i els aeròdroms republicans i excepcionalment sobre centres urbans, situant-se en aeròdroms pròxims a la costa unitats de caça i bombardeig per protegir les bases contra atacs aeris i navals i atacar a l'Esquadra republicana en els seus intents contra la flota o els ports nacionals.

Referent als bombardeigs de ciutats, les unitats aèries nacionals tenien ordre de respectar durant el bombardeig els nuclis urbans que no estiguessin a la zona de combat excepte si era ordenat expressament. A l'aspecte polític no era discutible el dret de bombardejar objectius militars com quarters i fàbriques de material de guerra tot i que aquestes estiguessin dintre de les poblacions, establint que el desig era no fer víctimes innocents i es donava a conèixer una possibilitat humanitària i insòlita, tractant-se d'anunciar l'atac d'objectius militars: quarters, dipòsits de municions, llocs directius dels exèrcits, centrals elèctriques, fàbriques de material de guerra, instal·lació de ports, vaixells de guerra i mercants així com bateries antiaèries i aeròdroms, donant-se un termini d'una setmana per evacuar les zones properes a aquests objectius per tal de no provocar víctimes entre la població civil a més de donar ordre expressa a les unitats aèries de llençar les bombes amb la major cura possible amb l'objectiu d'evitar una dispersió del tir, tot i que la pròpia imprecisió del tir aeri feia necessari advertir que al voltant de cada objectiu existia una zona perillosa circular de 200 metres de radi que era precís evacuar si no es volien evitar víctimes innocents[1417]. Aquesta "bona" intenció no cal a dir que mai seria respectada ja que els avions franquistes apareixerien sense previ avís sobre els seus objectius per bombardejar-los i tot que en alguns casos només serien atacats els objectius assignats, però la pròpia imprecisió del tir acabaria per provocar moltes víctimes innocents, i a vegades inclús tindrien assignades com a missió el propi bombardeig de nuclis urbans.

4.1.1. Els atacs als ports catalans.

D'entre els principals objectius de les tres aviacions que formaven l'aviació del bàndol sollevat destacaria sobretot els atacs i bombardeigs als diferents ports catalans, sent sobretot el port de Barcelona el més castigat al llarg de tota la guerra, seguit pel de Tarragona i dels que parlarem més endavant, donada la importància dels atacs soferts. L'objectiu d'aquests atacs eren molt senzills,

[1417] AHEA. A 9134.

intentar deixar fora de servei els ports o com a mínim, minvar la seva utilitat, per tal de reduir els punts d'entrada dels vaixells mercants que abastien el bàndol republicà en tots els sentits i durant aquests bombardeigs, també s'aprofitava si en ells es trobaven vaixells per intentar enfonsar-los, com serien els casos sobretot dels bombardeigs de Barcelona.

Els objectius a bombardejar per l'aviació franquista sobre les instal·lacions i el tràfic de ports tenia com a missió l'entorpiment del tràfic marítim, la descàrrega de material i minvar la moral, destacant com els ports més importants a principis de 1938 els ports de Roses, Barcelona i Tarragona seguit del de Palamós, i els de Port de la Selva i Sant Feliu de Guíxols amb l'objectiu sobre aquests últims per exemple de vigilància i bombardeig si s'observava activitat al port. Però aquests ports no serien els únics en ser atacats ja que per exemple els petits ports de Vallcarca i Garraf també haurien de patir diferents bombardeigs al llarg del conflicte.

Els bombardeigs sobre els ports de Palamós, Sant Feliu de Guíxols, Roses i El Port de la Selva esdevindrien força importants ja que tractarien a més de col·lapsar els propis ports, intentar aturar l'intens tràfic marítim que aquests quatre ports tenien amb els ports del sud de França.

Així per exemple el port de Palamós seria bombardejat diferents vegades durant el conflicte, sent sobretot el darrer semestre de 1938 el de màxima activitat. Abans però, al 1936 ja patiria un bombardeig naval protagonitzat pel creuer *Canarias* el dia 17 de novembre i durant 1937 patiria fins a tres bombardeigs aeris: 6 març, 2 i 11 novembre i un per mar el 7 de juny; i altres tres bombardeigs aeris a principis de 1938: 24 i 27 de febrer i 24 abril, sent aquest últim protagonitzat per tres *S-81* que bombardejarien el port. D'aquests bombardeigs, el primer del 6 de març de 1937 seria realitzat per dos trimotors que llençarien dos bombes sobre el port amb l'objectiu d'enfonsar el vapor francès *Maria Therèse Le Borgne* que es trobava avariat al mateix port de Palamòs després que el vaixell hagués xocat amb una mina submarina[1418].

Deixant de banda aquests bombardeigs, el primer dels atacs d'aquest segon semestre de 1938 seria realitzat el 13 de juny a les 9:40 hores per tres *S-79* a les ordres del capità Banchio tot i que no tindrien el resultat esperat ja que de les catorze bombes llençades, la majoria d'elles caurien a l'aigua, prop del Far, on destruirien la casa del guarda i al lloc denominat La Pedrera, sense ocasionar víctimes[1419]. Pràcticament un mes després, el 13 juliol a la matinada la Junta de Defensa Passiva de Palamós comunicaria que un hidroavió havia llençat unes tretze bombes a la part del Port, tocant la bàscula i el tinglat municipal i metrallant la població, però sense ocasionar víctimes[1420]; mentre que el dia 7 d'agost seria una data clau pel port de Palamós ja que aquell dia

[1418] Veure apartat 3.3.3. La guerra de mines.
[1419] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.
[1420] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8.

entraria al seu port el vaixell anglès *Lake Lugano*[1421] per descarregar carbó i recollir llistons de fusta però un *Heinkel He-59* a les 14:30 hores l'atacaria llençant-li quatre bombes de 250 kg., produint l'enfonsament del vaixell, tot i que aquest acabaria recolzat sobre el fons, donant l'aspecte d'estar a flote, acció que el costaria al port de Palamós que es repetissin els atacs aeris. Així, només unes hores després altres tres *He-59* llençarien al mateix vaixell unes 60 bombes de 50 kg., així com algunes incendiàries. Ja a la nit, a les 02:30 hores un biplà i un monoplà deixarien caure unes 20 bombes d'un pes de 100 kg i 50 kg explosives i incendiàries i també algunes bombes de profunditat deixant al vaixell totalment incendiat així com un mariner del mateix vaixell ferit lleu i nombrosos danys materials de molta importància al port, quedant parcialment impossibilitada la càrrega i descàrrega. Poc després, a les 03:15 hores novament un hidroavió llençaria altres 10 bombes explosives al moll i al far, tocant un magatzem de carbó quedant totalment destruït i acabant de destruir el tinglat del moll ocasionant a més a més un ferit. Al dia següent a la tarda i per la presència del mateix vaixell, encara es succeiria una altre bombardeig entre el poble i el port, aquest en canvi sense conseqüències[1422].

Durant el mes de setembre, altres dos bombardeigs més tindrien com a objectiu el port, realitzats aquests el dia 1 i el dia 13. Durant el primer bombardeig, realitzat a les 09:15 hores per cinc *S-79* sota el comandament del major Lamanna, caurien unes 50 bombes i ocasionaria set morts, quaranta ferits i la destrucció 25 a 30 cases, destacant entre les bombes llançades les tres caigudes al voltant del Pòsit de Pescadors, quatre altre al costat de la Duana, una més al costat dels tallers de ferrocarril; altre bomba a l'estació del tren/tramvia de Flaçà a Palamós i vuit al nucli urbà de la població. L'altre atac, el del dia 13 seria realitzat a les 10:10 hores per quatre *S-79*, tres de la 10ª Esquadrilla i un de la 19ª sota les ordres del tinent coronel Giordano que volant a una alçada de 4.500 metres deixarien caure unes 50 bombes entre incendiàries i explosives al barri de La Platja, situat a la part oest de la població. A conseqüència del bombardeig, l'Ajuntament quedaria totalment destruït, així com també vàries cases i els avions agressors informarien d'haver assolit al *Lake Lugano*, blanc de tots els bombardeigs de Palamós[1423]. Tot i que el següent bombardeig sobre la zona portuària no seria realitzat fins el dia 6 novembre, la ciutat hauria de patir més agressions aèries com la realitzada el dia 5 d'octubre, realitzant-se aquesta al casc urbà de la ciutat tot i que quatre bombes llençades per un hidroavió destruirien parcialment dos barques de pesca. Centrant-nos en el bombardeig del dia 6 de novembre, aquest seria realitzat a les 10:35 hores, quan varis trimotors italians comandats pel capità Scarabellotto deixarien caure vint-i-cinc bombes de 50 kg., al Port, al Moll Comercial, a la platja i davant de la casa Muntaner (Ajuntament Vell) destacant les

[1421] Vaixell de 2.120 tones construït l'any 1900.
[1422] Pels bombardeigs sobre el *Lake Lugano* veure apartat 4.1.2. Els atacs al tràfic marítim.
[1423] Veure apartat 4.1.2. Els atacs al tràfic marítim.

següents: tres al moll antic; altres tres a la platja; quatre a l'aigua entre la platja i el moll antic, nou a l'aigua entre el moll antic i l'espigó, una al mig de l'espigó i onze a l'aigua més enllà de l'espigó. Cap de les bombes llançades causarien víctimes mortals[1424]. Uns quants dies després, el 13 de novembre altre vegada es bombardejaria la zona portuària, caient sis bombes a la platja, setze a l'aigua entre la platja i el moll antic, tres a l'aigua prop del far, quatre al moll antic, una al pòsit de pescadors i altres tres més als seus voltants.

El dia 26 del mateix mes Palamós seria atacat novament tot i que no el seu port[1425], mentre que el dia 2 de desembre dos esquadrilles de cinc *S-79* cadascuna i manades pel tinent coronel Giordano tornarien a bombardejar el port de Palamós sent el seu objectiu novament el *Lake Lugano*, llençant quasi un centenar de bombes. D'aquestes destacarien quatre que caurien al mar davant del Far; una altre al mar entre l'espigó i el far; set entre el moll antic i l'espigó; vuit al moll antic; altre vuit al mar entre la platja i el moll antic, i la resta de bombes, unes quinze a la pròpia ciutat, caient una bomba a la Duana i altre al costat de l'Ajuntament, ocasionant sis morts i destruint sis edificis[1426].

Cap a finals de la guerra, el 27 de gener de 1939, quinze *S-79* bombardejarien altre vegada Palamós, així com Roses i Port de la Selva mentre que pocs dies després, el dia 1 de febrer es realitzaria el darrer atac aeri sobre Palamós quan dos aparells del 111 Stormo tornarien a bombardejar la ciutat sota el comandament dels tinents Mayer i Facio, estant les tropes nacionals pròximes a la ciutat[1427].

Els bombardeigs aeris sobre Sant Feliu de Guíxols[1428] començarien al 1937 sent atacat el seu nucli urbà com seria el cas del bombardeig del dia 13 d'agost d'aquest mateix any quan un avió deixaria caure sis bombes al Passeig de Guíxols matant tres nens. Les agressions aèries continuarien sobre la ciutat i aquesta es veuria atacada els dies 14, 23 i 20 d'octubre i 3, 5 i 6 de novembre del mateix any, així com els dies 22 i 24 de gener, 25, 26 i 27 de febrer o 18 de març de 1938. Sobre la naturalesa d'aquests bombardeigs un exemple molt clarificador seria el del dia 22 de gener quan tres trimotors italians *S-79* bombardejarien la muntanya de Sant Elm i deixaren caure entre 10 i 15 bombes sobre la zona dels banys, el Passeig del Mar i la Plaça del Mercat, tocant també l'edifici de l'Ajuntament i l'Escola Pública i provocant 13 morts i 45 ferides. Però també serien realitzats atacs per un sol avió o més d'una agressió al mateix dia com seria l'exemple del 18 de març. Aquest dia la zona portuària de Sant Feliu de Guíxols patiria dos atacs, el primer a les 01:30 hores realitzat per un hidroavió que

[1424] HURTADO, Víctor, SEGURA, Antoni, VILLARROYA, Joan, *Atlas de la guerra civil a Catalunya*. Barcelona, Editorial Dau. 2010. Pàg. 472.

[1425] Caurien 15 bombes al carrer Salmerón, destruint 3 edificis, vàries bombes al carrer Fivaller, destruint 3 cases. 5 bombes explosives al camp, ocasionant desperfectes a una fàbrica de sacs així com vàries bombes a la carretera de Sant Joan, destruint un edifici, provocant un total de 8 morts i 4 ferits.

[1426] HURTADO, Víctor, SEGURA, Antoni, VILLARROYA, Joan, *Atlas de la guerra civil a Catalunya*. Pàg. 472.

[1427] INFIESTA PÉREZ, José Luis, i José COLL, *Bombardeos del litoral mediterráneo durante la Guerra Civil*, Pàg.147.

[1428] Sobre els bombardeigs del port de Sant Feliu de Guíxols veure article de JIMÉNEZ, Àngel, *Els bombardeigs a Sant Feliu de Guíxols durant la guerra civil*, *Revista de Girona*, nº105, 1983.

llençaria tres bombes sobre el port de la ciutat, caient dos al mar i una al trencaones causant un mort i provocant danys materials de poca consideració i el segon atac a les 10:45 hores quan varis aparells bombardejarien el port causant grans desperfectes al pailebot *Amalia Molina* de la matrícula d'Alacant, provocant la mort a un dels seus tripulants[1429]. Però els atacs sobre la ciutat i sobretot envers el port s'intensificarien més durant el segon semestre de 1938. Així per exemple, el dia 8 de juny a les 00:00 hores tres aparells *S-81* de la 251ª Esquadrilla intentarien de nou bombardejar Sant Feliu de Guíxols però haurien de retornar amb la seva càrrega degut a les condicions climatològiques adverses[1430]. En canvi el 24 juliol els avions italians si que podrien assolir el seu objectiu d'atacar el port de Sant Feliu de Guíxols quan a les 07:25 hores cinc *S-79* dirigits pel capità Di Luise llençarien 40 bombes de 100 kg i altres 20 de 50 kg, mentre que al dia següent, altre cop seria bombardejada la ciutat per partida doble, realitzant-se els dos atacs al matí; el primer a les 07:00 hores per cinc aparells *S-79* sota el comandament del tinent coronel Gostoli i el segon a les 12:50 hores per una patrulla manada pel Capità Quatro Ciocchi[1431].

El dia 1 de setembre, seria bombardejat al migdia de nou el port de la ciutat quan els avions italians deixarien caure sobre ell un total de trenta bombes, i tot i que la majoria caurien a l'aigua, aquestes també ocasionarien algunes víctimes mortals. Aquell dia també seria bombardejat el port de Palamós i al dia següent novament els avions italians tornarien a bombardejar Sant Feliu de Guíxols tot i que en aquest cas seria afectat el casc urbà de la població on cinc aparells llençarien unes trenta bombes de 150 kg. Seguint amb els bombardeigs, el 23 d'octubre dos aparells bombardejarien i metrallarien el port i part urbana sense ocasionar víctimes, deixant caure bombes sobre el Passeig del Moll i l'Escullera, part compresa entre aquest i la Torre situada a l'esquerra del mateix i immediació de l'Estació fèrria (part nord), a més a més de metrallar les immediacions dels dipòsit de gas. Els avions deixarien caure entre vuit i deu bombes al port, seguirien fins la platja de S'Agaró i tornarien cap a Sant Feliu llençant més bombes, motiu pel qual deixaria de funcionar les metralladores de defensa de costes ja que la es trobarien a una important distància. Finalment els avions marxarien amb rumb est desapareixent al mar[1432].

Els següents atacs sobre el port no es realitzarien ja fins al mes de novembre quan el dia 5 a les 14:15 hores, cinc *S-79* sota el comandament del tinent coronel Giordano deixarien caure les seves bombes sobre la zona portuària, informant haver assolit dos vaixells mercants[1433]. Segons l'informe republicà l'atac seria protagonitzat a la tarda a les 18:30 hores per varis aparells qie deixarien caure

[1429] JIMÉNEZ, Àngel, *Els bombardeigs a Sant Feliu de Guíxols durant la guerra civil*, *Revista de Girona nº105.*
[1430] INFIESTA PÉREZ, José Luis, i José COLL, *Bombardeos del litoral mediterráneo durante la Guerra Civil*, Pàg. 71.
[1431] Íbidem. Pàg. 87.
[1432] AGGCE. SM 2164.
[1433] INFIESTA PÉREZ, José Luis, i José COLL, *Bombardeos del litoral mediterráneo durante la Guerra Civil*, Pàg. 131.

les seves bombes al port i a la població, assolint varis edificis entre ells el del Telègraf, causant quinze ferits (un d'ells greu) i resultant enfonsat el veler *San Silveiro* que es trobava a la part nord del moll[1434]. Al dia següent altre cop els trimotors del capità De Luise tornarien actuar sobre el port de la ciutat, aquesta vegada a les 10:15 hores i encara es produiria un altre bombardeig aquest mes, el protagonitzat el dia 26 a les 09:45 hores caient totes les bombes al casc urbà, sent atacats aquell mateix dia també Palamós, Roses i Port de la Selva[1435]. Durant la Campanya de Catalunya moltes vegades faria aparició l'aviació rebel sobre la ciutat, realitzant en molts casos diverses tasques de reconeixement. Així per exemple Sant Feliu de Guíxols seria atacat el dia 11 de gener a les 13:00 hores, el 27 del mateix mes a les 09:52 hores i el dia 31 a les 15.30 hores mentre que el darrer bombardeig sobre la ciutat seria realitzat el dia 2 de febrer de 1939, proper ja a l'entrada de les tropes franquistes a la ciutat.

Per la seva part el port de Roses també patiria diversos bombardeigs, sobretot durant el 1938, tot i que la primera agressió aèria que patiria la ciutat seria el 24 d'agost de 1937[1436]. Ja al 1938 durant el primer semestre d'any, els avions al servei dels sollevats visitarien la ciutat el 7 febrer, el 7 abril (morint a conseqüència d'aquest bombardeig el primer auxiliar de màquines del *V-16*) i el 5 i el 29 de maig. En aquest darrer dia Roses seria bombardejada dos vegades, a les 08:15 i a les 10:40 hores i durant el segon d'aquests els avions rebels llençarien les seves bombes sobre el port, caient un total de catorze bombes a la base dels Serveis Marítims que quedaria destrossada a més a més de provocar un mort i dos ferits, tots mariners d'altres bases[1437]. El 17 agost els avions italians tornarien a la ciutat i llençarien un total de 100 bombes, 50 explosives i 50 incendiàries, totes al casc urbà, provocant la destrucció de tretze cases i la mort de quatre persones; mentre que pocs dies després, el dia 23 quatre *S-79* a les 11:00 hores llençarien vint bombes explosives i altres vint incendiàries de 50 kg. a la zona portuària, sense ocasionar grans desperfectes. Els aparells intentarien també bombardejar algunes barques pesqueres, però sense assolir-les i tot i que esclatarien moltes bombes a l'aigua, aquestes ocasionarien tres ferits[1438]. Els atacs al port continuarien durant aquests darrers dies d'agost i primers de setembre i només dos dies després, el 25 d'agost a les 9:18 hores cinc aparells llençarien unes setanta-cinc bombes entre explosives i incendiàries a la zona del port tot i que sense ocasionar víctimes, mentre que el dia 1 de setembre a les 23:15 hores un sol hidroavió llençaria trenta bombes explosives al port i a la muntanya, sense provocar víctimes ni danys[1439].

[1434] AGGCE. SM 2164.
[1435] INFIESTA PÉREZ, José Luis, i José COLL, *Bombardeos del litoral mediterráneo durante la Guerra Civil*, Pàg. 138.
[1436] SOLÉ SABATÉ, Josep Maria i Joan VILLARROYA I FONT, *Catalunya sota les bombes (1936-1939)*, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, Barcelona, 1986. Pàg. 39.
[1437] AGGCE. SM 2164.
[1438] AGGCE. SM 2164.
[1439] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.

Per altre banda, el 5 setembre a les 12:12 hores, quatre aparells italians procedent del sud i amb rumb nord a una alçada de 4.900 metres llençarien cinquanta bombes de 100 kg sobre el moll del port i la població, destruint quatre edificis i ocasionant desperfectes en altres cinc mes, provocant un mort mentre que el darrer bombardeig aeri realitzat sobre Roses seria protagonitzat per avions italians el dia 26 de novembre a les 09:30 hores tot i que no tindria gaires conseqüències al caure totes les bombes sobre la muntanya[1440]. Els atacs aeris continuarien fins al final de l'ofensiva de Catalunya i el 27 de gener de 1939 altre cop seria bombardejada la població (en aquest cas dos vegades, a les 09:15 hores i a les 10:45 hores), igual que els dies 6, 7 i 8 de febrer, tenint com a objectiu acabar amb les poques unitats navals que es trobaven en aquest port.

Finalitzant amb els bombardeigs sobre aquestes ciutats costaneres gironines també Port de la Selva seria atacat diverses vegades sobretot per la importància que adquiriria aquest port durant el 1938. Tot i que la ciutat no patiria cap atac durant el 1937, si que seria bombardejada durant el 1938 i principis del 1939[1441]. Les dos primeres agressions serien realitzades el 26 de febrer i el 31 agost sense gaires conseqüències a la ciutat[1442], seguides pels bombardeigs dels dies 5 i 6 de setembre; mentre que el bombardeig del dia 15 d'octubre realitzat a les 11:30 hores per cinc trimotors que llençarien unes cent bombes explosives de 50 kg, sobre la ciutat, ocasionarien la destrucció total d'un edifici i parcial de nou a més a més de dotze ferits[1443]. En canvi, els bombardeigs dels dies 3 i 26 de novembre si que tindrien més conseqüències sobre el port, realitzant-se el primer d'ells a les 11:10 hores per cinc avions que procedents del sud llençarien unes vuitanta bombes d'uns 50 kg que anirien a caure al mar, la platja i al cementiri sense ocasionar danys ni víctimes mentre que el segon bombardeig seria realitzat cap a les 10:00 hores també per tres trimotors italians que llençarien unes cinquanta bombes de 75 kg., sense ocasionar víctimes[1444]. Cal a dir que el port de la ciutat seria també bombardejat el dia 4 del mateix mes a les 10:10 hores. Per altre banda, els bombardeigs sobre la ciutat i el port continuarien durant els dos primers mesos de 1939 en plena ofensiva nacional sobre Catalunya i d'aquesta manera, El Port de la Selva seria bombardejat els dies 27 gener a les 09:35 hores, i els dies 5, 6, 7 i 8 de febrer.

[1440] El bombardeig seria realitzat per tres trimotors italians a les 10:45 hores i llençarien 30 bombes entre explosives i incendiàries, sent les explosives de 100 kg i les incendiàries de 25 kg., caient totes elles a la muntanya, sense ocasionar víctimes ni danys.

[1441] SOLÉ SABATÉ, Josep Maria i Joan VILLARROYA I FONT, *Catalunya sota les bombes (1936-1939)*, Pàg. Veure Annexes. Pàgs. 241-254.

[1442] El bombardeig del dia 31 agost seria realitzat a les 10:25 hores per cinc trimotors que llençarien unes quaranta bombes a prop del Port de la Selva, a una muntanya situada a 1,5 km de l'anomenada població, sense ocasionar víctimes ni danys. BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8.

[1443] INFIESTA PÉREZ, José Luis, i José COLL, *Bombardeos del litoral mediterráneo durante la Guerra Civil*. Pàg.127.

[1444] Després del darrer bombardeig, els mateixos aparells passarien per l'Escala, on deixarien caure set bombes sense ocasionar víctimes ni danys.

El que més destacava dels bombardeigs sobre els ports d'aquestes quatre localitats era com l'aviació rebel (sobretot la italiana) buscava minvar el tràfic marítim existent amb França intentant destruir la capacitat operativa d'aquests ports i l'enfonsament de qualsevol vaixell que en ells es trobés, realitzant fins i tot el mateix dia diverses accions sobre aquests ports. Com a mode d'exemple trobaríem les accions portades a terme el 26 de novembre de 1938 i la del 27 de gener de 1939 entre d'altres[1445]. Durant la primera d'aquestes, a les 9:15 hores seria atacat Palamós per tres *S-79*, Roses a les 9:30 hores per una patrulla idèntica i un quart d'hora més tard Port de la Selva i Sant Feliu de Guíxols mentre que la segona acció del dia 27 de gener de 1939 seria realitzada per 15 aparells pertanyents al 111 Stormo de Bombardeig Veloç de la península destacat a l'aeròdrom de Valenzuela (Saragossa) i sota el comandament del coronel Vetrella els que bombardejarien Palamós, Roses i Port de la Selva. Aquests aparells s'enlairarien a les 07:30 hores i es trobarien a les 8:50 hores sobre Palamós, a les 9:15 hores sobre Roses i Port de la Selva i tornarien a la seva base a les 11:25 hores després de complir els seus objectius utilitzant 180 bombes de 50 kg.

Aquests ports de l'Empordà serien molt castigats per part de l'aviació al servei dels rebels degut a l'importància que adquiririen al llarg de la guerra. Així per exemple sobre Sant Feliu de Guíxols el 25 d'abril de 1940 l'Ajuntament enviava al governador civil de Girona un informe sobre l'abast dels bombardeigs a la ciutat. Segons aquest informe es deia que des del dia 13 d'agost de 1937 al 31 de gener de 1939 la ciutat havia patit 35 bombardeigs de consideració per l'aviació i altres 4 per mar, caient al casc de la ciutat, port i voltants unes cinc-centes bombes aproximadament i que d'un total de 2.900 edificis resultarien assolits de manera directa o indirecta prop de 600, dels que 50 quedarien totalment destruïts i la resta amb avaries de consideració, amb un valor aproximat de tres milions de pessetes, figurant per exemple l'edifici de l'Ajuntament com totalment destruït[1446]. Sobre el port de la ciutat, l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols informava que que els danys eren de consideració, sent aquests els següents: 297 metres de moll inutilitzats com a conseqüència del enfonsament de tres vaixells, amb deteriorament al mateix i en part, cedit i desconectat de la seva base; destrucció de tota la línia elèctrica dels fars i casa del Torrer; destrucció de la línia fèrria del moll; avaries al carruatge del varador; dos tinglats per emmagatzematge de mercaderia mig destruïts i dos embarcacions menors enfonsades a la dàrsena[1447].

Per altre banda, els petits ports de la comarca del Garraf de les poblacions de Vallcarca i Garraf també serien bombardejats durant la guerra. Els dos eren uns petits ports situats a una trentena de km al sud de Barcelona, però en una posició estratègica ja que estaven enclavats a les mateixes

[1445] INFIESTA PÉREZ, José Luis, i José COLL, *Bombardeos del litoral mediterráneo durante la Guerra Civil*. Pàg.147.
[1446] SOLÉ SABATÉ, Josep Maria i Joan VILLARROYA I FONT, *Catalunya sota les bombes (1936-1939)*, Pàg. 221.
[1447] DUEÑAS ITURBE, Oriol, *La gran destrucció. Els danys de guerra i la reconstrucció de Catalunya després de la Guerra Civil (1937-1957)*. Tesi doctoral. Juny 2013. Universitat de Barcelona. Pàg. 131.

costes de Garraf, amb la mateixa via del tren a pocs metres i amb molts túnels que servien per guardar les mercaderies que portaven els vaixells fins que després eren traslladades a les seves oportunes destinacions. Aquests ports es començarien a utilitzar pel tràfic marítim quan els atacs aeris sobre el port de Barcelona s'intensificarien, amb la conseqüència que també serien bombardejats per l'aviació al servei dels sollevats. Vallcarca a més a més comptava amb l'important fàbrica de ciment Fradera, que també patiria algun que altre atac aeri. En quant el seu port, aquest seria atacat vàries vegades, patint el primer atac el dia 30 d'agost de 1937 per dos Heinkel *He-59* alemanys, intensificant-se però a finals d'agost de 1938 ja que seria bombardejat els dies 19, 24 i 25 d'agost i el 1 de setembre, on destacaria sobretot el bombardeig del dia 19 d'agost quan només en tres minuts, els que van des de les 12:45 fins les 12:48 hores cinc trimotors italians deixarien caure sobre el petit port 20 bombes ocasionant desperfectes a la mura de babord i a la bodega número 1 junt a l'escotilla de proa del mercant anglès *Stanbroock*[1448], així com desperfectes a les grues 1 i 5 del port i avaria a la línia transmissora de fluid elèctric d'alta tensió[1449]. Per la seva part, el petit poble de Garraf seria bombardejat juntament amb el seu port quatre vegades, en concret el 14 de maig de 1938 a les 01:30 hores; el 30 del mateix mes a les 12:17 hores (finalitzant l'atac tres minuts després) el 16 de gener de 1939 a les 03:05 hores, on caurien unes cinc bombes i el dia següent a les 17 de gener de 1939 a les 21:30 hores[1450].

Però tot i els diferents bombardeigs soferts en aquests ports, aquests no es podien ni tan sols comparar amb els nombrosos atacs aeris que patiria el port de Tarragona, ni molt menys el port de Barcelona durant tota la guerra.

4.1.1.1. Els bombardeigs al Port de Barcelona.

El port de Barcelona era el port català més gran i també el més important amb que comptaria la República al llarg de la guerra juntament amb el de València i Cartagena, amb la diferència que aquest últim era la base de la Flota Republicana mentre que el de Barcelona es convertiria en el principal port d'entrada per on arribarien tot tipus de subministres per la República, sobretot a partir de 1938 que la majoria de tràfic marítim es realitzava des dels ports francesos. La diferència entre els ports de Cartagena i Barcelona radicava essencialment en la seva defensa, ja que el de Cartagena disposava d'una acurada artilleria amb els canons més grans que mai s'havien utilitzat a Espanya així com diferents peces secundàries i antiaèries mentre que el de Barcelona estava armat amb unes

[1448] Vaixell de 1.383 tones, propietat de la companyia anglesa *Stanhope*.

[1449] ARNABAT, Ramon, ÍÑIGUEZ, David, CABEZAS, Adrián i GESALÍ, David, *El Penedès sota les Bombes. Crònica d'un setge aeri 1937-1939. Alt Penedès, Baix Penedès i Garraf*. Cossetània Edicions i Institut d'Estudis Penedesencs. Col·lecció Esquadra 11 nº2. Vilafranca del Penedès. 2012. Pàg. 286.

[1450] Íbidem. Veure Annex 1 Pàgs. 403-432.

pèssimes velles peces d'artilleria i sense defensa antiaèria que s'hagué d'improvisar a partir dels bombardeigs sistemàtics que patiria aquest. Amb aquestes característiques, la importància del port i la seva pèssima defensa, faria que els avions al servei dels nacionals realitzessin fins un centenar d'agressions sobre el port, resultant el port republicà més atacat al llarg de la guerra, protagonitzada aquests en molts casos per aparells de l'Aviació Legionària de les Balears tot i que també intervindrien en diferents casos aparells de la Legió Còndor i fins i tot alguns aparells de la pròpia Aviació Nacional[1451].

La primera agressió que patiria el port de Barcelona seria precisament realitzada des del mar pel submarí *Torricelli* al febrer de 1937[1452] mentre que en quan les agressions aèries, durant aquest mateix any el port de Barcelona patiria fins a vuit atacs aeris, un número força reduït si tenim en compte el total de bombardeigs que rebria el port sobretot durant l'any 1938 o els tretze atacs que patiria el port barceloní només durant el mes de gener de 1939.

El primer d'aquests atacs aeris seria realitzat el 18 d'abril de 1937 a les 14:20 hores i serien atacats el Moll Nou, el Moll de Catalunya i el Moll de Barcelona, on patirien danys dos embarcacions de la Junta del Port i quatre tinglats del Moll de Barcelona, provocant a més a més aquest bombardeig 3 morts i 20 ferits; mentre que a finals del mes següent, el 29 de maig a les 16:00 hores, seria realitzat el segon bombardeig del port dirigit aquest contra varis molls els quals hagueren de suportar destrosses als seus paviments i trencadisses de cristalls als seus edificis tot i que no provocaria cap víctima[1453]. El següent bombardeig no seria realitzat fins dos mesos després, en concret fins les 14:35 hores del 28 de juliol i seria protagonitzat per tres *Heinkel He-59* de la Legió Còndor que llençarien un total de 3.000 kg de bombes. Les bombes llençades sobre el port provocarien al Moll de Ponent danys a l'edifici de la bàscula i al Dic de l'Est destrosses a les banquetes i als blocs exteriors de la defensa del propi dic, però no provocarien, igual que al bombardeig anterior cap víctima[1454].

[1451] Per configurar els bombardeigs sobre el port de Barcelona ens hem basat en diverses fonts. Una de les més importants ha estat un llistat de tots els bombardeigs aeris efectuats al port de Barcelona entre el 18 d'abril de 1937 i el 31 de desembre de 1938 i que es troba actualment a l'Arxiu del Port de Barcelona-Museu Marítim Caixa 1620, on es detallen tots els bombardeigs així com els desperfectes ocasionats per aquests al recinte del port barceloní, altre font important també ha estat els butlletins diaris que emetia la Defensa Passiva de Catalunya on quedava reflectit tots els bombardeigs així com els danys ocasionats i en alguns d'ells fins i tot el nombre de bombes que queien i a on, consultat a la Biblioteca del Pavelló de la República. Fons Personal Infiesta Caixa 8, tot i que la documentació que allà existeix són fotocòpies d'originals que existeixen al Arxiu Nacional de Catalunya; però sobretot la font més important seria la documentació existent al AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716 on es descriuen pràcticament un per un amb tota mena de detalls tots els bombardeigs aeris sobre el port (a banda d'altres bombardeigs efectuats a altres llocs de Catalunya). Respecte a les unitats que realitzarien els atacs ha estat de gran ajuda l'obra de INFIESTA PÉREZ, José Luis, i José COLL, *Bombardeos del litoral mediterráneo durante la Guerra Civil*.

[1452] Veure l'apartat 3.3.2. la campanya submarina.

[1453] Arxiu del Port de Barcelona-Museu Marítim. Caixa 1620.

[1454] Arxiu del Port de Barcelona-Museu Marítim. Caixa 1620.

Després de dos mesos de tranquil·litat en quant a atacs al port, el dia 23 de setembre a les 11:00 hores aquest seria novament bombardejat i d'una manera molt més violenta que els anteriors, caient les bombes a diferents llocs del recinte del propi port. Al Moll d'Espanya les bombes llençades pels avions provocarien sis ferits, danys a un tinglat així com trencadissa de cristalls en tots els edificis dels molls de la Muralla i Espanya i al Moll del Contradic el bombardeig ocasionaria danys de consideració a la CAMPSA i a l'estació del ferrocarril de M.Z.A.

Ja cap a finals d'any es succeirien els atacs aeris envers el port i abans que acabés 1937 aquest hauria de patir quatre agressions aèries més, dos al mes d'octubre i altres dos al mes de desembre. Els atacs del mes d'octubre serien realitzats els dies 12 i 18; el primer a les 16:00 hores provocant el bombardeig al Moll d'Espanya tres morts i varis ferits així com destrosses a l'extrem d'un tinglat mentre que al Moll de la Barceloneta es derruirien els pavellons annexes dels dos tinglats i es destruirien totes les portes metàl·liques. Per la seva part, el segon bombardeig d'octubre del dia 18 seria realitzat a les 21:00 hores i tindria com a principal objectiu el Moll del Contradic, lloc on es trobava la base de l'Aeronàutica Naval de Barcelona, on les bombes llençades ensorrarien un barracó, un magatzem d'eines i un petit edifici per latrines així com trencadissa de vàries vies fèrries i cristalls de les construccions més immediates però no provocaria víctimes[1455]. Els dos últims bombardeigs de l'any, els protagonitzats al desembre concretament els dies 7 i 11, seguirien la mateixa tònica de destrucció. El primer d'aquests seria realitzat a les 15:00 hores, provocant diversos desperfectes al Moll de Dipòsit així com danys al paviment i en un edifici de la Junta i desperfectes a les vies fèrries davant del paviment i corriment del mur del paviment al Moll de la Muralla, on provocaria desperfectes mentre que l'altre bombardeig, el del dia 11 seria realitzat a les 18:30 hores caient les bombes al Moll de Sant Beltrán on provocaria diversos forats al paviment i varis morts i ferits, entre ells un mort i deu ferits del personal de la Junta d'Obres del Port[1456].

L'any següent, amb la finalització de la guerra al nord a l'octubre de 1937, acció que facilitaria que els nacionals poguessin disposar de tota la seva força contra el territori republicà de Llevant, aprofitant a més a més la seva superioritat aèria a partir de la gran base que es convertiria l'illa de Mallorca i el paper principal que començaria a jugar el port de Barcelona que es convertiria en la porta d'entrada dels vaixells mercants carregats de tot tipus de material i subministres que abastien la República, els atacs aeris s'intensificarien d'una manera desmesurada.

El primer bombardeig del port d'aquest nou any no seria realitzat fins el dia 19 de gener a les 12:15 hores quan sis *S-79* deixarien caure les seves bombes a diferents molls del port. En concret les

[1455] Arxiu del Port de Barcelona-Museu Marítim. Caixa 1620.
[1456] Arxiu del Port de Barcelona-Museu Marítim. Caixa 1620.

bombes caurien al Moll de la Barceloneta, on provocaria danys en un tros de coberta i portes metàl·liques al tinglat nº2 i al Moll del Dipòsit, on les bombes provocarien danys als extrems oposats longitudinals de l'edifici dels Magatzems Generals de Comerç, així com un incendi que destruiria totalment aquella zona d'edifici i també les vies fèrries[1457].

Durant aquest mes de gener el port de Barcelona hauria de patir encara tres bombardeigs més realitzats tot durant el últims vuit dies de mes. Així, el dia 22 a les 05:00 hores seria atacat el Moll del Contradic, per una patrulla de *S-81* del XXV Grup provocant danys a la coberta del tinglat del magatzem de potassa; el dia 25 a les 07:15 hores dos formacions de cinc i sis *S-79* realitzarien el següent atac que afectaria el Moll de Sant Beltrán, provocant la mort de cinc persones i l'enfonsament de dos embarcacions de pesca; mentre que el darrer bombardeig d'aquest mes seria efectuat el dia 30 a les 11:30 hores per dos formacions amb sis aparells cadascuna de *S-79* provocant al Moll de Ponent danys a la clavaguera de desaigüe on quedaria la volta destruïda així com les víes de l'estació del Morrot, caient bombes també a Ciutat Vella[1458].

El port de Barcelona tindria una relativa calma durant els mesos següents ja que no patiria cap atac durant el mes de febrer, i només un al mes de març i un altre al mes d'abril. El bombardeig del mes de març seria realitzat el dia 17 a les 05:15 hores dintre dels tres dies de març en que l'aviació italiana bombardejaria sistemàticament sense quasi descans la ciutat de Barcelona. Aquest atac al port afectaria només al Moll de la Muralla provocant danys importants a l'edifici Casa de Màquines, on estaven instal·lades les calderes de la grua hidràulica[1459].

Per la seva part, el bombardeig del mes d'abril seria realitzat el dia 30 per dos vegades, la primera vegada a les 08:40 hores i la segona a les 11:25 hores, protagonitzat respectivament per dos formacions de set i sis *S-79*[1460] a les ordres del coronel Rossanigo i el major Lamanna.

Durant el primer dels atacs, l'alarma es donaria a les 08:41 hores i duraria fins les 09:08 hores, i provocaria uns trenta morts i cinquanta ferits, dels quals 1 mort i 4 ferits serien de la Junta del Port.

Durant aquest atac caurien dos bombes a l'Edifici de l'Estació Marítima, destruint l'edifici; una bomba al Tinglat nº3, deixant-lo parcialment destruït; quatre bombes al Moll de Barcelona davant de l'Estació Marítima; altres tres bombes al Moll de Barcelona a la part posterior de l'Estació Marítima i més d'una quinzena al mar. També cauria una bomba que no explotaria al Moll de Barcelona davant de l'Estació Marítima[1461].

[1457] Arxiu del Port de Barcelona-Museu Marítim. Caixa 1620.
[1458] Arxiu del Port de Barcelona-Museu Marítim. Caixa 1620.
[1459] Arxiu del Port de Barcelona-Museu Marítim. Caixa 1620.
[1460] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. El Butlletí de la D.E.C.A. d'aquell dia informava que la segona agressió era protagonitzada per 3 trimotors enlloc de 6.
[1461] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí de la Junta de Defensa Passiva de Catalunya (JDPC).

Durant el segon atac l'alarma duraria des de les 11:25 hores fins les 11:49 hores provocant aquest bombardeig als pocs moments de la seva realització un mort i deu ferits, caient dos bombes incendiàries a la Platja de la Barceloneta als Banys *La Deliciosa* i Banys de Sant Sebastià; una al Passeig Nacional, al carrer davant el nº33; una altre als carrers Pescadors nº51 amb Nakens nº52 destruint la casa allà situada; una altre bomba al Moll Nou davant la Bateria Astillero i una darrera bomba al Passeig Nacional- Astillero, incendiant els Tallers Cardona. Aquestes estaven constituïts per dos naus d'uns 500 metres quadrats construïts en fusta i uralita i quedarien totalment destruïts Encara caurien divuit bombes o més a la Platja de la Barceloneta, altres a uns 100 metres del vaixell *Argentina* i una sense esclatar al Moll de Pescadors però de la gran quantitat de bombes llençades, només set caurien a terra ferme mentre que totes les demés havien caigut a l'aigua, però per la proximitat existent entre el polvorí de Defensa de Costes i la zona bombardejada i amb el possible perill d'explosió d'aquest, les autoritats republicans van haver de prendre mesures excepcionals.. Pels republicans i davant la insistència dels dos atacs protagonitzats aquell mateix matí, l'objectiu que buscaven els avions eren els locals denominats Banys de Sant Sebastià, on s'allotjaven les Brigades Internacionals[1462].

El mes següent l'aviació al servei del bàndol nacional intensificaria el seus bombardeigs contra el port de Barcelona, que patiria atacs en dies seguits i fins i tot varis durant el mateix dia com el del passat dia 30 d'abril. El primer atac que patiria el port durant aquest mes d'abril seria el dia 12, quan cap a primeres hores de la tarda cinc *S-79* manats pel capità De Prato deixarien caure de nou les seves bombes sobre el port. En aquest cas la senyal d'alarma duraria des de les les 15:53 hores fins les 16:24 hores i pocs moments després del bombardeig es podria comptar unes trenta-cinc víctimes mortals i de noranta a cent ferits, sent un mort i un ferit del personal de la Junta d'Obres del Port. Les bombes caurien a més a més del mateix port, als carrers pròxims aquest, a la part baixa de la població com seria al Portal de Santa Madrona on cauria una bomba al mateix carrer davant del carrer del Cid, a la Rambla Santa Mònica on cauria una bomba al solar de l'Església de Santa Mònica; al carrer Mata, on caurien dos bombes a la Fundición Riegos y Fuerzas del Ebro així com al Passeig Colom o l'Avinguda Layret entre d'altres, i a la Carretera de Montjuïc i la carretera de Can Tunis, caient a cadascuna d'aquestes dos bombes. També caurien quatre bombes a la carretera de Bonavista i una a la glorieta on es trobava la 2ª Bateria de Defensa de Costes de Bonavista. En quant al port mateix, caurien set bombes al Moll de Sant Beltrán; una al Moll de la Costa i unes dotze o més a les aigües del Port, provocant aquestes danys a un quiosc i a l'edifici de la Delegació Marítima així com l'incendi d'un camió i la trencadissa d'un cable de tracció del transbordador

[1462] AGGCE. Secció Incorporats. Lligall 716.

aeri[1463]. Al dia següent al matí una formació de tres *S-79* comandada pel capità Zigiotti operaria novament sobre el port de Barcelona realitzant dos passades. L'alarma duraria des de les 10:33 hores fins les 11:01 hores i les víctimes del bombardeig s'elevarien a tretze morts i vint ferits, sent un mort i un ferit del personal de la Junta d'Obres del Port. L'eficàcia del bombardeig no seria molt productiva ja que provocaria petits danys materials, sent la relació de les bombes llançades les següents: una bomba cauria al vaixell *Ciudad de Sevilla*[1464] junt al pal de proa; altre al nou edifici dels Tallers Vulcano als sacs del refugi entrant. a l'interior del mateix; una bomba més a l'encreuament del Moll Nou i Moll de Catalunya; altre al Moll Oriental davant les oficines del Dic a l'escala del trenca-ones; tres més al mateix trenca-ones davant el Moll de Llevant i altres tres al mateix Moll, una d'elles al magatzem i una més davant d'aquest Moll a unes barraques flotants. Per finalitzar, cauria una bomba que no explotaria al Moll Oriental, junt al Dic mentre que la resta de bombes caurien a l'aigua davant el trenca-ones, en un nombre de com a mínim vuit bombes segons la D.E.C.A. Republicana[1465].

La nit ja del dia 14 a les 00:02 hores seria donada una altre vegada l'alarma degut a l'aparició novament de l'aviació italiana sobre el port, una alarma que no finalitzaria fins les 00:45 hores. En aquest cas el perill vindria motivat per tres *S-81* de la 252ª Esquadrilla que deixarien caure sobre el port 2.400 kg de bombes, causant uns set ferits i provocant diferents danys materials. Entre les bombes llençades, dos caurien al cantó sud del Moll de Ponent, una d'elles per cert cauria junt al vaixell anglès *Euphorbia* que quedaria incendiat i afectat per la metralla, resultant ferit el seu capità i el seu segon entre d'altres tripulants. També caurien altres cinc bombes a la via fèrria de l'Estació del Morrot i dos bombes més, tot i que una no explotaria a Can Tunis, a la barriada del Arsenal. Per últim les autoritats republicanes comptarien que com a mínim també caurien al mar altres vint-i-sis bombes durant aquest bombardeig[1466].

El següent bombardeig al port realitzat durant aquest mes seria el del dia 24, protagonitzat en aquest cas per quatre avions *S-79* [1467] també comandats pel capità Zigotti donant-se l'alarma a les 12:56 hores i finalitzant a les 13:35 hores. Aquest bombardeig tot i que no provocaria víctimes si que provocaria algun que altre desperfecte al port, com seria el cas de dos bombes llençades al Moll d'Espanya, que causarien desperfectes cadascuna d'elles a les parets i a la coberta dels tinglats nº3 i el tinglat nº5 (proper aquest darrer tinglat també cauria una altre bomba sense gaires

[1463] Altres informacions parlen que durant aquest bombardeig seria assolida la motonau de la Transmediterrània *Ciudad de Sevilla*, fent augmentar considerablement el nombre de víctimes. AGGCE. Secció Incorporats. Lligall 716.
[1464] Vaixell de 6.279 tones de la *Compañía Transmediterránea*.
[1465] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Junta de Defensa Passiva de Catalunya. Butlletí JDPC.
[1466] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1467] Segons l'informe de la JDPC d'aquest bombardeig, el nombre d'avions seria cinc. BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí de la JDPC.

conseqüències). Per altre banda caurien cinc bombes al Moll de Ponent, quatre d'elles causarien danys de poca consideració, com desperfectes al tester i dintre d'un magatzem de carbó mentre que la bomba restant enfonsaria el remolcador *Masso* de Foment d'Obres i Construccions. La resta de bombes llençades pels avions italians caurien a l'aigua, comptabilitzades en un nombre mínim de quinze[1468]. Una informació posterior del bombardeig ampliava molt més els efectes que havia tingut aquest atac aeri sobre el port, que tot i que no causaria grans danys, si que es veuria que serien més les zones afectades[1469]. Segons aquesta informació, el guaita de Montjuïc avisaria després d'haver sonat les sirenes que cinc avions bombardejarien el port de Barcelona on minuts després i realitzada una primera inspecció es podrien localitzar quatre bombes tot i que de les caigudes un gran número d'elles ho havien fet a les aigües de les Dàrsenes de Sant Beltrán, del Comerç i de la Indústria. A banda d'això, al Moll de Barcelona una bomba d'escassa potència havia caigut prop del vaixell en descàrrega *SAC nº4* sense causar cap tipus de dany mentre que al Moll de Ponent una bomba havia destruït una caseta de maçoneria utilitzada per la Col·lectivitat de neteja del moll. A l'interior d'unes tanques utilitzades com magatzem per la Junta d'Obres del Port havien caigut també dos bombes i a la calçada confrontant altre, causant lleugers desperfectes d'escassa importància mentre que prop de la zona denominada del Martell del Moll de Llevant, una bomba assoliria de ple el viver de musclos assenyalat amb el número 33, destruint-lo per complet. Al trencaones de la referida zona i a l'Escullera de Llevant, dos o tres bombes més també esclatarien sense produir danys materials ni personals, com totes les bombes ressenyades anteriorment. Per finalitzar, al Moll de Barcelona i per efecte de les bombes abans comentades es ensorraria la part baixa de la petita escala que donava accés al transbordador aeri. La informació sobre el bombardeig finalitzava afirmant que els avions volaven a una altura de 3.000 o 4.000 metres amb rumb nord-est-sud-oest i serien perseguits per tres caces republicans.

Quatre dies més tard, els dia 28 el port de Barcelona tornaria a patir una altre agressió, en aquest cas per partida doble. La primera d'elles seria a les 10:31 hores, protagonitzada per vuit avions *S-79* comandats pel coronel Rossanigo que formarien dos esquadrilles una de cinc i altre de tres aparells i que venint en direcció sud-est sobrevolarien el port i llençarien unes seixanta bombes sobre aquest a una altura de 3.000 metres, desapareixent després ràpidament en direcció sud[1470]. L'alarma duraria fins les 11:17 hores i l'atac provocaria uns sis ferits així com diverses destruccions a diferents llocs del port, sent les bombes localitzades després de l'atac vàries i els seus efectes els següents: al Moll del Dic Flotant, una bomba destruiria part del taller de fusteria, una altre cauria al centre del Taller de caldereria i destruiria vàries màquines (fresadores, torns, serres mecàniques), mentre que una

[1468] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1469] AGGCE. Secció Incorporats. Lligall 716.
[1470] INFIESTA PÉREZ, José Luis, i José COLL, *Bombardeos del litoral mediterráneo durante la Guerra Civil.* Pàg. 51.

altre bomba incendiària produiria un lleuger incendi en una grua marítima amarrada al Moll de Catalunya. Al Moll de Llevant, una bomba causaria importants destrosses al viver assenyalat amb el número 47 tot i que no l'enfonsaria, mentre que la metralla causaria desperfectes al viver contigua número 15 i vàries bombes més caurien al mateix trencaones i a les aigües dels molls referits. Al Moll de Barcelona, una bomba cauria a la zona de l'Estació Marítima contigua amb els docks de la Subsecretaria d'Armament, prop on es trobava el vaixell en descàrrega *S.A.C. nº4*; mentre que altre bomba assoliria de ple un refugi construït amb blocs de ciment armat, esquerdant un d'ells i produint un enfonsant que provocaria tres ferits lleus. La mateixa metralla d'aquesta bomba feriria de gravetat a un home, mariner potser d'un dels varis remolcadors allà ancorats ja que les bombes caigudes a l'aigua en gran quantitat produirien impactes als remolcadors *Montserrat*, *Cataluña* i *Montcabrer*, causant seriosos desperfectes en ells. També s'enfonsaria una canoa-automòbil dels Pràctics del Port mentre que altre bomba que esclataria davant l'anomenat refugi no causaria cap dany[1471]. Segons les autoritats republicanes un nombre no inferior a dotze bombes més caurien a les mateixes aigües del Port mentre que a la resta de molls i zones marítimes no passaria cap novetat i no es produirien més víctimes gràcies a que havia estat donada la senyal d'alarma amb tres minuts d'antelació d'haver-se iniciat l'atac. El segon atac del dia es produiria a darreres hores de la nit, donant-se la senyal d'alarma entre les 23:15 hores i les 23:40 hores[1472] per la presència d'aparells franquistes sobre el port que deixarien caure vàries bombes dintre de les seves instal·lacions provocant un ferit greu i tres més lleus tot i que moltes bombes caurien a l'aigua, sent per tant mínims els danys materials. La presència d'aviació sobre els voltants del port seria acusada fins les 01:42 hores ja que acabat el bombardeig esmentat, apareixeria un trimotor *Heinkel* que s'allunyaria fins a Castelldefels on deixaria caure vàries bombes davant del foc antiaeri realitzat des de Montjuïc, impedint d'aquesta manera una nova agressió sobre el port barceloní, tot i que poc després hauria de donar-se novament la senyal d'alarma davant la presència d'avions que es dirigirien a altres zones com Montgat i Badalona on també caurien bombes, totes però al mar. Aquella nit finalment seria donada la finalització de la senyal d'alarma a les 02:45 hores[1473].

Poques hores després a les 08:23 hores del dia ja 29 hauria de ser donada altre cop la senyal d'alarma davant d'un nou bombardeig de l'aviació italiana sobre les instal·lacions del port. Aquesta vegada seria un atac ràpid ja que la finalització d'alarma es donaria a les 08:51 hores i seria realitzat per dos esquadrilles de tres trimotors *S-79* cadascuna manats pel major Lamanna[1474]. El bombardeig no provocaria cap víctima mortal tot i que si quatre ferits lleus al Moll de Ponent d'entre els

[1471] Arxiu del Port de Barcelona-Museu Marítim. Caixa 1620 i BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1472] En realitat, l'alarma finalitzaria a les 23:28 hores però per manca de fluid aquesta no es podria donar fins les 23:40 hores. BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1473] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1474] INFIESTA PÉREZ, José Luis, i José COLL, *Bombardeos del litoral mediterráneo durante la Guerra Civil.* Pàg. 52.

carreters que cuidaven la descàrrega i transport del carbó i segons els guaites de l'Observatori de Montjuïc, els avions procedien del est-sud amb rumb sud-est i la primera esquadrilla llençaria les seves bombes sobre la part del Moll Nou, el Vulcano i el Dic caient algunes bombes al mar mentre que la segona esquadrilla llençaria les seves bombes al Moll de Ponent, tot i que també caurien algunes bombes al mar. Així per tant, les bombes caigudes durant aquest bombardeig i els desperfectes causats serien els següents[1475]:

Al Moll Nou una bomba esclataria a la platja causant destrosses als Tallers Vulcano a les seccions de fundició i magatzem de fusta i fusteria i destruiria la farmaciola, mentre que altres bombes de les esclatades al mar i a la platja causarien desperfectes al sostre mentre que a la Dàrsena de la Indústria una bomba causaria desperfectes a la cavalleria del contra-moll, una via d'aigua en un remolcador de les Obres del Port i desperfectes en una grua mentre que vàries bombes més caurien a l'anomenada Dàrsena produint diversos danys.

Al Moll Oriental per la seva part una bomba de gran potència esclataria al peu del mur de l'Escollera causant la metralla grans desperfectes a les Oficines del Dic Flotant i en un local continu destinat al magatzem de canonada destruint totalment la caseta del transformador elèctric i parcialment les dependències del Dic, a més a més de destruir algunes parets als magatzems de la Junta a banda d'inutilitzar la sirena de l'anomenat Dic mentre que al Moll del Martell, on es trobaven instal-lats els vivers de musclos, caurien tres bombes al mar sense causar cap dany mentre que altre bomba esclataria a la zona compresa entre el Port i el Passeig del Trencaones i esquerdaria el pis en una extensió d'uns 50 metres. Finalment al Moll de Ponent caurien unes deu bombes però solament una d'elles cauria a terra ferme, a la part més oriental de l'anomenat moll propera al desembarcador de la ex-línia causant desperfectes en una de les voltes del mateix moll i produint un enfonsament d'una paret d'un dipòsit de carbó causant la metralla d'aquesta bomba la mort d'un cavall i ferint a altres tres a més a més de destrossar les línies conductores de llum i telèfon. De la resta de bombes llençades, unes divuit caurien a les aigües del Port i a les aigües del trenca-ones pròxim a l'escullera, visible sobretot pel gran número de peixos morts.

Durant els mes de juny els atacs continuarien al port de Barcelona, intensificant-se encara més que els realitzats el mes anterior, realitzant-se el primer d'ells el dia 4 a més a més per partida doble, un cap al migdia i un altre cap a la nit. Durant el bombardeig del migdia, l'alarma duraria una hora, des de les 13:16 hores fins les 14:17 hores i provocaria sis morts i vuit ferits sent els avions agressors set *S-81* pertanyents al 25è Grup dividits en dos esquadrilles, una de quatre i altre de tres tot i que un d'ells resultaria seriosament tocat per les defenses antiaèries i obligat a llençar la seva càrrega al mar. El bombardeig afectaria sobretot la part del litoral barceloní, entre el Port i Badalona, veient-se

[1475] AGGCE. Secció Incorporats. Lligall 716.

afectades la Barceloneta, el Passeig Nacional, el Carrer de Mar, Carrer de Pescadors, Plaça Sant Miquel, i els Banys Orientals entre altres sent els desperfectes sobre el port mínims ja que només patiria danys materials el Moll de la Barceloneta ja que una bomba provocaria danys a les vies fèrries junt a la façana exterior del tinglat nº1 i desperfectes a la paret de tancament del port del Moll del Rebaix[1476]. Durant la nit, un hidroavió *Heinkel He-59* sobrevolaria la barriada de Can Tunis i la zona del Arsenal contigua amb el mar, però la seva presència seria descoberta amb força antelació per les forces republicanes permetent d'aquesta manera que es donés la senyal d'alarma de manera anticipada. Els soldats republicans de la zona no observarien cap rastre de metralla d'una possible agressió ja que els antiaeris que formarien la cortina de foc i que dispararien amb gran rapidesa impedirien que l'aparell sobrevolés Barcelona, tot i que segurament l'objectiu que perseguia era localitzar els emplaçaments dels aparells acústics i bateries antiaèries de l'anomenada zona ja que el mateix aparell o altre idèntic havia sobrevolat aquell sector a molt poca altura durant les últimes agressions realitzades sobre el port, metrallant molt intensament amb direcció als focs, sent destruït un d'ells durant els vols nocturns del mes de maig. Aquesta agressió no havia causat danys personals ni materials tot i que l'hidroavió llençaria 1.000 kg de bombes (probablement a l'aigua) i volaria direcció sud-nord a molt baixa altura per virar al nord-est i desaparèixer amb rumb sud. Durant el seu vol metrallaria els focus i fonolocalitzadors instal·lats prop del Far del Riu Llobregat i també unes bateries antiaèries que defensaven aquella zona, on es trobaven les instal·lacions de la CAMPSA, que distaven uns 1.500 metres de la part que havia estat agredida[1477]. Si bé al costat del focus hi havia unes bateries antiaèries, prop del fonolocalitzador no hi havia cap mitjà de defensa, però en vista de la tàctica que era utilitzada en aquests atacs de volar a molt baixa altura, les autoritats militars republicanes estudiaven instal·lar contigua a ell urgentment noves bateries que pogueren defensar les defenses passives i màquines allà instal·lades ja que la persistència d'aquests vols feia témer noves agressions. Segons aquesta última observació, el sergent republicà del Destacament adscrit a aquell sector opinava que l'hidroavió en qüestió era el mateix que havia sobrevolat aquesta zona en diverses ocasions i que quan els bombardeigs nocturns del 28 de maig passat havia donat lloc a una falsa alarma, l'hidroavió havia amarat a alta mar i novament s'havia presentat inesperadament, metrallant com era habitual. Per finalitzar la informació sobre aquest atac, es feia constar que aquesta zona era una de les principals que la ciutat de Barcelona tenia per preveure dels atemptats de l'aviació franquista, però que es trobava orfe de tota vigilància antiaèria que impedia l'observació que dels aparells acústics en baix vol anava realitzant el bàndol franquista, argumentant que la vigilància podia fer-se per metralladores antiaèries que actuessin

[1476] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1477] AGGCE. Secció Incorporats. Lligall 716.

ràpidament[1478]. Poques hores després d'aquest darrer atac, novament el port de Barcelona patiria uns greus bombardeigs entre les darreres hores del dia 6 i les primeres hores de la nit del dia 7, en les que es succeirien dos bombardeigs. En el primer d'ells, la senyal d'alarma seria donada des de les 22:52 hores fins les 23:34 hores ja que novament tres *S-81* del 25è Grup en aquest cas, atacarien el port provocant quatre morts i quatre ferits i importants danys materials. Durant aquest atac caurien algunes bombes a les immediacions del port com serien les següents[1479]: dos bombes al Passeig de Can Tunis, una d'elles al nº105 destruint una casa de tres pisos i l'altre davant el nº111, al carrer; altres quatre bombes a la carretera del Port, destruint unes galeries al nº115 i la pròpia casa situada en aquest número, el pis superior a la casa del nº111 i un magatzem; dos bombes més caurien al Carrer Sometent al camp i encara dos més al carrer Galtés destruint tres barraques provocant la mort de quatre persones (dos dones, una nena i un home) habitants de les barraques instal·lades al carrer Pañella i Galtés. Al mateix port, cauria una bomba al Club Marítim provocant l'enfonsament d'una balandra i una altre bomba al vaixell holandès *Parklaan*, que es trobava ancorat al Moll de Sant Beltrán carregat de carbó, provocant-li importants avaries a la seva maquinària i un petit incendi que seria aviat sofocat tot i que un mariner anglès del vaixell, el mateix Capità i un guarda-moll resultarien ferits d'escassa importància. A l'Estació del Morrot encara caurien tres bombes més entre els carrils, una d'elles incendiària sense produir cap tipus de dany. De la resta de bombes llançades una quedaria sense esclatar a la sorra de la platja de Can Tunis i vàries caurien sobre les aigües del Port però també moltes altres caurien sobre les instal·lacions de la CAMPSA provocant un important incendi. Aquest incendi seria tan gran que a causa del fum que provocaria, (s'elevaria fins als 3.000 metres un dens núvol de fum) algunes zones quedarien per moltes hores envoltades en tenebres fent poc visible la zona per la segona patrulla de *S-81* formada per tres aparells de la 252ª Esquadrilla que també bombardejaria la mateixa zona cap a les 00:45 hores des d'una altura de 3.900 metres davant d'una intensa reacció antiaèria[1480]. Aquesta patrulla procedents del sud-est llençaria una bomba que cauria al mar davant la dificultat que el fum i la defensa antiaèria comportava, i davant les adversitats prendrien rumb nord-est entre Montgat i Badalona desapareixent i finalitzant l'alarma a les 1:20 hores. Precisament quan es portava a terme aquest segon bombardeig, el General Comandant Militar que es trobava a la CAMPSA havia donat les ordres oportunes per localitzar el foc i salvar material mitjançant la col·laboració de cent homes que del Batalló de Rereguarda nº17 havien estat transportats al lloc del succés per la Direcció General dels serveis de Rereguarda i Transports[1481].

[1478] AGGCE. Secció Incorporats. Lligall 716.
[1479] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC..
[1480] AGGCE. Secció Incorporats. Lligall 716.
[1481] AGGCE. Secció Incorporats. Lligall 716.

Durant el primer bombardeig a banda de caure bombes a la factoria de la CAMPSA també caurien bombes a l'Hospitalet, Barriada de La Aprestadora, zona compresa entre l'Avinguda del Carrer de Corts (prolongació) i el carrer de Sant Eulàlia i contigua amb la via del ferrocarril de via estreta denominat de Magòria[1482]. En aquesta zona unes bombes incendiàries destruirien completament la fàbrica de tintes i aprestos, situada al carrer Aprestadora, cantonada a la de Fermín Galán (abans Pareto) quedant la fàbrica reduïda a solar i això que constava de planta i dos pisos i provocaria ferits lleus. Dos bombes explosives de força potència possiblement de 150 kg caurien també als terrenys contigus a la fàbrica de Filatures Queralt i Pérez, davant de l'anterior incendiada i per efectes de les explosions quedaria derruït un edifici reconstruït i quasi finalitzada la seva decoració, que pròximament anava a ser inaugurat per guarderia infantil diürna dels fills dels obrers de la referida fàbrica. Al carrer Piqué que distava només a una illa de la Central Hidro-Tèrmica de Fluid Elèctric de l'Avinguda Layret (abans Marqués de Duero) resultarien amb grans desperfectes els nº23-25-29 i 31. Al nº23 havia instal·lada una quadra de carros i cavallerisses destinats al transport de carbó on el bombardeig provocaria vuit ferits, tres d'ells nens; el nº29 era una casa senzilla que constava de cobert i casetes de senzilla edificació i quedaria totalment destruïda. El nº31 quedaria parcialment ensorrada per la seva part posterior de galeries i l'últim pis, tot i l'aspecte que la mateixa presentava, i no hauria en ella ferits de consideració mentre que el nº25 era un magatzem de carbó que patiria grans desperfectes al sostre i les portes. Altre bomba propera a aquesta zona esclataria a la muntanya de Montjuïc, prop del Passatge de la Sagrada Família produint els enderrocs lleugers desperfectes sense importància en un edifici que havia estat Col·legi de nenes.

L'observatori de Montjuïc informaria que altres dotze bombes aproximadament explosives i incendiàries serien llençades al mar, davant la Barceloneta, a uns 100 metres de la platja sense conseqüències i que l'Observatori de Cabrera de Mataró veuria que davant del mateix un dels avions deixaria caure al mar una bomba que tampoc produiria conseqüència alguna. Per altre banda, durant el segon bombardeig cap bomba cauria a terra ferme tot i que entre el Poble Nou i Sant Adrià serien llençades a l'aigua unes 20 bombes mentre que minuts després, una nova sèrie de bombes, la majoria d'elles incendiàries, caurien també a l'aigua a l'altura de l'Escullera i mar endins a una distància de la costa d'uns 3 km[1483]. Com a conseqüència d'aquests atacs, a les 06:00 hores del dia 7 els dipòsits de la CAMPSA continuarien encara sent víctimes del terrible incendi que no podria ser dominat degut a que el foc s'havia anat propagant als diversos dipòsits de benzina i petroli i dels 25 aproximadament que existien, solament 4 havien resultat fins aquella hora indemnes, però donada la

[1482] AGGCE. Secció Incorporats. Lligall 716.
[1483] AGGCE. Secció Incorporats. Lligall 716.

magnitud del sinistre les autoritats republicanes preveien difícil que poguessin ser salvats. Dos terceres parts de les anomenades factories es convertirien en una gran foguera tot i els esforços que realitzarien les brigades civils, els bombers i els soldats per sufocar el foc que acabarien utilitzant camions per salvar el combustible dels dipòsits. Per altre banda, els efectes del segon bombardeig serien pràcticament nuls i segons el comunicat republicà, aquest ho havia realitzat un avió en solitari que llençaria una bomba al mar i que es veuria impedit d'aconseguir el seu objectiu pel nodrit foc antiaèri que se li faria, obligant-lo a retornar a la seva base, desapareixent rumb sud després de creuar la costa per l'altura de Montgat.[1484] Així per tant i respecte aquests dos bombardeigs, el primer seria el més important tant en danys materials com humans mentre que el segon resultaria pràcticament ineficaç al caure totes les bombes al mar, veient-se els avions atacants a deixar de banda els seus objectius davant l'important foc antiaeri provinent de les bateries republicanes instal·lades a la zona.

Després dels bombardeigs del dia 6 i 7, el port de Barcelona romandria una setmana sense cap atac fins que durant les primeres hores de la matinada del dia 15 serien realitzades vàries agressions més, damnificat la zona marítima des del Riu Besòs fins al Port de Barcelona, provocant un mort i uns deu ferits, dos d'ells de consideració. Els danys materials serien considerables a la fàbrica de bombes de la firma Viñas-Goig a Sant Adrià, fàbrica que estava al costat de les Centrals Hidro-Tèrmiques d'Electricitat, La Catalana i La Energia mentre que també a la fàbrica de muntatge d'automòbils Ford situada a l'Avinguda Icària, els danys serien d'importància. Respecte al primer bombardeig, aquest seria efectuat a les 02:57 hores per tres aparells que procedents del sud-sud-est llençarien les seves bombes sobre les instal·lacions del port i que desapareixerien amb rumb sud una vegada acabada l'agressió, sent el Moll del Contradic el que patiria més danys. Entre les bombes llençades les més importants serien una caiguda als tinglats Mallol-Bosch, una altre a la calçada i una altre més als hangars de l'Aeronàutica, aquesta última sense causar grans danys per trobar-se buit però causant la mort d'un tripulant del guardacostes *V-14* allà ancorat i un ferit lleu; mentre que de la resta de bombes, vàries caurien a l'aigua, davant l'Escullera i molls circumdants[1485]. Molts pocs minuts després, a les 03:11 hores els guaites de l'observatori de Cabrera de Mataró informarien que uns avions havien llençat vàries bombes a l'aigua a uns 20 metres de la zona denominada Mar Vella sense causar danys i només quatre minuts després començaria el segon bombardeig, en aquest cas sobre la zona de la Barceloneta, avinguda Icària i Sant Adrià ocasionant uns danys materials de major consideració que l'anterior bombardeig. Entre les bombes llençades, a Sant Adrià de Besòs tres o quatre bombes causarien grans destrosses a la fàbrica de bombes de la

[1484] AGGCE. Secció Incorporats. Lligall 716.
[1485] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.

firma Viñas-Goig que per estar al costat de les fàbriques d'electricitat d'aquella zona, era la víctima directa dels bombardeigs que contra ella s'intentaven. A més a més també cauria una bomba prop de la fàbrica de l'Energia per la seva part sud sense causar danys materials mentre que vàries bombes més caurien a la platja i destrossarien algunes casetes de banyistes així com altres caurien al mar, sense major conseqüències. Entre les destrosses ocasionades per aquest bombardeig[1486], a la Barceloneta les bombes provocarien desperfectes als números 5, 6, 7 i 8 del Passatge Carbonell i seriosos destrosses a la part alta de la casa nº6 del mateix carrer sense ocasionar víctimes i al Carrer Miquel Pedrola s'ocasionarien desperfectes als nº27 i 29 mentre que al carrer Pizarro, xamfrà amb Balboa, quedaria destruït un edifici destinat a Escola Normal de nens i desperfectes a la casa del costat. A l'Avinguda Icària, al costat del carrer Lepanto, on es trobava la casa Ford d'automòbils, les bombes causarien grans desperfectes sobretot a la secció de ferros i acers i al número 1 del mateix carrer Lepanto, on es trobava la fàbrica Foret, on una bomba causaria lleugers desperfectes a la secció de cristall-sosa. També cauria una bomba als dipòsits de carbó de La Fàbrica de Gas La Catalana mentre que a l'Estació M.Z.A. una altre bomba destruiria tres vagons al esclatar davant la porta d'entrada dels tallers de recorregut. Prop del Dipòsit de màquines al costat amb l'Avinguda Icària, una bomba explosiva produiria un forat a la calçada de quasi tres metres mentre que a la Secció 1ª de l'anomenada Estació, altre bomba ensorraria varis metres de la tapia mentre que una bomba més esclataria a la vorera. Al camp de maniobra cauria prop de la via nº12 una bomba que no esclataria i altre al costat dels Tallers de Vies i Obres destrossant el carril d'una via del tramvia nº36. Per últim, al Passeig de Circumval·lació entre l'anomenada Estació i el Parc cauria una bomba a la calçada i altre destrossaria uns 4 metres de tapia. L'anticipació amb que sonarien les senyals d'alarma donaria temps a refugiar-se a la població, acció que faria que el número de víctimes fos tan reduït i només dos ferits ho serien de metralla.

Però no passaria ni una hora quan a les 03:56 hores els guaites de la costa tornarien a percebre el soroll d'aviació amb rumb sud-sud-est, podent observar aparells franquistes sobre el cel. Una estona més tard, a les 04:22 hores començarien a disparar les defenses antiaèries i dos minuts més tard començarien a caure les primeres bombes, finalitzant el bombardeig a les 04:35 hores. El bombardeig només duraria uns deu minuts i acabat aquest, només s'escoltaria el soroll dels aparells internant-se al mar, sent donada la senyal de finalització d'alarma a les 04:59 hores. En total es llançarien una trentena de bombes caient algunes a l'aigua paral·lelament a l'Escullera i altres al Viver de Musclos, a la Barceloneta, a la Dàrsena del Morrot i a la Dàrsena del Comerç o fins i tot als Magatzems Folch de l'Avinguda Icària, on cauria una bomba que provocaria un incendi[1487].

[1486] AGGCE. Secció Incorporats. Lligall 716.
[1487] AGGCE. Secció Incorporats. Lligall 716.

El dia 16 el port de Barcelona patiria dos nous atacs, el primer durant la matinada, sent donada la senyal d'alarma a les 03:54 hores i finalitzant a les 04:57 hores, i el segon a primeres hores del matí. Durant la primera agressió no seria bombardejat directament el port tot i que si les seves immediacions caient bombes a la Barceloneta i els seus voltants, ocasionant dos ferits. D'entre les bombes llençades cauria una al nº29 del carrer Sant Miquel; una altre al Passatge Carbonell nº6-7; una més al carrer Balboa; quatre a l'Aviguda Icària prop del M.Z.A., una altre sense explotar a la via 12 de l'Estació de Termini M.Z.A.; una altre al pati del carbó de la Fàbrica del Gas Barceloneta; dos més al Passeig de la Circumval·lació al carrer; una a la fàbrica d'aigua oxigenada Foret situada al nº1 del carrer Lepanto i altres dos a l'Avinguda Icària nº149 on es trobava la Fàbrica d'Automòbils Ford, destruint un taller i incendiant parcialment un magatzem[1488].

Per altre banda, el segon atac seria realitzat poques hores més tard ja que la senyal d'alarma seria donada entre les 07:45 hores fins les 08:25 hores i aquest seria protagonitzat per cinc *S-79* comandats pel tinent coronel Gostoli, aquesta vegada tenint com a objectiu les instal·lacions del port i provocant tres morts i cinc ferits. De les bombes llençades, dos caurien al Passeig Colom, una davant la Plaça Manuel Azaña que esclataria a la calçada amb llambordes i destruiria un pal de benzina a més a més de ensorrar la paret que limitava la via del tren i les casetes causant també grans desperfectes a les cases properes i una altre de 100 kg davant el nº9 del mateix Passeig que destruiria les canonades subterrànies de conduccions d'aigua, gas i electricitat. Els impactes de la metralla i els efectes de l'explosió d'aquesta bomba causarien lleugers desperfectes com trencament de cristalls als edificis propers, entre ells l'edifici de la Comandància Militar. Al Moll de la Muralla caurien dos bombes més causant la destrucció d'una gran part del tinglat nº1 mentre que una altre bomba cauria a la via del tren al Moll del Dipòsit i vuit bombes més al Moll d'Espanya. D'aquestes últimes, una cauria al mateix moll, altre junt al cobert nº1, dos més al mateix cobert nº1, una entre els tinglats nº4 i nº5, altre a la via del cobert nº2, una més junt al refugi prop del tinglat nº9 i una darrera més prop de la unió amb el Moll de la Muralla. Aquest bombardeig també provocaria l'enfonsament de dos remolcadors i una barca de rastrejament de mines i segons les autoritats republicanes en les seves investigacions posteriors, l'objectiu probable d'aquest bombardeig eren els vapors ancorats al Moll d'Espanya que es trobaven carregats de bidons de petroli i referent al poc nombre de víctimes aquest seria gràcies sobretot a l'antelació amb que s'havia donat l'alarma, ja que a prop on esclatarien les bombes s'efectuava normalment a l'anomenada hora la contractació i rotllanes dels obrers dels molls. Tot i així s'haurien de comptabilitzar tres víctimes mortals sent un d'ells el sereno del docks del Dipòsit Franc que moriria davant l'ensorrament d'aquest edifici mentre

[1488] BPR. FP Infiesta. Caixa 8. JDPC.

que un altre moriria per la metralla de les bombes. Al lloc de socors del Moll d'Espanya serien atesos fins a unes vint persones, totes elles de caràcter lleu. Les bombes localitzades d'aquest bombardeig serien les següents: al Moll de Bosch i Alsina, on es trobaven instal·lats els Dipòsits Francs i per la part situada davant l'anomenada Plaça de Manuel Azaña caurien dos o tres bombes una d'elles incendiària que ensorraria el sostre, part de la façana lateral i destrossaria material allà emmagatzemat per produir-se un petit incendi traient-se sense vida dels enderrocs el vigilant de la zona. El Moll d'Espanya per la seva part seria on caurien més bombes, totes d'uns 100 kg., localitzant sis a terra ferme mentre que moltes més caurien a les aigües del Port a la Dàrsena del Comerç i Dàrsena Nacional, no patint ni el més lleuger danys cap dels vapors i vaixells pesquers allà ancorats. Aquestes bombes del Moll d'Espanya havien caigut a la calçada destrossant un vagó de ferrocarril i varis metres de via, així com una plataforma giratòria. Una d'elles va caure prop d'un refugi, sense patir el menor dany les trenta persones que aproximadament a ell es refugiaren, refugi que pel seu desplaçament del terreny, quedaria de costat. També resultarien amb desperfectes les parets dels magatzems i els seus sostres, però ni la mercaderia en ells continguda ni els bidons d'essència que en gran quantitat estaven allà disposats pel seu embarcament, havien patit cap dany[1489].

A l'endemà a les 08:04 hores seria donada novament la senyal d'alarma per percebre els guaites de l'Observatori de Montjuïc sorolls de motors, observant poc després quatre *S-79* volant en direcció nord-est. Aquests aparells estaven comandats pel capità Balvo di Vinadio que pocs minuts després, a les 08:10 hores, llençarien unes 20 bombes sobre la zona marítima de la boca del Port, al vessant de la muntanya de Montjuïc per la seva part est i a les aigües de les dàrsenes del Morrot i avant-port, tot i que de totes elles solament dos caurien a terra ferme[1490]. La resta de bombes caurien a la platja i al mar, davant d'unes bateries antiaèries que havien estat instal·lades no feia gaire temps prop dels Dipòsits de la CAMPSA situats a Can Tunis, sense produir en elles cap dany, tot i que una de les anomenades bombes, aproximadament de 50 kg, causaria desperfectes de poca importància al Cementiri del sud-oest (Nou) a l'Avinguda de Santa Eulàlia, enfonsant la metralla alguns nínxols mentre que altre bomba també de 50 kg esclataria al vessant de la muntanya de Montjuïc i destrossaria quatre barraques, causant la mort d'un home d'edat avançada[1491]. La finalització de l'alarma seria donada a les 08:49 hores.

Dos dies després, el dia 19 a les 07:15 hores, el Port de Barcelona patiria un altre bombardeig, en aquest cas protagonitzat per vuit *S-79* del 8è Stormo comandats pel tinent coronel Gostoli produint quatre morts i set ferits així com importants danys materials. A més a més sis soldats de la guarnició

[1489] AGGCE. Secció Incorporats. Lligall 716.
[1490] BPR. FP Infiesta. Caixa 8. JDPC.
[1491] AGGCE. Secció Incorporats. Lligall 716.

d'una de les bateries de costa situades a la muntanya de Montjuïc resultarien ferits lleus i altres més de poca importància entre els soldats del mateix Castell i un de greu que es trobava al Moll de Barcelona. La zona perjudicada seria sobretot el Moll d'Espanya, Moll de Barcelona, Moll de Sant Beltran, Moll de Ponent, Estació del Morrot, vessant est de Montjuïc i Castell de Montjuïc. Referent als danys materials[1492], al Moll de Barcelona serien afectats quatre vagons sense càrrega, ensorraments de parets dels tinglats nº3 i nº6 del mateix Moll, un petit incendi a la torre del transportador de Jaime I i trencadissa de línies telefòniques i elèctrica del tramvia que comunicava amb Can Tunis. Al Moll d'Espanya una bomba cauria a la calçada prop de l'aigua sense provocar danys mentre que a la Dàrsena Nacional caurien unes quinze bombes totes elles a l'aigua. Per altre banda al Moll de Barcelona una bomba causaria desperfectes al tinglat nº6 ensorrant la paret lateral i part del sostre i destrossant l'explosió dos vagons que es trobaven a la via contigua. Altre bomba cauria entre les vies i ensorraria un dels pilars de la Torre de Jaime I però sense causar grans danys, altre bomba incendiària produiria un lleuger incendi a la mateixa cúspide de la Torre de Jaime I que seria sufocat tot seguit pels Bombers del Quarter del Parc; mentre que tres bombes més caurien al peu de l'anomenada Torre, aixecant les llambordes i causant la metralla lleugeres destrosses en diversos vagons sense càrrega i al tinglat nº6 que es trobava buit cauria una altre bomba que ensorraria la paret i destrossaria el sostre, causant un ferit. Les bombes però no afectarien al vapor que es trobava ancorat al Moll de Barcelona a la Dàrsena Nacional davant el tinglat nº3 amb càrrega de camions i material de guerra. A la Dàrsena de Sant Beltran caurien a l'aigua entre unes quinze o vint bombes més resultant amb varis impactes de metralla el vapor *S.A.C. nº6,* tot i que de poca importància de les dos bombes que esclatarien al Moll de Sant Beltrán, mentre que altre bomba incendiària cauria prop d'una grua sense causar danys. Per altre banda al Moll de Ponent caurien altres tres bombes: una destrossaria una caseta de begudes, altre cauria a un dipòsit de carbó i la darrera cauria a la calçada, sense causar grans danys a excepció dels impactes de la metralla mentre que el Moll de Baleares també es veuria perjudicat ja que una bomba causaria desperfectes a la façana del tinglat, destruint també el paviment i patint danys les vies pròximes al mercat de peix i dos bombes més caurien a les seves proximitats, en concret al vapor *Uruguay*, però tot i que aquestes no esclatarien per efectes de les destrosses causarien dos morts i quatre ferits dels reclusos que en ell es trobaven. El vaixell *Uruguay* no seria l'únic perjudicat ja que també al vaixell-tanc espanyol *Campeche* la metralla causaria un regular forat mentre que als Tallers del Nuevo Vulcano al Moll Nou, una bomba esclataria i causaria desperfectes als lavabos sense ocasionar víctimes. Per la seva part, el Moll Occidental només patiria algunes avaries al paviment d'una rampa de pas i a l'Estació del Morrot, prop de les oficines, caurien quatre bombes, dos d'elles incendiàries mentre

[1492] AGGCE. Secció Incorporats. Lligall 716.

que altres quatre més caurien entre les vies, sense produir danys. També seria atacada la Muntanya de Montjuïc on dos bombes caurien prop de la instal·lació-cantera que tenia la Junta de Protecció de Combustible Líquid, sense causar danys ni víctimes mentre que altre bomba cauria a les llambordes entre les vies del tramvia destrossant els cables. La línia quedaria interrompuda però seria reparada aviat reprenent-se així la circulació a les poques hores. A la vessant de Montjuïc, prop de la Bateria de Buenavista cauria també una altre bomba sense causar cap dany mentre que dos bombes més esclatarien en unes bateries situades al mateix vessant sota de la instal·lació de l'Observatori de Montjuïc, causant sis ferits, un d'ells greus entre els soldats de la guarnició a causa de la metralla però no causarien danys materials. Finalment, dintre del mateix recinte del Castell de Montjuïc també caurien bombes, sent les més importants entre d'altres una entre el Pavelló del Sr. Governador i la instal·lació de l'Observatori; altres tres al recinte de l'emissora de Radio Militar del Castell i una més a les latrines dels presos, sense donar lloc a víctimes. Els danys materials ocasionats per aquestes bombes eren d'escassa importància i només provocaria algun ferit lleu, entre d'ells un soldat de la bateria antiaèria emplaçada prop de la CAMPSA.

La nit del dia 20 novament un altre cop el port patiria un altre bombardeig realitzat aquest cop per quatre avions *S-81* pertanyents a la 252ª Esquadrilla que portarien direcció nord-est sud-sud-oest. Els aparells realitzarien dos passades, la primera a les 04:30 hores i la segona a les 04:55 hores tot i que l'escassa visibilitat seria un factor que jugaria en contra de l'aviació italiana ja que els efectes sobretot d'aquests bombardeigs serien nuls perquè quasi la totalitat de les bombes caurien a les aigües del port[1493]. Durant el primer dels atacs cauria una bomba al mar davant la platja del Somorrostro i altres vint davant l'Escullera i durant el segon solament una de les bombes esclataria a terra ferme, concretament al Moll de Ponent (carbó) afectant la seva metralla al vapor anglès *Thorpebay*, allà ancorat, tot i que no el produiria cap víctima però si lleugers danys. Durant aquest segon atac també serien llençades unes set bombes explosives al mar davant els Tallers del Nou Vulcano i vàries bombes més caurien en aigües de les Dàrsenes de Sant Beltrán i Morrot, sense produir cap dany; mentre que una vegada finalitzades les agressions, els avions desapareixerien amb rumb sud-est finalitzant la senyal d'alarma a les 05:30 hores.[1494]

Poc temps després, la nit del dia 22 altres dos patrulles de quatre *S-81* cadascuna atacarien novament el port de Barcelona així com altres zones de la ciutat com el Tibidabo o el barri de Penitents, entre d'altres, donant-se l'alarma a les 04:23 hores i finalitzant a les 06:06 hores, causant el bombardeig nou morts i quinze ferits a la ciutat. Pel que respecte al Port, l'aviació italiana només llençaria les seves bombes sobre el Moll de Barcelona, on caurien tres bombes al rierol de l'Estació

[1493] INFIESTA PÉREZ, José Luis, i José COLL, *Bombardeos del litoral mediterráneo durante la Guerra Civil.* Pàg.76.
[1494] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.

Marítima causant petits danys i una a l'interior del tinglat nº1 mentre que altre bomba de 100 kg cauria a la porta 0 del tinglat nº6 produint danys sense importància a sis vagons i altre bomba més de 100 kg cauria a l'interior del mateix tinglat nº6 ensorrant un mur. Finalment, vàries bombes més també caurien a les aigües del Port, centrant-se l'atac en altres parts de la ciutat[1495].

Després de dos mesos molt intensos pel que es refereix als bombardeigs al port, el mes de juliol seria força tranquil ja que aquest només patiria dos atacs durant tot el mes. El primer seria realitzat el dia 13 i l'alarma seria donada a les 01:43 hores per la presència de tres *S-81*, provocant que l'alarma no finalitzés fins les 04:02 hores degut a que a les 02:31 hores patiria un altre bombardeig, provocat aquest segon per vuit aparell que formaven una esquadrilla de tres i altre de cinc avions.

En ambdós ocasions els avions volarien molt baixos, descendint de l'altura de vol dels 4.000 metres, a 2.000 metres i al efectuar l'agressió per la zona del Port, encara descendirien més.

Els observatoris de la Costa informarien que davant al poble del Masnou, a les 02:07 hores eren llençades tres bombes a unes tres milles de la costa i poc després, a les 02:14 hores en aigües de la Dàrsena del Morrot i Avantport detonarien 15 bombes més, segons sembla de 100 kg, que tampoc produirien gaires conseqüències. En total, d'aquest primer atac caurien tres bombes al Moll de Ponent causant danys a l'afirmat i pavimentació de voreres i en una de les piles de carbó; altres tres a l'Estació del Morrot causant desperfectes a les vies; quatre bombes més a la Dàrsena del Dic Flotant, que causarien destrosses a dos careneres del costat de llevant i avaries de consideració en altres dos així com desperfectes als edificis de magatzems i habitatges pròximes, on quedarien destrossades algunes barraques concedides a particulars i la resta a l'aigua[1496].

La segona agressió s'iniciaria a les 02:31 hores i caurien una trentena de bombes, entre elles una al mar davant els Tallers del Vulcano, altre de 100 kg al Moll de Ponent al rierol, una bomba incendiària als cercats del mateix Moll que ocasionaria un petit incendi en una rau de carbó, seguidament sufocat. Per efectes de les explosions es ensorrarien unes tanques i la metralla causaria a més a més lleugers impactes al vapor mercant *S.A.C.nº2* ancorat a l'anomenat moll a la Dàrsena del Morrot. També caurien a les aigües de la Dàrsena de Sant Beltran i Morrot entre unes 10 o 15 bombes, quatre al Dic Flotant i damunt dels careners patint diversos desperfectes: un destrossat per complet, altre amb grans destrosses i els dos restants amb força danys. Altre bomba cauria al rierol dels Magatzems Generals de Dipòsit que per efecte de la metralla i de l'explosió quedaria destruïda gran quantitat d'essències i grasses que en ells havia guardats mentre que als pavellons del Moll Oriental i per efecte de la metralla de les bombes que esclatarien als careners resultarien amb desperfectes els pavellons nº2, 3 i 4, on es trobaven instal·lades les oficines. Fora del port, cauria

[1495] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1496] AGGCE. Secció Incorporats. Lligall 716.

una bomba a la carretera de Can Tunis al Dic de Contenció, una altre a la muntanya de Montjuïc, a Bonavista i altres quatre bombes al Parc de la Ciutadella davant la porta del carrer Sicília, totes elles sense ocasionar cap víctima[1497].

Pel que respecta al segon bombardeig d'aquest mes, seria protagonitzat el 19 de juliol a la nit, quan sis *S-81* tornarien a bombardejar el Port i la ciutat de Barcelona. En aquest cas el bombardeig seria força important ja que una bomba cauria a la mateixa Catedral de Barcelona destruint la segona cúpula de la dreta i causaria importants danys materials a més a més de causar dos morts i set ferits. L'alarma a la ciutat havia estat donada a les 02:27 hores i no finalitzaria fins les 04:00 hores i a banda de la bomba citada i que cauria a la Catedral, altre bomba cauria també al nº26 del carrer Baix de Sant Pere destruint una casa de tres pisos i una altre ho faria al nº33 de la Via Laietana, on destruiria els dos pisos superiors d'un edifici de set plantes mentre que a la façana marítima de la ciutat també caurien dos bombes al Camp de la Bota sense produir danys ja que caurien al mateix camp i altres quatre a la barriada de Poble Nou, destruint dos cases de planta baixa, així com vàries a la desembocadura del riu Besòs i vàries més al mar davant la platja. Pel que respecte al Port caurien dos bombes al Moll Oriental, causant una d'elles danys als magatzems i al garatge de la Junta del Port, quedant destruïda la façana sud del magatzem de carbó i el departament d'útils de la marineria de la Dàrsena del Dic mentre que l'altre destrossaria totalment el dipòsit de boies del Port. Als Tallers Nuevo Vulcano també cauria una altre bomba que destrossaria la coberta i part dels murs de la base de la secció de caldereria així com una nau destinada a la reparació de vaixells, mentre que una altre bomba cauria entre els vivers causant alguns desperfectes i com a cada bombardeig del port, vàries bombes caurien a les aigües del Port i com seria en aquest cas, també a la platja de Sant Sebastià[1498].

Durant el mes d'agost els bombardeigs sobre el port de la ciutat comtal s'intensificarien més després del tranquil mes de juliol. Així, només començar el mes, el dia 3 a la nit de nou es repetirien els bombardeigs tot i que en aquest cas no es realitzaria sobre les instal·lacions del port però si a les seves immediacions. L'alarma per presència d'aparells rebels seria donada a les 22:37 hores i no finalitzaria fins les 01:42 hores, causant el bombardeig dos morts i vint-i-tres ferits, i caurien bombes als carrers Anselm Clavé, Palaudàries, Vila Vilà i la carretera de Ribes entres d'altres però sobretot el Parc de Montjuïc, on caurien quatre bombes junt a la carretera del Tir Nacional, dos d'elles en un viver de jardineria destruint la habitatge del guarda, una davant la porta principal de l'Estadi i una més junt al camp del Tiro-Pichón[1499].

[1497] AGGCE. Secció Incorporats. Lligall 716.
[1498] AGGCE. Secció Incorporats. Lligall 716 i BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1499] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8.

El següent atac seria realitzat el dia 10 a les 11:00 hores per deu avions *S-79* sota el comandament del capità Lamanna que atacarien novament el port. Entre les bombes llançades, una d'elles i potser la més important seria la que cauria sobre el Moll de Sant Beltrán, entre el mateix moll i el vaixell *Andutz-Mendi* que es trobava allà ancorat en reparació i que el provocaria avaries al casc i danys a l'interior de l'edifici en construcció amb destinació a la Duana. De la resta de bombes, una cauria al Moll de Ponent al Dipòsit nº2 de carbó destruint la paret i part de la teulada; vàries a la Dàrsena del Morrot, afectant la metralla d'una de les bombes el casc del petrolier espanyol *Alicante* que es trobava en reparació; vàries més a la Dàrsena de Sant Beltrán, sense conseqüències i encara algunes més davant el trenca-ones a la part del mar[1500].

El dia 13 a les 22:31 hores seria novament donada la senyal d'alarma ja que un hidroavió llençaria les seves bombes sobre el port. L'atac no duraria gaire ja que quaranta-nou minuts després seria donada la senyal de finalització d'alarma i les conseqüències del bombardeig tampoc serien força greus ja que les bombes llançades per aquest solitari hidroavió produirien avaries de poca consideració al vapor *Alicante* que es trobava a la Dàrsena del Morrot mentre que la resta de bombes que llençaria seria una altre al Moll de Ponent al seu extrem sud sense causar danys; tres més a l'avantport a l'aigua i una altre incendiària a la mateixa Dàrsena del Morrot que no explotaria[1501]. Al dia següent, el port de Barcelona seria víctima de fins a dos atacs. El primer d'ells seria realitzat a mig matí, ja que seria donada la senyal d'alarma a la ciutat a les 11:00 hores, durant només 32 minuts. Durant aquests temps, els avions italians en nombre de deu segons les autoritats republicanes llençarien gran quantitat de bombes sobre el port i les seves immediacions, com serien diversos carrers del Poble Nou o a Can Tunis. Entre aquestes darreres, cauria una bomba al carrer Peris en uns horts destruint dos barraques; altres dos a uns horts, una davant del Dispensari i l'altre davant del Cementiri Nou; una bomba incendiària als terrenys d'extracció de sorra sense causar danys; una altre també incendiària al pati dels Tallers Mateu sense causar també danys; una més, aquesta explosiva al pati de la CAMPSA, causant danys de poca consideració i vàries bombes més a l'aigua davant la platja de Can Tunis; mentre que pel que respecta al Port, totes les bombes caurien a l'aigua entre el Moll de Barcelona i el Moll Occidental, al Nord i Sud del trenca-ones i a l'avantport[1502]. Per altre banda, el segon atac del dia seria realitzat de nit, ja que cap a les 22:25 hores novament seria donada la senyal d'alarma degut a que un sol hidroavió atacaria de nou el port. Aquest actuaria en solitari i llençaria sis bombes a la part oest del Moll del Contradic causant danys de certa consideració en un dels hangars de l'Aeronàutica Naval i vàries a l'avantport, a l'aigua,

[1500] Arxiu del Port de Barcelona-Museu Marítim. Caixa 1620.
[1501] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1502] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.

cessant l'alarma a les 23:07 hores[1503].

Durant la matinada del dia 19 es realitzaria una altre agressió al port de Barcelona i les seves immediacions produint en aquest cas un nombre de víctimes important, en concret un total de 19 morts i 76 ferits. L'alarma seria donada a les 04:15 hores i cauria una bomba al carrer Mata on es trobaven situats els Tallers Riegos y Fuerzas del Ebro; una altre al Passeig de Colom al carrer davant el Moll de Sant Beltrán i una més a la muntanya de Montjuïc davant de l'anterior. També cauria una bomba al Moll de Barcelona, al parament sud, afectant la motonau *Villa de Madrid*, un vaixell que també rebria l'impacte directe d'una altre bomba sense gaires conseqüències més que avaries a estribord mentre que altres quatre bombes caurien a la zona del Varadero produint desperfectes a les barques pesqueres i edificis i una altre a la Platja de Sant Sebastià, davant la bateria de costa. També caurien dos bombes més als Banys Orientals que els destruiria parcialment; així com vàries a les aigües del Port de Barcelona i davant la platja de la Barceloneta. Per últim també caurien bombes a la Barceloneta, quedant afectades cases del Passeig Nacional i carrers Nakens, Grau Torres, Judici i Vinaròs entre d'altres[1504].

El darrer bombardeig que patiria el port durant aquest mes seria el del dia 28 quan el capità Lamanna comandaria una esquadrilla de cinc *S-79* que llençarien 20 bombes de 250 kg sobre les vies fèrries portuàries de Barcelona, caient aquestes a Can Tunis, vies del tramvia i cementiri del Sud-Oest. L'alarma del bombardeig es donaria a les 09:46 hores i finalitzaria a les 10:30 hores, i el mateix atac causaria un mort i sis ferits. Entre les bombes llençades cauria una al terraplè de la via dels Ferrocarril Catalans, línia Port, a 15 metres del camí del Prat Vermell; altre al mateix cementiri del Sud-Oest destruint dos tombes; dos més al Passeig de Can Tunis, una a la via de càrrega dels magatzems de la CAMPSA i altre a la via del tramvia que la destruiria així com les cases nº109 i 107 i parcialment les nº80, 82, 113, 111 i 105. També dos bombes més caurien al vessant sud de la muntanya de Montjuïc en despoblat, desprenent-se algunes roques, sense ocasionar danys. Per finalitzar, una bomba incendiària també cauria al recinte dels ferrocarrils catalans-secció marítima, junt a una via sense causar danys i vàries a l'avantport a l'aigua[1505].

Durant el següent mes de setembre el port patiria fins a quatre bombardeigs sent el primer d'ells el del dia 4, protagonitzat aquest per cinc aparells *S-79*. L'atac seria ràpid ja que l'alarma duraria des de les 10:21 hores fins les 11:01 hores i causaria un mort i dos ferits així com diversos danys materials. Durant aquesta agressió les bombes serien llençades sobretot al voltant del Moll del Contradic, on caurien tres bombes incendiàries i altres quatre explosives al recinte de l'Aeronàutica,

[1503] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1504] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1505] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.

una més al Dipòsit de potassa i una altre al mateix moll a les vies junt al Moll de la Costa, destruint uns vagons de càrrega. Precisament en aquest darrer moll cauria una bomba sobre un carro carregat de carbó, destruint-lo i entre aquest moll i l'Estació del Morrot també cauria altre bomba que causaria desperfectes al mur de l'Estació, on també caurien tres bombes més junt als tinglats 3 i 9 i a la via 3, causant desperfectes. Encara una bomba més cauria a la part sud de la muntanya de Montjuïc als terrenys de la cantera i vàries bombes més a l'avantport, dàrsena del Morrot i al mar causant la metralla d'aquestes bombes diversos danys al pont del petrolier *Campero* i destruint el viver de musclos nº21[1506].

El següent atac del mes seria realitzat el dia 13 al migdia per cinc avions italians *S-79*, donant-se la senyal d'alarma a les 13:19 hores i finalitzant-se a les 13:56 hores. Aquest atac no provocaria cap víctima mortal i les bombes llençades pels avions italians caurien als següents llocs: una a l'angle entre el Dic i el Moll de Llevant, destruint una embarcació; una altre al Dic Flotant, destruint un dels compartiments-estanc flotants; una més al Moll Occidental que destruiria un petit edifici magatzem de Foment d'Obres i Construccions; dos més al Moll de Ponent, a la zona central propera al tester del Moll, destruint una paret a l'explanada de dipòsit de carbó a més a més de destrossar les línies elèctriques i telefòniques mentre que una altre cauria al Moll de la Costa destruint una caseta de ferraments i una bàscula. També cauria una al Moll del Contradic, a la part sud; una altre a la Dàrsena del Morrot, prop del petrolier *Zorroza*, vaixell que seria afectat per la metralla i vàries més al Port a l'aigua[1507]. Els avions italians per la seva part als seus informes assenyalarien haver assolit quatre vapors dos d'ells de gran tonatge (un d'ells el ja anomenat *Zorroza*) i un al dic flotant[1508].
Tres dies més tard a les 10:15 hores fins deu avions *S-79* tornarien atacar el port de Barcelona i les seves immediacions deixant caure 8.000 kg de bombes sobre ell amb un tràgic resultat, ja que deixaria uns trenta-un morts (divuit dones) i cent vint-i-quatre ferits en poc menys d'una hora, ja que l'alarma duraria des de les 10:19 hores fins les 11:05 hores. Les bombes llençades pels trimotors italians no tan sols caurien al port ja que també seria bombardejada una part de la Barceloneta, així com les seves immediacions. De les bombes llençades sobre aquesta zona destacaria una bomba que cauria al Parc de la Ciutadella, prop del monument als màrtirs catalans; altre al Passeig de Circumval·lació que destruiria part de la paret de prop de l'estació de M.Z.A; una altre incendiària a la via 12 de l'Estació de terme de M.Z.A., que no produiria danys; dos més al Mercat de la Barceloneta, destruint la quasi totalitat de les parets, tota la teulada i ocasionant danys de

[1506] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1507] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1508] INFIESTA PÉREZ, José Luis, i José COLL, *Bombardeos del litoral mediterráneo durante la Guerra Civil.* Pàg. 115.

consideració a tots els edificis propers i una més al nº24 del carrer Maestrança que destruiria totalment una casa de tres pisos i parcialment les cases situades als números 21, 23, 25 i 26. Pel que respecta al propi port caurien moltes més bombes, sent aquestes i els seus efectes les següents: una entre el Moll de Barcelona i el Passeig de Colon junt a la Torre del Rellotge, destruint-la; dos al Moll de Barcelona, una d'elles a l'angle del Tinglat nº3 destruint-lo parcialment així com la via de ferrocarril i quatre vagons i l'altre davant del tinglat nº2 ocasionant diversos desperfectes. Altre bomba cauria a la Dàrsena de Sant Beltran a pocs metres del vaixell *Capitán Segarra*, ocasionant-li la metralla diversos desperfectes mentre que dos bombes més caurien al Moll de Sant Beltrán, una a l'explanada i l'altre a uns vint metres de l'arranc del Moll de Ponent, tocant la metralla els vaixells republicans *S.A.C. nº4* i *S.A.C. nº6* i a l'anglès *Seabank Spray*. Precisament seria el Moll de Ponent un dels punts més afectats ja que caurien sis bombes més, quatre a l'explanada central, causant desperfectes i la mort de deu cavalls del transport de carbó a banda de destruir a més a més dos camions i un cotxe lleuger; una altre a la part est caient metralla al vaixell anglès *Lake Halwill* i una bomba més a la part oest del moll causant desperfectes al vaixell anglès *Bobie*. També caurien tres bombes més a la Dàrsena del Morrot, una junt a la popa del vaixell anglès *Stanlake*[1509], ocasionant-li desperfectes de consideració; una altre a la proa del Pontoner-dipòsit *Dolors de la Torre*, causant-li també danys de consideració i una més sobre el vaixell *Alacant* quan s'estava treballant en ell. Per finalitzar també caurien vàries bombes a l'aigua del port i davant la platja de la Barceloneta[1510].

El darrer bombardeig del mes de setembre seria realitzat el dia 24 quan altres deu avions *S-79* deixarien caure també altres 8.000 kg de bombes sobre les instal·lacions del port de Barcelona. L'alarma seria donada a les 11:46 hores i finalitzaria a les 12:34 hores i es comptabilitzaria un mort i vint ferits. A banda de caure dos bombes, una al nº53 del carrer Arc del Teatre i l'altre al nº5 del carrer Berenguer que produirien la destrucció de les cases situades en aquells números, la resta de bombes caurien a la zona portuària on destacarien les següents: una bomba al Moll de Catalunya, que destruiria els Tallers allà instal-lats; una altre al Moll de Barcelona que incendiaria una embarcació de pesca i propagaria el foc al iot *Mercedes* que quedaria totalment calcinat a més a més de produir desperfectes al iot *President Macià.* Encara una altre bomba cauria al Moll de Drassanes a la via del tren, junt a l'edifici de la Duana, produint desperfectes de consideració i també cauria una bomba al Moll de Sant Beltrán que destruiria la via del tren i part del mateix moll; una altre a la part de babord del vaixell *S.A.C. nº6*; tres més al Moll de Ponent on dos d'aquestes caurien al mig de l'explanada destruint una caseta d'oficina i l'altre incendiària a la mateixa explanada així com vàries a la Dàrsena de Sant Beltrán a l'aigua[1511].

[1509] Vaixell de 1.742 tones, pertanyent a la companyia anglesa *Stanhope*.
[1510] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1511] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.

Durant els mesos següents el port seria bombardejat sistemàticament molt més sovint que els mesos anteriors degut sobretot al final de la Batalla de l'Ebre que debilitaria molt l'exèrcit republicà i suposaria l'inici del final de la guerra per Catalunya. D'aquesta manera, el mes d'octubre seria un mes de gran activitat pel que respecta als bombardeigs del port i precisament durant els primers dies de mes es succeirien els atacs. Així per exemple, la nit del dia 2 al 3 d'octubre el port seria atacat per un sol hidroavió fins a quatre vegades[1512]. Durant la primera d'aquestes agressions l'alarma duraria de les 21:24 hores fins les 22:00 hores i les bombes llençades per l'aparell no produirien cap víctima mortal, caient tres bombes al Moll de Barcelona, una junt a la Comissaria de Policia del Port, ocasionant desperfectes de consideració a l'edifici i les altres dos incendiàries a l'explanada Moll de Barcelona davant el Club Marítim. L'hidroavió encara llençaria una més a la Dàrsena de Sant Beltrán, caient aquesta a l'aigua junt al Moll de Barcelona, produint un descens de terrenys d'uns 40 cm., així com vàries més a l'aigua davant la mateixa Dàrsena de Sant Beltrán sense conseqüències.

A les 23:00 hores seria donada de nou la senyal d'alarma ja que altre vegada seria bombardejat el port. En aquest cas tindria encara menys conseqüències que l'anterior agressió sent la zona atacada el Dic Est, on un grup de bombes farien explosió al mar a la zona pròxima a l'Escullera i la Dàrsena del Morrot on caurien vàries bombes sense conseqüències

Poques hores després dels dos darrers atacs, a la 01:29 hores del dia ja 3 seria altre cop donada l'alarma per presència altre cop d'un hidroavió que llençaria quasi totes les seves bombes al Moll d'Espanya. D'aquestes, llençaria vuit bombes explosives a l'explanada del tester del Moll sense conseqüències; quatre més a la coberta nº2, destruint la teulada (tot i que dos d'elles no explotarien); quatre bombes al tinglat nº5 destruint la teulada i part de la paret; nou a l'explanada de l'angle del moll, ocasionant desperfectes als tinglats propers i a les vies fèrries i una bomba més incendiària al mateix moll però sense conseqüències. També caurien algunes bombes més a les aigües del Port així com una altre al mercant anglès *African Mariner*[1513] que es trobava ancorat al Moll d'Espanya perforant la coberta i produint danys en una cambra. Per últim, el darrer atac de la nit seria realitzat dos hores més tard, en concret a les 03:08 hores fent explosió un grup de bombes al mar, caient aquestes a l'avantport i tres més a la platja sense conseqüències, finalitzant d'aquesta manera les agressions nocturnes d'aquell dia.

El port no tindria treva i el dia 4 una poderosa formació de quinze *S-79* sota el comandament del tinent coronel Giordano atacaria el port de Barcelona, llençant 40 bombes de 250 kg, 46 de 100 kg i 17 de 20 kg. L'atac seria ràpid ja que l'alarma duraria des de les 10:25 hores fins les 10:55 hores, i tot i la gran quantitat de bombes llençades aquestes només causarien un mort i dos ferits que

[1512] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1513] Vaixell de 6.581 tones pertanyent a la companyia anglesa *African & Continental*.

resultarien ser uns pescadors que es refugiarien en un forat al peu del Dic de l'Est. A més a més durant el bombardeig els avions italians tindrien una important resistència ja que haurien d' entaular combat amb cinc caces republicans, 3 *Moscas* i 2 *Curtis*, abatent un d'aquests últims. D'entre les bombes llençades, caurien tres al trenca-ones; dos als blocs de protecció i altre a l'edifici del Far ocasionant desperfectes a les instal·lacions elèctriques i destruint part del que havia estat el restaurant mentre que altres quatre bombes més caurien al Moll de Barcelona, en concret a l'explanada de l'Estació Marítima, causant desperfectes a les llambordes; altres tres al Moll de Ponent, destruint totalment una bàscula i ocasionant altres desperfectes i tres bombes més al Moll de la Costa, de les que dos caurien als dipòsits de carbó on destruirien un camió i l'altre junt als dipòsits de potassa, ocasionant desperfectes al cobert. Al Moll de Sant Beltrán també caurien dos bombes més junt al pas a nivell, destruint un habitatge i una caseta de carrabiners; quatre als patis de l'Estació del Morrot, ocasionant desperfectes a l'edifici; dos més a la pròpia Dàrsena del Morrot, una d'elles al mercant anglès *Gothic* i l'altre al mercant anglès *Thorpebay*[1514], incendiant tots dos vaixells. Per finalitzar caurien tres bombes a la part sud de la muntanya de Montjuïc i vàries a l'aigua a la dàrsena del Morrot-Dàrsena de Sant Beltrán i Avant-port[1515]. Aquella mateixa nit també hi hauria varis bombardeigs més a la zona del port tot i que sense gaire conseqüències, donant-se l'alarma des de les 21:33 hores fins les 00:03 hores del dia ja 5. Entre les bombes llançades, cauria una bomba al Moll de Barcelona explotant una a les ruïnes del que havia estat bar-restaurant de l'Estació Marítima i vàries a les aigües del Port, davant a la Dàrsena de Sant Beltrán i davant l'Escullera.

El dia 8 el port patiria de nou dos bombardeigs més, un al matí i un altre a la nit. Durant el primer atac, protagonitzat per cinc *S-79*, l'alarma duraria des de les 10:53 hores fins les 11:20 hores i no causaria víctimes i els avions italians llençarien un total de 4.000 kg de bombes, caient vuit al Moll de Ponent: una a l'angle amb el Moll de Sant Beltrán, ocasionant desperfectes en un camió; una altre als dipòsits de carbó (on també cauria altre que no explotaria); altre bomba a la part sud del Moll destruint un camió i cinc més a la part oest afectant la metralla al mercant espanyol *Rio Segre*, on dos d'aquestes el produirien danys de consideració mentre que una altre bomba assoliria una canoa de la Direcció facultativa del Port. També cauria una bomba al Moll de la Costa a pocs metres del petrolier espanyol *Zorroza* sent afectat aquest per la metralla i destruint per incendi un cotxe lleuger, un camió i varis cavalls mentre que una bomba incendiària més cauria al Moll del Contradic sense conseqüències i vàries a l'aigua a la Dàrsena de Sant Beltrán, a la Dàrsena del Morrot i davant

[1514] Vaixell de 2.182 tones.
[1515] Arxiu del Port de Barcelona-Museu Marítim. Caixa 1620.

del trenca-ones. Per altre banda, la segona agressió seria realitzada al voltant de la mitjanit, ja que seria donada l'alarma a les 23:45 hores i finalitzaria a les 00:52 hores, causant quatre morts i trenta ferits. En aquest bombardeig seria atacat el centre de la ciutat i sembla ser que les bombes caigudes al port serien les restants. D'aquestes bombes caurien dos a l'explanada del Moll de Ponent que causarien desperfectes a les llambordes i vàries a la Dàrsena del Morrot, on una de les bombes tocaria una embarcació de la Sot-secretaria de Marina, mentre que la resta caurien a l'aigua[1516].

Per altre banda la nit següent un sol hidroavió atacaria de nou el port, donant-se en aquest cas l'alarma a les 22:23 hores i finalitzant a les 23:19 hores, provocant l'atac un mort i tres ferits. La zona bombardejada no seria exclusivament el port ja que caurien bombes a diferents carrers de la Barceloneta com els carrers Ample, Cignàs i Simon Oller així com també caurien tres bombes al Passeig de Colom, una a l'edifici de la Comandància Militar, ocasionant aquesta desperfectes a la façana i a l'interior d'una dependència i dos més a la vorera a la cantonada amb el carrer Simon Oller. Al port pràcticament la zona més afectada seria el Moll de la Muralla on caurien set bombes, dos d'elles a la via fèrria, altres dos al mateix moll tocant la metralla als vaixells anglesos *Bramhill* i *Lake Genowa* al que produirien ambdós incendis i tres més al tinglat nº2 ocasionant desperfectes mentre que altre sis bombes incendiàries caurien davant a l'explanada dels Dipòsits Comercials sense conseqüències i vàries més a l'aigua a la Dàrsena Nacional i a la Dàrsena del Comerç[1517].

Després d'uns dies de descans, el dia 13 tornaria a ser donada l'alarma a la ciutat, en concret a les 11:02 hores degut a la presència de cinc *S-79* que sota el comandament del tinent coronel Seidl bombardejarien el port provocant tres ferits. L'alarma duraria només mitja hora i els avions italians deixarien caure entre d'altres, tres bombes al Moll de Barcelona, una d'elles al tinglat nº3 on causaria desperfectes de consideració i la metralla assoliria al Transport de Guerra *T.C.*; una altre al tinglat nº6 ocasionant desperfectes i destruint quatre camions així com avaries al vaixell anglès *Stancraf* al que li causaria una via d'aigua i l'enfonsament del submarí *C-1*[1518]. L'altre bomba cauria entre els tinglats nº3 i nº6 i destruirien quatre mil sacs de potassa que es trobaven en aquests tinglats mentre que també cauria una bomba al Moll de Drassanes al rodal de la part posterior de l'edifici de la Duana; dos més a l'explanada de la Plaça de la Pau que trencarien la via del tramvia (en aquest lloc també cauria una altre bomba que quedaria sense explotar) i la resta a l'aigua a la Dàrsena de Sant Beltrán i a la Dàrsena Nacional[1519].

[1516] Arxiu del Port de Barcelona-Museu Marítim. Caixa 1620 i BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1517] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1518] El part de l'enfonsament del submarí ho signaria el tinent de navili soviètic S.P. Lisin. I segons alguns informes, en aquest bombardeig moriria el seu comandant soviètic que sembla ser era C. Murato "Paolo". El submarí seria reflotat al novembre però al desembre davant l'entrada dels nacionals es prepararia la seva voladura, acció que finalment no es portaria a terme.
[1519]AGGCE. Secció Incorporats. Lligall 716 i BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.

Els bombardeigs envers al port continuarien sent seguits i al dia següent a la tarda seria una altre cop donada l'alarma, cap a les 19:49 hores davant novament la presència en aquest cas d'un sol avió que bombardejaria les instal·lacions del port produint tres ferits. L'alarma no finalitzaria fins les 22:21 hores i de les bombes que llençaria aquest avió, caurien cinc (i tres més quedarien sense explotar) al carrer a l'encreuament entre el Passeig Nacional i el carrer d'Alfred Calderon; dos al Passeig Nacional, junt a les vies del ferrocarril; una al Moll de la Barceloneta al tinglat nº2; deu a l'Estació del Morrot de les que sis caurien en un tinglat i les altres quatre entre les vies destrossant tres vagons i una plataforma giratòria. També caurien vuit bombes (una d'elles sense explotar) en un magatzem de carbó situat en la unió entre el Moll de la Costa i el Moll de Ponent i vàries més al Moll d'Espanya. De les caigudes en aquest darrer moll, una cauria a les bodegues del vapor *Villa de Madrid*, produint escassos danys materials; tres més a l'explanada entre el tinglat nº4 i nº5 sense produir danys d'importància i encara dos més, aquestes incendiàries, junt al tinglat nº5. El Moll de Barcelona també patiria els efectes del bombardeig i les bombes que en ell caurien provocarien destrosses a les llambordes, a la via de translació de grues i la destrucció total dels restos que quedaven de l'Estació Marítima mentre que altre grup de bombes provocarien incendis als tinglats 3 i 6 quedant el 3 destrossat i també patiria danys el vaixell transport *Lealtad* igual que el mercant anglès *Stancraft*. Per últim i com cada bombardeig efectuat al port, també vàries bombes caurien a les aigües del Port[1520]. Pocs dies després, el dia 19 a les 10:22 hores tornaria a escoltar-se la senyal d'alarma degut a un nou atac de l'aviació italiana ja que deu *S-79* arribarien a llençar sobre el port 120 bombes de 50 kg., causant sis morts i quinze ferits. Entre les bombes llençades destacarien una al Passeig de Colon davant el número 11 a les llambordes; una també al Moll de la Muralla al tinglat nº2 causant la mort de sis cavalls i altres desperfectes com la destrucció d'un camió; vuit al Moll de la Costa a la part del Moll del Contradic, afectant la metralla a dos vaixells sent un d'aquests el petrolier *Campero* al que li causaria alguns danys però sense gaire importància i deteriorament al magatzem de potassa. També caurien set bombes més (on una quedaria sense explotar) a l'Estació del Morrot, afectant les vies i varis patis; sobre una dotzena al Moll d'Espanya de les que destacaria: una a l'angle format amb el Moll de Muralla; una altre al mateix moll; vàries més als velers *Vicente Ferrer* i *Palma* causant destrosses als mateixos; dos a l'explanada central del Moll d'Espanya causant destrosses en varis vagons de ferrocarril; altre davant un refugi damunt del mateix causant tres morts i alguns ferits; tres més al tinglat nº2 causant la mort de dos cavalls i destrossant dos camionetes prenent les flames en varis fardells de cotó que causarien dos ferits; una junt al tinglat nº7 causant desperfectes al mateix i en varis bidons que estaven a l'anomenat moll i altre junt al tinglat nº6 afectant la metralla al vaixell anglès *African Explorer,* vaixell on també

[1520] Arxiu del Port de Barcelona-Museu Marítim. Caixa 1620 i BBPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.

cauria una bomba entre la bodega nº1 i nº2 resultant un carrabiner ferit lleu. També seria atacat el vapor anglès *Lake Hellwill* al que una bomba que cauria en les defenses del moll li causaria desperfectes a més a més d'obrir-li una gran via d'aigua i per ultim, a l'explanada del Moll entre el dispensari i el tinglat nº1 una bomba causaria la mort a un soldat mentre que la resta de bombes caurien a l'aigua a les Dàrsenes del Morrot, Comerç i Nacional[1521].

Al dia següent, el Moll del Contradic patiria fins a quatre atacs seguits, realitzats tots per avions *S-81*, però sense gaire importància. La primera agressió seria realitzada a les 19:20 hores caient vàries bombes a l'Aeronàutica Naval, resultant ferits dos mariners i patint alguns edificis danys de consideració mentre els altres tres bombardeigs més, serien efectuats tots de nit, les bombes caurien a l'aigua així que no tindrien gaire importància[1522].

L'últim bombardeig d'aquest mes d'octubre seria realitzat el dia 21, sent aquest el tercer dia consecutiu que es bombardejava el port, realitzant-se aquest dia a més a més per partida doble. La primera de les agressions seria realitzada a primeres hores del matí on seria afectada la zona del port i el segon cap al vespre quan seria atacada la zona de la Mar Vella. Durant el primer d'aquests dos atacs seria donada l'alarma a la ciutat a les 06:17 hores i finalitzada a les 07:07 hores, sent bombardejat diferents parts de la ciutat corresponents al districte 1er i zona del Port Franc per dos bimotors que llençarien entre unes 80 i 100 bombes. Els aparells que procedien del sud-sud-oest una vegada realitzada l'agressió continuarien amb rumb nord-est fins l'altura de la Mar Bella on variarien el rumb cap al sud-est internant-se al mar descarregant de nou vàries bombes. A la zona del port caurien diverses bombes, com també a les seves immediacions destacant entre aquestes tres bombes al Passeig de Colom: una al nº13 que destruiria una botiga; una altre a la vorera davant el nº19 destruint una altre botiga i ocasionant desperfectes a la resta de l'habitatge i una altre més davant el nº20 al mig del Passeig mentre que també cauria una altre bomba que destruiria totalment l'estació ferroviària Barcelona-Port a la cruïlla entre el Passeig de Colom amb la Plaça de la Pau. Pel que respecta a les bombes caigudes sobre les instal·lacions del mateix port, vàries bombes caurien al Moll de la Muralla, ocasionant una d'elles desperfectes al tinglat nº1 tot i que solament serien lleugeres destrosses al sostre i el tall de línies elèctriques mentre que altre bomba cauria a la vorera del Moll de la Muralla, al peu de la palanca del vaixell hidrogràfic *Tofiño* afectant la metralla l'anomenat vaixell i incendiant tres barquetes de vigilància, enfonsant una d'elles. Com sempre, vàries bombes caurien a l'aigua, en aquest cas a la Dàrsena Nacional mentre que el resultat total de víctimes d'aquest atac seria a vint morts i quaranta ferits dels que disset serien hospitalitzats. El segon atac del dia i últim d'aquest mes seria realitzat ja cap al vespre i durant les primeres hores de

[1521] AGGCE. Secció Incorporats. Lligall 716 i BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1522] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.

la nit, donant-se la senyal d'alarma a les 19:45 hores i no finalitzant-se fins les 22:03 hores, sent protagonitzat per dos esquadrilles de dos *S-79* cadascuna del 25e Grup, que atacarien la zona del Poble Nou però no les instal·lacions del Port. Durant aquest bombardeig caurien tres bombes a la Platja de la Mar Vella a la sorra junt al mar; cinc a l'Estació del Poble Nou de les que una destruiria una paret propera a l'estació i dos cases-barraques del barri de pescadors de la platja de Mar Vella, altres dos bombes caurien a les llambordes del pati de molles de l'estació i dos més a les vies de càrrega de l'estació, trencant una via i una paret. També caurien sis bombes incendiàries a la Fundició Girona, quatre al pati de la torre i dos a la nau de forns elèctrics que estava en construcció i així com una bomba incendiària més al carrer Curtidors enfront nº35 sense produir danys. A banda dels danys materials, el resultat total d'aquest nou bombardeig seria de tan sols un ferit[1523].

Després de varis dies sense que el port fos atacat, el primer dia de novembre al matí tornarien a caure les bombes sobre ell. En aquest cas una formació de deu *S-79* sota el comandament del tinent coronel Gostoli atacaria Barcelona llençant sobre ella 144 bombes de 50 kg assolint segons els propis aviadors, dos mercants i una bateria antiaèria emplaçada a Montjuïc[1524], però també s'assenyalarien impactes al carrer Castenys, part baixa de la Via Laietana, Passeig de Colom, Comandància Militar, Moll de la Muralla, tinglats 1,2,5 i 6, vapor *Labero*, Estació del Morrot, Dàrsena Nacional i platja de Can Tunis. Segons el part de la Junta de Defensa Passiva de Catalunya, l'alarma a la ciutat seria donada a les 10:06 hores i finalitzaria pràcticament una hora més tard, a les 11:01 hores, provocant l'atac dos morts i un ferit i caient les bombes al recinte del port i als seus voltants. Sobre les bombes caigudes als seus voltants una bomba cauria a la Plaça Manuel Azaña davant el nº4 a la vorera produint desperfectes a la casa; una altre al carrer Castenys nº2, destruint una casa de quatre pisos; altre a la Plaça Palau a l'Escola de Mar destruint la cúpula; dos més a la via Laietana, una d'elles al nº6 i una altre al nº8 bis; quatre més al Passeig Colon, una d'elles davant el nº12 a la vorera de la zona marítima sense provocar danys mentre que altres dos d'aquestes ocasionarien desperfectes a l'Edifici de la Comandància. Respecta a dintre del port caurien més bombes, afectant sobretot a diversos molls, com seria un d'ells el Moll de la Muralla on quatre bombes destruirien parcialment el tinglat nº2 i altres cinc més destruirien parcialment el tinglat nº1 provocant un incendi i una avaria a les grues elèctriques 4 i 5 i al vaixell *Labero,* a més a més de trencadissa de via del ferrocarril entre d'altres danys. Tres bombes més caurien també al Moll de Barcelona ocasionant desperfectes als tinglats nº5 i nº6 i a dos camions a més a més d'inutilitzar la grúa elèctrica nº22 i dos bombes més caurien a l'Estació del Morrot a la caseta del transformador,

[1523] AGGCE. Secció Incorporats. Lligall 716.
[1524] INFIESTA PÉREZ, José Luis, i José COLL, *Bombardeos del litoral mediterráneo durante la Guerra Civil.* Pàg. 130.

destruint-la així com també un mur de la carretera. De la resta de bombes caurien vàries a l'aigua a la Dàrsena Nacional i a la Platja de Can Tunis també a l'aigua[1525].

Cinc dies després, el dia 6 de novembre, novament seria bombardejat el port. En aquest cas l'alarma duraria des de les 19:06 hores fins les 20:12 hores causant l'atac un mort i tres ferits caient les bombes a vàries zones del Port i les seves rodalies. Entre les bombes llençades a les rodalies del port caurien dos bombes al Passeig del Port franc, prop de les anomenades Cases Barates; set a la carretera del port als camps de davant de la casa nº427 i una altre al pati d'aquesta casa mentre que una altre cauria al camí antic de València destruint el pis alt de les cases nº18 i 20. Un dels llocs on caurien més bombes seria la carretera de Montjuïc on caurien cinc bombes a la carretera de l'Esparver; una sense explotar a la barriada de Can Tunis, prop del pas a nivell de la Fàbrica Riviere i dos més a la mateixa muntanya a la prolongació del carrer Salvà, un carrer on també cauria una altre bomba més. També es veurien afectats els carrers del costat, sobretot els de la Barceloneta així com el Passeig de Colon, on cauria una bomba a la vorera davant del nº21 i el Passeig Nacional on també caurien diverses bombes davant la casa nº24, altre davant la casa nº2 i altre davant la casa nº33 mentre que respecte al propi port caurien vuit bombes a l'Estació del Morrot que ocasionarien diversos desperfectes; cinc bombes a l'explanada del Moll de la Costa i altres tres als dipòsits de carbó del mateix moll provocant petits danys; una bomba al Moll de Ponent, fent explosió sobre un refugi; sis més al Moll de Barcelona, caient quatre d'elles a l'explanada que provocarien importants avaries a la grúa 18 i tallaria la via fèrria; una a la part de llevant del mateix moll incendiant dos vagons de sofre i una altre més a la part de Ponent, incendiant un vagó. També caurien dos bombes més al Moll d'Espanya a l'explanada provocant danys a les llambordes i destrosses en dos velers; dos bombes més al Moll de la Barceloneta, una d'elles al tinglat nº1 i l'altre sense explotar al tinglat nº2 així com vàries bombes a diferents molls més com el del Dipòsit on una bomba faria explosió a la cornisa dels Dipòsits comercials. Al Moll de la Muralla també explotaria una bomba a la part destruïda del tinglat nº2; al Moll de Sant Beltran les bombes causarien avaries a la grua 38 i escassos danys a les llambordes mentre que al Moll del Morrot que es veuria afectat per l'explosió d'unes 15 bombes que produirien danys de poca consideració en magatzems i vies. Per últim també cauria al vaixell *Capitán Segarra* una darrera bomba que no explotaria fora del recinte del Port[1526].

El 12 de novembre a les 10:25 hores tornaria altre cop a escoltar-se la senyal d'alarma a la capital catalana degut a un nou atac de l'aviació italiana ja que cinc avions *S-79* bombardejarien el port, causant tres morts i trenta ferits. La senyal d'alarma finalitzaria a les 11:01 hores i entre les bombes

[1525] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1526] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716 i BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.

llençades destacarien deu caigudes al Moll de Barcelona, entre elles vuit a l'arranc del Moll sobre el paviment a la calçada central, una altre a l'edifici d'inspecció del Moll al que destruiria i una més a l'edifici de Sanitat Exterior, que també l'acabaria destruint. Al Moll de Drassanes cauria una bomba al paviment i una altre a l'extrem de ponent de l'Estació Marítima de Balears, destruint parcialment l'edifici mentre que vàries bombes d'aquestes que farien explosió en aquests molls, causarien la mort d'un operari a bord d'un mercant espanyol, un incendi a l'anomenat mercant i diversos danys en tinglats, paviments, vies fèrries, i en tres edificis situats als mateixos, enfonsant l'explosió d'una bomba el veler *Pons Martí* que es trobava situat a la Dàrsena Nacional (on caurien més bombes a l'aigua) mentre que altre bomba caiguda al paviment de la Porta de la Pau davant de la Junta d'Obres del Port de Barcelona provocaria l'incendi de dos camionetes carregades de mobles i documents de la Junta del Port així com desperfectes de consideració a la façana a més a més de que una altre bomba caiguda al Moll de la Muralla incendiaria les cambres frigorífiques del tinglat nº1 al costat amb l'edifici de la Junta. També caurien vàries bombes a la Dàrsena Nacional a l'aigua i ja fora del recinte del port, tres bombes al paviment de la Plaça de la Porta de la Pau així com a diferents carrers de la ciutat com al nº29 bis de la Rambleta de Santa Mònica; als carrers Colom, Fivaller, Boqueria, de la Palla, Boters i Arc del Teatre entre d'altres[1527].

Al dia següent de bon matí, a les 08:50 hores altre cop tornaria a escoltar-se les sirenes a la ciutat, una alarma que no finalitzaria fins les 09:44 hores en un altre atac de l'aviació italiana, en concret protagonitzat per cinc avions *S-79* tot i que en aquest cas no hi hauria víctimes. De les bombes llançades tres caurien al Moll de Barcelona, fent explosió una d'elles al tinglat nº2, altre al tinglat nº7 i la tercera a la calçada central del moll amb danys de poca consideració mentre que al Moll de Sant Beltrán caurien unes deu bombes, vuit a l'explanada del mateix moll causant avaries de poca importància als paviments, així com altres dos que tocarien al mercant anglès *Lake Hallwill*, perforant una d'elles el casc del mateix vaixell i altres quinze bombes explotarien a la Dàrsena de Sant Beltrán sense produir danys i tres bombes més caurien al Moll de Ponent, a l'explanada dels Dipòsits de carbó, trencant una de les bombes la conducció d'aigües[1528].

Després de deu dies seguits sense que el port patís cap atac, els bombardeigs aeris a la zona portuària es farien molt més seguits durant els últims dies de novembre i els primers de desembre. Així d'aquesta manera el dia 23 tornarien els bombardeigs i aquell mateix dia el port seria atac fins a quatre vegades[1529]. Durant el primer dels atacs es donaria l'alarma entre les 10:43 hores i les 11:43 hores i l'atac seria protagonitzat per vuit avions. De les bombes llançades caurien vuit al Passeig de

[1527] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716 i BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1528] Arxiu del Port de Barcelona-Museu Marítim. Caixa 1620 i BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1529] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.

Colon (carretera de Can Tunis) a la calçada, quatre al Moll de Sant Beltrán causant avaries al guardacostes *V-16* de poca importància; una al Moll de Barcelona, a l'angle amb el moll de Sant Beltrán mentre que al límit de la zona portuària amb Drassanes i el Paral·lel caurien tres bombes més sense altres danys que destrosses de les llambordes de les calçades així com la destrucció de dues arcades del Museu Marítim. També caurien vàries bombes més a la Dàrsena de Sant Beltrán i moltes bombes més al centre de la Ciutat (Plaça de la República, Via Laietana, etc...)

Una hora més tard, cap a les 12:35 hores i fins les 13:16 hores tornarien a tocar les sirenes degut a la presència de cinc avions que bombardejarien el port de nou. De les bombes llançades setze caurien al Moll de Ponent a l'explanada causant avaries a un vaixell espanyol, sis (més una d'elles sense explotar) a l'explanada de Miramar, causant desperfectes a l'edifici de l'antic restaurant de Miramar i unes quantes més al Moll de Sant Beltrán causant avaries al vaixell espanyol *S.A.C. nº4*. També caurien altres dos bombes més al recinte de l'Estació del Morrot i altres tres al Moll de la Costa arribant la metralla al mercant *España núm. 3*. A l'aigua de la Dàrsena del Morrot també caurien vàries bombes, així com a diferents carrers de la ciutat com el Passatge de la Vinyeta del Poble Sec, l'Avinguda Francesc Layret, i als carrers Arc del Teatre, Carrer Migdia i Carrer Guàrdia.

Aquests dos primers atacs causarien un gran nombre de víctimes: els dos atacs posteriors del mateix dia serien menys importants en quant als danys materials ocasionats i sobretot en quant al nombre de víctimes ja que aquestes dos primeres agressions per exemple causarien un total de quaranta-dos morts i noranta ferits. Així el tercer atac seria protagonitzat a la tarda per un sol avió i l'alarma duraria des de les 18:44 hores fins les 19:59 hores causant dos morts i tres ferits. Durant aquest nou atac caurien bombes al Moll d'Espanya, produint danys al paviment i trencadissa de la canonada principal de conducció d'aigües de la Casa de Màquines, a més a més del destrossament d'una bàscula i de les vies inactives que al Passeig de Colon tenien els tramvies. També caurien dos bombes a la Plaça d'Antoni López, a la calçada; una al Moll dels Dipòsits, produint un incendi i vàries bombes més a la Dàrsena del Comerç; mentre que l'últim atac del dia al port, aquest seria realitzat a les 23:02 hores sent bombardejat l'avantport i caient dos bombes davant l'Aeronàutica Naval sense més conseqüències. En total, entre els quatre atacs realitzats aquell mateix dia al Port de Barcelona, els avions llençarien 156 bombes de 50 kg[1530].

Els atacs sistemàtics contra el port continuarien també al dia següent i ja durant la nit seria bombardejat diverses vegades el port. Així per exemple a les 02:44 hores seria bombardejada la platja de la Barceloneta caient totes les bombes a l'aigua i novament a les 06:32 hores, caient en aquest cas les bombes a la Dàrsena del Morrot i a l'explanada del Moll de Sant Beltran, on en aquest

[1530] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.

darrer moll unes vuit bombes provocarien el trencament d'una via del ferrocarril i una paret propera[1531]. Al matí continuarien els atacs, i cap a les 09:19 hores seria donada la senyal d'alarma a la ciutat novament degut a la presència de nou avions *S-79*. L'alarma duraria fins les 10:07 hores i les bombes afectarien a bona part del litoral barceloní, no tan sols la zona portuària, si no a diversos carrers com General Manso, Cristobal Moura, Puigcerdà entre d'altres així com també la Fundició Girona on caurien dos bombes que destruirien una part d'una teulada i nou prop de la Riera d'Horta amb el Passeig Nacional, als camps on estava emplaçada la bateria antiaèria. Dintre del port caurien tres bombes a l'explanada del Moll del Contradic tocant la metralla d'una d'elles al vaixell espanyol *Campero* al que li produiria un incendi; quatre més al Moll de la Costa, tres d'elles a l'explanada i l'altre sense explotar a un dipòsit de carbó així com vàries bombes més a l'aigua davant la Dàrsena del Morrot. Aquest atac causaria la mort de tres persones i resultarien ferides cinc més[1532]. Ja a la tarda, a les 19:30 hores altre cop seria donada la senyal d'alarma i no finalitzant fins passades dos hores degut la presència d'un altre avió que tornaria atacar el port. L'atac d'aquest aparell no causaria víctimes i llençaria al voltant de quinze bombes de les que dos caurien a la Barceloneta al recinte dels Astillers i quatre a la platja de la Barceloneta i per acabar les agressions d'aquell dia, a les 23:20 hores serien novament llançades quatre bombes explosives i dos d'incendiàries a les aigües del Port i davant del Dic per un sol avió sense conseqüències[1533].

La nit del dia 25, entre les 20:45 hores i les 21:30 hores el port patiria altre cop fins a tres agressions tot i que aquestes pràcticament no tindrien gaires conseqüències ja que únicament provocarien destrosses sense importància a les llambordes del terra del Moll de Sant Beltrán[1534]; tot i que poques hores després, sent la nit ja del dia 26 continuarien els atacs i s'escoltarien les sirenes a la ciutat vàries vegades tot i que aquestes agressions no provocarien danys de consideració ni cap víctima. La primera senyal d'alarma duraria molt poc, des de les 00:20 fins les 00:39 hores i caurien vàries bombes incendiàries a les aigües del Port entre el Moll de Ponent i el Moll de Llevant així com l'Escullera. Durant el següent atac l'alarma duraria des de les 02:58 hores fins les 03:15 hores i caurien dos bombes al Moll de la Costa, una al Moll de Ponent, altres dos al Moll de Sant Beltran i dos més a la Muntanya de Montjuïc, totes sense conseqüències. Igualment també caurien vàries bombes més a l'aigua, a la Dàrsena del Morrot. Finalment, ja a la tarda, encara seria realitzat un nou atac sense conseqüències, anunciant-se l'alarma a les 19:20 hores i finalitzant-se a les 19:51 hores, caient totes les bombes a l'aigua davant de la platja de la Barceloneta[1535].

[1531] Arxiu del Port de Barcelona-Museu Marítim. Caixa 1620 i BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1532] Arxiu del Port de Barcelona-Museu Marítim. Caixa 1620 i BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1533] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1534] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1535] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.

El dia 28, dos dies després dels darrers atacs, altre cop seria bombardejat el port vàries vegades. El primer dels atacs seria realitzat per un sol avió entre les 11:02 i les 11:30 hores causant set ferits i diversos danys materials sent afectats varis molls els afectats per les bombes. Així al Moll de Baleares aquestes provocarien destrosses d'importància ja que tres caurien al tinglat nº1, una a l'explanada del Moll i altre més a la Torre del Rellotge, situat al Moll del Rebaix. Per altre banda unes quinze bombes també caurien al Moll d'Espanya de les que dos assolirien el tinglat nº1, altre dos el nº2, una altre el tinglat nº4 i tres bombes més el nº5, que destruirien una part de l'anomenat tinglat i provocarien dos ferits, un d'ells pertanyent a la tripulació del vapor anglès *Stangrove*. Encara caurien dos bombes més al tinglat nº8 mentre que altres dos caurien a les calçades immediates al tinglat nº3 i la resta de bombes més caurien entre el tinglat nº2 i el tinglat nº8, produint totes aquestes bombes danys de consideració als edificis dels tinglats i a les vies fèrries. A més a més una altre bomba faria explosió sobre el vapor espanyol *Villa de Madrid*, provocant un incendi ja que la bomba cauria al castell de comandament i igualment també explotaria una altre al vapor anglès *Stanwell* al que li ocasionaria desperfectes a les màquines de càrrega i a la proa mentre que la resta caurien al mar, a la Dàrsena del Comerç, a les proximitats dels vivers de musclos, assolint un d'ells que patiria desperfectes i provocant el bombardeig un total de dos ferits greus i cinc lleus[1536].

Al vespre entre les 20:11 hores i les 20:57 una altre cop seria donada la senyal d'alarma degut a la presència d'un avió que bombardejaria altre cop el port sense provocar en aquest cas cap víctima[1537]. De les bombes llançades per l'aparell, tres caurien al Passeig de Colom, dos d'elles a la calçada davant el mateix monument a Colon destrossant la via del tramvia i la conducció d'aigua i l'altre pròxima a aquestes dues, a la calçada davant de l'estació ferroviària. Dintre del mateix port caurien dos bombes al Moll d'Espanya a la calçada entre els coberts 1 i 2 destruint la via fèrria i altres dos al Moll de la Muralla, una d'elles cauria entre les dues primeres grues més properes a la Porta de la Pau tallant la via fèrria i afectant la metralla al veler *Cala Llamp*, mentre que l'altre cauria a la via fèrria entre l'estació i l'edifici de la Direcció del Port. Per la seva part al Moll de Ponent cauria el gruix de bombes ja que en total serien deu les llençades sobre aquest moll on quatre bombes caurien a la part nord als dipòsits de carbó i sis a la part Sud tocant la metralla al vaixell inactiu espanyol *Ricardo R*., enfonsant una de les bombes el vaixell asil *Tornado*. Pocs minuts després d'aquest atac, a les 21:05 hores seria donada altre cop la senyal d'alarma ja que un altre avió realitzaria una nova agressió. Tot i que la senyal d'alarma es donaria per finalitzada a les 21:28 hores, l'aparell atacant deixaria caure les seves bombes sobre la Fàbrica La Catalana de Gas, on una bomba destruiria un

[1536] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716 i BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1537] Tant aquest bombardeig com el següent segons altres fonts seria realitzat el dia següent.

dipòsit; altres quatre caurien al pati junt al mateix dipòsit de la Fàbrica; una altre cauria als dipòsits de brea i una més cauria entre dos dipòsits, ocasionant desperfectes, deixant caure finalment una bomba incendiària a la barriada de la platja de Somorrostro, destruint cinc cases de pescadors[1538].
Al dia següent els avions al servei dels nacionals realitzarien fins un total de sis agressions envers la ciutat de Barcelona de les que tres, realitzades aquestes a les 20:15, 20:30 i 21:15 hores serien contra la zona portuària, afectant a vàries zones. Així per exemple, al Moll d'Espanya explotarien dos bombes de gran potència entre el tinglat nº4 i l'edifici de servei de la Duana, destrossant la via fèrria i assolint la metralla a una partida de bidons vuits mentre que al Moll de la Muralla una bomba explotaria entre les dos grues més properes a la Porta de la Pau, tallant la via del ferrocarril i produint danys al veler *Cala Llamp*. Al Moll de Ponent i al Moll Nou esclatarien quatre bombes més explotant aquestes al costat nord i sis bombes més al costat sud, causant desperfectes al vaixell inactiu *Ricardo R*. A causa d'aquest bombardeig apareixeria enfonsat el vaixell de fusta *Tornadi*, asil d'orfes mariners[1539].

El primer dia de desembre continuarien els atacs al port de Barcelona i a mig matí, entre les 11:05 hores i les 11:35 hores seria donada la senyal d'alarma degut a la presència de cinc avions que provocarien un mort i un ferit a més a més de diversos danys materials a la zona portuària. D'entre les bombes llençades, caurien dos al Moll de Barcelona a les immediacions dels tinglats 5 i 8, ocasionant la mort d'un operari de la secció d'amarres així com destrosses a les vies fèrries, avariant l'Estació convertidora i interrompent el servei de grues. Al Moll de Baleares també cauria una bomba a l'explanada provocant petits danys i al Moll de Drassanes farien explosió dos bombes més, una al costat de l'edifici de la Duana i una altre en mig de la via fèrria de circulació principal. També cauria altre bomba a la Plaça de la Porta de la Pau junt al Moll de la Muralla i en aquest mateix moll cauria una darrera bomba, en concret a la façana lateral de la Junta d'Obres del Port. De la resta de bombes llançades en aquest atac una cauria a la a la fàbrica de sabó La Creu Blanca del carrer Noguera Pallaresa-Sants, ocasionant desperfectes als magatzems de fustes mentre que vàries més caurien a l'aigua a la Dàrsena de la Indústria i la Dàrsena Nacional així com davant del Moll Nou. Una de les bombes però cauria al vaixell *Ciudad de Mahón* ancorat a la Dàrsena de la Indústria i li provocaria el seu enfonsament[1540].
El dia 3 de desembre, per la seva part es produirien dos atacs més, un al matí a les 10:30 hores i una altre a la tarda a les 19:30 hores. Durant el bombardeig del matí es veuria afectat sobretot el Moll de Ponent tot i que la majoria de les bombes caurien a les dàrsenes i l'avantport i només quatre bombes

[1538] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.
[1539] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1540] AGGCE. Secció Incorporats. Lligall 716 i BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.

explotarien en aquest moll, causant destrosses a les vies fèrries i canonades de conducció d'aigües. El segon bombardeig de la tarda també es veuria afectat el mateix Moll de Ponent on les bombes caigudes provocarien avaries al vapor *Ricardo R*. i ferides al segon maquinista del vaixell-bomba *Besòs*, resultant avariat el tub de conducció de vapor que alimentava la màquina de l'anomenat vaixell-bomba[1541].

Les agressions sobre el port continuarien i dos dies després, el dia 5 de desembre, el port de Barcelona patiria fins a quatre agressions diferents, sent aquestes realitzades dos al matí i altres dos cap al vespre[1542]. La primera d'elles seria causada a les 09:45 hores i es veurien afectats diferents Molls com el de Ponent, de la Costa i Contradic. Al Moll de Ponent les bombes causarien la mort d'onze cavalls, destrosses als paviments, línies elèctriques mentre que cauria una bomba al Dipòsit de carbó sense ocasionar danys d'importància i una altre bomba aniria a caure a la part exterior del casc de babord del vapor anglès *Stanwell* entre la bodega número 1 i número 2 al que li produiria una important via d'aigua, mentre que al Moll de la Costa l'explosió de les bombes causarien la mort de tres cavalls, destrossarien les línies elèctriques i telefòniques i per incendi quedarien destruïts dos camions mentre que un altre patiria importants danys de metralla així com també ocasionaria el trencament d'una canonada de vapor del vapor anglès *Transit*. A l'explanada entre el Moll de Costa i el Moll de Ponent caurien tres bombes matant varis cavalls i ocasionant danys de consideració en un altre camió del servei de Cos de Tren i danys a l'edifici on estava instal·lada una bàscula, caient algunes bombes a l'aigua mentre que per últim al Moll del Contradic les bombes provocarien danys al recinte de l'Aeronàutica Naval produint-se al seu interior l'incendi d'uns bidons d'oli de gasolina i danys al petrolier republicà *Saustan*, així com altre bomba assoliria un hangar destruint un hidroavió i altre aparell mentre que altres bombes caurien a l'aigua sense ocasionar danys ni víctimes[1543]. A les 11:25 hores seria protagonitzat el següent atac, afectant aquest sobretot al Moll Nou, Moll de Barcelona i el Dic Flotant. Al Moll Nou una de les bombes explotaria sobre el vapor espanyol *Andutz-Mendi* que es trobava en reparació, produint el seu immediat enfonsament mentre que de les bombes llançades al Moll de Barcelona aquestes provocarien danys a l'interior del tinglat nº4 incendiant un camió i propagant-se el foc a unes caixes de mercaderies, mentre que al Dic Flotant una de les bombes assoliria a un noliejador del dic i altres ocasionarien la destrucció per incendi d'un camió i altres danys[1544]. Respecte a les dos agressions restants d'aquell dia serien realitzades a les 19:00 i les 20:30 hores respectivament i en ambdues agressions les bombes assolirien la zona portuària si bé la majoria de les bombes caurien a l'aigua de les diferents

[1541] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1542] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1543] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.
[1544] Arxiu del Port de Barcelona-Museu Marítim. Caixa 1620 i BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.

dàrsenes amb diverses excepcions com una bomba que explotaria a la façana nord del tinglat nº5 del Moll de Barcelona provocant destrosses a la paret i porta d'accés[1545], sent realitzada la segona d'aquestes agressions de la tarda per quatre *S-81* de la 252ª Esquadrilla[1546].

Després de les quatre agressions del dia 5, cinc dies després a les 10:31 hores seria donada la senyal d'alarma un altre cop davant la presència de cinc avions que bombardejarien de nou el port i les seves immediacions provocant a banda de diferents danys materials un mort i tres ferits. El bombardeig duraria ben poc perquè a les 10:57 hores seria donada la senyal de finalització de bombardeig. En quant als seus efectes, d'entre les bombes llençades a les immediacions del port cauria una al carrer de Codols, Passatge Escudellers, Plaça del Teatre, Carrer de Sant Pau i cinc més al Passeig de Colon, dos al passeig de vianants, una d'elles a la cantonada del carrer Serra a la vorera i altres dos a la calçada de la zona del Port. Entre les bombes caigudes als diversos molls, caurien deu al Moll d'Espanya de les que tres farien explosió al tinglat nº1 (dos d'elles incendiàries) incendiant-lo, quatre al tinglat nº2 i altres tres a l'explanada de l'anomenat moll, produint danys al quadre de distribució d'energia elèctrica mentre que també cauria una altre bomba al tinglat nº7 tocant al vaixell anglès *Stamlant*. De la resta de bombes llançades en aquest atac dos bombes explotarien al Moll de la Muralla a l'interior del tinglat nº2 amb destrosses d'importància, especialment a la coberta mentre que vàries caurien a les Dàrsenes Nacional i Comerç, sense conseqüències[1547].

A finals d'aquest mes de desembre i com a conseqüència de l'inici de la campanya de Catalunya es succeirien els atacs i els dies 26, 27, 28, 29 i 31 seria bombardejat el port i les seves rodalies.

Així, el dia 26 seria bombardejat per un sol avió la muntanya de Montjuïc caient una bomba als fosos del Castell; dos més a l'Estadi de Montjuïc, destruint una el marcador i l'altre l'entrada principal mentre que al Parc de Montjuïc també cauria una altre bomba a la calçada de la part posterior i una al Palau Nacional, junt a la cúpula central destruint una encavallada i ocasionant danys de consideració mentre que al Port també cauria una bomba a l'Estació del Morrot entre les vies 3 i 4 que les destruiria i vàries a l'avantport a l'aigua. L'alarma davant aquest atac duraria des de les 10:24 hores fins les 10:47 hores provocant a banda dels danys materials mencionats un ferit[1548].

Al dia següent serien quatre les agressions que patiria el port barceloní, sent les dos primeres realitzades a les 03:00 hores i a les 04:15 hores, caient vàries bombes al Moll de Sant Beltran. Durant aquest bombardeig, una d'aquestes bombes explosionaria a la bodega del vaixell anglès

[1545] Arxiu del Port de Barcelona-Museu Marítim. Caixa 1620 i BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1546] INFIESTA PÉREZ, José Luis, i José COLL, *Bombardeos del litoral mediterráneo durante la Guerra Civil.* Pàg. 142.
[1547] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1548] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.

Stancroft al que li produiria diverses vies d'aigua que determinarien el seu enfonsament de proa, mentre que altres dos caurien a les façanes anterior i posterior de la Duana. També una altre bomba cauria dintre del mercant anglès *Lake Neuchatel* però no faria explosió, mentre que altres bombes més caurien a l'explanada del mateix moll produint destrosses al paviment i calçades, resultant morts dos cavalls[1549].

Ja al matí, a les 10:24 hores seria altre cop donada la senyal d'alarma davant la presència de cinc avions que bombardejarien la zona portuària, finalitzant aquest a les 10:52 hores sense provocar víctimes. Entre les bombes llançades dos caurien a l'Estació del Morrot, una d'elles a les vies i l'altre al pati, ocasionant desperfectes a la façana interior de l'edifici de les oficines mentre que una altre bomba cauria al Moll de Baleares a la còrnia de la façana posterior de la Duana; vàries més caurien a la platja del Morrot i altres a les Dàrsenes del Morrot, de Sant Beltrán i Avantport.

Fora del propi recinte del port també caurien dos bombes al Passeig de Colom (Morrot) al costat de la muntanya de Montjuïc i una altre al paviment davant de la porta principal de la Duana, ocasionant desperfectes a la façana posterior d'aquest edifici així com una bomba més al Passeig Ferrer i Guàrdia, cantonada al Passeig de Colon, destruint totalment un bar.

El darrer atac del dia seria realitzat poc després, ja que es donaria l'alarma a les 11:52 hores i finalitzaria a les 12:19 hores, causant un mort i cinc ferits, afectant les bombes diferents parts del port. D'entre les bombes llançades, dos caurien a l'Estació del Morrot, una d'elles a les vies d'entrada i una altre als para-xocs del centre destruint vagons de càrrega; dos bombes més caurien al Passeig de Colom (Morrot) junt a la calçada a la part de la muntanya sense conseqüències; una més al carrer Palaudaries cantonada carrer Vila Vilà a uns magatzems de carbó causant desperfectes al terrat; una més al carrer Grunyi nº2, destruint totalment una casa de cinc pisos i causant desperfectes a les cases contigües. Al mateix port caurien unes quinze bombes a l'explanada del Moll de Sant Beltrán trencant una via, un vagó i una caseta de carrabiners i una més sense explotar al mateix moll. Així mateix les bombes també afectarien al vaixell anglès *Lake Neuchatel*, mentre que vàries bombes més caurien a l'aigua a l'avantport i la dàrsena del Morrot i Sant Beltrán sense conseqüències.

Els tres atacs restants d'aquest més serien els realitzats els dies 28, 29 i 31. Durant el primer d'aquests, el del dia 28, seria atacat el Moll de Llevant a les 13:30 hores, on les bombes provocarien danys a l'explanada corba d'aquest moll, sense causar cap ferit. El dia següent, gairebé a la mateixa hora, en concret a les 13:15 hores, seria atacat el Moll del Morrot tot i que únicament les bombes produirien l'enfonsament de vàries llanxes i finalment el dia 31 a les 10:30 hores seria atacat el Moll de Barcelona, on una bomba explotaria a les immediacions del tinglat nº1 i altres dos als espais de

[1549] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.

contorn de l'edifici dedicat a Sanitat Exterior, reduint-se els danys de les tres en destrosses al paviment. També seria atacat el Moll de Sant Beltrán on caurien sis bombes, quatre d'elles incendiàries, provocant les explosions petites destrosses a la calçada central[1550].

El mes de gener de 1939 es caracteritzaria per l'ofensiva que realitzaria l'Exèrcit Nacional a Catalunya, que culminaria el dia 26 amb l'ocupació de Barcelona i a principis de febrer amb l'ocupació de tot el territori català. Durant aquest temps els bombardeigs sobre port el barceloní serien molt més freqüents i fins al dia 24 el port seria bombardejat tretze dies, sent aquestos els dies 1, 4, 5, 8, 9, 14, 16, 17, 19, 21, 22, 23 i 24. Sobre el primer d'aquests bombardeigs, el del dia 1, seria donada l'alarma a les 19:00 hores per la presència de dos esquadrilles de cinc aparells, sent la primera d'elles la que bombardejaria el port mentre que la segona ho faria a diversos carrers del centre de la ciutat. Aquesta primera esquadrilla procediria del sud-est i llençaria unes cinquanta bombes de les que anirien a caure unes trenta a l'aigua, tretze al Dic i altres deu a l'aigua davant de la Barceloneta. Per altra banda, el dia 4 seria doblement atac el port, sent el primer bombardeig realitzat a les 09:30 hores afectant les bombes la Dàrsena del Morrot, Dàrsena Nacional, Moll de Sant Beltrán, Moll de Barcelona, Moll de Drassanes (pels contorns del Monument de Colon), Moll Bosch Alsina (carrer Ample) part de la Comandància Militar, carrer Carabassa, Regomir, Plata i Ataúlf i Porta de la Pau. D'aquest bombardeig resultarien dos persones ferides i avariat el vaixell republicà *Tofiño* on les bombes produirien una via d'aigua provocant el seu enfonsament de la part d'estribord, mentre que el vaixell anglès *Stanwell* també hi cauria una bomba a la seva popa però sense produir danys de consideració. El segon bombardeig seria realitzat sobre les 13:50 hores i protagonitzat per cinc aparells tipus Savoia que llençarien unes quaranta bombes que caurien totes a l'avantport, excepte dos d'incendiàries que explotarien a la platja i dos més a l'Aeronàutica, en un lloc destruït per un altre bombardeig anterior. Com a dada curiosa els aparells agressors desapareixerien sense formació de cap classe degut al foc dels antiaeris que farien que perdessin la formació de cunya que portaven[1551].

La següent agressió del mes de gener sobre el port seria realitzada el dia 8 a les 12:15 hores quan els trimotors italians bombardejarien les instal·lacions del port, sent les més afectades els molls de Barcelona, d'Espanya i del Rebaix. Al primer d'aquests una bomba cauria l'aigua però la metralla assoliria al remolcador *Montcabrer* que prestava servei de desaigua al vapor anglès *Stancrof*, causant-li danys tot i que de poca importància; mentre que al Moll d'Espanya, al tinglat nº7 també caurien vàries bombes ocasionant un incendi a les mercaderies allà dipositades i que no seria

[1550] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1551] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa716.

dominat fins després de cinc hores de treballs dels bombers i al tinglat nº2 caurien dos bombes causant desperfectes de consideració i altres dos a l'explanada on estava situada abans la Casa de Socors, ocasionant desperfectes a la calçada i destrossant els rails del ferrocarril. Al Moll del Rebaix per la seva part una bomba cauria al vapor espanyol *Argentina* ocasionant un gran incendi i altre bomba cauria als urinaris situats en aquest moll destrossant-los completament. Immediatament després d'aquest bombardeig es sabria que hi havia una persona ferida però no el nombre real de víctimes. Al dia següent a les 16:48 hores cinc aparells *S-79* llençarien bombes al port i a la part baixa de la capital, caient aquestes a la Dàrsena Nacional, Moll de Bosch i Alsina, Moll d'Espanya, Moll de Barcelona, Dàrsena del Comerç, Pou de la Cadena, Via Laietana, Carrers Ample, Regomir, Lledó, Milans, Pau Iglesias, Ataulf, Plaça Manuel Azaña, Boria i Vinaters, tocant les bombes el vaixell *Tofiño* ancorat al Moll de Drassanes i provocant sis morts i vint ferits[1552].

Pocs dies després, el dia 14 a les 10:50 hores altre cinc trimotors italians *S-79* llençarien unes trenta-cinc bombes sobre el Port caient aquestes davant del Dic, Moll de Barcelona i Dàrsena de Sant Beltrán, caient a més a més una bomba a la proa del vaixell anglès *Stanwen*, tot i que aquesta agressió no produiria cap víctima mentre que dos dies després, a les 14:00 hores novament altres cinc *S-79* quan es trobaven a a l'alçada del Port llençarien vint bombes de gran potència caient deu d'elles davant de la Barceloneta a l'aigua, sis al casc urbà de la Barceloneta, dos al Moll de la Barceloneta i altres dos a la Dàrsena del Comerç a l'aigua, provocant un mort i tres ferits.

Els bombardeigs continuarien fins que les tropes franquistes ocuparien la ciutat el 26 de gener, succeint-se els atacs al port els dies 16, 18, 19, 21, 22, 23 i 24 tenint aquests atacs la mateixa dinàmica que tots els anteriors. Així per exemple el dia 21 continuarien caient vàries bombes als diferents molls: una bomba cauria al Moll de Barcelona; tres més a l'aigua molt a prop d'aquest Moll; una altre al Moll Nou; dos al Moll Oriental; sis més al voltant d'aquest moll a l'aigua i una darrera bomba més a l'aigua a la Dàrsena de la Indústria; mentre que al dia següent serien atacats el Moll de la Barceloneta, el Moll de Baleares i els dels Dipòsits, on resultarien també tocats diferents vaixells i barques. Els indrets afectats també és podien localitzar al nº9 del carrer Pescadors, al nº28 de la Muralla Romana, al nº8 de Jaume Giralt i als nº6 i 8 del dels Metges[1553]. El dia 22 els alemanys enviarien fins a trenta-sis avions contra el port en cinc onades successives, i fins i tot dos més a la nit realitzades pels Heinkel *He-111*. Aquell dia, el port rebria l'atenció a més a més de cinc S-79 italians de les Balears i com cada nit, dels Heinkel *He-59* alemanys[1554]. El dia 23 continuarien les agressions, realitzant-se tres aquest dia en total, tot i la que més afectaria al port seria la realitzada a les 11:55 hores afectant les bombes els molls d'Espanya, de Catalunya, Nou i de la

[1552] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.
[1553] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.
[1554] GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939)*. Pàg. 473.

Barceloneta entre d'altres. Davant d'aquest bombardeig els bombers hagueren d'anar a socórrer unes barques atansades al Moll Nou i a l'edifici del Tallers Vulcano situats al mateix moll, realitzant també un altre servei a les 12.45 hores al Moll d'Espanya i al Passeig Nacional. Aquest bombardeig provocaria moltes víctimes ja que dies després de l'entrada dels nacionals a la ciutat al dipòsit del Clínic encara es registrarien molts cadàvers desconeguts procedents dels bombardejats Tallers Vulcano[1555]. En total, els alemanys llençarien sis onades d'atacs amb els *He-111* emprant un total de trenta-set bombarders als que s'afegirien quinze *S-79* de l'aviació legionària peninsular i de les Balears a més a més de sis avions *He-59* a la nit, que tocarien de ple a la bateria antiaèria de Montjuïc i els reflectors. Al dia següent novament el port seria durament bombardejat, en aquest cas per trenta *He-111* en tres onades successives i per bombarders italians *Fiat Br-20*, afegint-se a més a més a la nit tres trimotors *S-81* i altres sis *He-111*, tot i que un d'aquests acabaria estavellant-se amb una muntanya a Arenys, acció que acabarà amb la suspensió de bombardeigs nocturns realitzats per aquest tipus de bombarder[1556]. Finalment, el dia 25 serien realitzats els darrers bombardeigs sobre el port tancant així les agressions que hauria de patir aquest durant tot el conflicte, deixant una trentena de vaixells enfonsats a les seves aigües i molts edificis i magatzems dels molls totalment destruïts. Aquell darrer dia, els alemanys atacarien el port barceloní amb sis avions i els italians ho farien amb tres *S-79*, sent les bombes d'aquests avions les darreres que caurien al port i en definitiva a la ciutat de Barcelona. Respecte al paper desenvolupat per l'Aviació Italiana sobre les diverses accions de bombardeig que portaria a terme des de l'inici de la guerra fins al 26 gener de 1939 al port de Barcelona en total realitzaria unes 113 accions participant en elles 592 avions de les quals 110 accions i 572 aparells havien estat realitzades i pertanyien a l'Aviació de les Balears i només 3 accions i 20 aparells a l'Aviació Continental, posant d'aquesta manera èmfasi en la importància de l'illa de Mallorca com a la gran base d'operacions. En total, s'havien utilitzat en les diverses operacions sobre el port 566.105 kg d'explosius: 548.105 kg per part de l'Aviació Balear i 18.000 kg per part de l'Aviació del Continent[1557]. Tot i aquestes dades, els alemanys encara llençarien més tones de bombes sobre la ciutat de Barcelona, de fet des del dia 21 fins al dia 25 de gener de 1939, els alemanys llençarien sobre Barcelona (pràcticament sobre el seu port) la xifra de 370.000 kg de bombes[1558]. Aquest gran número de vaixells enfonsats al port de Barcelona comptaria amb l'ajuda dels republicans, que enfonsarien tot aquell vaixell que no pogués ser traslladat segons una directiva de les autoritats republicanes que ordenaria uns pocs dies abans de l'entrada dels nacionals a la ciutat, el trasllat de les unitats navals a altres ports del nord de Catalunya o l'enfonsament de tots els

[1555] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.
[1556] GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939)*. Pàgs. 474-475.
[1557] AHEA. A 9134.
[1558] GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939)*. Pàgs. 476.

vaixells que no poguessin navegar, trobant-se una situació del port barceloní a l'entrada de l'Exèrcit Nacional al port de Barcelona molt peculiar, sobretot respecte als vaixells enfonsats. Així d'aquesta manera, el 26 de gener de 1939 es trobarien enfonsats els següents vaixells[1559]: a la Dàrsena del Morrot davant del Moll de la Costa el *Miocene* i *Rio Segre* mentre que al costat del Moll de Ponent el *López de la Torre.* A la Dàrsena de Sant Beltrán davant del mateix Moll de Sant Beltrán es trobaven els vaixells *Yolande*, *Averinon*, *Campico* mentre que un Guardapesques i dos Velers es trobaven al costat del Moll de Barcelona. A la Dàrsena Nacional al costat del Moll de Barcelona es trobava el *Stanbrock*; davant del Moll de Bosch i Alsina el *Tofiño* i el *Isabel Matutes* mentre que davant del Moll d'Espanya el *España nº3*. A la Dàrsena del Comerç, davant del Moll del Dipòsit el *Rosa VªVª*, davant del Moll de la Barceloneta els vaixells anglesos *Yorkbrooke* i *African Mariner*; davant del Moll d'Espanya el *Asunción de las Peñas* i *Villa de Madrid* i davant del Moll de Pescadors l'*Argentina*. D'altre banda es trobava al costat del Moll de les Balears l'*Uruguay*; a la Dàrsena de la Indústria entre el Moll de les Baleares i el Moll de Pescadors l'*Alicante* i entre el Moll de Pescadors i Moll Nou *Batello Poupa* i *Asilo Naval*; davant del Moll Nou el *Salvador* i l'*Artea-Mendi*; davant del Moll de Catalunya *Mahón* mentre que davant del Moll de Barcelona es trobava el *S.A.C. Nº7.*

Per finalitzar al costat del Moll Occidental vessant muntanya es trobava el *Sixto Canova* i a vessant mar el submarí *C-1* mentre que davant el Moll Oriental *Ricardo Ramos* i entre el Moll de Llevant i el Moll Oriental el *Scaltro*. No cal a dir que totes les edificacions importants i els tinglats del port de Barcelona quedarien destruïdes degut als forts bombardeigs que tant l'aviació italiana com l'aviació alemanya sotmetrien al port barceloní al llarg de la guerra[1560].

Tot i així, els nacionals un cop entrarien al port de Barcelona van poder aconseguir una valuosa documentació que es trobava repartida en disset edificis portuaris i constituida per arxius de Subsecretaria, Estat Major, Intendència, Magatzems, Comandància de la Flota, Comandàncies de Marina, Secció Jurídica, Oficines de Tropa, etc... mentre que també van poder trobar als magatzems algun que altre material d'artilleria així com altre tipus de material com eren òptiques en bon ús, cables, amarras, utensilis de vaixells i recanvis inclús de municions[1561].

[1559] INFIESTA PÉREZ, José Luis, i José COLL, *Bombardeos del litoral mediterráneo durante la Guerra Civil*, Pàg.161.
[1560]JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA. Dirección de las obras y servicios. *Memoria acerca del estado y progreso de las obras y servicios del puerto y de las vicisitudes ocurridas en el mismo y asuntos importantes durante los años 1935-1942, con reseña de varias obras para su ampliación y mejora*. Barcelona. 1942.
[1561] CERVERA VALDERRAMA, Juan, *Memorias de Guerra*. Pàg. 362.

4.1.1.2. Els bombardeigs del port de Tarragona.

L'altre port català que també patiria nombrosos atacs aeris seria el de Tarragona, considerat de segon nivell i també força important pel que al tràfic marítim es referia[1562].

El primer dels bombardeigs aeris que patiria el port de Tarragona seria realitzat el dia 27 de maig de 1937 cap al voltant de les 02:30 hores, quan un sol avió deixaria caure dos bombes a la zona portuària i la platja. Al port es trobaven els vaixells *Campomanes* descarregant benzina procedents de Tuapse (U.R.S.S.), l'anglès *Belle Marie* amb carbó procedent de Immingham (Regne Unit) i el *Ciutat de Reus* de la *Naviliera Mallol* carregant mercaderies en general per a Marsella, però cap dels tres vaixells patiria cap conseqüència. Per altre banda, el segon bombardeig és produiria el dia 17 de juny, resulant aquest molt més important que no pas el primer, protagonitzat per tres *S-81* que a les 21:30 hores volarien sobre el port, estació, platges i part de la població, deixant caure unes 26 bombes en dos passades: set a les immediacions de la línia del ferrocarril; altres sis a la riba de la platja; dos al Moll de Llevant; quatre a la dàrsena interior del port i la resta al casc urbà. Al port es trobava carregant queviures pel nord d'Espanya el vaixell anglès *Mydol* que no seria assolit, i a banda dels danys materials ocasionats el bombardeig causaria 9 morts i 48 ferits[1563].

Després de dos mesos sense que el port o la zona portuària patís cap agressió, el 18 d'agost un *S-81* deixaria caure cinc bombes sobre les immediacions de la Comandància de Marina, causant 6 morts i 10 ferits. En aquell mateix moment es trobava al port el petrolier *Oil Pionner* de bandera britànica procedent de Romania descarregant 6.000 tones de benzina però no patiria cap dany mentre que durant el mes de setembre es realitzarien fins a tres accions sobre el port[1564]. La primera d'aquestes seria realitzada el 4 setembre a les 19:30 hores quan dos hidroavions a una altura no superior de 300 metres deixarien caure vuit bombes a la Factoria de la CAMPSA assolint tres tancs de combustible i deixant la factoria en flames durant cinc dies. L'atac no produiria víctimes però si importants danys materials. El segon atac d'aquest mes seria realitzat el dia 23 setembre a les 06:00 hores per dos avions Savoia que llençarien una dotzena de bombes a la zona portuària, caient dos d'elles al Moll Paral-lel, tres més al Contradic a l'altura d'aquest moll i les restants al mar, properes a la zona indicada. Segons sembla, l'objectiu era el vaixell anglès *Sheaf Spear* arribat al port el dia anterior amb un carregament de fosfat del port nord-africà de Sfax (Tunisia) que no seria assolit.

Dos dies després, el 25 setembre es realitzarien dos agressions envers la zona portuària. La primera a les 00:05 hores quan dos Savoia deixarien caure dotze bombes sobre la factoria de la CAMPSA mentre que la segona agressió seria realitzada a les 17:30 hores, quan altres dos Savoia llençarien

[1562] Respecte als bombardeigs del port de Tarragona, es fonamental l'obra de GONZÁLEZ HUIX, Francisco Javier, *El asedio aéreo de Tarragona 1937-1939.* Diputació de Tarragona. Tarragona. 1990.
[1563] Íbidem. Pàg. 32.
[1564] Íbidem. Pàg. 37.

quinze bombes a la part baixa de la ciutat i al port, caient cinc al Moll de la Costa, produint danys a les vies del ferrocarril. Cinc bombes més afectarien als habitatges dels carrers Mar, Lleó, Castellarnau i Castaños mentre que la resta anirien a parar al mar, en un lloc proper a la platja del Serrallo comptabilitzant-se un total de sis morts i vint-i-quatre ferits[1565].

El mes d'octubre seria el mes que més agressions patiria la zona portuària de Tarragona durant el 1937 amb un total de vuit agressions, sent els dies entre el 13 i el 18 els de major intensitat[1566]. La primera d'aquestes seria realitzada el dia 8 d'octubre a les 14:00 hores quan cinc Savoias procedents del mar deixarien caure algunes bombes a les afores de la capital, properes a la CAMPSA. Aquell mateix dia una notícia d'agència també informaria que a les 08:30 s'havia pogut observar a un vaixell mercant a unes 8 milles de la costa i amb direcció a Tarragona com era bombardejat per un avió que el faria canviar de rumb. A la matinada del dia següent, entraria al port tarragoní el *Sheaf Crest* anglès, podent ser aquest vaixell l'anomenat. Per altre banda, el dia 13 la zona portuària patiria dos agressions, totes dues sense produir cap víctima. La primera d'aquestes seria realitzada per tres *S-79* que llençarien unes 20 bombes al port i als voltants del riu Francolí mentre que la segona agressió seria realitzada a les 19:30 hores quan dos hidros *He-59* bombardejarien la factoria CAMPSA produint un incendi. Dos dies després, també serien realitzats altres dos atacs, el primer realitzat a les 16:15 hores quan novament altres tres *S-79* des de 1.500 metres d'altura llençarien 35 bombes sobre la zona del Francolí que explotarien al marge esquerra del riu. Dos bombes caurien a la carretera de València just al costat del pont mentre que patiria greus desperfectes l'edifici de la Tabacalera i les seves instal·lacions al rebre quatre impactes directes. Quatre hores més tard seria realitzada la segona agressió del dia quan un solitari *He-59* llençaria vuit bombes sobre els mateixos objectius.

Pràcticament vint-i-quatre hores després de la darrera agressió, a les 19:30 hores del dia 16 tres Savoia deixarien caure unes vuit bombes sobre el Port, on es trobava el vaixell francès *Azelma* que no patiria cap tipus de dany mentre que la següent agressió seria la realitzada el dia 18 octubre a les 09:40 hores quan tres trimotors *S-79* procedents del mar i a 2.000 metres d'altitud deixarien caure 25 bombes a la vertical de la CAMPSA, no assolint els tancs tot i que si que patirien danys la carretera de València i la instal·lació elevadora d'aigües. Per finalitzar les agressions patides pel port tarragoní durant aquest mes d'octubre, l'últim bombardeig seria el del dia 22, en aquest cas per partida doble. La primera agressió seria realitzada a les 12:00 hores per un solitari *Heinkel He-59* procedent de Tamarit que llençaria 16 bombes als voltants de la CAMPSA no ocasionant víctimes ni

[1565] GONZÁLEZ HUIX, Francisco Javier, *El asedio aéreo de Tarragona 1937-1939.* Pàgs. 38-41.
[1566] Íbidem, pàgs. 41-48.

danys materials, mentre que a les 15:30 hores quatre Savoia bombardejarien el port llençant un total de quaranta bombes, tot i que en aquest cas acudirien caces republicans per defensar la ciutat. Segons la Defensa Passiva Republicana, caurien disset bombes als següents lloc: una al moll de Llevant, dos al moll Paral·lel, una al Contradic i la resta fins a disset a la Dàrsena, mentre que les altres vint-i-tres que faltaven fins a les quaranta havien estat llançades al mar durant la seva fugida davant la presència dels caces republicans per alleugerar pes i poder escapar més de pressa[1567].

Fins a finals d'any, els bombardeigs a la zona portuària es reduirien i només serà bombardejada la zona esmentada el dia 17 de novembre i de menor manera el dia 30 de desembre tot i que durant aquest temps, es realitzarien diverses accions destacades com per exemple la del dia 5 de novembre quan sonarien les sirenes a la ciutat (tot i que aquesta no seria bombardejada) davant la presència d'uns avions que atacarien a un motoveler que navegava costejant al sud-est del Port sense poder arribar assolir-lo. Aquest mateix dia l'Almirall Cap del Bloqueig, Francisco Moreno prendria la decisió de prohibir de manera absoluta el bombardeig de vaixells dintre o fora d'aigües jurisdiccionals, tot i que aquesta decisió no seria respectada. Com ja hem comentat, el dia 17 de novembre seria atacat de manera directe la zona portuària quan a les 18:30 hores dos Savoia deixarien caure sobre ella vint bombes. Tot i que allà es trobava el vapor anglès *Sarastone*, aquest no patiria cap dany. D'entre els esdeveniments interessants d'aquestes dates serien l'arribada de vaixells al port tarragoní. Així, el dia 1 de desembre, procedent de Constanza (Romania) ancoraria al port el petrolier *Aarlon* de bandera britànica que descarregaria 7.000 tones de benzina mentre que el 23 del mateix mes ho faria el vaixell tanc americà *Nantuket Chief* sent aquest un dels pocs vaixells mercants d'aquesta bandera que farien escala a ports republicans durant la guerra, arribant a Tarragona procedent de Port Arthur (EE.UU) transportant 6.200 tones de benzina. El vaixell nord-americà seria observat pel submarí *General Mola II* quan aquest realitzava una patrulla davant el port de Tarragona el dia 25 de desembre tot i que no realitzaria cap acció ofensiva contra ell.

Per finalitzar l'any, el darrer bombardeig seria el protagonitzat el dia 30 desembre quan set *S-79* a les 09:35 hores feien la seva aparició sobre la ciutat procedents del mar, entrant a 1.800 metres d'altitud seguint la vertical de la carretera de Barcelona. A l'entrada de la ciutat dos d'ells es separarien en direcció a Reus, mentre que els cinc restants sobrevolarien el casc antic llençant unes quaranta bombes de 100 kg i altres vint de 20 kg incendiàries assolint entre d'altres la Tabacalera i la factoria de la CAMPSA que rebria la majoria de les bombes. Les bombes caurien directament sobre els dipòsits de combustible que esclatarien violentament, quedant totalment destruïda la factoria i romandrien fora de servei al llarg de tota la guerra. A més a més, el bombardeig provocaria nou morts i uns quaranta-cinc ferits. Fent un petit balanç dels bombardeigs soferts a la

[1567] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí de la JDPC.

zona portuària així com la Tabacalera i la CAMPSA durant les agressions de 1937, la Tabacalera havia quedat pràcticament fora de servei i la seva maquinaria seria desmuntada i traslladada a Vic i Sabadell, mentre que la factoria CAMPSA quedaria destrossada i la part baixa de la ciutat propera al port quedaria pràcticament deshabitada[1568]. Així mateix, els bombardeigs aeris també afectarien al tràfic marítim que patiria una caiguda espectacular. Des de juliol a desembre de 1936, es caracteritzaria pel desajust del tràfic marítim, amb importants recessions a mesura que anava avançant el conflicte, 1937 seria l'any de la crisi del tràfic marítim comercial mentre que a l'agost desapareixeria el tràfic marítim de cabotatge de sortida al fer-se a la mar el vapor *Thorpenhall* de bandera britànica amb queviures pel nord d'Espanya. El d'exportació en vaixells espanyols el tancaria el vapor *Berga* amb un carregament de vins per Marsella i desapareixien així mateix del Port els vaixells de les dos úniques companyies estrangeres de tràfic regular que continuarien fins llavors fent escala a Tarragona: l'holandès *Theseus* de la K.N.S.M. el 24 d'octubre i el *Florentino* de la Mc. Andrews el 6 de desembre[1569].

L'any 1938 seria molt actiu en quant als bombardeigs de la zona portuària, intensificant-se en alguns moments de l'any fins i tot. Durant el mes de gener, aquest patiria dos agressions diferents els dies 12 i 20 de gener. La primera d'aquestes seria realitzada el dia 12 quan tres trimotors entrarien per la vertical del Port i deixarien caure unes vint-i-cinc bombes al seu pas sobre el moll de la Costa, explanada del Nàutic i Serrallo afectant quatre habitatges, el col·legi Manuel G. Alba i les proximitats dels ponts del Francolí, causant danys al ampit de la defensa del riu. Inesperadament i davant la presència de dos caces republicans, els tres avions descriurien un viratje tancat sobre el mar i deixarien caure a l'aigua unes quaranta bombes que farien explosió per la part exterior de l'escullera. Al port es trobava ancorat al Moll Paral·lel parament nord el vaixell anglès *Thorpenes* que havia arribat quatre dies abans amb un carregament de carbó, procedent d'Immingham però que no seria assolit. El segon i darrer atac del mes seria protagonitzat per tres avions *S-79* el dia 20 al voltant de les 08:20 hores quan els avions entrarien al port seguint la vertical del moll Paral·lel i llençarien vint-i-cinc bombes explotant sis sobre el moll, al cantil del mateix junt al costat d'estribord del vaixell anglès *Thorpenes*, que encara es trobava al port tarragoní, produint una vintena de víctimes, deu mortals (set anglesos del vaixell) i tres obrers. La resta de bombes caurien dintre de la dàrsena excepte una que impactaria al Transversal a les proximitats del vapor *Mahón* que es trobava ancorat de punta i que rebria així mateix una altre bomba a les immediacions de proa.

[1568] GONZÁLEZ HUIX, Francisco Javier, *El asedio aéreo de Tarragona 1937-1939*. Pàg. 56.
[1569] Íbidem, pág. 57.

El mes de febrer serien tres les agressions envers la zona portuària, realitzades aquestes els dies 4, 5 i 18, tot i que aquest últim no seria precisament solament sobre el port. El bombardeig del dia 4 de febrer seria realitzat de bon matí, a les 08:00 hores i protagonitzat per tres *S-79* que llençarien quinze bombes sobre les vies del ferrocarril i la zona portuària, caient les bombes als marges del Francolí, sembla ser que buscant els ponts. Al port el vapor *Olavus* que es trobava descarregant blat no patiria danys. Al cap de 24 hores justes, altres tres *S-79* atacarien la zona del riu Francolí, llençant sobre aquesta quinze bombes, rebent la Tabacalera tres impactes directes sent a més a més destruïda dos cases. Tot i els danys materials produïts no es comptaria cap víctima.

Durant el mes de març els atacs a la zona portuària i el litoral tarragoní continuarien de la mateixa manera, així el dia 10 a les 11:40 hores una patrulla de tres avions *S-79* entrarien per la vertical de la vía fèrria de Barcelona a 5.000 metres d'altura i deixaria caure unes cinquanta bombes a les proximitats de l'estació, provocant una verdadera massacre al ser assolits dos trens de passatgers, un aturat a l'estació i l'altre entrant en agulles mentre que a la zona portuària cauria una bomba a les proximitats de la Comandància de Marina i dos al Moll de Llevant i la resta anirien a parar al mar, paral·leles a la costa i a escassa distància de terra. El nombre de morts provocat per aquest bombardeig seria de trenta-dos. La següent agressió seria realitzada el dia 14 a les 16:15 hores quan novament altres tres Savoias provinents de Tamarit a 2.000 metres d'altura deixarien caure vint-i-cinc bombes a la zona portuària impactant una d'elles al tinglat nº4 del Moll de la Costa; deu al Serrallo on s'ensorrarien varis edificis i altres nou a les immediacions dels ponts del ferrocarril sobre el riu Francolí rebent cinc impactes, provocant el bombardeig un total de sis ferits. Tres hores més tard, a les 19:45 hores farien acte de presència dos hidroavions *Heinkel He-59*, un d'ells atacaria l'estació de Classificació i les vies llençant trenta-cinc bombes de 50 kg i després, tots dos marxarien cap al sud per interceptar i atacar a un vaixell mercant que navegava davant de Cambrils, tractant-se del *Isla de Menorca* que seria assolit i incendiat en aquest atac, i la tripulació al no poder dominar l'incendi, dirigiria el vaixell cap a la costa per embarrancar-lo a la Punta del Mas de l'Arany al sud de Cambrils. El vaixell quedaria totalment destruït per l'incendi i romandria embarrancat a l'anomenat paratge fins que finalitzaria la guerra, que seria desballestat[1570]. Aquella mateixa matinada, cap a les 03:30 hores sortiria de Pollença una patrulla de dos hidros amb ordre d'atacar les vies de comunicació entre Vilanova i la Geltrú i Castelló. Després de dirigir-se cap a Tarragona, els hidros entrarien a baixa altura sobre el port d'aquesta ciutat on llençarien dos bombes de 250 kg i set de 50 kg sobre un vaixell ancorat al parament sud del Moll Paral·lel que seria assolit a banda també de deixar caure set bombes a l'estació de Classificació. El vaixell en qüestió era el *Stanwell* de 5.700

[1570] Aquest vaixell, de la *Compañía Transmediterranea* de 1.002 tones de registre brut havia estat vaixell presó a Tarragona a finals de 1936.

tones de registre brut, arribat a Tarragona amb un carregament de 8.000 tones de carbó procedent de Newport. *La Vanguardia* del dia següent informaria sobre aquest bombardeig, sobretot sobre la reacció de la tripulació del vaixell[1571]. Segons el diari, a l'hora de l'atac la tripulació es trobava dormint però amb el soroll de les explosions, el seu capità, Davies, donaria les ordres oportunes perquè la tripulació abandonés el vaixell degut a que la primera impressió semblava que aquest s'enfonsava però al veure que això no passava, el Capità donaria altres indicacions, encaminades a l'extinció del foc produït per les bombes al recinte del vaixell. En aquesta tasca contribuirien el personal de les Obres del Port, servei de bombers, Creu Roja, ambulàncies, personal de Carrabiners i personal del Port, aconseguint sufocar l'incendi en tres hores. De les dos bombes llençades sobre el vaixell una faria explosió a la cambra de màquines prop de les cambres del Capità i de l'oficialitat, quedant aquestes destruïdes i cremades així com part del pont d'observació. L'altre bomba cauria prop de les cambres de la tripulació, resultant destruïdes aquestes i part de la bodega. Sobre les víctimes de l'atac, hi haurien quatre morts: l'Interventor del Comitè de No Intervenció a bord del vaixell, Capità Madsen de nacionalitat danesa, dos tripulants anglesos, un espanyol i cinc ferits més de la tripulació. Els avions agressors continuarien la seva tasca i prop d'Ulldecona un d'ells cauria abatut i els seus tripulants fets presoners.

Continuant amb les agressions, el 20 de març, i després de dos atacs realitzats aquell mateix dia sobre la ciutat, a les 23:00 hores un hidroavió *Heinkel He-59* deixaria caure una vintena de bombes sobre el port i les vies de ferrocarril. Sis dies després a les 15:00 hores una esquadrilla de cinc S-79 realitzarien el darrer bombardeig de la zona portuària del mes de març. Els avions italians llençarien vint-i-tres bombes sobre el port de Tarragona sense produir víctimes, sent assolits el varador, els magatzems del mateix, i el Dic Transversal. La resta d'explosius anirien a parar a l'aigua, entre el Serrallo i l'anomenat Dic. En aquell moment es trobaven ancorats al port els vaixells anglesos *Kengfig Pool* procedent de Gdynia (Polònia) amb 3.113 tones de carbó i el *Neopham* de Newport (U.K.) amb 6.600 tones de carbó que no serien assolits per les bombes llançades pels avions italians. Els atacs a la zona portuària continuarien també durant el mes d'abril, sent el primer d'ells el del dia 2 quan tres Savoia farien acte de presència sobre el port, que registrava una concentració de vaixells mercants no vista des de feia temps ja que es trobaven ancorats als seus molls el *Stanwell* , que es trobava reparant les avaries del bombardeig del passat 15 de març, i els vapors *Kenfig Pool*, *Flowergate* i *Neopham* descarregant carbó, amb gran lentitud degut a les constants alarmes, talls de subministrament elèctric i escassetat de mà d'obra portuària. Els avions efectuarien una passada en direcció sud-nord llençant vint-i-cinc bombes de les que vuit farien explosió a l'aigua entre la casa de Pràctics i el Contradic Transversal. La resta, unes disset, caurien a l'aigua a

[1571] *La Vanguardia*, 19 de febrer de 1938.

la Dàrsena Interior, però no assoliria cap dels vaixells ancorats ni tampoc produiria cap víctima.
Al dia següent una nota signada pel Tinent de Navili Karl Knappe de la Missió Naval Alemanya a Balears informava que aquell dia tres hidroaviós havien bombardejat el port de Tarragona, tot i que aquesta acció no seria confirmada per cap autoritat republicana. El que si que seria cert en canvi seria el bombardeig del dia 13 de la part baixa de la ciutat, cap al port, caient algunes bombes a l'aigua entre l'Estació de ferrocarril i la Comandància de Marina.
Tres dies després altres tres *S-79* llençarien les seves bombes sobre els mateixos objectius, produint-se l'atac a les 12:45 hores. Els avions italians deixarien caure un total de cinquanta-sis bombes a la part baixa de la ciutat i el port que anirien a caure, entre d'altres: una a l'establiment de banys de la Platja del Miracle; onze a l'aigua continuant el perfil de la costa des de l'estació fins la 3ª alineació del contradic; quatre a l'aigua molt properes al Moll de la Costa que patiria un desplaçament, des del Club Naùtic fins al Tinglat nº2 d'aquest moll. Per la seva part, la via de ferrocarril quedaria impactada directament en quatre punts, i cauria a més a més una bomba junt a la Comandància de Marina; altre a la Plaça dels Carros i altres nou que afectarien als carrers Anselm Clavé, León, Real, Jaime I i Castellarnau. Durant el bombardeig es trobava al port el vapor espanyol *S.A.C. nº2* carregant 2.600 tones de carbó però no patiria cap tipus de dany.

Amb l'arribada el 19 d'abril de l'exèrcit nacional al Mediterrani, la zona costanera republicana quedaria dividida en dos i el comandament nacional també decidiria destacar als Alfacs algunes unitats aèries de reconeixement, com dos hidroavions *Dornier-Wal* del Grup 70, tenint el port i la ciutat de Tarragona a molts pocs minuts de vol. El port de Tarragona havia quedat pràcticament sense utilitat degut a l'escàs tràfic marítim a que havia quedat reduït el comerç marítim i solament arribarien alguns pocs vaixells costers que es refugiaven en ell per passar d'una zona a l'altre que serien juntament amb els pesquers, els blancs navals de l'aviació nacional. D'aquesta manera, el dia 22 d'abril un *Heinkel He-59* atacaria a un motoveler que navegava prop de la costa al nord de Tarragona al que llençaria dos bombes de 50 kg que no donarien al blanc. Poc després, el mateix avió passaria per la vertical del port deixant caure quatre bombes a la dàrsena que anirien a parar a l'aigua.
El mes de maig seria el mes tranquil per la ciutat de Tarragona en quant als bombardeigs aeris ja que solament patiria dos atacs, el dia 1 i el dia 24 i cap d'ells seria envers el port. Aquesta tranquil·litat acabaria a partir de juny ja que el dia 3 a les 16:30 hores sis Savoia de l'Aviació Legionària atacarien el port. Al port es trobava el vaixell militaritzat *Capitán Segarra*, el probable objectiu del bombardeig, i que havia fet escala a Tarragona el dia anterior carregat de tropes embarcades a València amb destinació Barcelona, però en el moment de l'atac, el vaixell ja feia unes

hores que havia sortit. Els avions italians llençarien sobre el port seixanta bombes que caurien totes dintre del recinte portuari i sobre els carrers propers del mateix provocant dotze morts i vint-i-cinc ferits. A finals de mes, el dia 22 un *Heinkel* He- 59 en solitari a uns 700 metres deixaria caure al port sis bombes a l'explanada del Moll de Costa. L'atac provocaria cap víctima però la defensa antiaèria assoliria l'hidroavió en el seu tir tot i que només li causaria avaries de poca consideració.

Per altre banda quatre serien els bombardeigs durant el mes de juliol envers la zona portuària de la ciutat tot i que tots serien realitzats només durant els dos últims dies de mes, el dia 30 i el dia 31. Durant el dia 30 es realitzarien tres atacs, portats a terme cadascú d'ells per una esquadrilla de cinc avions amb intervals aproximats de tres hores. El primer dels atacs seria a les 08:46 hores, el segon a les 11:15 hores i l'últim a les 13:30 hores sent el número total de bombes llançades de 180: 120 de 100 kg i 60 de 20 kg incendiàries. El darrer atac, el realitzat el dia 31, l'objectiu seria l'Estació i el Port i els tres avions italians deixarien caure a les 12:00 hores, moment en que es produiria l'atac un total de cinquanta-quatre bombes, ocasionant un mort però sent els danys materials ocasionats nuls.

Al dia següent, 1 d'agost, altre cop serien bombardejats els mateixos objectius, en aquest cas per cinc avions que deixarien caure unes seixanta bombes provocant danys reduïts i cap víctima. Els avions *Heinkel He-59* adquiririen importància entre els dies 14, 15 i 16 d'agost ja que realitzarien diferents atacs nocturns amb avions en solitari, deixant caure sobre les vies fèrries i el port les seves bombes. Així d'aquesta manera, per exemple el dia 14 a les 23:55 hores i a una altitud de 1.200 metres un *He-59* deixaria caure un total de vint-i-quatre bombes totes de 50 kg, vuit d'elles al port i altres dotze a l'Estació de Classificació mentre que el dia 16 i a una altura de 80 metres un altre *Heinkel He-59* deixaria caure un total de vint bombes de 50 kg, quatre d'elles al port i dotze a les vies de ferrocarril.

Al setembre només dos bombardeigs dels realitzats a Tarragona serien contra la zona portuària. El primer d'aquests seria realitzat el mateix dia 1 per set *S-79* a les 16:07 hores que llençarien fins a 28 bombes de 250 kg, caient deu d'elles al Barri Marítim i que causarien danys de consideració i avaries a tres barques de pesca, una de les quals s'incendiaria. També caurien dos bombes més a les immediacions del pont del Francolí, dotze prop del Parc d'Intendència i dos més a cases de camp mentre que la resta de bombes caurien al mar sense produir víctimes. Respecte l'altre bombardeig d'aquest mes, realitzat el dia 18 a les 10:15 hores, seria protagonitzat per cinc *S-79* que llençarien quaranta bombes de 100 kg i vint de 20 kg de les que caurien una de 100 kg però sense explotar a la fàbrica de gel del Serrallo; dos també de 100 kg al port provocant l'enfonsament d'una barca; tres més a les proximitats del Barri Marítim; una incendiària a la Tabacalera mentre que la resta dels explosius anirien a parar a l'aigua, sense ocasionar cap víctima.

El mes d'octubre tindria una mica més d'activitat en quant a bombardeigs aeris envers el port i la seva zona i d'aquesta manera el dia 8, deu avions dividits en dos esquadrilles i volant en forma de cunya a uns 3.500 metres d'altitud entrarien a la ciutat a les 13:55 hores procedents del sud-est i quan es van trobar a la vertical del Serrallo deixarien caure unes cent bombes sobre la ciutat provocant aquest bombardeig la destrucció total de dos cases del Barri Marítim així com la destrucció parcial de dos més. Altres sis bombes més caurien entre el Club Nàutic i la via fèrria, destruint parcialment les Oficines de la Duana mentre que el Club Nàutic quedaria totalment destruït. Aquella mateixa nit a les 22:00 hores, dos *Heinkel He-59* que volaven per separat sobre la costa atacarien les vies de comunicació, deixarien caure algunes bombes a l'Ametlla de Mar, Cambrils, bateria de Coll de Balaguer i Tarragona, on llençarien unes poques bombes al port.

La nit del dia següent, a les 22:05 hores, un hidroavió de la Legió Còndor entraria per la ciutat en direcció nord-sud i passaria per sobre de la muntanya de La Oliva a 200 metres d'altitud, llençant posteriorment dotze bombes sobre el Moll de Llevant que causarien desperfectes a les vies mentre que el següent atac seria realitzat el dia 13 al migdia quan cinc *S-79* a les 12:15 hores llençarien cent bombes de 50 kg intentant destruir els ponts sobre el riu Francolí i les vies fèrries, caient algunes bombes a la platja i al mar. L'últim bombardeig del mes d'octubre sobre el port seria realitzat el dia 21 per dos esquadrilles de cinc *S-79* que entrarien per Salou i llençarien unes poques bombes al Cap de Salou sobre els terrenys on estava la bateria de costa. L'alarma davant la presència dels avions començaria a sonar a les 12:10 hores ja que els avions posteriorment bombardejarien Tarragona mentre que la segona esquadrilla deixaria caure unes quinze bombes al mar al costat del Port.

Els bombardeigs continuarien i el dia 1 de novembre faria acte de presència a les 11:00 hores un sol Savoia procedent del sud amb la missió de reconeixement i llençaria dos bombes sobre les drassanes sense ocasionar danys de consideració i tres més a les immediacions del pont del riu Francolí causant dos ferits. Només quatre dies més tard Tarragona patiria un gran bombardeig aeri a conseqüència de la presència de fins a 28 bombarders *Heinkel-111* que a les 16:57 hores llençarien 300 bombes al sector de l'Estació de Classificació i a la part baixa de la ciutat. Els danys produïts per aquest bombardeig serien quantiosos: el tram de via fèrria entre l'estació i els ponts del Francolí serien impactats directament per quinze bombes, sent innumerables les esclatades a les seves immediacions. De la resta de bombes, a l'Estació de Classificació caurien dotze bombes, al Serrallo vuit, tres més anirien a caure sobre el refugi del Passeig del Moll i així mateix serien afectats de consideració els carrers Misericòrdia, Real, Mar, Lleó de la Pau, Barcelona, Plaça dels Carros i les Drassanes. Des d'aquesta agressió i fins les quatre de la matinada del dia 6 els hidroaviós *Heinkel He-59* realitzarien diversos atacs a les vies fèrries i l'estació de Classificació. Unes accions que es

repetirien al llarg de la nit següent. A finals de mes el dia 25 altres cinc *S-79* entrarien directament pel mar i llençarien sobre la part baixa de la ciutat unes seixanta bombes, caient algunes d'elles a les vies de ferrocarril de València a la sortida de la ciutat tot i que la majoria de les bombes anirien a parar a la platja i al mar, sent els danys mínims i només lamentant un ferit lleu.

Els següents bombardeigs de la zona portuària no es realitzarien fins ja iniciada la campanya de Catalunya o molt a prop d'iniciar-se aquesta. Així el 20 de desembre a les 10:03 hores uns vint *Heinkel-111* de la Legió Còndor escortats per vuit *Messermicht Bf-109* llençarien unes seixanta bombes, quinze d'aquestes de 250 kg. De les bombes caigudes, una ho faria en un tinglat del moll causant greus desperfectes i quinze més a la via del ferrocarril a l'altura del Port, tallant-la per cinc llocs diferents. El 28 de desembre a la nit, tres hidroavions sortits de Pollença, un d'ells a les 03:00 hores, deixaria caure la seva càrrega explosiva sobre el Port sense conseqüències, efectuant l'atac a 500 metres d'altura; al dia següent, quatre hidroavions sobre les 18:55 hores atacarien les comunicacions properes a la ciutat deixant caure al port de Tarragona quatre bombes a l'aigua a la dàrsena mentre que el 30 desembre, cinc avions *Savoia S-81* del grup nocturn de l'Aviació Legionària de Balears llençarien cent vint bombes de 50 kg sobre el Port i l'Estació de Classificació, caient les primeres a la dàrsena i la resta a la platja del Francolí.

A començaments de gener de 1939, en plena ofensiva nacional sobre Catalunya, els bombardeigs envers la zona portuària de Tarragona continuarien. Així per exemple, el dia 4 es realitzarien diverses accions sent la primera d'aquestes la protagonitzada per un sol *He-59* que a primeres hores del dia llençaria vint bombes des de 2.400 metres sobre els molls al trobar el port buit. Al matí, una Esquadra de la II Brigada Hispana de Bombardeig constituïda per dotze avions Savoia *S-79* atacaria el port i l'estació de ferrocarril i al migdia faria acte de presència una formació de vint-i-tres bombarders *Heinkel-111* de la Legió Còndor procedents de l'aeròdrom de Sanjurjo (Saragossa) amb una forta protecció de caces que sotmetrien al port i a la part baixa de la ciutat a un fort bombardeig. Durant l'agressió, un *Heinkel-111* seria derrocat per la caça republicana caient l'aparell al mar pròxim a la costa. Poc després d'aquest atac, una patrulla de *Junkers Ju-87 Stuka* de bombardeig en picat també de la Legió Còndor realitzaria un servei d'aquest tipus sobre el Port atacant i enfonsant al vapor *Barcino* que es trobava al port. El mateix dia 4, els hidroavions *Heinkel He-59* es dedicarien a vigilar la costa entre les 12:00 hores i les 15.40 hores, amb la missió de reconèixer el sector marítim entre Barcelona i el Cap Oropesa en busca de vaixells republicans, tot i que no trobarien res mentre que al següent dia la ciutat no seria agredida directament però el número d'alarmes que es donaria serien força considerable davant la presència d'hidroavions *He-59* que anirien vigilant la costa en busca de vaixells republicans. Així d'aquesta manera i durant cinc hores a partir de les 04:15 hores dos hidroavions anirien reconeixent el sector marítim entre Tarragona i

Barcelona sense observar transports de tropes ni vaixells sospitosos. L'endemà a les 11:45 hores cinc Savoia *S-79* bombardejarien novament el port deixant caure quaranta bombes de 100 kg i vint de 20 kg sobre ell. Els avions en concret, havien entrat des del mar pel sud-est i enfilarien el Moll Paral·lel per deixar caure la seva càrrega explosiva sobre el guardacostes *Francisco* o *V-11*, ancorat al parament sud de l'anomenat moll. Aquest vaixell havia sortit la tarda anterior de Barcelona en servei de vigilància i havia arribat a Tarragona a primeres hores de la matinada del mateix dia 6. El guardacostes seria impactat directament per les bombes dels avions italians i s'enfonsaria molt ràpidament, però el seu enfonsament no causaria cap víctima ja que la tripulació abandonaria el vaixell moments abans, podent salvar aquestos fins i tot les metralladores antiaèries, les seves municions i les càrregues de profunditat. Aquest vaixell ja havia estat avariat al setembre de 1937 i havia intervingut al juliol de 1938 a les proximitats de Calafell en les tasques de recuperar el vaixell mercant *Betis*, tot i que sense èxit[1572]. El dia 7 la presència d'un hidroavió a les proximitats del port que es trobava en missió de reconeixement de la zona compresa entre Barcelona-Tarragona-València en busca de vaixells sospitosos donaria la senyal d'alarma, la mateixa situació que passaria al dia següent.

Amb la proximitat de la rendició de la ciutat de Tarragona davant les tropes nacionals, que es trobaven a les portes de la ciutat, el dia 14 el major nombre d'avions nacionals sobre la ciutat, uns noranta-sis avions tant de bombardeig com de caça bombardejarien la ciutat caient algunes bombes al port. Finalment l'últim bombardeig que s'efectuaria sobre la zona portuària de Tarragona seria el realitzat el mateix matí del dia 15 (cal recordar que aquell mateix dia les tropes nacionals entrarien a la ciutat). L'agressió seria protagonitzat per avions *Junkers Ju-87* que atacarien en un segon servei en picat al vaixell *Cabo Cullera* que es trobava maniobrant al port de Tarragona amb l'ajuda del remolcador *Montcabrer* entre la Punta del Moll Paral·lel i el del Transversal Oest, amb intenció d'enfonsar-lo i així quedar inutilitzada la dàrsena interior, en la que s'efectuaria quasi totes les operacions de tràfic del port. Però el vaixell seria enfonsat abans que assolís el seu objectiu a la dàrsena exterior al caure-li una bomba a la meitat del vaixell, que el partiria completament en dos.

Com a mode de resum, el port de Tarragona seria un dels objectius de la ciutat més intensament bombardejats i va haver de suportar una gran destrucció. Segons González Huix i referent a les grues del port[1573], durant el període final i en consonància amb la inactivitat total del Port, les grues amb que estaven equipats els seus molls serien desmuntades i traslladades al Port de la Selva, port que s'intentaria potenciar donada la seva proximitat fronterera amb França. Del Moll Paral·lel serien desmuntades 3 grues de 5 tones i 1 de 3 tones i quedarien en aquest parament solament 1 de 5 tones

[1572] Veure apartat 3.4.3.4.5. Els atacs soferts als guardacostes.
[1573] GONZÁLEZ HUIX, Francisco Javier, *El asedio aéreo de Tarragona 1937-1939*. Pàg. 167.

i 1 de 3 tones mentre que de les 6 grues de 3 tones amb que estava equipat el moll de Costa, 5 serien desmuntades i traslladades a Port de la Selva i l'altre havia caigut ja abans degut a un impacte directe d'una bomba.

Els danys als diferents Molls serien importants i els murs d'ancorament dels molls degut sobretot a les explosions al fons marí patirien desplaçaments respecte de la seva posició inicial, amb fletxes entre 0,6 i 0,9 metres, pel que havia de reparar posteriorment cadascú dels paraments: Paral·lel Nord, 63 metres; Paral·lel Sud, 75 metres; Llevant 110 metres; Costa 48 metres. En ambdós Dics, Transversal i Llevant, es produirien avaries, sent la més important el desmuntatge de part de l'escullera de Llevant per un assentament artiller que no arribaria a materialitzar-se i la destrucció de la toma de descàrrega i part de la canonada del Transversal per utilització dels vaixells petroliers. Tots els tinglats i magatzems del Port patirien importants desperfectes, quedant pràcticament destruïts els números 2, 3 i 4 del moll de la Costa, així com el magatzem de l'anomenat moll. Als Tallers desapareixerien les sales de fargues i caldereria i el conjunt general de l'edifici que s'hauria de demolir. Les oficines i direcció patirien danys per metralla i onada expansiva mentre que os bombes de 100 kg es trobarien al pati sense esclatar[1574].

En quant als vaixells i embarcacions, es trobarien enfonsades al port: Vapor *Barcino*, davant a la 3ª Alineació del Dic de Llevant; vapor *Cabo Cullera*, a la dàrsena nº1; *V-11 Francisco,* al moll Paral-lel Sud; llaut *San Sebastián*, al Dic Transversal Nord; Balandra *Rubí*, a l'explanada del Nàutic, moll de Costa, Iot *Ytillas* (un dels de major port d'Espanya) davant el varador. La Junta del Port havia perdut així mateix a causa dels bombardeigs la cabria de deu tones, el bot de cadenes de 6 tones i sis llanxes. El número d'embarcacions de pesca perdudes era considerable, així com el de muscleres fondejades pròximes al varador i el material flotant i gavarres d'aquest últim. Entre els pesquers de més port enfonsats es trobaven: *Jóven Andrés*, davant el varador; Antonio, davant el varador; *Pedro Rus*, explanada del Nàutic; *Francisca Mallol*, a la presa de combustible; *Francisca Nogueras*, varador de la Junta d'Obres del Port; *María*, *Jóven Luis*, *Magdalena* i *San Rafael* en emplaçament desconegut[1575]. Altre fons de pèrdues per la flota pesquera es produiria a partir de la batalla de l'Ebre ja que el pas del riu s'havia realitzat amb tots els medis de que podien disposar els serveis de pontoners. Segons fonts governamentals el número d'embarcacions utilitzades que creuarien el riu seria de 238 mentre que segons alguns testimonis, no es podria recuperar pràcticament cap de les embarcacions confiscades, atribuint les pèrdues majoritàriament als efectes dels bombardeigs aeris. De totes aquestes, entre unes 20 o 30 embarcacions pertanyents a Tarragona serien les confiscades, tenint com a característica comuna la seva propulsió a rem i la seva eslora, que estava compresa

[1574] GONZÁLEZ HUIX, Francisco Javier, *El asedio aéreo de Tarragona 1937-1939*. Pàg. 170.
[1575] Íbidem. Pàg. 171.

entre els 3 i els 4 metres.

Referent a l'edifici de la Tabacalera, que per la seva proximitat a la factoria CAMPSA i als ponts del riu Francolí també patiria les conseqüències d'aquest veïnatge, arribaria fins i tot ha ser desmuntat i traslladat a l'interior del Principat ja que fins a 32 serien els impactes que afectarien als edificis principals i annexes a la fàbrica[1576].

4.1.2. Els atacs al Tràfic Marítim.

Les accions aèries contra el tràfic marítim també tindrien un caràcter molt important sobretot en tot allò referent a la neutralització de vaixells mercants que es dirigien a ports republicans, adquirint especial transcendència les aigües i els ports catalans per la seva proximitat amb França i la importància que tenia sobretot el port de Barcelona i els ports catalans pròxims a la frontera francesa. Els atacs al tràfic marítim aconseguirien que el transport de queviures, d'armes o de matèries primeres esdevindrien un autèntic malson pels vaixells de càrrega, i farien que cada vegada més els transports per la República fossin més costosos, les negatives dels capitans a navegar a l'Espanya republicana més abundants i les assegurances dels vaixells més cares, estrangulant d'aquesta manera l'economia republicana. Per portar a terme aquesta guerra al tràfic marítim es destacaria sobretot als hidroavions *Heinkel He-59* del grup de reconeixement marítim alemany AS/88, tot i que altres unitats aèries realitzarien també la missió de reconeixement de les costes i del propi tràfic marítim, recaient aquestes missions sobretot als hidroaviós *Cant Z-501* de l'Aviació Nacional que es trobaven basats a la base d'hidroaviós de Pollença. Aquests hidroavions realitzarien nombroses missions per la costa catalana, tant en el reconeixement de ports com el reconeixement del tràfic marítim i com a mode d'exemple, detallem les accions portades a termes per les dos esquadrilles de *Cant Z-501* per aigües catalanes durant els mesos de febrer i octubre de 1937, on tindrien una activitat destacada[1577].

Les primeres accions dels *Cant Z-501* per la costa catalana començarien durant la segona quinzena del mes de febrer, destacant els aparells nº2 i nº3 com els més actius. El primer d'aquests realitzaria vàries missions els dies 24 i 25 de febrer, sortint el primer dia en busca de tres destructors republicans i vaixells mercants en la ruta de Cap de Sant Sebastià, Marsella, Cap de Creus i Pollença, però després de quasi cinc hores de vol i d'haver recorregut 450 milles no trobaria cap dels vaixells anomenats, tot i que en canvi si que veuria als creuers nacionals *Baleares* i *Almirante Cervera*. Al dia següent l'aparell realitzaria un mateix reconeixement de la ruta de Cap de Sant Sebastià, Marsella fins al paral·lel de Perpignan, tornant a Pollença sense novetat després de poc

[1576] GONZÁLEZ HUIX, Francisco Javier, *El asedio aéreo de Tarragona 1937-1939.* Pàg. 172-175.
[1577] AHEA. A.9093.

més de quatre hores de vol tot i que poc després el mateix aparell realitzaria una missió de reconeixement i protecció als creuers *Baleares* i *Almirante Cervera* i dos auxiliars que portaven apressat el vaixell mercant *Marqués de Comillas*, tasca que realitzaria durant 2 hores 20 minuts.
L'altre aparell, el nº3 havia realitzat el dia 18 de febrer un reconeixement dels ports de Barcelona i València i el dia 22 una altre missió de reconeixement, en aquest cas de la costa entre Barcelona i Cap de Sant Sebastià en busca d'un petrolier i un mercant procedents de Marsella. Al Cap de Tossa observaria un petrolier, però de nom diferent al buscat, però al no tindre hissada cap bandera i suposant que era francès, no l'atacaria tot i que si avisaria per radio a Palma. El 2 d'abril l'aparell realitzaria un vol de reconeixement sobre el Cap de Creus, sense destacar cap novetat durant 2:40 hores, realitzant un total de 243 milles mentre que tres dies després seria l'aparell nº8 el que faria un reconeixement de la costa catalana des de Tortosa fins al Cap de Sant Sebastià, trigant tres hores en realitzar-ho, podent observar un vaixell mercant anglès a Tarragona però sense poder reconèixer el port de Barcelona degut a la forta reacció antiaèria i als aparells de caça republicans que evolucionaven sobre el port. A Tarragona, l'aparell seria atacat per caces provinents de Reus tot i que sense conseqüències. El mateix aparell sortiria altre vegada en missió de reconeixement el dia 8 per reconèixer Castelló, Barcelona i Cap de Creus, podent observar el vaixell danès *Edith* a Tortosa i al Cap de Sant Sebastià el vaixell anglès *Lyonny*, tot i que a Tarragona i a Barcelona no podria realitzar cap reconeixement degut a la mala visibilitat. Aquell mateix, altre vegada el mateix aparell realitzaria un altre reconeixement de 3:25 hores per la costa entre Barcelona i Cap de Creus, tornant sense novetat; el mateix recorregut que també realitzaria l'aparell nº4 el mateix dia.
Aquests dos aparells tornarien a realitzar missions de reconeixement al dia següent, així l'aparell nº4 reconeixeria la costa entre Tarragona, Barcelona i el Cap de Creus, podent observar al vapor *Minlah* a Vilanova i la Geltrú mentre que per presència de caces republicans no podria reconèixer el port de Barcelona. Després de 04:15 hores i de recórrer 333 milles, l'aparell tornaria a la base de Pollença.
Per la seva part, l'aparell nº8 realitzaria un reconeixement des Barcelona fins a Cap de Sant Sebastià podent observar a Palamós al vaixell francès *Masilla* rumb a Barcelona, patint sense novetat a la capital catalana un atac de la caça republicana. El dia 15 entraria en acció l'aparell nº6 que realitzaria un reconeixement de la costa catalana i francesa ja que l'hidroavió sortiria de Pollença i reconeixeria Marsella, Cette, Barcelona i Tarragona per tornar altre vegada a la seva base. Durant aquest recorregut que trigaria en realitzar-ho 06:10 hores i després d'haver recorregut 552 milles podria observar al vaixell *Baron Ruth-Wen* amb rumb a Barcelona, el petrolier *Firuth* amb el mateix rumb, el veler republicà *Julio Casciaro* entrant a Marsella, i el veler *Pinetta* a sis milles al sud de Cap Becudue amb rumb a Roses.

Les operacions del mes de maig per la costa catalana d'aquests aparells serien més escasses, i només realitzarien quatre operacions, tres durant els primers dies de mes i l'última al final. Així aquestes tres primeres serien les protagonitzades per l'aparell nº8 el dia 6 i 7 de maig, consistint la primera en realitzar un reconeixement de Pollença, Cap de Creus i Marsella, sense novetat i la segona realitzar un altre reconeixement des de Cap Tortosa a Barcelona, Cap de Creus i tornada a Pollença, podent observar els vaixells grecs *Memas* i *Paris* després de 4:10 hores de vol i recórrer 373 milles.

La tercera d'aquesta operació seria realitzada dos dies després per l'aparell nº5 consistint en el reconeixement de Maó, Barcelona, València i Formentera, sense observar res a la costa catalana.

Per últim, la darrera operació d'aquell mes la realitzaria l'aparell nº4 consistent en reconèixer Pollença, Cap de Sant Sebastià, Tortosa, Dragonera i tornada a Pollença, podent observar als vaixells francesos *Laperase* i *Finisterre* i al petrolier de la mateixa nacionalitat *Sunik*.

Durant el mes de juny i degut a la tasca desenvolupada anteriorment, la 1ª i 2ª Esquadrilla veurien disminuir els seus efectius per esgotament del material ja que no comptaven amb recanvis, i seria necessari introduir reparacions als motors, revisar el casc i ajust de diversos components de l'aparell. Per altre banda, l'excessiu treball del personal i la necessitat de descans feien que durant aquest mes els treballs d'aquestes dos Esquadrilles es veiessin reduïdes a un mínim. Aquesta situació canviaria ja al mes de juliol quan novament i poc a poc, els *Cant-Z 501* tornarien altre vegada a realitzar diferents missions per la costa catalana. Així, el primer dia de mes l'aparell nº6 seria destacat per explorar la zona nº5, i trobaria resistència al entrar sobre el port de Barcelona quan sortiria un caça republicà obrint foc contra ell, tot i que el caça republicà refusaria el combat dirigint-se a terra. L'hidroavió podria reconèixer a 20 milles al Nord de Barcelona el creuer nacional *Baleares* que li realitzaria les senyes de reconeixement pertinents, responent l'aparell a les mateixes.

Tres dies més tard, el mateix aparell reconeixeria Barcelona i diferents zones de la costa catalana fins acabar a Maó i Pollença. Durant la seva travessia que trigaria unes 05:14 hores podria observar al vaixell *Delery*, el *Auxekklis* letó, un anglès sense identificar i el vaixell francès *PLM 23* en llast. A finals de mes l'aparell nº8 realitzaria dos noves missions per la costa catalana els dies 28 i 30. La primera d'aquestes consistiria en el reconeixement de la costa entre Cap de Creus i Castelló, podent reconèixer després de 06:20 hores de missió i recórrer 550 milles el vaixell *Ionion* a l'altura de Vilanova i la Geltrú, el vaixell *Authorpe* anglès; el *Marina Schaffino* francès; el *Essex Druid* anglès amb rumb a Tarragona i el *Meletios Ventzianos* grec amb rumb a Barcelona. La següent operació d'aquest aparell seria més peculiar ja que es tractaria localitzar un aparell *Heinkel He-59*, amarat a 25 milles de la costa catalana. L'aparell nº8 observaria el creuer nacional *Canarias* amb rumb al *Heinkel He-59*, que es trobava finalment a 20 milles de Barcelona, i on altre dos aparells del mateix tipus evolucionarien sobre ell.

Durant l'agost les operacions dels hidroavions es farien més constants i assídues per la costa catalana. D'aquesta manera el mateix dia 1 l'aparell nº3 reconeixeria la costa catalana des de Roses fins a València, podent veure i fotografiant a la platja de Calella un vaixell bombardejat i varat a l'anomenada platja, el *Chepko*, on embarcacions de petit port efectuaven la descàrrega del vaixell escortats per patrullers armats. Al dia següent, el mateix aparell exploraria Blanes i les zones immediates en busca del vaixell bombardejat i avariat des d'aquest punt rumb a Marsella i a les immediacions de Blanes localitzaria el vaixell varat a la platja amb la proa cap al nord-est, on prosseguien les tasques de descàrrega a llanxes i la seva conducció al port, rodejant al vaixell varat tres patrullers armats amb metralladores de 20 mm que obririen foc sobre l'aparell al intentar aquest bombardejar el vaixell amb dos bombes de 50 kg, havent per tant de desistir del mateix mentre que una vegada es trobava a l'altura del Golf de Oristano hauria de tornar per avaries al motor després d'haver volat 03:05 hores i recórrer 240 milles. El 7 d'agost l'aparell nº8 realitzaria un reconeixement del Golf de Lleó i la costa catalana fins a Tortosa. A Blanes podria veure com continuava varat el *Chepko*, sense senyals d'activitat a bord i podria observar també un destructor anglès, i enfonsat el *Ciudad de Barcelona* que havia estat torpedinat per un submarí nacional el 30 de juliol. Ja a Barcelona l'atacaria un caça republicà sense conseqüències, trigant l'hidroavió en realitzar la missió 06:00 hores i realitzant 650 milles. Les missions de reconeixement continuarien i el dia 12 l'aparell nº6 realitzaria un altre reconeixement de la costa catalana i del Golf de Lleó, trobant a 20 milles al sud d'Arenys el vaixell francès *Iméréthie II*; a l'altura de Palamós el també francès *Mascot* i el danès *Edith* amb rumb a l'oest, vaixell que seria atacat i enfonsat a l'alçada de Vilanova i la Geltrú aquell mateix dia. El mateix aparell sortiria de Pollença per reconèixer el Golf de Lleó el dia 18 però no podria realitzar la missió degut a irregularitats del motor, tornant als quinze minuts. Tres dies després, seria l'aparell nº8 el que realitzaria aquesta missió, sense reconèixer cap vaixell sospitós durant les 06:20 hores de vol que realitzaria l'hidroavió. A finals de mes, els dies 28 i 29 la mala visibilitat faria que no pogués realitzar-se missions de reconeixement a la costa catalana. El primer dia s'intentaria pels aparells nº5 i nº6, havent de tornar el primer als 17 minuts i el segon als 25 minuts mentre que al dia següent ho tornaria intentar l'aparell nº6 però també hauria de tornar als 20 minuts. Finalment i per tercer dia consecutiu el mateix aparell ho aconseguiria, realitzant en aquest cas un reconeixement de la costa catalana, podent observar a l'altura de Mataró el vaixell francès *Sabara* amb rumb nord-est, trigant en realitzar la missió 03:45 hores i volant 410 milles.

Les operacions del mes de setembre serien molt accidentades i pràcticament cap d'elles realitzades pels hidroavions nacionals podrien finalitzar-se. Per exemple el 14 de setembre l'aparell nº5 que tenia com missió reconèixer la costa catalana hauria de tornar a la mitja hora per irregularitats al

motor i el nº8 que sortiria després amb la mateixa missió no podria portar a terme la missió ja que la costa catalana seria pràcticament poc visible per constant temporal d'aigua. Quatre dies més tard seria el mateix aparell nº8 que no podria portar a terme el reconeixement de Barcelona, litoral fins a Cap de Creus i Marsella per avaria al motor i dos dies després seria l'aparell nº3 que tenint com a missió el reconeixement de Maó, Golf de Lleó i Marsella no podria realitzar-ho ja que als 20 minuts de vol hauria de retornar per avaria a la radio. Les missions accidentades continuarien i el dia 24 24 l'aparell nº6 en un reconeixement per la costa catalana hauria de retornar per mal funcionament del motor quan es trobava a 35 milles al sud de Cap de Sant Sebastià, sent substituït per l'aparell º8 amb la mateixa missió, podent observar sobre Barcelona una espesa columna de fum que cobria tota la ciutat, a banda de veure evolucionar un aparell republicà. Al dia següent, seria l'aparell nº3 amb la missió de reconèixer la costa catalana fins a Marsella el que no podria completar la missió per mal temps tot i realitzar 04:15 hores de vol i de recórrer 382 milles. Finalment, la darrera operació d'aquest mes seria la realitzada el dia 27 per l'aparell nº8 que a unes 35 milles a l'altura de Barcelona observaria al vapor anglès *Gibel Zejon* amb rumb a València. El dia 2 d'octubre l'aparell nº3 reconeixeria la zona de Llevant fins a Tortosa, on a unes 75 milles a l'Est de Cap de Tortosa podria reconèixer al vapor francès *Killbane* en llast, tot i que no podria finalitzar la missió degut al mal temps mentre que cinc dies després l'aparell nº6 reconeixeria la zona del Cap de Begur fins a unes 15 milles al nord del Cap de Creus, durant 4:00 hores de vol, localitzant el correu francès *Ville de Bougin* de 700 tones. A finals de mes, el dia 23 l'aparell nº4 reconeixeria la costa des de Tarragona fins a 5 milles al sud de Punta Alfacs, observant només a unes 75 milles a l'altura de Cap Tortosa un veler i a l'altura de Punta Alfacs varis pesquers. Aquell mateix dia, l'aparell nº3 sortiria de Pollença amb la missió de reconèixer el Golf de Lleó fins l'altura de Port-Vendrés observant a l'altura del Golf de Roses i a unes 70 milles al vaixell anglès *Moultan*, a l'altura del Cap de Begur el vaixell també anglès *Malda*, i a unes 25 milles de la costa dos destructors nacionals tipus *Velasco* durant les 04:55 hores de vol que duraria la missió, on recorreria 430 milles. Al dia següent, l'aparell nº4 reconeixeria la costa catalana des de Cap Tortosa fins Cap de Creus i trobaria a unes 93 milles de Tortosa un vaixell de la Creu Roja escortat per un creuer anglès; a unes 85 milles el vaixell francès *Ouad Mellah* amb coberta de suro de la que portava una sola estiva de fardells amb clars per entre els que es veia la coberta; un destructor francès escortant el vaixell anglès *Gibel Zerjon* que transportava refugiats de la zona republicana. A l'altura del Cap de Creus observaria a un torpeder francès i a unes 20 milles a l'altura de Cap de Begur un correu francès escortat pel destructor francès que s'indicava abans, que segons semblava estava de servei en aquestes aigües. Aquesta seria la darrera missió dels hidroavions *Cant-Z 501* durant el mes d'octubre a la costa catalana ja que la missió que efectuaria l'aparell nº3 el dia 28, consistent en reconèixer Menorca i

Barcelona, només realitzaria la primera part i no aniria a Catalunya degut a la poca visibilitat i la pluja existent.

Deixant de banda aquestes missions de reconeixement i centrant-nos als atacs al tràfic marítim en aigües catalanes, molts serien els vaixells atacats per l'aviació al servei dels rebels com també seria un número elevat els vaixells enfonsats per aquesta, aconseguint uns resultats molt més òptims que no pas els aconseguits pels submarins o els vaixells de superfície.

Tot i que les missions de reconeixement del tràfic marítim començarien ben aviat, un dels primers vaixells que atacaria l'aviació i del que es té constància seria el vaixell republicà *Legazpi* el dia 6 de març de 1937 al matí. Aquest vaixell viatjava de Roses a Barcelona i seria bombardejat per dos avions davant la platja de Tamariu, i tot i que les bombes llençades sobre ell no farien blanc al vaixell, la tripulació es llençaria a l'aigua juntament amb l'equipatge davant de l'atac i el vaixell privat de govern aniria a embarrancar a la platja de Llafranc. Posteriorment els avions nacionals serien perseguits per caces republicans tot i que un dels caces governamentals tindria una avaria de motor, estavellant-se contra el terra i morint els seus dos ocupants[1578].

En aquestes dates també seria atacat vàries vegades per part de l'aviació el vaixell francès *Marie Thèrese Le Borgne* que es trobava al port de Palamós després d'haver xocat amb una mina submarina[1579].

El primer vaixell però que enfonsaria l'aviació franquista en aigües catalanes seria el mercant de la *Compañía Transmediterranea Vicente la Roda* el 8 de maig de 1937 prop de Palamós tot i que seria posteriorment reflotat mentre que el 30 de juliol seria el vaixell grec *Chepko (ex Laris, grec)* el que hauria de patir les conseqüències d'un atac aeri. Aquest vaixell seria atacat el matí de l'anomenat dia per un avió quan navegava a una milla de la costa davant de Canet de Mar amb rumb a Barcelona. El vaixell era un transport de guerra que transportava 1.500 tones de trilita que enarborava la bandera grega i el nom de *Chepko* inscrit al seu casc, però que segons testimonis de la població de Canet de Mar observarien com les lletres havien estat pintades de qualsevol manera sobre un nom anterior. El vaixell en qüestió havia sortit d'un port del Mar Negre (probablement de la ciutat d'Odessa) amb destinació Barcelona, burlant el Comitè de No Intervenció i davant a que seria perseguit pel *Canarias* i per l'aviació italiana, entraria al port de Marsella on la seva tripulació s'amotinaria per no tornar a sortir al mar. Finalment però, la tripulació seria obligada a sortir de Marsella i el *Chepko* navegaria a les fosques per no ser localitzat, tot i que a primeres hores del matí, el *Canarias* donaria amb ell, fet que provocaria que el mercant navegués el més pròxim possible a la costa. Per la seva banda, l'avió que l'atacaria el venia perseguint des de la sortida del

[1578] AGMAV, C.2492, Cp.20/25.

[1579] Veure apartat 3.3.2. La campanya submarina.

sol i tot i que el bombardejaria de ple, el vaixell continuaria la seva travessia, però davant la platja del Cavaió (platja oberta existent entre Canet de Mar i Arenys de Mar) embarrancaria a 50 metres d'aquesta. Pescadors de Canet de Mar acudirien immediatament en ajuda de la tripulació del *Chepko* però precisament de l'anomenat vaixell sortiria un iot de salvament amb el capità, diversos membres de la tripulació i un oficial de comandament que avisaria als pescadors de la càrrega que portava el vaixell. El *Chepko* en qüestió tenia la planxa dels folres plena de forats de metralla l'entrava moltíssima aigua, trobant-se a la coberta els cadàvers de cinc mariners morts, però abans que fossin desembarcats amb l'ajuda dels pescadors de Canet arribarien al vaixell els membres del Consell de Defensa, Carrabiners i Creu Roja Local. Com quedaria encallat a la platja, els combats aeris s'anirien succeint de manera progressiva els dies següents, posant en perill l'operació de rescat. D'aquesta manera, un xato per exemple cauria al mar un d'aquests dies i el seu pilot seria salvat per un veí d'Arenys de Mar, mentre que el dia 3 d'agost un caça republicà sobrevolaria al *Chepko* i abatria a un trimotor nacional que es precipitaria al mar davant de Sant Pol, amb la pèrdua del pilot. Però els avions franquistes també enfonsarien una de les quatre llanxes russes amb que comptaven les forces navals republicanes, en concret la número 41 que acudiria juntament amb la número 31 en ajuda a les tasques de descarrega del vaixell embarrancat. En total moririen vuit persones, cinc de la tripulació del vaixell, un mariner de la llanxa russa, i dos persones més en les tasques posteriors de descàrrega. Aquests últims moririen el dia 2, el primer Antoni Panach Ferrer, a les 15:20 hores per ferides de metralla, xòfer de les Brigades Internacionals i seria el seu cadàver traslladat a València i el segon Evelio Oliva Rodríguez, mort el mateix dia a les 20:00 hores, natural de Cartagena i traslladat també a València. No cal dir que mentre duraria aquesta acció de descarregar el *Chepko*, Canet i Arenys de Mar viurien en alerta màxima ja que si una sola d'aquelles bombes que llençarien els avions franquistes en els dies successius a l'embarrancament del vaixell explotava damunt de la trilita que transportava, directament els dos pobles desapareixerien. Finalment, la trilita del *Chepko* va poder ser descarregada i el vaixell posteriorment remolcat fins a Barcelona on estaria en aquest port un bon temps. Aquest vaixell però ja havia protagonitzat abans un altre afer, en aquest amb les autoritats franceses dos mesos abans, quan el 24 de maig el *Chepko* en aquest cas amb bandera panamenya seria visitat en aigües territorials franceses a l'est de Port-Vendrés pel destructor *Intrépide* quan transportava un carregament de 4.000 tones de municions des del port grec de El Pireo amb destinació al port mexicà de Veracruz, via Marsella. Aquesta travessia resultava molt sospitosa, igual que el seu nom alterat i el seu nombrós passatge, però com que la seva documentació estava en regla i Panamà no s'havia adherit al Pla de control, el destructor francès permetria al *Chepko* continuar la seva derrota que arrumbaria al sud i davant Portbou es faria càrrec d'ell un avió de caça republicà.

El segon vaixell que enfonsaria l'aviació, que en aquest cas seria el primer de la Legió Còndor seria el vaixell mercant danès *Edith* pertanyent a l'armador danès J.Lauritzen de Copenhague i construït al 1931, atribuint-se el seu enfonsament al *Sabatetes* del Leutnant zur See, Hans Reefe. Aquest vaixell seria bombardejat i enfonsat per avions pertanyents a les forces aèries del General Franco, segons la declaració presentada davant el Tribunal Marítim danès pel capità de l'anomenat vaixell el dia 12 d'agost per hidroavions *Heinkel He-59* de la AS/88 a unes 30 milles de Vilanova i la Geltrú. Pocs dies abans, el 27 de juliol, una embarcació de pesca d'aquesta ciutat anomenada *Durruti* patiria un atac d'hidroavions quan es trobava feinejant, resultant mort el seu patró, Sebastià Ten Ribera, podent l'embarcació tornar a la ciutat[1580].

En quant al vaixell *Edith*, aquest havia sortit de Marsella amb rumb cap a València el dia 11 d'agost de 1937 portant un carregament de carn congelada i en conserva i de sucre i no portava cap tipus d'armes ni municions ni tan sols cap material de guerra. A més a més anava a bord un observador del servei internacional de vigilància de les fronteres marítimes espanyoles i per evitar ser atacat i que es pogués identificar d'una manera clara, portava pintats els colors danesos de manera molt visible en els costats i sobre el sostre de la coberta. El dia 12 d'agost, quan es trobava al Mar Mediterrani a 40º.55' de latitud nord aproximadament i a 1º.55' de longitud Est, a unes 18 milles marines de la costa espanyola més pròxima, és a dir, aproximadament sobre l'alçada de Vilanova i la Geltrú, a les 16:15 hores un hidroavió amb els distintius de les forces aèries de l'Exèrcit Nacional i amb el número 522, pertanyent a la Legió Còndor alemanya sobrevolaria el vaixell[1581]. L'hidroavió faria diverses senyals, però ni el capità ni els dos oficials del vaixell ni l'observador internacional que hi eren a la passarel·la de comandament les podrien interpretar per la gran velocitat que portava l'hidroavió i pels potents raigs de sol que feien molt difícil la seva visió. En previsió davant d'una possible agressió per part de l'hidroavió, el capità del vaixell faria enarborar immediatament la bandera que segons el sistema de senyals significa "estic preparat per rebre les senyals segons el codi internacional de senyals". Immediatament donaria l'ordre de parar les màquines i fer onejar la bandera "estic aturat", fent virar el vaixell cap a la dreta de manera que una vegada que es trobava completament aturat es trobés de front el vent, que venia de l'est i amb una força de tres. A més a més de totes aquestes senyales realitzades pel vaixell, aquest portava al màstil de messana l'emblema del Comitè de No-Intervenció, sent perfectament visibles totes les banderes onejades al vaixell. Abans però que el *Edith* tingués temps de col·locar-se completament contra el vent, l'hidroavió va tornar altre vegada contra ell, sense fer cap altre senyal, i el capità tement que l'aparell pogués llençar bombes, ordenaria a la tripulació de preparar-se i embarcar als iots

[1580] CABEZAS SÁNCHEZ, Adrián, *La Guerra Civil a Vilanova i la Geltrú. (1936-1939). Aspectes militars*. Institut d'Estudis Penedesencs. Vilanova i la Geltrú. 2009. Pàg.80.
[1581] AGMAB. SHEMA. Caixa 8991.

salvavides. El capità donaria l'ordre d'abandonar el vaixell moments després que l'hidroavió retornés altre cop i llencés tres bombes, una de les quals feriria de gravetat a un dels homes de la tripulació, que moriria més tard a conseqüència de les ferides. Després que la tripulació abandonés ràpidament el vaixell, aquest seria repetidament bombardejat pel mateix hidroavió que desapareixeria en direcció a Mallorca. Una vegada l'aparell es va allunyar, la tripulació va tornar novament a bord del vaixell per buscar a l'observador internacional que s'havia negat a abandonar el mercant i recollir algunes provisions i medicaments pel ferit. Però l'atac no acabaria aquí i cap a les 19:30 hores el *Edith* seria novament bombardejat repetides vegades per un altre hidroavió, moment que aprofitaria la tripulació per abandonar el vaixell en dos iots salvavides. Aquests serien ajudats més tard per pescadors de Vilanova i la Geltrú, que els portarien a aquesta ciutat on rebrien una especial atenció. Aquest nou atac provocaria al final l'enfonsament del vapor durant la nit del 13 d'agost a conseqüència dels desperfectes soferts pels bombardeigs esmentats abans. Tota la premsa republicana es faria ressò de la notícia informant molt aviat del fet ocorregut al vapor danès. Així, el dia 14 *La Vanguardia* publicava a les seves pàgines l'atac sofert per el *Edith* i el seu posterior enfonsament[1582]. La notícia especificava que van caure sobre el vaixell unes 25 bombes, fent explosió algunes sobre el vaixell, ocasionant grans desperfectes en ell i el seu posterior enfonsament. També destacava que la tripulació havia estat recollida per pescadors de Vilanova i la Geltrú, portant-los a aquesta ciutat, on serien atesos i immediatament donarien avís a la Delegació Marítima de Barcelona. El cap d'aquesta Delegació, el senyor Maristany, parlaria amb els periodistes i els hi explicaria que tants els mariners així com l'observador francès que anaven a bord del vaixell havien estat atesos pel subdelegat marítim del districte de Vilanova i la Geltrú i la resta d'autoritats de la ciutat. El mateix Maristany s'havia posat immediatament en comunicació després de conèixer la notícia amb el cònsol de Dinamarca i el de França a Barcelona per informar-los així com també d'agilitzar el trasllat dels nàufrags a la ciutat comtal. *La Vanguardia* justificava que la notícia no va ser coneguda fins el matí del dia 13, ja que el vaixell navegava lluny de la costa i estava fora de l'abast dels guaites de la costa. La mateixa informació també la donava altres diaris republicans en les seves edicions d'aquest mateix dia com seria el cas de *Treball*, on explicava que el vaixell havia estat bombardejat per quatre avions facciosos el dia 13 a la tarda, i que aquests havien llençat 25 bombes que provocarien el seu enfonsament[1583].

Al dia següent, la notícia sobre l'atac i posterior enfonsament del vapor danès agafava un caire més internacional i alguns diaris com *La Vanguardia* o *Solidaridad Obrera*, explicaven a les seves planes com Dinamarca pretenia donar més ressò a l'enfonsament del vaixell. Segons aquests diaris,

[1582] *La Vanguardia*, 14 d'agost de 1937.
[1583] *Treball,* 14 d'agost de 1937.

el Govern danès és proposava enviar una nota de protesta al Comitè de No-Intervenció de Londres tan aviat hagués rebut un informe detallat de l'incident i que aquest seria objecte de deliberacions en el seny del Sub-comitè de No-Intervenció, així com la resta d'incidents marítims ocorreguts últimament. Com Dinamarca no formava part en els treballs del Sub-comitè de No–Intervenció, era possible que es convoqués una reunió plenària del Comitè a petició del país afectat, tot i que encara era molt aviat per parlar del tema en qüestió, segons les notícies d'aquests dos diaris[1584].

Aquell mateix dia també es publicava a la premsa republicana les declaracions del capità del vaixell, que va visitar la Delegació Marítima de Barcelona on explicaria com el vaixell, que feia la ruta de Marsella a València carregat amb carn congelada, seria atacat dues vegades per hidroavions franquistes quan aquest portava la bandera del Comitè de No-Intervenció i la bandera de Dinamarca a la popa. El capità confirmaria que la tripulació abandonaria el vaixell després del segon atac que provocaria l'enfonsament del vapor i que aquests serien ajudats per pescadors de Vilanova i la Geltrú que els transportarien a aquesta ciutat[1585]. La premsa local també es faria ressò de la notícia, tot i que una setmana després d'haver ocorregut el fet, ja que el dia 20 es publicava al *Full Oficial del Consell Municipal de Vilanova i la Geltrú* una notícia referent al *Edith* el qual s'expressava el bon comportament que havien dispensat els mariners de la vila en les tasques de salvament de la tripulació del vaixell, així com de la resta de la població, que havien contribuït a fer-los passar una millor estada a Vilanova[1586].

Interessant és també saber el punt de vista de la premsa franquista, que explicava també a les seves publicacions l'atac realitzat al *Edith*, intentant justificant-se de l'atac al vapor danès. Segons aquestes informacions, el divendres dia 12 a la tarda, les forces aèries nacionals observarien des de la seva base de les Balears un vapor que portant contraban i ostentant el pavelló danès i distintius del Comitè de No-Intervenció, es dirigia cap a Tarragona. Els avions nacionalistes donarien l'ordre al capità del vaixell de canviar de rumb i dirigir-se a Mallorca, cosa que va realitzar immediatament, però sobtadament, després d'haver recorregut vàries milles amb rumb a les Balears, el vapor viraria ràpidament, dirigint-se a tota velocitat cap a Barcelona. Al donar-se compte de la maniobra, els avions nacionals llançarien sobre el vaixell quinze bombes de cinquanta kg cadascuna que provocaren l'incendi a bord, embarcant-se tots els tripulants en iots salvavides. Aquesta versió difereix en diferents aspectes amb la versió oficial republicana, sobretot en allò referent al moviment del vaixell, que segons el capità no va poder identificar la senyal realitzada per l'hidroavió i va decidir detenir el vaixell, al contrari dels moviments efectuats i expressats en les notícies franquistes, així com el possible canvi de rumb. També difereix el nombre de bombes

[1584] *La Vanguardia* i *Solidaridad Obrera*, 15 d'agost de 1937.
[1585] *La Vanguardia*, 15 d'agost de 1937.
[1586] *Full Oficial del Consell Municipal de Vilanova i la Geltrú.* 20 d'agost de 1937.

llençades al vapor danès, reduint en deu les totals llençades segons la premsa nacional. El cert es que el vapor *Edith* va sofrir dos atacs i el vapor es va perdre, juntament amb la seva càrrega prop de les costes de Vilanova i la Geltrú. A més a més de la pèrdua del vaixell i la seva càrrega resultaria mort per les ferides ocasionades pel bombardeig el mariner austríac de 50 anys i natural de Viena Alfred Küger. La notícia d'aquesta mort seria publicada a *La Vanguardia* del dia 18, on es feia saber la mort del mariner del *Edith* a l'Hospital General de Catalunya[1587].

Tal i com havien avançat els diaris republicans com *Solidaridad Obrera* i *La Vanguardia*, el govern danès efectuaria una vegada realitzada les oportunes investigacions una queixa formal al Govern Nacionalista, amb data de 6 de setembre i efectuada pel representant diplomàtic de la delegació Reial de Dinamarca a Lisboa on expressava la seva protesta a l'atac realitzat a l'*Edith*. Pel Govern danès, l'atac era contrari a tots els principis del dret, s'havia realitzat menyspreant les senyals enarborades pel vaixell tot i estar aturat, un home de la dotació havia resultat mort, la vida de súbdits danesos havien estat exposades als majors dels perills i béns danesos s'havien perdut. Tot i aquesta protesta formal contra el fet consumat que constituïa el bombardeig i la destrucció del vapor *Edith*, el Govern danès es posava en contacte per saber les disposicions que en lo successiu s'haurien de prendre a fi d'evitar al futur fets d'aquest tipus, i a més a més, es reservava el sol·licitar una indemnització per les pèrdues i danys soferts per l'assumpte en qüestió[1588]. Per la seva part, *La Vanguardia* donaria la notícia de la protesta efectuada pel govern danès al seu exemplar del dia 8 de setembre[1589]; mentre que la resposta de les autoritats franquistes no es va fer esperar i el dia 13 del mateix mes el Gabinet Diplomàtic Nacional dirigit per Federico Olivan, enviava la resposta a la Secretaria de Relacions Exteriors franquistes per tancar el tema, que havia estat l'encarregat d'informar a l'anomenat Gabinet l'11 de setembre adjuntant l'informe de la Delegació danesa sobre l'assumpte del *Edith*. La resposta donada pels nacionals era molt simple, ja que segons ell l'enfonsament del vapor danès *Edith* corresponia a que era un vaixell contrabandista que va comerciar moltes vegades amb els republicans, traficant primer amb taronges i posteriorment amb material de guerra, justificant d'aquesta manera l'atac i posteriorment l'enfonsament del vaixell danès[1590].

Aquest acte i aquesta resposta del seu Gabinet Diplomàtic també servia com una prova de força, donant a veure com l'aviació nacional atacaria impunement, tant per mar amb les seves unitats navals com per aire, com va ser aquest cas amb hidroavions, tots aquest vaixells que intentessin portar material de guerra als diferents ports republicans, advertint així el que li passaria a qualsevol

[1587] *La Vanguardia*, 18 d'agost de 1937.
[1588] AGMAB. SHEMA. Caixa 8991.
[1589] *La Vanguardia*, 8 de setembre de 1937.
[1590] AGMAB. SHEMA. Caixa 8991.

vaixell que pogués ser sospitós pels seus interessos.

Aquell mateix mes d'agost serien atacats dos vaixells més, els dos de nacionalitat anglesa; el primer el dia 14 d'agost sent el protagonista el petrolier *Romford*, quan viatjava de Barcelona a Constanza, i atacat sense resultat per un avió a 20 milles de Barcelona; mentre que el segon seria el vapor *Noemi Julia* el 23 d'agost quan seria tacat per dos avions nacionals prop de Barcelona, refugiant-se el vapor al port francès de Port-Vendrés. Posteriorment el destructor britànic *HMS Hostile* acudiria al port francès per reconèixer-lo però el deixaria quan s'assabentaria que el seu carregament era contraban.

Els atacs a vaixells continuarien i el 9 d'octubre, a les 07:00 hores seria atacat el vaixell anglès *Cervantes*. Aquest navegava en direcció a València però quan és trobava a unes dotze milles davant de Tarragona observaria un hidroavió que l'ordenaria mitjançant senyals lluminoses que agafés rumb Palma[1591]. El *Cervantes*, que portava a bord a un observador holandès del Comitè de No Intervenció, obeiria l'ordre de l'hidroavió però al allunyar-se aquest tornaria agafar novament direcció Tarragona, moment que tornaria l'hidroavió i el llançaria vàries bombes que caurien prop del *Cervantes*, fet que faria que novament alternés el seu rumb cap a Palma. Al migdia arribaria un altre hidroavió que l'ordenaria novament que posés direcció a Palma tot i que el vaixell ja el portava. Tot i així, li seria llençat un torpede però el capità del *Cervantes* podria esquivar-lo. Finalment, es presentaria el destructor anglès *Firedrake* en resposta a la seva crida de socors i escortaria al *Cervantes* fins a València[1592].

El 24 d'octubre, el vapor francès *Ouad-Mellah* que anava de Casablanca a Port Vendrès carregat de suro, cereals i minerals, seria atacat a unes 40 milles a l'est de Barcelona per dos avions *Heinkel He-59* que acabaven de reconèixer al destructor francès *Milan* i al creuer britànic *Despatch*. El *Ouad-Mellah* seria assolit per dos bombes a proa i popa tot i que no hauria de lamentar cap víctima i la seva tripulació podria ser salvada gràcies a l'ajuda del destructor *Milan*, ajudat per *Le Mars*; en canvi, el *Oued-Mellah* no tindria la mateixa sort i s'enfonsaria durant la nit. El *Milan* per la seva banda seria enviat a Palma per protestar contra tal atac deliberat en alta mar però l'almirall Moreno diria que ignorava l'incident, tot i que es comprometria a realitzar les indagacions oportunes i aplicaria sancions[1593].

[1591] Segons F. González Huix el dia 8 d'octubre una notícia d'agència també informaria que a les 08:30 s'havia pogut observar a un vaixell mercant a unes 8 milles de la costa i amb direcció a Tarragona com era bombardejat per un avió que el faria canviar de rumb mentre que a la matinada del dia següent, entraria al port tarragoní el *Sheaf Crest* anglès, podent ser segons ell aquest vaixell l'anomenat. GONZÁLEZ HUIX, *El asedio aéreo a Tarragona. 1937-1939*. Pàg. 41-43.

[1592] GRETTON, Peter. *El Factor Olvidado (La Marina Británica y la Guerra Civil Española)*. Madrid. Editorial San Martín. 1984. Pàg. 398

[1593] SABATIER DE LACHADENÈDE, René, *La Marina Francesa y la Guerra Civil de España (1936-1939)*. Pàg. 425.

El següent enfonsament d'un vaixell a aigües catalanes seria protagonitzat també per avions de la Legió Còndor i tindria com a víctima el vaixell anglès *Jean Weems*, un mercant de 2.349 tones pertanyent a la naviliera anglesa Thameside Ship Co. De Londres[1594]. El vaixell en qüestió seria enfonsat per hidroavions de la AS/88 el 30 d'octubre de 1937 a dos milles i mig del Cap de Sant Sebastià quan aquest navegava de Marsella a Barcelona amb càrrega general i material de guerra, tot i que la càrrega declarada era de gra i cuir, portant fins i tot observadors a bord. Els avions de la Legió Còndor veurien al vaixell a les 06:30 hores a unes quinze milles a l'est del Cap Begur 240º amb mitja marxa a plena càrrega, podent observar que sobre la coberta anava càrrega que semblava cotó i a un costat 8 camions pintats de verd gris, portant el vaixell bandera anglesa de Gibraltar. Tot seguit, aquests atacarien al vaixell, primerament seria donada repetides vegades les senyals d'aturada i de que la tripulació marxés als bots salvavides però el vaixell enlloc de realitzar aquesta acció viraria cap al sud. Immediatament els avions atacants realitzarien dispars d'avís davant la proa del vaixell repetint l'ordre d'aturada, tenint èxit aquesta vegada, i ocupant tota la tripulació els dos bots salvavides. Acte seguit començaria veritablement l'atac quan els avions dispararien vàries vegades amb el canó sobre la línia de flotació i la càrrega sobre la coberta i posteriorment deixarien caure sobre la popa vàries bombes produint diversos impactes, aconseguint l'enfonsament del vaixell deu minuts més tard. En realitat serien llençades disset bombes de les que només quatre farien impacte al vaixell. Els anglesos per la seva part protestarien a les autoritats de Palma ja que segons ells l'avió estava tripulat per italians i l'atac s'havia realitzat a esquenes de les autoritats espanyoles i finalment, aquestes demanarien disculpes i oferirien un arreglo per arbitratge.

El 4 de novembre cap a les 09:30 hores el vapor francès *Le Corse* que anava de Barcelona a Marsella en llast seria atacat amb bombes quan es trobava a l'altura de Mataró, a unes 18 milles a l'est de Barcelona, per un hidro *Heinkel* que ordenaria el seu abandonament. Els destructors també francesos *Vautour* i *Gerfaut* arribarien poques hores després i farien reembarcar als tripulants al vapor. El *Gerfaut* l'escortaria fins al Cap de Roses, que seria rellevat per el *Aventurier* i després per l'*Intrépide* fins a Marsella. La Marina francesa protestaria aquest atac davant l'almirall Moreno qui va pretendre que el vapor *Le Corse* es trobava a la llista negra i a aigües territorials espanyoles quan va ser atacat[1595]. Al dia següent, sonarien les sirenes a la ciutat de Tarragona (tot i que aquesta no seria bombardejada) davant la presència d'uns avions que atacarien a un motoveler que navegava costejant al sud-est del Port tot i que els avions agressors no arribarien al vaixell. A finals de novembre, el dia 22, seria enfonsat el vaixell *Villamanrique* de 1.537 tones i pertanyent a la

[1594] Els vaixells d'aquesta companyia havien d'abanderar-se a Xipre, Malta o Gibraltar, amb pavelló anglès i tots farien tràfic de material de guerra a gran escala, destacant sobretot el *Marvia* i el *Jean Weems*.
[1595]SABATIER DE LACHADENÈDE, René, *La Marina Francesa y la Guerra Civil de España (1936-1939)*. Pàg. 426.

companyia *Surdiaz* de Gijón a la cala Vallpresona, a Sant Feliu de Guíxols, sent aquest el darrer vaixell enfonsat per l'aviació l'any 1937. El capità d'aquest vaixell ja havia intentat passar-se amb el vaixell als nacionals, acordant un encontre des de França amb el creuer *Canarias* el dia 14 de novembre davant del Cap de Creus, però com per necessitats de servei el *Canarias* no va poder arribar a temps a la cita, el *Villamanrique* continuaria prestant servei per la República. Abans de l'anomenat enfonsament produït per l'atac de l'aviació nacional, el dia 8 de setembre vararia a la costa francesa, a Sète, tot i que va poder ser reflotat pels seus propis medis i continuar navegant.
El dia 29 del mateix mes, el vapor francès *Lézardrieux*[1596] seria sobrevolat 15 milles al nord-est del Cap de Creus per un hidroavió nacional que dispararia vàries ràfegues de metralladora; probablement com a maniobra d'intimidació d'aviadors joves, una acció que negaria el propi almirall Moreno posteriorment quan seria informat de l'assumpte durant una visita del contraalmirall francès Richard.
Com a conseqüència de l'enfonsament del *Jeans Weems* i la protesta britànica, el dia 5 de novembre l'Almirall en Cap del Bloqueig prendria la decisió de prohibir de manera absoluta el bombardeig de vaixells dintre o fora d'aigües jurisdiccionals, una decisió que no seria molt respectada pels aviadors italians i alemanys. I igualment, el dia 27 de desembre el comandament nacional variaria aquest criteri i decidiria no reconèixer com a zones segures els ports mediterranis per l'amarratge de vaixells neutrals.

El dia 20 de gener de 1938 sobre les 08:20 hores es produiria un bombardeig al port de Tarragona on caurien vint-i-cinc bombes, afectant al vaixell anglès *Thorpenes*, produint deu víctimes, sent set d'aquestes mariners anglesos del vaixell; veient-se afectat també el vapor *Mahón* que es trobava ancorat a la punta del Moll Transversal i que rebria així mateix una altre bomba a les immediacions de proa. Per altre banda, el primer vaixell enfonsat per l'aviació del bàndol sollevat l'any 1938 seria el vaixell anglès *Alcira*, enfonsat el dia 4 de febrer per dos hidroavions *He-59* de la Legió Còndor de Balears. L'atac es produiria cap a les 06:45 hores quan el vaixell anglès es trobava aturat a unes divuit milles de la costa al nord-est de Tarragona en espera d'entrar al port de Barcelona a on es dirigiria amb un carregament de carbó procedent de la ciutat anglesa d'Immingham. Uns testimonis sobre l'atac serien els pescadors de l'embarcació *Salvador* (*Sirena Petita*) que sobre aquelles hores es trobaven pescant, i que observarien com dos hidroavions es dirigirien sobre el *Alcira*, i una vegada sobre d'ell, li deixarien caure unes cinc bombes, originant una explosió i enfonsant-se ràpidament el vaixell en escassos minuts. Posteriorment i una vegada que els hidroaviós s'allunyarien de la zona, els pescadors es dirigirien al lloc del sinistre, així com patrullers de la

[1596] Vaixell de 934 tones de la *Compagnie France-Navigation*.

Defensa de Costa i començarien a realitzar els treballs de salvament, recollint un bot-salvavides amb 22 nàufrags, sense haver de comptar cap víctima. L'Almirall Cap del Bloqueig al·legaria que el vaixell es trobava dintre de les aigües jurisdiccionals espanyoles, no havia seguit els procediments d'identificació acordats al 1937 i s'havia negat a obeir l'ordre de dirigir-se a Palma de Mallorca per ser inspeccionat, extrems aquests desmentits pel propi capità del *Alcira*. El comandament alemany justificaria aquest atac davant l'Almirall del Bloqueig a causa d'un error del pilot del *He-59* que confondria el nom de *Alcira* per *Aldecoa*, mercant republicà.

Aquest mateix mes, el dia 26 seria atribuïda a la Legió Còndor un altre enfonsament, tot i que aquesta vegada desconegut 26 de febrer ja que segons el missatge número 314 enviat pel Hauptmann Golcher de la AS/88 a la Comandància de l'Aire, en aquesta data es realitzaria un atac per mitjà de dos *Heinkel He-59*, en vol rasant, previstos de quatre bombes de 250 kg cadascú, contra dos vapors fondejats al port de Sant Feliu de Guíxols, donant-se per enfonsat un vapor de 250 tones. Al dia següent però, els avions de la Legió Còndor si que assolirien a enfonsar a un vaixell republicà, tractant-se en aquest cas del *Cabo Tres Forcas*, un vaixell de càrrega de 2.265 tones de la naviliera Ybarra y Cía., de Sevilla quan aquest es trobava al port de Sant Feliu de Guíxols. Aquest vaixell seria assolit per les bombes de 250 kg que l'havien llençat dos hidros Heinkel *He-59*, atribuint-se el seu enfonsament al *Sabatetes* del Oberlautnant Franz Brey i enfonsant-se el vaixell de costat. Uns mesos abans, el 15 de setembre de 1937, quan el *Cabo Tres Forcas* navegava per la costa catalana escortat pel remolcador *Llobregat* (*V-15*) ja havia estat atacat per varis hidroaviós de la AS/88 i els dos vaixells, tot i que una mica tocats, aconseguirien arribar a port.

El mes de març seria un dels mesos més efectius per l'aviació ja que aconseguirien enfonsar uns quants vaixells. El primer d'ells seria durant l'atac protagonitzat el 14 de març quan dos hidroavions *Heinkel He-59* de la AS/88 aconseguirien enfonsar a l'altura de Cambrils al correu de la *Compañía Transmediterrania Isla de Menorca*. Aquest vaixell havia actuat a principi del conflicte com vaixell presó republicà al grau de Castelló i havia participat també a l'evacuació de l'illa d'Eivissa al setembre de 1936. Els dos hidroavions assolirien el vaixell que seria incendiat i la tripulació, al no poder dominar l'incendi, dirigiria el vaixell cap a la costa per embarrancar-lo a la Punta del Mas de l'Arany al sud de Cambrils, quedant el vaixell totalment destruït per l'incendi i quedant embarrancat a l'anomenat paratge fins que finalitzaria la guerra, que seria desballestat[1597]. A la matinada del dia següent, cap a les 03:30 hores un *Heinkel He-59* llençaria dos bombes de 250 kg., sobre el vaixell anglès *Stanwell* de 5.700 tones de registre brut, caient una de les bombes a la cambra de màquines prop de les cambres del Capità i de l'oficialitat, quedant aquestes destruïdes i cremades així com

[1597] GONZÁLEZ HUIX, Francisco J. *El asedio aéreo de Tarragona. 1937-1939.* Pàg. 74-75.

part del pont d'observació mentre que l'altre bomba cauria prop de les cambres de la tripulació, resultant destruïdes aquestes i part de la bodega, provocant quatre morts entre ells el seu capità i l'oficial del Control Internacional. El vaixell romandria reparant en port fins el 19 d'abril que sortiria cap a Marsella amb objecte de finalitzar les obres de reparació, però al llarg dels 40 dies que romandria a Tarragona patiria fins 15 bombardeigs aeris, sent el vaixell més bombardejat al port de Tarragona i el succés causaria gran interès a Salamanca probablement per les protestes angleses. El vaixell Stanwell era un dels majors vaixells de la naviliera *Stanhope S.S. Co*. del famòs armador contrabandista Jack Albert Billmeir i havia arribat a Tarragona el 28 de febrer de 1938 sota el comandament del capità Davies amb un carregament de 8.124 tones de carbó procedents de Newport (Anglaterra).

El dia 17 per la seva part seria enfonsat per l'aviació el *S.A.C. nº5*, un mercant de la Casa Cros de Barcelona en un bombardeig que aquesta faria sobre Sant Feliu de Guíxols, no podent-se recuperar fins acabada la guerra. Al dia següent seria enfonsat el veler de 60 tones *San Silveiro* per un *Heinkel He-59* a les 01:20 hores al port de Sant Feliu de Guíxols al ser assolit per una de les deu bombes de 50 kg que li llençaria mentre que aquell mateix dia i segons el part d'operacions facilitat per la AS/88, a les 00:15 hores seria atacat un vaixell d'unes 1.000 tones a mitja milla al nord del Port de la Selva, amb cinc bombes de 50 kg. Segons el part d'operacions, totes les bombes donarien al blanc i el vaixell incendiat embarrancaria. El vaixell era el vapor grec *Navarion*, que transportava a bord 15 avions *Nieuport* de La Nouvelle a Barcelona i vararia a Cap Gros, tot i que l'endemà els guardacostes de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya *V-10* i el *V-16* aconseguirien posar a flote al vaixell grec, aconseguint treure-li de les pedres i varar-lo a la platja, entrant tot seguit a Roses el *V-10* i a Port de la Selva el *V-16*.

El mateix dia 18 però l'Almirall Cap del Bloqueig rebria un radiograma del general Cap del Aire en el que aquest indicava la conveniència de suspendre immediatament tota acció que pogués ocasionar l'enfonsament d'algun vaixell estranger, com a conseqüència de la situació internacional, obligant també a reduir l'activitat al atac d'objectius militars precisos així com al llançament de proclames que reflectiren els recents triomfs de les armes nacionals. Aquestes proclames es llençarien prioritàriament sobre les poblacions de Catalunya i en especial sobre Barcelona però tot i aquesta suggerència del general Cap de l'Aviació, no tindria efecte i els atacs continuarien. Fins i tot pocs dies després, el 31 de març l'aviació alemanya demanaria autorització per bombardejar ports republicans i atacar els vaixell que estiguessin descarregant, una autorització que seria concedida al dia següent, però tot incomprensible ja que ja estaven realitzant aquesta tasca des de feia temps juntament amb els avions italians.

Però les activitats davant del tràfic marítim continuarien i el següent vaixell en ser enfonsat seria el *Rio Urumea* (*V-13*), el 7 d'abril, un remolcador de 275 tones de 33 metres d'eslora construït a Holanda al 1920 i pertanyent a la Societat Anònima de Ports i Pantans de Barcelona, militaritzat i incorporat a la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya. Segons el part d'operacions d'aquest dia, a les 20:45 hores un *Heinkel He-59* li llençaria 20 bombes de 50 kg des de 800 metres d'altura quan aquest es trobava atracat al port de Roses resultat danyat el molt i el vaixell semi-enfonsat. Una setmana després d'aquest fet, el vaixell de càrrega britànic *Surrey Brook* seria atacat sense resultat per un avió a alta mar, a la derrota nº2 al sud-est de Barcelona, sent posteriorment escortat pel destructor francès *Ouragan* fins al Cap de Sant Sebastià, mentre el dia 22 d'abril un *Heinkel He-59* atacaria a un motoveler que navegava prop de la costa al nord de Tarragona al que llençaria dos bombes de 50 kg que no donarien al blanc.

Per altre banda, molts serien els vaixells atacats per l'aviació franquista al port de Barcelona, reflectits abans tots ells als bombardeigs sobre el port, però que per la seva importància, també anomenarem aquí de manera més sintetitzada. I es que no seria fins la segona meitat de la guerra quan els vaixells ancorats al port patirien les conseqüències de les bombes, provocant en molt d'ells avaries o fins i tot enfonsaments. Així, durant els bombardeigs de maig sobre el port, el dia 13 es veuria afectat el *Ciudad de Sevilla* ja que l'esclataria una bomba junt al pal de proa, al dia següent seria el vaixell anglès *Euphorbia* el que resultaria incendiat i afectat per la metralla de les bombes llençades mentre que el dia 24 una bomba caiguda al Moll de Ponent enfonsaria l'embarcació *Masso* de Foment d'Obres i Construccions mentre que al Moll de Barcelona una altre bomba, aquesta però d'escassa potència cauria prop del vaixell en descàrrega *S.A.C. nº4*, tot i que no li causaria cap tipus de dany. Finalment, el dia 28 un bombardeig efectuat de nit produiria impactes als remolcadors *Montserrat*, *Cataluña* i *Montcabrer*, causant seriosos desperfectes a les tres embarcacions. Els bombardeigs del mes de juny no farien enfonsar cap vaixell ancorat al port però si que provocaria diferents desperfectes aquestos. D'aquesta manera, el 6 de juny una bomba caiguda al Club Marítim, provocaria l'enfonsament d'una balandra mentre que una altre bomba caiguda al vaixell holandès *Parklaan*, que es trobava ancorat al Moll de Sant Beltrán carregat de carbó, li provocaria importants avaries a la seva maquinària i un petit incendi que seria aviat sufocat, ferint a un mariner anglès i al mateix Capità del vaixell. Durant el bombardeig del 19 de juny dos bombes caurien a les proximitats del Moll de Baleares, en concret al vapor *Uruguay*, tot i que aquestes no esclatarien però per efectes de les destrosses causarien dos morts i quatre ferits dels reclusos que en ell es trobaven. La metralla de les bombes caigudes durant aquest bombardeig també causaria un forat al vaixell-tanc espanyol *Campeche,* mentre que al bombardeig del dia següent, una de les bombes llençades pels avions cauria al Moll de Ponent i la seva metralla

causaria lleugers danys al vapor anglès *Thorpebay*, allà ancorat, tot i que sense produir cap víctima.
Fora del port de Barcelona, l'aviació franquista no assoliria enfonsar cap vaixell entre els mesos de maig i juny tot i que si que ho faria en canvi i per partida doble durant el mes de juliol. Així, el dia 10 d'aquest mes enfonsaria al mercant *Betis*, de 1.011 tones pertanyent a N. Morey, a Calafell quan feia la ruta de Torrevieja a Barcelona carregat de sal. L'atac seria realitzat a les 04:10 hores per un *He-59* que li llençaria vint bombes de 50 kg assolint dos impactes quan aquest navegava a l'est de Vilanova i la Geltrú, molt a prop de Segur de Calafell. A conseqüència de l'atac quedaria embarrancat, sent metrallat posteriorment per dos hidroavions que resultarien danyat pels impactes rebuts de les armes automàtiques de la tripulació del *Betis*. Posteriorment l'aviació també atacaria al remolcador *Montcabrer* quan aquest es trobava a Sitges presentant l'embarcació multitud d'impactes de bales, ocasionant-li a més a més quatre ferits lleus. A Vilanova i la Geltrú també seria atacat per un hidroavió el guardacostes *V-11*, al que l'avió li llençaria tres bombes que caurien molt a poca distància a popa de l'embarcació i que li produiria tres ferits lleus. Tot i els atacs, el *Montcabrer* com el *V-11* podrien tornar al port de Barcelona.

A finals de mes, el dia 29 seria atacat i enfonsat a aigües de Palamós el vaixell mercant danès *Bodil* quan navegava del port polonès de Gdynia al francès de La Nouvelle transportant avions. Aquest vaixell de 842 tones i construït el 1922, pertanyia a J. Lauritzen de Copenhague, el mateix armador que l'agost de 1937 havia perdut el vaixell *Edith* també a aigües catalanes per un altre atac aeri. El *Bodil* seria enfonsat pel *Heinkel He-59* (Werk-Nr. 534) a unes 25 milles al sud-est de Palamós i navegant fora de les derrotes patrullades. Segons el part d'operacions d'aquest dia, a les 17:00 hores seria observat el vaixell amb rumb a Palamós i un *Sabatetes* l'assoliria amb dos bombes de 500 kg (amb espoleta retardada), resultant el vaixell enfonsat d'immediat. La tripulació, obligada a pujar als bots salvavides per l'hidroavió, seria recollida més tard pel creuer anglès *Shropshire* que anava de Palma de Mallorca a Marsella, acudint també caces republicans a la zona.
El 6 d'agost seria enfonsat un altre vaixell anglès, en aquest cas es tractava del *Lake Lugano*, un vaixell construït l'any 1900 per Craig Taylor & C., a les drassanes de Sotockton-on-Tees per la Dubrovacka Parobrodska Flovidba, abanderant-se al port iugoslau de Dubrovnik. Seria anomenat *Presjedniick Becher i Pracat* abans d'anomenar-se *Lake Lugano* una vegada que seria comprat per la companyia anglesa Chas Strubin Cº Ltd. El 27 de juliol de 1938 segons les informacions franquistes, el *Lake Lugano* sortia de Gibraltar a les 21:30 hores cap a un port republicà, presumiblement València per descarregar una partida de 2.000 tones de mercaderia indefinida, transbordada del *Motomar*. El seu rastre es perdria durant dotze dies des de la seva sortida de Gibraltar. Passats aquests dies, el *Lake Lugano* entraria aquella mateixa matinada a Palamós. El far

de Sant Sebastià que normalment estava apagat, produïa uns lleugers espurnes, cosa que passava sempre que mitjançant clau un vaixell sol-licitava per radio ajuda. El vaixell entraria a la badia de Palamós procedent del nord-oest, quedant fondejat al moll amb les seves màquines a punt per continuar la marxa ja que estava pendent de salpar en quant rebés la seva càrrega. Segons el Llibre Registre de Factures de Cabotatge de Sortida de la Duana s'especificava a la pàgina 56 que el *Lake Lugano* tenia com la seva destinació Almeria, però sense especificar la seva càrrega.

A mitja tarda del dissabte 6 d'agost de 1938, un hidroavió de canoa sobrevolaria el port de Palamós des del nord-est fins el sud-oest, reconeixent el moll comercial i virant a babord enfilaria la punta del Castell, un lloc on havia existit un punt de defensa antiaèria republicana, ja abandonat. L'hidroavió metrallaria el Pedró i de pas a un bou que estava doblant el promontori. Aquest aparell era el *Cant-501* pertanyent a la 2-G-62 manat pel capità Federico Noreña, que després de realitzada l'exploració, donaria la volta camí de la seva base establerta a Pollença. Conscient de ser descobert i per tant susceptible a ser atacat a les properes hores però no podent salpar degut a que la mercaderia que havia de carregar s'estava demorant, el capità del *Lake Lugano* prendria les pertinents disposicions consistents en posar a salvo el Diari de Navegació, ja que la tripulació ja havia abandonat el vaixell. El capità també s'emportaria la campana de bord que encara mostrava les inicials del seu antic nom, *Presjedniick Becher* i que durant algun temps s'utilitzaria per anunciar les alarmes aèries. El primer atac tindria lloc aquella mateixa nit del 6 d'agost, realitzat primerament per un sol *Heinkel He-59* utilitzant quatre bombes d'alt poder explosiu que produirien poc efecte al caure en medi del port explotant a una profunditat de 9 a 12 metres, sense produir cap espurna. Immediatament després d'haver entrat a la seva base, s'enlairarien altres dos Sabatetes previstos de 20 bombes de 50 kg cadascú i algunes incendiàries de 1 kg per augmentar les possibilitats de destrucció dels seus objectius. L'atac el realitzarien apagant els motors entre els 300 i 400 metres d'altitud i caient fins els 50 metres en picat suau. El darrer avió s'enlairaria una vegada que havien entrat a Pollença aquests dos aparells igualment carregat amb bombes de 50 kg. Cap d'aquests atacs aconseguiria un absolut èxit per ser poc eficaces les bombes sobre les planxes de ferro dels costats del vaixell i menys encara al caure sobre les llambordes de granit dels molls del port o a les sorres de la platja. Únicament li produirien un petit incendi a la coberta que es podria dominar amb l'ajuda de voluntaris i personal del port. Agraït per aquestes ajudes el capità va voler pagar-les distribuint alguns dels queviures que transportava però algú va veure com els hi estava preparant i llavors tots els portuaris de Palamós es van llençar a l'assalt del vaixell sota les mirades de la tripulació i del seu capità. El saqueig seria absolut i poc a poc el moll s'aniria omplint de caixes, llaunes de conserva, etc... Les autoritats es van veure impotents per contenir aquella gent mentre que la tripulació, que feia mesos que no cobrava, no es va preocupar per la sort que poguessin córrer el seu vaixell i el seu

capità i va decidir marxar-se demanant al consolat anglès a Caldetes ser repatriada. Aquesta fugida de la tripulació es va produir el 8 d'agost després de menjar, deixant completament sol al capità qui dies després demanaria que li fossin pagats els queviures que prèviament havia regalat.

Al dia següent, molta gent de Palamós recolliria la gran quantitat de peixos morts que les bombes dels avions havien provocat en el seu intent d'atacar el *Lake Lugano*. El vaixell havia sofert solament avaries lleugeres però no tenia danyades cap part vital i d'haver tingut tripulació podria haver-se marxat tranquil-lament però tot el món semblava interessat en afirmar que el vaixell estava pràcticament destruït. Al dia següent a les 21:00 hores un *Heinkel He-59* de la Legió Còndor prenent les Illes Medes com referència entraria pel corredor de Palafrugell en direcció sud-oest, és a dir, utilitzant una ruta completament diferent de la utilitzada al primer atac i es presentaria a Palamós llençant solament una única bomba però de potent càrrega que assoliria al mercant britànic entre el pont i la xemeneia sobre les carboneres que serien les que esmorteirien els seus efectes. L'explosió faria escampar-se tones de carbó, el pont quedaria retorçat i la xemeneia de costat. La coberta principal i la del primer entrepont quedarien molt afectades. La mampara de proa de calderes estava despresa a la seva part superior, però si bé s'insinuava una esquerda de major profunditat, el vaixell no s'havia trencat, salvat molt probablement per les carboneres que es trobaven repletes. Però el vaixell, arborat al Moll de Palamós més o menys afectat, continuava a flote. Segons sembla, era als seus propis armadors i a la companyia asseguradora als que els interessava que fos donat per enfonsat. El *Lake Lugano* estava seriosament danyat, cosa que no podia apreciar-se des de l'aire ja que semblava atracat en bona posició al moll de Palamós. Aquest fet va condicionar que fos considerat com un bon objectiu i atacat durant tots els bombardeigs que successivament s'anaven desencadenant sobre aquest port. Els italians el bombardejarien com a mínim quatre vegades més amb els seus Savoia *S-79* (el 13 de setembre, el 16 de novembre, el 2 de desembre i l'11 de gener de 1939) i els alemanys una altre. El vaixell seguiria al moll comercial de Palamós fins els primers dies de gener de 1939 en que per causes desconegudes trencaria amarres i aniria a parar a la platja, darrere de l'espigó quedant embarrancat. Allà quedaria a la situació legal d'aturat per varada. Segurament aquest trencament d'amarres i el subsegüent varada fora del port va ser fortuïta. Però com bloquejava gran part del moll, precisament es molt possible que es desitgés aprofitar qualsevol circumstància per lliurar-se d'ell, sent providencial la tempestat que l'arrastraria fora del port. En aquesta situació encara patiria un nou atac el 28 de gener de 1939 durant un gran bombardeig realitzat per l'aviació de la Legió Còndor que utilitzaria 14 bombarders terrestres *Heinkel* escortats per quatre caces *Messermicht Bf-109*.

Després de l'enfonsament del *Lake Lugano* i fins a finals d'any, pràcticament tots els vaixells que serien enfonsats a les aigües catalanes ho serien al port de Barcelona, on els nombrosos bombardeigs assolirien a molts vaixells ancorats al port barceloní. D'aquesta manera, quatre dies després de l'enfonsament del *Lake Lugano* a Palamós, durant el bombardeig del dia 10 d'agost del port de Barcelona serien afectats per les bombes els vaixells *Andutz-Mendi* i *Alicante*. El primer d'aquests es veuria afectat quan una bomba llençada entre el Moll de Sant Beltrán i l'anomenat vaixell que es trobava allà ancorat en reparació, li provocaria avaries al casc; mentre que la metralla d'una altre bomba caiguda a la Dàrsena del Morrot afectaria al casc del segon vaixell que es trobava en reparació. Tres dies més tard un altre bombardeig, efectuat aquest per un sol avió, produiria avaries de poca consideració altre vegada al vapor *Alicante* que encara es trobava a la Dàrsena del Morrot.

El dia 19, una bomba que cauria al Moll de Barcelona al parament sud, afectaria la motonau *Villa de Madrid*, un vaixell que també rebria l'impacte directe d'una altre bomba que li causaria avaries a estribord tot i que sense gaire conseqüències. Aquell mateix dia i com a excepció als atacs als vaixells ancorats al port de Barcelona, també seria atacat el vaixell anglès *Stanbroock* en un bombardeig del petit port de Vallcarca ocasionant-li les bombes llençades desperfectes a la mura de babord i a la bodega número 1 junt a l'escotilla de proa i enfonsant el petit vaixell de càrrega de 188 tones *Morisca*, propietat de Fradera. El vaixell mercant anglès seria posteriorment escortat durant algunes pel destructor francès *Malin* i arribaria a Orà sense cap contratemps. Continuant amb els vaixells afectats pels bombardeigs sobre el port de Barcelona, aquests s'anirien intensificant durant els últims mesos de l'any augmentant també els vaixells afectats per aquestos. Així per exemple, durant el bombardeig del 13 setembre una bomba caiguda a la Dàrsena del Morrot afectaria al petrolier *Zorroza*, i tres dies després, en un altre bombardeig, les bombes caigudes sobre el port afectarien a diversos vaixells, com al *Capitán Segarra* on la metralla d'una bomba caiguda a la Dàrsena de Sant Beltran, a molt pocs metres de l'anomenat vaixell li ocasionaria diversos desperfectes mentre que la metralla de dos bombes més caigudes al Moll de Sant Beltrán, una a l'explanada i l'altre a uns vint metres de l'arranc del Moll de Ponent, afectaria als vaixells *S.A.C. nº4* i *S.A.C. nº6* i a l'anglès *Seabank Spray*. També la metralla d'una altre bomba caiguda a la part est del Moll de Ponent afectaria al vaixell anglès *Lake Halwill* mentre que una bomba caiguda a la part oest del mateix moll causaria desperfectes al vaixell anglès *Bobie*. Els vaixells afectats per aquest bombardeig encara serien més i com per exemple el vaixell anglès *Stanlake*, al que una bomba caiguda a la Dàrsena del Morrot, junt a la popa del vaixell l'ocasionaria desperfectes de consideració mentre que una altre bomba cauria a la proa del pontó-dipòsit *Dolors de la Torre*, causant-li també danys de consideració i una més sobre el vaixell *Alicante* quan s'estava treballant

en ell, tots dos vaixells situats a la Dàrsena del Morrot. També afectaria a diverses embarcacions el bombardeig del 24 de setembre, ja que una bomba caiguda al Moll de Barcelona incendiaria un vaixell pesquer i es propagaria el foc al iot *Mercedes* que quedaria totalment incendiat a més a més de produir desperfectes al iot *President Macià* mentre que una altre bomba cauria a babord del vaixell *S.A.C. nº6* ubicat al Moll de Sant Beltrán.

El mes d'octubre seria un mes molt actiu en quant als bombardeigs sobre el port i també serien nombrosos els vaixells afectats per aquestos. Així per exemple, el dia 3 cauria una bomba al mercant anglès *African Mariner* que es trobava ancorat al Moll d'Espanya perforant la coberta i produint danys en una cambra del vaixell. Al dia següent caurien dos bombes a la Dàrsena del Morrot, concretament una al mercant anglès *Gothic* i una altre al mercant anglès *Thorpebay*, produint un incendi en tots dos vaixells. Per altre banda, el dia 8 caurien cinc bombes a la part oest del Moll de Sant Beltrán, afectant la metralla al mercant espanyol *Rio Segre*, on dos d'aquestes produirien danys de consideració al propi vaixell i una altre assoliria una canoa de la Direcció facultativa del Port. Durant aquest bombardeig, també cauria una bomba al Moll de la Costa a pocs metres del petrolier espanyol *Zorroza*, que seria afectat per la metralla i al dia següent, la metralla de set bombes llençades al Moll de la Muralla afectarien als vaixells anglesos *Bramhill* i *Lake Genowa* al que produirien ambdós incendis.

Els bombardeigs següents dels dies 13 i 14 d'octubre també afectarien a diversos vaixells ancorats al port, produint en alguns casos danys de consideració i en altres el seu enfonsament. Per exemple durant el bombardeig del dia 13, la metralla d'una de les tres bombes llençades sobre el Moll de Barcelona, propera al tinglat nº3 assoliria al Transport de Guerra *T.C*., mentre que una altre bomba caiguda al tinglat nº6 ocasionaria avaries al vaixell anglès *Stancraft* al que li causaria una via d'aigua a banda de l'important enfonsament del submarí *C-1*. Però durant aquest bombardeig també es realitzaria un altre enfonsament molt important, el del vaixell anglès *Yorkbrook* de 1.370 tones, construït el 1905 i propietat d'Angel Sons & Co. Glasgow., que tot i que seria reflotat, tornaria a enfonsar-se en un altre atac aeri posterior. Al dia següent, una bomba cauria a les bodegues del vapor *Villa de Madrid*, tot i que li produiria escassos danys materials mentre que altre grup de bombes caigudes del Moll de Barcelona, faria patir danys als vaixells *Lealtad* i *Stancraft.*

Pocs dies després, durant el bombardeig del dia 19 d'octubre, la metralla de vuit bombes caigudes al Moll de la Costa a la part del Moll del Contradic, afectaria a dos vaixells sent un d'aquests el petrolier *Campero* al que li causaria alguns danys però sense gaire importància mentre que una dotzena de bombes cauria al Moll d'Espanya, vàries d'elles als velers *Vicente Ferrer* i *Palma* provocant destrosses als mateixos, mentre que la metralla d'una altre bomba caiguda junt al tinglat

nº6 afectaria al vaixell anglès *African Explorer,* vaixell on també cauria una bomba entre la bodega nº1 i nº2. Una altre bomba caiguda a les defenses del mateix moll afectaria al vapor anglès *Lake Hellwill* al que li causaria desperfectes a més a més d'obrir-li una gran via d'aigua. Només dos dies després, la metralla d'una bomba caiguda al Moll de la Muralla, en concret al peu de la palanca del vaixell hidrogràfic *Tofiño* afectaria l'anomenat vaixell i incendiaria tres barquetes de vigilància, enfonsant una d'elles.

Els bombardeigs continuarien durant el mes de novembre i el primer dia d'aquest mes, en un altre atac aeri es veuria afectat el vaixell *Labero* quan cinc de les nou bombes caigudes al Moll de la Muralla destruirien parcialment el tinglat nº1 mentre que el dia 6 cauria una bomba que no explotaria i per tant sense conseqüències al vaixell *Capitán Segarra*. Diferent sort tindria el veler Pons Martí ja que el dia 12 l'explosió d'una bomba acabaria per enfonsar el veler que es trobava situat a la Dàrsena Nacional i al dia següent dos bombes caigudes al Moll de Sant Beltrán tocarien al mercant anglès *Lake Hallwill*, perforant una d'elles el casc del mateix vaixell.

A finals de mes continuarien els atacs i el 23 novembre quatre bombes caigudes al Moll de Sant Beltrán causarien avaries al guardacostes *V-16* de poca importància, però un segon bombardeig d'aquell mateix dia si que tindria més conseqüències respecte als vaixells que es trobaven al port. D'aquesta manera, unes quantes bombes llançades sobre el mateix Moll de Sant Beltrán causarien avaries al vaixell espanyol *S.A.C. nº4,* i també es veuria afectat per culpa de la metralla el mercant *España nº3* al caure tres bombes al Moll de la Costa, properes on es trobava el vaixell.

Al dia següent, seria el petrolier *Campero* el vaixell perjudicat per les bombes ja que la metralla d'una de les tres bombes caigudes a l'explanada del Moll del Contradic li produiria un incendi.

El 28 novembre varis serien els vaixells perjudicats pels bombardeigs d'aquell dia. Durant el primer bombardeig es veurien afectats dos vaixells, un el *Villa de Madrid* que es trobava al Moll d'Espanya al caure-li una bomba al castell de comandament provocant-li un incendi i l'altre el *Stanwell* anglès que rebria un impacte d'una altre bomba que li ocasionaria desperfectes a les màquines de càrrega. El segon bombardeig afectaria fins a tres vaixells, un seria el veler *Cala Llamp* que es veuria afectat per la metralla d'una bomba caiguda al Moll de la Muralla, un altre el vaixell inactiu *Ricardo R.*, al que també l'afectaria la metralla de les bombes llençades, en aquest cas sobre la part sud del Moll de Ponent, i una tercera embarcació seria el vaixell asil *Tornado*, que es trobava també al Moll de Ponent al que una bomba acabaria per enfonsar-lo.

Un altre vaixell que també s'enfonsaria per un altre bombardeig seria el *Ciudad de Mahón* situat a la Dàrsena de la Indústria i enfonsat durant el bombardeig del dia 1 de desembre al rebre l'impacte directe d'una bomba. Dos dies més tard i durant el segon bombardeig del dia es veuria afectat el vaixell inactiu *Ricardo R.* degut a les bombes llançades sobre el Moll de Ponent, provocant avaries

al vaixell i ferides al segon maquinista del vaixell-bomba *Besòs*, resultant també avariat el tub de conducció de vapor que alimentava la màquina de l'anomenat vaixell-bomba.

El bombardeig realitzat el dia 5 de desembre afectaria al vapor anglès *Stanwell* quan unes bombes llençades sobre el Moll de Ponent li provocarien una important via d'aigua, mentre que al Moll Nou una de les bombes caigudes explotaria sobre el vapor espanyol *Andutz-Mendi* que estava en reparació, produint el seu immediat naufragi. També es veuria afectat un altre vaixell anglès, en aquest cas el *Stamlant* durant un bombardeig realitzat el dia 10 al caure una bomba al tinglat nº7 del Moll d'Espanya. Per altre banda, el dia 14 a les 15:15 hores al port denominat de l'Estany a l'Ametlla de Mar es presentarien 12 aparells de caça franquistes que a una altura no superior a 8 metres metrallarien les embarcacions de pesca que es trobaven davant al lloc denominat El Fangar sent un total de cinc les embarcacions metrallades, entre aquestes la *Navarrete*, *Primavera*, *Cabo Tortosa*, *Campeador.* Tan aviat acabaria l'alarma i metrallament sortirien diversos soldats amb l'embarcació de pesca anomenada *Francisca*, patró León Subirats Sardà i tres mariners junt amb l'Agent Enrique Roselló, el també Agent Pedro Rovira i el vigilant conductor Reyes Rubio, per recollir els tripulants de les embarcacions abans esmentades que es trobaven al lloc on serien metrallades, sent els danys els següents: a l'embarcació *Navarrete* es trobarien tots els seus ocupants morts i l'embarcació destrossada, i acabaria enfonsada un cop serien trets els cadàvers[1598], que serien portats a l'embarcació *Francisca.* L'embarcació Cabo Tortosa que estava coberta d'impactes i forats seria arrastrada per la Francisca fins al port de l'Estany amb els seus tripulants que patien ferides lleus, arribant plena d'aigua. En canvi l'embarcació anomenada *Primavera* no seria trobada, desapareixent amb tota la seva tripulació que la componien els mariners: José Brull Margalef, Manuel Domenech Pallarés, Bautista Anselmo Serral i José Domenech; i també es trobaria desapareguda de la platja de l'Ampolla una embarcació de pesca tot i que aquesta seria recollida després amb dos cadàvers i dos ferits ignorant-se el nom d'ells, així com també el de l'embarcació per ser portats a l'Ampolla. Més tard la recerca continuaria i sortirien del l'Ametlla de Mar tres embarcacions amb les Autoritats Marítimes locals, tot i que tornarien sense trobar res, sent el resultat total d'onze morts i dos ferits i set les embarcacions desaparegudes[1599].

Tornant als bombardeigs sobre el port de Barcelona, del últims atacs realitzats el 1938, durant el dia 27 desembre es realitzarien sobre el port fins a quatre bombardeigs, afectant a vaixells allà ancorats el primer i quart bombardeig. Durant el primer d'aquests, una bomba explosionaria a la bodega del vaixell anglès *Stancroft* de 1.407 tones, construït el 1908 i propietat de l'armador Billmeir de Londres que es trobava al Moll de Sant Beltrán i al qui la bomba li produiria diverses vies d'aigua

[1598] Aquests mariners eren: José Aliau, Pedro Llao Laboira, Salvador Llaó Piñol i Juan Piñol Forné. AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.
[1599] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.

que determinarien el seu enfonsament de proa i altre bomba cauria dintre del mercant anglès *Lake Neuchatel* tot i que aquesta no faria explosió. Durant el quart bombardeig, les bombes afectarien altre vegada al vaixell anglès *Lake Neuchatel*.

Però sobretot el mes de gener de 1939 seria el més efectiu en per l'aviació alhora d'enfonsar vaixells ja que els aparells a servei dels nacionals arribarien a enfonsar una trentena de vaixells pràcticament quan la majoria es trobaven als seus respectius ports, sent el port de Barcelona el principal. I es que amb els bombardeigs que patiria el port de Barcelona durant aquest mes gairebé no es salvaria cap vaixell allà ancorat i tots acabarien enfonsats a les seves aigües, com passaria també als vaixells que es trobaven al port de Tarragona. Així per tant durant aquest mes de gener, els vaixells republicans enfonsats al port de Barcelona serien un total de vint-i-dos, sent aquestos els següents: *Alcaudón*, pesquer de 377 tones militaritzat com *V-23* i pertanyent a la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya; *Alicante*, correu de la *Compañía Transatlántica* de 3.878 tones i que es trobava en situació de pontoner al port barceloní; *Ambos*, carguer de 342 tones de M. Otero de Vigo; *Andutz-Mendi*, mercant de 1.061 tones de *Sota y Aznar* de Bilbao; *Argentina*, correu de 10:137 tones de la *Compañía Transatlántica* que havia servit de vaixell presó al mateix port de Barcelona durant tota la guerra; *Asilo Naval*, vaixell escola propietat de l'Estat Espanyol utilitzat com a pontoner; *Asunción*, un veler de 72 tones propietat de R. Mendieta de La Corunya; *Asunción de las Peñas*, veler de 120 tones propietat de M. Masique de Barcelona.; *Berenice*, yate de 52 tones, propietat de V. Borrell de Barcelona; *Besós*, remolcador de 202 tones de la Junta d'Obres del Port Barcelona que seria enfonsat dintre del varadero de Barcelona; *C-17*, llanxa de vigilància de la Tabacalera de 36 tones; *Dolores de la Torre*, pontoner de 3.061 tones de Barcelona que seria enfonsat el 25 de gener de 1939; *Isabel Matutes*, veler de 155 tones, propietat de Matutes de Barcelona.; *Juan Lucena*, pesquer de 136 tones propietat de G. Balagué de Màlaga que seria militaritzat com *V-17* i formaria part com a guardacostes a la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya; *María*, pesquer de 332 tones pertanyent a Freixas de Barcelona, seria militaritzat com *V-16* i formaria part com a guardacostes a la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya; *Rafael Arcángel*, pesquer de 280 tones propietat de J. Botella de València, seria militaritzat com *V-14* i formaria part com a guardacostes a la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya.; *Rosa V.V,* iot de 375 tones del Comte de Godó de Barcelona, seria incendiat i enfonsat; *S.A.C 7º*, mercant de 835 tones de la Casa Cros de Barcelona; *Salvador*, mercant de 130 tones, gaviota de Barcelona.; *Tere*, veler de 50 tones propietat de C. Soriano d'Alacant; *Uruguay*, correu de 10.384 tones de la *Compañía Transatlántica* de Barcelona, seria enfonsat al port de Barcelona el 23 de gener de 1939 i que durant la guerra serviria de vaixell presó

al mateix port de Barcelona; *Vicente Ferrer*, veler de 97 tones propietat de A. Berenguer de València i *Villa de Madrid,* correu de 6.871 tones de la *Compañía Transmediterranea*.

Respecte a vaixells estrangers enfonsats al port de Barcelona durant aquest mes de gener de 1939 serien enfonsats dos vaixells anglesos, un vaixell francès i un altre grec. Els dos vaixells anglesos serien el *African Mariner* de 6.581 tones pertanyent al *African & Continental*, de Londres i construït el 1919, que seria enfonsat amb un carregament de blat el dia 22 de gener mentre que l'altre vaixell anglès seria el *Miocene*, de 2.153 tones propietat de la CAMPSA-Gentibus de Madrid i construït el 1911, enfonsat el dia 24 de gener amb benzina procedent del port francès de La Nouvelle. Per altre banda, el vaixell francès seria el *Yolande*, de 1.733 tones, propietat de R.Gardellà de Marsella i construït el 1891 que seria enfonsat el 26 de gener de 1939 mentre que el vaixell grec seria el *Lena*, de 1.735 tones construït el 1914 propietat de Jean Milonas de París. Aquest vaixell ja havia estat torpedinat abans,al març de 1938 per un submarí nacional i seria remolcat a Barcelona on acabaria enfonsant-se davant d'un atac aeri.

Al port de Tarragona els avions franquistes també enfonsarien vaixells durant aquest mes de gener de 1939, en concret sis, sent aquestos els següents: mercant *Barcino* de 504 tones, enfonsat el dia 4 de gener davant la 3ª Alineació del Dic de Llevant; pesquer *Francisco* de 328 tones militaritzat com *V-11* i pertanyent a la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya, enfonsat el dia 6 al Moll Paral·lel sud; veler de 52 tones *San Sebastián*, pertanyent a J.García de Torrevieja, enfonsat al Dic Transversal Nord; balandra *Rubí* de 86 tones, enfonsat a l'explanada del Nàutic al Moll de Costa; iot de 30 tones *Itillas* (un dels de major port d'Espanya) davant el varador i el vapor *Cabo Cullera*, de 2.246 tones i pertanyent a la companyia Ybarra de Sevilla, enfonsat el 14 de gener a la Dàrsena nº1;

Fora d'aquests dos ports, l'aviació franquista també enfonsaria algun que altre vaixell a la costa catalana durant la campanya de Catalunya. Així el 25 de gener de 1939 seria enfonsat a Sant Feliu de Guíxols el vaixell francès *Azelma*, un veler de tres pals d'esbarjo de 177 tones construït el 1916 mentre que al Port de la Selva serien enfonsats els velers *Cala Murta* (152 tones) i el *Cala Pi* (197 tones), pertanyents tots dos a la *Naviera Mallorquina* de Palma de Mallorca. El *Cala Murta* seria enfonsat al gener de 1939, mentre que el *Cala Pi* seria enfonsat el 8 de febrer de 1939. Segons el part d'operacions d'aquest darrer dia de la Legió Còndor, a les 17:20 hores un *Heinkel He-59* des de 1.000 metres d'altura llençaria vint bombes de 50 kg sobre els ports de Roses i Port de la Selva, tocant els objectius i enfonsant un petit motoveler en aquest darrer port, sent aquest l'anomenat *Cala Pi*.

Durant aquest mes de gener de 1939 també seria enfonsat el *S.A.C. nº6*, un mercant de 2.947 tones de la Casa Cros de Barcelona. El vaixell havia estat avariat per l'aviació a Barcelona i marxaria de la capital catalana per anar a reparar a Marsella tot i que no arribaria ja que embarrancaria i es perdria a la costa francesa.

4.1.3. Els atacs als nuclis industrials, vies de comunicació i centres militars republicans.

Dintre dels moltíssims bombardeigs i atacs realitzats a la costa, els nuclis industrials com les fàbriques i tallers i els nuclis de comunicació, com estacions i vies de ferrocarril també serien un objectiu permanent de l'aviació franquista amb la intenció de destruir la capacitat industrial o les vies de comunicació. Lògicament, també tindrien un paper important els bombardeigs a centres militars ubicats properes al litoral com serien les casernes, els camps d'aviació o els dipòsits de municions, entre d'altres. Aquestes agressions dels objectius de la costa començarien al 1937 però sobretot s'intensificarien durant l'any següent, provocant nombroses víctimes a les diverses poblacions al estar moltes vegades aquests objectius dintre de les anomenades ciutats, sobretot en quant a fàbriques i estacions de ferrocarril. D'aquests tres objectius principals, (nuclis industrials, vies fèrries i dependències militars), els espies franquistes realitzarien periòdicament un treball de recopilació d'informació alhora d'aclarir els principals objectius a bombardejar, sent els principals al 1938 els següents[1600]: Com a fàbriques de material de guerra amb l'objectiu d'aconseguir avariar les instal·lacions, entorpir i a ser possible paralitzar la fabricació, en una primera fase els objectius eren la fàbrica d'avions de Reus i la Fàbrica Hispano-Suïssa, La Maquinista Terrestre i Marítima i l'Edifici dels Salesians a Barcelona; mentre que en una segona fase els objectius serien la Fàbrica Elizalde de Barcelona i amb més urgència la Casa Cros de Badalona. Pel que fa referència a les comunicacions, amb l'objectiu d'entorpir el tràfic tant ferroviari com per carretera en una primera fase eren el ferrocarril de Barcelona a Portbou i el pont de Montcada a la línia de Barcelona a Puigcerdà. La resta d'objectius s'havien de bombardejar en una segona fase sent aquestos el pont de Martorell a la línia nord de Barcelona a Tarragona, els ponts del Prat de Llobregat i Cubelles a la línia sud de Barcelona a Tarragona, el pont de Tortosa a la línia Barcelona-València, els ponts del Tordera i Blanes a la carretera de Barcelona a França i el pont sobre el Francolí a la carretera de Tarragona a València. Ja per últim com a objectius militars destacaven sobretot els aeròdroms, amb l'objectiu de neutralitzar el material i avariar les instal·lacions i les pistes, destacant sobretot els aeròdroms de Reus, Sabadell, Figueres i Celrà. També destacaven el Centre Militar i Dipòsit de Guerra de Portbou, amb l'objectiu d'atacar el parc i concentració de material i els dipòsits de combustible de la CAMPSA de Barcelona i Tarragona amb l'objectiu d'incendiar el combustible allà

[1600] AHEA. A9138

emmagatzemat. Una altre informació més detallada també per part nacional anotaria tots els objectius existents a les tres províncies. Així per exemple es deia que existien camps d'aviació a Banyoles, Blanes, Celrà, Figueres, Vilajuïga, Cassà de la Selva, El Prat de Llobregat, Sabadell, Sallent, Vic, Arenys de Mar, Sitges, (aquests dos últims utilitzats com a base d'hidroavions), Reus, Salou-La Pineda, Tarragona i Sant Carles de la Ràpita; fàbriques de material de guerra i armament a Girona, Olot, Ripoll, Manresa, Sant Sadurní de Noia, Badalona, Mollet del Vallès, Torelló, Vilanova i la Geltrú, Arenys de Mar, Montcada i Reixac, Montgat, El Prat de Llobregat, Mataró, Gavà, Molins de Rei, Sabadell, Vic Flix, Tarragona, Reus i Tortosa entre d'altres mentre que també s'anotaven els llocs amb defensa de costa o antiaèria o els llocs més vulnerables de la via fèrria en aquestes províncies davant d'un atac aeri[1601].

4.1.3.1. Atacs a nuclis industrials.

Referent als atacs realitzats als nuclis industrials, moltes poblacions litorals catalanes comptaven amb una o més indústries que en molts casos adaptarien la seva producció a la guerra arribant fins i tot a ser algunes intervingudes per la Generalitat. La majoria d'aquestes indústries es concentraven a Barcelona i per la seva proximitat a Badalona, tot i que diferents poblacions costaneres també comptarien amb importants indústries[1602].

Un informe d'un agent nacional de mitjans de 1938 detallaria totes les fàbriques d'explosius i dipòsits de benzina i de guerra establerts a poblacions litorals catalanes[1603]. Així d'aquesta manera com a dipòsits de guerra existien en les següents poblacions: Roses, situat en un gran magatzem davant del començament del moll sud, on es guardaven mines submarines carregades i disposades per ser fondejades; Arenys de Mar, a una antiga fàbrica propera a la via del tren i a 250 metres de l'estació en direcció a Barcelona i Tarragona, situat a la cantonada del Passeig marítim i la Rambla, tot i que les concentracions de major importància estaven situades a les estacions de classificació: una al moll i altre a 1,5 km de la ciutat entre les vies de Madrid i València.

Referent als dipòsits de benzina aquests estaven situats a Badalona, a la refineria de la CAMPSA situada al est de la carretera de Barcelona i prop de la sortida cap a Mataró, classificada com a molt important ja que preparava benzina d'aviació; al Prat de Llobregat, on existia un dipòsit en l'angle format pel riu i la carretera immediata i al sud del ferrocarril i a Sitges a l'autòdrom on es creia que probablement sota del gran peralte de les corbes hi havia emmagatzemada benzina.

[1601] AGMAB. SHEMA, Caixes 8980 i 8981.
[1602] Veure la Tesis Doctoral de MADARIAGA, *Las Indústrias de Guerra en Cataluña (1936-1939)*, Universitat Rovira i Virgili. 2003.
[1603] AEHA. A 134.

Referent a les fàbriques d'explosius la nota de l'agent nacional informava que existien a Badalona, la Fàbrica Cros situada immediata al mar, on hi havien grans instal·lacions entre la central tèrmica de la desembocadura del Besòs i Badalona; a Montgat, on a la fàbrica Gallart es produïen diferents explosius, trobant-se situada entre l'estació i el túnel i entre la carretera i el ferrocarril; al Prat de Llobregat, en concret a La Seda de Barcelona, situada davant l'estació amb vàries naus; a Sitges, on es fabricaven bombes de mà en un taller situat davant l'estació de ferrocarril; a Arenys de Mar a la Fundició Lletjos, situada a 300 metres al oest de l'estació sota el turó del cementiri i composta per quatre naus: una entre la carretera i el ferrocarril i les altres tres entre la muntanya i la carretera; a Canet de Mar, on existia una fàbrica de morters situada a 250 metres al oest-nord-oest del poble i al costat d'una riera i composta de tres naus paral·leles a l'anomenada riera; a Gavà a la fàbrica Radiadors Roca que produïa 2.000 bombes diàries, situada a l'altura del poble i entre la carretera i el ferrocarril, formant un grup de construccions fabrils molt visible; a Mataró, on es produïen cossos de bombes per aviació als tallers Albo, Torres i Torrens situats als extrems oest, est i nord respectivament de la població. Aquests tallers produïen diferent material de guerra així com les fundicions Roura i Font, aquesta darrera ocupava al passeig del mar una illa més al est de l'estació del ferrocarril; a Vilanova i la Geltrú trobant-se a un km de l'estació en direcció Barcelona dos pavellons bessons al nord de la via del ferrocarril: en un es fabricaven bombes d'aviació i en l'altre es carregaven així com al dipòsit i tallers de locomotores, on també es carregaven bombes i a Blanes, on existia una fàbrica que produïa bombes de mà i altre material situada a la carretera de Malgrat a 100 metres del seu començament a la de Tordera.

Segons la informació recollida a l'informe realitzat pels nacionals el 10 de gener de 1939 i anomenat anteriorment[1604], existien diferents indústries tal i com es descriu de nord a sud de Catalunya: a Palafrugell existia una fàbrica de municions al carrer Valles i Ribat i els Tallers Trill S.A.; a Sant Feliu de Guíxols a una fàbrica de paper dintre del casc urbà hi havia instal·lada una fàbrica de material de guerra; mentre que per la seva part Blanes comptava amb la fàbrica S.A.F.A., dedicada a cartutxeria en un edifici molt gran amb el sostre d'uralita al costat de la muntanya de Sant Joan i un taller de fabricació de bombes d'aviació de 50 kg i bombes de mà a la bifurcació de les carreteres a Tordera i a l'estació de ferrocarril. Malgrat de Mar comptava amb una fàbrica de fusells i un taller de càrrega de bombes i granades al poble, aquest darrer a les proximitats de l'estació de ferrocarril; Canet de Mar comptava amb una fàbrica de cossos de projectils i bombes al mateix casc urbà junt a una riera que travessava el poble; Arenys de Mar comptava amb unes

[1604] Veure apartat 2.6. El sistema d'espionatge nacional. *Recursos y Defensa de la costa roja*. BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 7.

fàbriques de bombes d'aviació, explosius i espoletes situats a tres edificis aïllats a uns 300 metres de l'estació, prop del túnel del ferrocarril, immediatament al sud del poble. Mataró per la seva part comptava amb més indústries ja que existia una fàbrica de material de guerra a la sortida del poble per la carretera de Granollers, els anomenats laboratoris Unitex, una fàbrica de bombes d'aviació al casc del poble i dos fàbriques de municions properes a l'estació a la sortida del poble cap a Barcelona entre la carretera i l'estació. Premià de Mar comptava amb la fàbrica Casa Galindo que fabricava diferents tipus de material bèl·lic i Montgat l'important fàbrica de municions Gallard i Barrau, situada entre el poble i el túnel de ferrocarril.

Per la seva banda, la ciutat de Badalona també comptaria amb una important zona de fàbriques i tallers on destacaven al costat de la platja l'important fàbrica Societat Anònima Cros dedicada a la fabricació d'explosius i material de protecció contra gasos, la CACI, CAMPSA, Anís del Mono i Anís Diana, aquesta última ja propera a la Caserna de Carrabiners. Per sobre de l'Estació de M.Z.A. i per tant de la via fèrria es trobaven la Vidriera Espanyola, Fàbrica de Curtis Roqué (Andrés Leboeut), La Metalgraf, La Propagadora del Gas i Fusteria, i a la sortida de la ciutat les Filatures Fabra i Coats, Corderia F. March i la Vidriera de España. Al nord del poble quedaven altres fàbriques com la Vidriera la Badalonesa situada a l'entrada del poble a l'Avinguda 14 d'abril, Sabons Guardiola a la mateixa Avinguda i la Tintoreria i La Estrella una mica més al nord de l'anomenada avinguda[1605].

A la ciutat de Barcelona, les indústries situades prop del litoral a Barcelona eren la Fàbrica Riviere, situada a Can Tunis, especialitzada en la realització de productes metal·lúrgics amb una plantilla de 1.200 treballadors; La Maquinista Terrestre i Marítima, situada a la Barceloneta i dedicada a la fabricació de material bèl·lic en general amb una plantilla de 1.279 treballadors; Hijos de Gerardo Beltrán, a l'Estació de França, taller de 102 treballadors dedicat a la fabricació de munició igual que Metales i Platería Ribera ubicada al Poble Nou amb uns 509 treballadors i Manufacturas Metálicas Ibérica, prop de l'Estació del Bogatell amb 95 treballadors i Material para Ferrocarriles y Construcciones o Fundició Girona situada al Poble Nou dedicada a la construcció mecànica i productes metal·lúrgics així com en la reparació de canons i blindats, entre altres, amb una plantilla de 1.500 treballadors treballant a tres torns. Així també a la mateixa ciutat existirien altres importants indústries ubicades al nord de la ciutat com eren la Elizalde, dedicada a la fabricació d'explossius i construcció mecànica amb uns 400 treballadors i la Fàbrica de la Hispano Suïssa a Sant Andreu amb 1.500 treballadors i dedicada a la construcció mecànica i aeronàutica[1606].

Per la seva part, al Prat de Llobregat es trobava la fàbrica de productes químics i explosius La Seda

[1605] HURTADO, Víctor, SEGURA, Antoni, VILLARROYA, Joan, *Atlas de la guerra civil a Catalunya*. Pàgs. 466-467.
[1606] Íbidem. Pàgs. 374-375.

de Barcelona, davant l'estació i al costat de la via del ferrocarril; Gavà comptava amb la fàbrica de radiadors Roca, situada entre la carretera i el ferrocarril de Barcelona a la sortida del poble dedicada a la fabricació de municions d'artilleria; Castelldefels la fàbrica La Rocalla, mentre que Vallcarca l'important fàbrica de ciment Fradera i Sitges amb una fàbrica de bombes de mà situat en un taller pròxim a l'estació de ferrocarril.

Vilanova i la Geltrú comptava també amb indústries importants, com eren la Fàbrica Pirelli (que seria intervinguda per la Generalitat) amb uns 1.500 treballadors i dedicada a la fabricació de pneumàtics i caretes antigàs i La Calibradora Mecànica, dedicada aquesta a la fabricació de material de guerra en general situades les dos a prop de l'Estació de ferrocarril mentre que Tarragona comptava amb l'important factoria de la CAMPSA situada a la desembocadura del Riu Francolí, amb capacitat per més de vint milions de litres de combustible així com altres petites fàbriques dedicades a material de guerra emplaçades al nucli de la ciutat.

Per altre banda, al litoral barceloní també existien tota una sèrie d'indústries relacionades amb l'energia i que també serien objectiu de l'aviació, sent aquests els Dipòsits de Benzina de la CAMPSA a Can Tunis; els Molls al Port de Ponent, Barcelona i Nou per descàrrega de carbó a més a més d'una central elèctrica transformadora al costat del Moll de Sant Beltrán; La Catalana de Gas y Electricidad S.A., situada a la Barceloneta; la Fàbrica de Gas Lebon al Bogatell; la Fàbrica de La Catalana de Gas y Electricidad S.A., situada al Poblenou i la Cooperativa de Fluid Elèctric S.A., de La Catalana de Gas y Electricidad S.A., situada al vessant occidental del Riu Besòs on existiria una central tèrmica i una altre central transformadora a l'altre vessant del riu[1607].

Eren tan important aquest tipus d'indústries que amb data 2 d'abril de 1937, els sollevats redactarien un pla per intentar suprimir el subministrament d'energia elèctrica de Catalunya a base de bombardeigs aeris[1608]. Segons aquest pla la ciutat de Barcelona i pràcticament la quasi totalitat de la regió catalana es sortia de l'energia elèctrica de les empreses Riegos y Fuerzas del Ebro, Energia Eléctrica de Cataluña, Cooperativa de Fluido Eléctrico i Catalana de Gas i Electricidad. Segons aquest pla es deia que la destrucció total era llarga i de certa envergadura pel nombre i situació dispersa de les centrals, a banda de les dificultats enormes que representarien la seva posterior reparació. També s'entregarien les dades dels llocs de transformació i connexió de Manresa, Vic i Sabadell, essencials per l'abastament de la regió catalana.

Sobre la ciutat de Barcelona en canvi es deia que s'aconseguiria el mateix resultat d'una manera completa i molt més ràpida inutilitzant els centres de transformació i distribució més pròxims a la ciutat. Cada estació de transformació ocupava un espai considerable i molt vulnerable perquè els

[1607] HURTADO, Víctor, SEGURA, Antoni, VILLARROYA, Joan, *Atlas de la guerra civil a Catalunya*.Pàg.379.
[1608] AHEA. A 86. Document signat a Valladolid el 2 d'abril de 1937.

transformadors i interruptors estaven muntats al aire lliure en la majoria de les estacions. Així per tant, els grups de transformació que s'havien d'inutilitzar eren: a-) el lloc de transformació de Sants i Central Tèrmica del Paral·lel, de Riegos Y Fuerzas del Ebro; b-) el lloc de transformació i Central Tèrmica de Sant Adrià de la Energia Eléctrica de Cataluña; c-) el lloc de transformació de la Cooperativa de Fluido Eléctrico, a la carretera de Sant Andreu i d-) el lloc de transformació i Central Tèrmica de Sant Adrià de la Catalana de Gas Y Electricidad. Segons aquest mateix pla, el reconeixement d'aquests llocs eren els següents: el lloc de transformació de Sants i Central Tèrmica del Paral·lel, de Riegos Y Fuerzas del Ebro es trobava situat a Sants al costat de la línia de ferrocarril M.Z.A., i oferia algunes dificultats per estar enclavat en una zona semi urbana, rodejat d'algunes edificacions que podien fer més difícil el seu reconeixement. Es deia que suposant un itinerari des de Ponent precisava situar-se sobre el ferrocarril M.Z.A. al Prat; continuar la línia del ferrocarril fins trobar el lloc de distribució de Sants, que es trobaria a l'esquerra tocant quasi el ferrocarril. La línia de transports de fluid elèctric venia del nord sostinguda per torres metàl·liques dobles amb una torre addicional entre les dos.

La Central Tèrmica de Riegos Y Fuerzas del Ebro estava enclavada a l'Avinguda del Marqués del Duero (Paral·lel) junt a la base de la muntanya de Montjuïc al vessant oriental i el seu reconeixement era fàcil per les seves xemeneies de tir forçat de perfil cònic.

Sobre el lloc de transformació més proper a Barcelona, el de l'Energia Eléctrica de Cataluña, aquest es trobava al costat de la central tèrmica que estava enclavada al terme de Sant Adrià del Besòs. El seu reconeixement suposant un itinerari des del oest, s'havia de creuar la ciutat de Barcelona, ja fos bé per la costa o bé prenent per guió el cim del Tibidabo i després seguint fins el turó de Montcada, fins trobar en els dos casos el riu Besòs. Al altre costat del riu i proper a la costa estava la central amb les seves quatre grans xemeneies, trobant-se el lloc de transformació al costat de la mateixa.

Per la seva part, la línia de la Cooperativa de Fluid Elèctric tenia el seu lloc de transformació a Ssant Andreu, tenint el lloc de distribució en un edifici tancat a la zona semi-urbana de Sant Andreu, cosa que podia dificultar la seva identificació. Per realitzar aquesta tasca solament podia fer-se amb seguretat situant-se sobre les línies de transports d'energia elèctrica que travessaven la cadena de muntanyes del nord de Sant Andreu i continuar per aquestes línies fins arribar a la subcentral que estava entre la via del ferrocarril del nord i la carretera de Barcelona a Ribes. Per últim, el lloc de transformació i la Central Tèrmica de la Catalana de Gas y Electricidad a Sant Andreu del Besòs estava molt propera a les de les anteriors i a l'altre costat del riu.

Precisament la part litoral i industrial de Barcelona patiria uns quants atacs aeris al llarg de la guerra com seria per exemple el realitzat el 4 juny de 1938. Durant aquest atac l'alarma duraria des de les 13:16 hores fins les 14:17 hores i provocaria sis morts i vuit ferits sent els avions agressors set *S-81*

pertanyents al 25è Grup dividits en dos esquadrilles, una de quatre i altre de tres tot i que un d'ells resultaria seriosament tocat per les defenses antiaèries i obligat a llençar la seva càrrega de bombes al mar. Ampliant aquesta informació sobre el bombardeig, al Poble Nou seria bombardejat els voltants del Caserna Espartacus situat a l'Avinguda Icària, tot i que cap de les bombes caigudes assolirien aquest quarter. Davant d'ell una bomba cauria a la fàbrica Rocamora; altres tres als carrers Ciervo i Pirineus causant un mort i varis ferits mentre que a la Fàbrica del Gas de la Barriada del Gasòmetre una bomba causaria lleugers desperfectes a la secció de depuració i al costat amb aquesta fàbrica, on es trobava instal·lada la bateria antiaèria Número 15, caurien a prop d'ella tres bombes a la platja que causarien un mort i varis ferits, així com vàries bombes més al mar. Així mateix, al final de l'Avinguda Icària i prop dels magatzems de lampisteria de la Companyia M.Z.A. una bomba destrossaria tres vagons, ensorrament d'una paret i causant un mort i a les vies mortes de l'anomenada Estació prop del pont de Sant Carles, caurien dos bombes més entre les vies sense causar danys ni víctimes. També esclataria una bomba a la Plaça de Braus, davant la Plaça de Braus Antiga i a la Maquinista Terrestre i Marítima una bomba cauria damunt del mateix refugi sense causar cap víctima[1609].

Els atacs a aquests nuclis industrials començarien també força aviat al 1937, realitzant-se alguna que altre agressió durant aquest any però seria sobretot a partir del 1938 quan aquests tipus d'atacs augmentarien, intensificant-se durant el segon semestre de l'any, enregistrant-se al mateix temps que s'estava desenvolupant la batalla de l'Ebre amb la intenció de colpir la rereguarda republicana i minvar la seva producció. Aquests tipus d'atacs serien protagonitzats en la seva gran majoria per l'Aviació Legionària italiana amb base a les Balears tot i que també intervindrien aparells alemanys de la Legió Còndor en alguns casos. També cal a dir que moltes més indústries de poblacions de la costa catalana serien atacades en diferents bombardeigs aeris, sobretot per la ubicació d'aquestes ja que moltes es trobaven al mateix nucli de la població o properes a estacions de ferrocarril i els bombardeigs envers aquests farien que aquestes indústries també es veiessin involucrades.
Com a mode d'exemple, repassarem alguns bombardeigs efectuats per l'aviació al servei dels sollevats que efectuarien sobre algunes d'aquestes factories o nuclis industrials, destacant sobretot els bombardeigs realitzats sobre el nucli industrial de Badalona.
Durant el 1937 només vàries serien les agressions realitzades en aquesta zona, sent la més important la del dia 3 d'agost, afectant el bombardeig a la fàbrica de vidre La Badalonense on es produiria la mort del vigilant i més a més de quatre ferits lleus. La resta de bombardeigs sense gaire conseqüències es realitzarien el dia 14 de març, caient una sola bomba prop de la Fagesco sense

[1609] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.

conseqüències; 4 d'abril, on caurien tres bombes prop de la Fusteria Josep Torras a les afores de Badalona; el 29 de setembre caient dos bombes prop de la Vidriera La Badalonense i el 1 d'octubre quan caurien dos bombes sobre la via del ferrocarril i propera a la Societat Anònima Cros[1610]. Però en canvi durant l'any 1938 si que es veuria veritablement afectada tota aquesta zona industrial començant els bombardeigs ben aviat. Així, el 25 de gener caurien bombes sobre la fàbrica la Metalgraf Espanyola, resultant un treballador mort a causa de les ferides de la metralla, seguida per l'agressió del 8 de març de la corderia dels germans Domenèch, situada al barri de Pomar Baix de Badalona on resultaria mort el vigilant de la zona. A finals del mateix mes la zona industrial es salvaria d'un nou bombardeig gràcies a que els avions al servei dels rebels no estarien massa encertats i llençarien les seves bombes sobre l'aigua però seria sobretot durant el segon semestre de l'any quan els atacs es tornarien més assidus i més violents; com per exemple el del dia 30 de juny en que un bombardeig sobre Badalona acabaria matant trenta-sis persones i ferint cinquanta més o els dies 9 i 18 de juliol, sent aquests dels més importants. Els atacs a la zona industrial de Badalona continuarien succeint-se durant els darrers mesos de l'any com serien els exemples dels bombardeigs del 18 de setembre, 11 i 13 d'octubre, 1 i 25 de novembre o 1, 17 i 31 de desembre de 1938 entre d'altres. Entre aquests últims bombardeigs, la Societat Anònima Cros seria la més atacada, caient sobre aquesta catorze bombes durant el bombardeig del 18 de setembre de 1938; cinc el 11 d'octubre de 1938 i dos el 13 d'octubre de 1938[1611]. Els bombardeigs dels últims dos mesos de l'any continuarien amb la mateixa tònica i la Casa Cros continuaria patint els bombardeigs. Així durant el bombardeig del dia 1 novembre es veuria afectada la CAMPSA on caurien algunes bombes i sis més a la Casa Cros, tot i que sense produir danys importants, mentre que el bombardeig del dia 13 de novembre seria realitzat a les 09:20 hores veient-se afectades l'Energia Elèctrica de Pla del Besòs i altre cop la fàbrica Cros. En aquesta darrera caurien catorze bombes, una d'elles al Dipòsit d'Olis mentre que una altre destrossaria la coberta del departament de pintura i part de la façana, caient encara una bomba més sense explotar a la carretera d'entrada a la fàbrica[1612]. També es veuria afectada la fàbrica La Metalgraf en un atac realitzat el dia 25 de novembre.

Per altre banda, el dia 1 de desembre es realitzarien dos bombardeigs més a les indústries de Badalona, un d'ells a les 20:15 hores. Entre les bombes llençades durant aquests bombardeigs algunes bombes caurien a la Casa Cros tocant l'aparell nº5 productor d'àcid-sulfúric ocasionant danys mentre que altres bombes caurien també a la fàbrica productora Borax, destruint dos sales,

[1610] HURTADO, Víctor, SEGURA, Antoni, VILLARROYA, Joan, *Atlas de la guerra civil a Catalunya*.. Pàg. 466-467.
[1611] Íbidem. Pàgs. 466-467.
[1612] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.

però sense causar cap víctima[1613]. El dia 17 del mateix mes a les 11:15 hores seria realitzat un altre bombardeig caient deu bombes sobre la Casa Cros, que ocasionarien diversos desperfectes entre les que destacaria una bomba que cauria davant de la fàbrica i les vies de maniobra de l'estació de petita velocitat tot i que sense gaires conseqüències, així com una que quedaria sense explotar a la mateixa fàbrica i fins a cinquanta més a l'aigua[1614]. Per altre banda, el darrer bombardeig del dia 31 de desembre, les bombes pràcticament no afectarien a les indústries ja que anirien a caure al mar, entre la Casa Cros i la Caserna de Carrabiners. Però entre tots aquests bombardeigs, els bombardeigs dels dies 30 de juny i 9 i 18 de juliol serien dels més importants. El primer d'aquests seria realitzat cap a les 09:55 hores, quan dos esquadrilles de cinc aparells *S-79* cadascuna bombardejarien des de 4.500 metres d'altura la zona industrial, ocasionant danys de força consideració tot i que encara serien majors els danys personals ja que dos hores després de realitzat l'atac, el nombre de morts s'elevaria a la cinquantena mentre que el de ferits s'aproximaria al centenar. Entre els seus efectes, eintre del recinte de la CAMPSA caurien unes deu bombes en la seva majoria incendiàries (una d'elles no esclataria), provocant dos morts i quatre ferits i tot i que els dos dipòsits grans serien salvats, s'incendiarien quatre de mitjans i uns 500 bidons de benzina, així com uns cinc camions aljubs. La ràpida intervenció del propi personal i dels reforços que s'enviarien impedirien que l'incendi agafés majors proporcions, quedant dominat tres hores i mitja després del bombardeig mentre que a la via, davant l'anomenada factoria, una bomba destrossaria dos metres de carrils i causaria petits desperfectes a uns vagons descarregats, trencant els cables de força i llum i comunicacions, que serien reparats durant el dia. Altres vàries bombes caurien al mar, causant una d'elles desperfectes a l'embarcador de la mateixa Factoria, on quedarien les seves edificacions així com la instal·lació força destruïdes. També seria atacada l'Empresa Badrines Col, dedicada a la rectificació d'essències derivades del quitrà. Un gran incendi destruiria completament la instal·lació provocant la pèrdua de més de 40.000 kg de creosota, nafta i benzol mentre que l'illa formada pel carrer de Maristany i Ponent seria una immensa foguera degut a les quatre bombes caigudes provocant la mort de quatre homes i provocant ferides a altres quatre persones. Aquestes bombes caurien una a l'entrada de la fàbrica, que destrossaria la porteria i les altres tres restants a la nau esquerra que seria precisament per on s'iniciaria l'incendi i que degut a la direcció del vent es propagaria ràpidament a tota la fàbrica, mentre que també una altre bomba cauria a les vies, davant a l'anomenada fàbrica, destrossant els carrils. A la Casa Cros caurien altres tres bombes, provocant onze ferits quasi tots lleus i dos morts per causa de la metralla, caient una d'aquestes propera als Laboratoris provocant la destrossa del menjador d'obrers; altre que destrossaria la porteria i la

[1613] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.
[1614] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC..

tercera que cauria en una nau al costat amb el mar, on també caurien altres moltes bombes més. A la nau propera amb el carrer de la Indústria, a l'anomenada Indústries Carreras, habilitat per tallers mecànics de l'Arma d'Aviació, esclataria una bomba que causaria desperfectes a la maquinària i cotxes allà en reparació, produint dos morts i sis ferits. També caurien més bombes a vàries zones més com seria al nº382 del Carrer Progrés, on radicava la Fundició Hispania on esclataria una bomba de 50 kg a la seva part interior i destrossaria maquinària i una nau buida, sense produir víctimes; o al nº86 del carrer Indústria, on radicava la fàbrica Metalgraf Española on també caurien dos bombes, una a l'entrada que destrossaria el sostre d'una nau i l'altre a la sala de mecànica i torns. Encara cauria una altre bomba a l'illa contigua, on es trobava instal-lat el taller de fusteria, i tot i que els danys materials serien escassos, el número de morts seria d'uns quinze[1615].

Pocs dies després, el 9 de juliol a les 10:17 hores quatre bombarders Savoia *S-79* bombardejarien aquest nucli industrial de Badalona, provocant quatre morts i vint ferits i nombrosos danys materials a la Casa Cros, la Vidrieria Badalonesa, la Casa Carreras i a les vies del ferrocarril[1616].
Al recinte de la Casa Cros esclatarien onze bombes causant uns desperfectes irreparables i de força consideració, sent aquestes les següents: una bomba a la calçada davant al taller causant desperfectes en parets i sostres de poca importància; dos bombes, una d'elles incendiària, al pati central sense cap dany; una altre bomba a la nau magatzem destinada al superfosfat, també sense causar danys importants, una bomba més a la secció del sulfat de coure, destrossant maquinària que quedaria inutilitzada. També caurien dos bombes a les naus on es fabricava l'àcid sulfúric, quedant la instal·lació totalment inutilitzada; una bomba a l'exterior davant a la porta de l'economat obrer, causant la metralla la mort d'una dona i varis ferits tot i que els danys materials no tenien importància; una altre bomba cauria a la calçada del carrer de E. Maristany que ensorraria la paret-tanca del ferrocarril mentre que una altre bomba explotaria a les vies de maniobra de l'interior de la fàbrica prop de la platja sense conseqüències majors que la destrossa dels carrils i finalment una bomba esclataria a la secció del superfosfat a la secció molineria, destrossant vàries màquines. Les conseqüències d'aquest bombardeig seria que pràcticament quedarien inutilitzades les fabricacions de l'àcid sulfúric i del superfosfat, el que significava la paralització d'un important sector de la referida fàbrica. A la Casa Carreras i Pujol, que es trobava situada entre la Casa Cros i la Vidrieria Badalonesa caurien quatre bombes: una al pati de l'entrada, ensorrant uns porxes on havien emmagatzemat bidons buits; altres dos bombes ensorrarien el sostre i la paret d'un magatzem sense grans danys; mentre que l'altre bomba destrossaria el local destinat a despatx. Per altre banda al

[1615] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.
[1616] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.

recinte de la Vidrieria Badalonesa S.A., també esclatarien cinc bombes: una destrossaria el forn de cristall central dels tres que constava l'anomenada instal·lació i l'únic que estava funcionant, quedant a més a més la nau completament ensorrada, i produint-se un incendi, sufocat ràpidament pels bombers de Badalona. Una altre bomba cauria al pati, al costat de l'anomenat forn i causaria desperfectes de consideració a les naus properes i la mort de l'electricista i el seu ajudant a més a més de la mort d'un altre obrer; altre bomba esclataria al local on es revisava el cristall fabricat produint varis ferits i desperfectes d'importància al local i matèries allà emmagatzemades i finalment les altres dos bombes restants caurien al pati on s'emmagatzemava el material de cristall que a l'anomenada fàbrica s'obtenia, causant diversos ferits.

Per altre banda, el 18 de juliol de 1938 a les 08:48 hores, deu aparells Savoia *S-79* dividits en dos esquadrilles de cinc aparells cadascuna deixarien caure unes seixanta bombes explosives i deu incendiàries per les rodalies de Sant Adrià del Besòs i zona industrial de Badalona, esclatant la majoria al mar i a la platja i causant les restants danys insignificants[1617]. Entre els objectius d'aquest bombardeig es trobava la fàbrica hidrotèrmica de La Catalana, l'altre de l'Energia de Catalunya, ambdues a Sant Adrià del Besòs i la Casa Cros de Badalona, tot i que cap de les centrals referides seria assolida, però si en canvi la casa Cros on caurien tres bombes incendiàries que no causarien cap dany; una al taller de mecànica, una altre davant del taller i l'altre al magatzem de superfosfat. De les bombes explosives solament vuit, de les moltes que llençarien caurien a terra ferme, esclatant set d'elles a la marge del Riu Besòs, altre en un canyissar entre l'anomenat riu i les vies del ferrocarril i la restant entre les dos vies deixant interrompuda la circulació de trens entre Badalona i Barcelona i tallant algunes línies de llum i telèfon. Abans del migdia, seria represa la circulació de trens així com la resta de comunicacions. Al llarg de la platja i al mar davant a la zona compresa entre l'anomenada Fàbrica de La Catalana fins les instal·lacions de la CAMPSA, també esclatarien un reguer de bombes que no produirien cap dany, però que si permetrien indicar els objectius que el bombardeig pretenia.

Precisament la fàbrica La Catalana de Gas i Electricidad així com la Central Hidrotèrmica d'Electricitat, situades ambdues als marges del riu Besòs serien objectes també dels atacs de l'aviació franquista vàries vegades durant la guerra, no solament durant aquest atac del 18 de juliol de 1938. Aquestes dos indústries estaven situades molt properes al nucli industrial de Badalona i tenien una gran importància per l'energia que subministraven, d'aquí que els atacs a aquestes fàbriques també es realitzessin de manera assídua. La primera de les agressions seria protagonitzada el dia 13 de març de 1937 quan dos trimotors deixarien caure vàries bombes incendiàries sobre

[1617] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.

l'anomenada fàbrica d'Energia Elèctrica de Sant Adrià tot i que no acabarien assolint l'objectiu[1618]. Però, a l'igual que passaria amb el nucli industrial de Badalona, quan es realitzarien més atacs sobre aquestes seria sobretot durant el 1938, començant pel del 16 de març. Aquest dia, a les 10:30 hores la D.E.C.A. republicana comunicaria un bombardeig prop de la fàbrica Termo-Elèctrica de Plà del Besòs tot i que aquesta no seria tocada però l'atac ocasionaria un mort i divuit ferits. També caurien quatre bombes al pati de La Catalana de Gas i Electricitat i altres dos dintre de l'edifici, sense produir avaries a les màquines. També cauria una bomba al pont del ferrocarril i una altre a la via fèrria. A finals del mes següent, el 26 d'abril a les 05:00 hores, els avions franquistes llençarien de vint-i-cinc a quaranta bombes tocant a la Fàbrica La Catalana de Gas i Electricitat, destruint parcialment una sala de calderes i una part de màquines a més a més de quedar destruïda totalment una sala de calderes que no funcionava[1619].

Continuant amb les agressions, el mes de maig es realitzarien dos diferents els dies 12 i 29. El primer d'aquests seria realitzat a les 14:34 hores per cinc trimotors *S-79* que deixarien caure una dotzena de bombes sobre la fàbrica La Catalana, caient una d'aquestes a l'entrada de l'anomenada fàbrica; altre de 100 kg al jardí; una més entre la porteria i les oficines; una altre a la sala d'alta tensió causant diversos desperfectes; dos al magatzem i encara una altre més al costat de la sala de màquines quedant destrossat un cable d'alta tensió que sortia a l'exterior i altre amb desperfectes. A més a més també caurien dos bombes incendiàries i entre quatre i cinc bombes explosives a la part esquerra del riu Besòs, una dintre del riu i sis o set al mar provocant l'atac a banda dels danys materials onze morts i vuit ferits entre els obrers de la fàbrica referida. L'atac provocaria onze morts i vuit ferits, tots obrers de l'anomenada fàbrica[1620].
El segon bombardeig, el del dia 29 de maig, seria realitzat sobre les 10:15 hores i les bombes llençades pels avions afectarien els indrets compresos entre l'Energia Elèctrica i la Fàbrica Viñas i Boix, resultant mortes dos persones; mentre que el tercer bombardeig dels esmentats, el del 16 de juny, seria realitzat durant la matinada i tindria com a objectiu a la Central Hidro-Tèrmica d'Electricitat La Catalana, emplaçada a la ribera dreta del Riu Besòs i al costat de la platja. D'aquesta darrera agressió resultarien damnificades d'alguna consideració diferents dependències com la sala de 50.000 volts on una bomba causaria grans desperfectes a la paret exterior, sostre i finestres, destruint una de les línies conductores, tot i que l'avaria no tindria gran importància i podria ser ràpidament reparada sense perjudici pel subministrament de fluït, com tampoc seria important els danys ocasionats a la sala de 100.000 volts, tot i que l'ensorrament provocat per les

[1618] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.
[1619] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.
[1620] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.

bombes farien difícil la tasca de reconeixements de danys. Per altre banda els efectes del bombardeig al garatge seria la destrossa de parets i sostre així com tres cotxes i una moto mentre que als dipòsits de carbó caurien dos bombes que no causarien cap dany, però per la situació dels anomenats dipòsits, resultaria possible una exacta inspecció. La resta de bombes, fins un número d'unes trenta, caurien a la platja, destrossant uns blocs de formigó armat i la resta al mar, sense produir víctimes mentre que la fàbrica continuaria amb el seu normal subministrament[1621].

Durant els mesos de juny, juliol i agost, les indústries de Sant Adrià del Besòs haurien de patir una agressió cada mes, realitzant-se aquestes el 16 de juny, el 18 de juliol i el 14 d'agost. L'agressió del 16 juny seria realitzada a les 02:48 hores per tres aparells que llençarien vàries bombes a La Catalana, caient una d'elles al garatge de la fàbrica causant desperfectes a tres cotxes; una altre a la sala exterior nº50.000, causant també varis desperfectes; altre a les oficines; una a la carbonera; altre més a la sala nº1000 i vàries al mar. També caurien bombes a la fàbrica de vidre C.E.L.O., destruint la secció de composició i la de depuració, així com les columnes i canonades en general; així com una bomba més al carrer Garcia Hernández nº129 i encara unes deu més al camp.

L'atac del 18 de juliol també afectaria a les fàbriques de Badalona mentre que el bombardeig del dia 14 d'agost seria portat a terme per dos esquadrilles de cinc aparells que a les 11:15 hores llençarien dos bombes de 100 kg a quinze metres de la fàbrica Energia Elèctrica La Catalana, al camp, sense causar danys ni víctimes, tot i que cauria una altre dintre de la mateixa causant desperfectes a una grúa així com també caurien entre unes quinze o vint bombes al mar[1622].

Fins a finals del 1938 encara es succeirien alguns atacs més en aquestes indústries com les dels dies 1 i 13 de novembre; en concret durant aquest darrer algunes bombes caurien dintre del recinte de l'Energia Elèctrica i matarien a disset persones, la majoria de Badalona. L'últim mes de l'any les fàbriques de Sant Adrià haurien de patir encara dos atacs més protagonitzats els dies 1 i 17, tot i que durant l'atac del dia 1 de desembre, realitzat a les 00:30 hores només caurien bombes a prop de les fàbriques però sense tocar-les, ocasionant un ferit mentre que el dia 17 poc després de les 11:00 hores, avions italians bombardejarien el sector de la costa comprès entre Badalona i Sant Adrià de Besòs, sense ocasionar víctimes però si ocasionant desperfectes tant a la Casa Cros de Badalona com a l'Energia Elèctrica[1623].

Al sud de la província de Barcelona, les indústries de Gavà, Vallcarca o Vilanova i la Geltrú també serien atacades per l'aviació al servei dels rebels. A la capital del Garraf, la factoria més important era la Fàbrica Pirelli, amb 1.500 treballadors i que seria intervinguda per la Generalitat, dedicada a la fabricació de màscares antigàs i cable militar i la Calibradora Mecànica, situada molt a prop de

[1621] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.
[1622] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8 . Butlletí JDPC.
[1623] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.

l'Estació de ferrocarril de la ciutat dedicada a la fabricació de material de guerra. La Fàbrica Pirelli seria bombardejada el 4 i el 7 de febrer de 1938 portant-se a terme el primer atac cap a les 18:20 hores per un sol hidroavió que deixaria caure sobre la fàbrica dos bombes de 100 kg, una entre les naus de Fusteria i Mànegues i l'altre entre les dos naus que es dedicaven a fabricar el Cable Militar, quedant aquestes naus més el Laboratori Químic i la dedicada a les llunes per caretes amb grans desperfectes, a més a més de la trencadissa de tots els cristalls de les altres naus. Els efectes d'aquest bombardeig també causarien la mort de dos persones i ferides a altres cinquanta-tres, de les que vint serien hospitalitzades, tres d'elles en estat greu i deixaria destruïdes precisament les naus que es dedicaven exclusivament a fabricar material de guerra, valorant-se els danys en 400.000 pessetes de l'època[1624]. Tres dies després la mateixa fàbrica tornaria a ser bombardejada novament per un altre hidroavió també a mitja tarda deixant caure quatre bombes a l'interior de la factoria. Les dos primeres provocarien la destrucció de les quadres contigües i les altres dos la destrucció de la quadra de fabricació de cables, afectant també el bombardeig a la destrucció de maquinària i material en fabricació que hi havia a les quadres afectades valorant-se els desperfectes en uns dos milions de pessetes de l'època però no ocasionaria víctimes entre els obrers de la fàbrica[1625].
Posteriorment, el 7 i 9 de setembre de 1938 també seria atacada la fàbrica La Calibradora Mecànica, situada molt a prop de l'estació de ferrocarril, sent el segon d'aquests bombardeigs molt més intens a l'anomenada fàbrica ja que caurien unes vuit bombes al seu interior que provocarien grans destrosses com l'enderrocament d'una nau i diferents desperfectes a la maquinària així com trencadissa de cristall, però sense provocar cap víctima[1626]. Abans d'aquests bombardeigs, en una agressió realitzada el 18 de gener de 1938 envers l'estació de ferrocarril, seria destruïda per les bombes la Fàbrica de Gas, molt propera a l'estació i que encara hauria de suportar un nou atac el 14 de gener de 1939[1627].

A la mateixa comarca del Garraf, al petit poble de Vallcarca, es trobava l'important fàbrica de ciment Fradera que també seria bombardejada vàries vegades així com el seu port. Aquesta fàbrica esdevindria molt important ja que es fabricava ciment en grans quantitats, com a la fàbrica Asland de Montcada, material importantíssim sobretot per la construcció de búnquers i nius de metralladora que s'emplaçarien a la costa, a banda d'altres construccions. La ubicació d'aquesta fàbrica, situada en mig de les costes de Garraf, amb un port i una estació de ferrocarril a les immediacions de la mateixa fàbrica, aïllada de qualsevol ciutat degut a estar enclavada en mig de les costes de Garraf li

[1624] CABEZAS, Adrián, *La Guerra Civil a Vilanova i la Geltrú (1936-1939). Aspectes militars*. Pàg. 84.
[1625] Íbidem. Pàg. 85.
[1626] Íbidem, Pàg. 90.
[1627] Íbidem, Pàg. 91.

conferia una situació estratègica. Els bombardeigs sobre aquesta fàbrica començarien molt abans que a la resta de factories abans anomenades ja que el 29 de setembre de 1937 es succeiria el primer bombardeig sobre la factoria, i ocasionaria un mort a més a més de destruir l'estació elèctrica de la fàbrica i de la bateria antiaèria situada a la muntanya del costat, a l'anomenada ermita de la Trinitat[1628]. En canvi, els següents bombardeigs no es realitzarien ja fins l'any següent, sent el primer el del 9 de febrer quan dos *Heinkel He-59* bombardejarien la fàbrica ocasionant una víctima mortal. El 12 de juliol de 1938 un altre hidroavió alemany bombardejaria de nou la factoria, en aquest cas a les 01:45 hores; el 17 d'agost cinc trimotors Savoia *S-79* a les 10:25 hores atacaria la fàrica ocasionant tres víctimes; dos dies després i també sobre les mateixes hores altres 5 trimotors italians S-79 tornarien a bombardejar la factoria tot i que en aquest cas sense ocasionar víctimes mentre que el dia 23 d'agost a les 22:03 hores seria el torn d'un *He-59*. Aquest últim atac seria molt ràpid ja que finalitzaria sis minuts més tard i les bombes llençades causarien diversos desperfectes a la fàbrica i a la carretera. El dia 25 a les 9:14 hores tres trimotors *S-79* tornarien atacar la fàbrica (també deixarien caure les seves bombes al port) i de nou seria atacada per dos cops el dia 7 de setembre per un *He-59*, sent el primer atac a les 22:00 hores i el segon a les 22:20 hores, caient 25 bombes incendiàries a la fàbrica durant el darrer bombardeig mentre que al dia següent a les 20:10 hores serien llençades també diferents bombes incendiàries sobre la fàbrica[1629]. El 3 de novembre a les 19:30 hores seria bombardejada de nou la fàbrica per un sol hidroavió i aquesta no tornaria a ser bombardejada ja fins a final de la guerra quan el 14 de gener de 1939 un altre hidroavió a les 22:50 atacaria la fàbrica i els voltants de Sitges, finalitzant d'aquesta manera els bombardeigs sobre la fàbrica de ciment de Vallcarca.

Per altre banda Gavà disposava de vàries indústries tot i la que més destacava era la fàbrica de radiadors Roca que esdevindria en objectiu a bombardejar per l'aviació nacional degut a que es dedicava a la fabricació de projectils d'artilleria. Durant el 1938 patiria diferents atacs, a vegades molt seguits en el temps com serien el del 30 de juny i el 4 de juliol amb la intenció de fer malbé la fàbrica i aturar la seva producció tot i que el primer d'aquests atacs aeris seria realitzat el 16 de març, provocant el bombardeig de la fàbrica la mort de vàries persones a causa de les ferides ocasionades per la metralla de les bombes llençades. Les següents agressions serien les dos esmentades abans, del 30 de juny i 4 de juliol. La primera d'aquestes seria realitzada sobre les 22:22 hores quan un hidroavió llençaria vàries bombes pels voltants de Viladecans mentre que un altre

[1628] Pels bombardeigs sobre la fàbrica de Vallcarca veure ARNABAT, Ramon, CABEZAS, Adrián, GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *El Penedès sota les bombes*. Pàgs. 403-432.
[1629] ARNABAT, Ramon, CABEZAS, Adrián, GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *El Penedès sota les bombes*. Pàg. 403-432.

hidroavió moments després faria el mateix entre Gavà i Sant Boi, sent l'objectiu d'aquest darrer atac la Fundició Roca i la Central Hidrotèrmica de la casa César Dubler[1630]. Aquesta darrera fàbrica, situada a la immediació de la carretera de Barcelona a València, prop el km 9 i 10, es dedicava a la fabricació de diversos materials com filats, glaçons de caldo, tintes, antiperita, etc... però a més a més existia una Central Elèctrica Hidrotèrmica, que les necessitats d'aquell temps havien obligat a posar-la de nou en funcionament, i tot i que el coeficient del seu rendiment era força baix aquesta arribava a subministrar uns 1.000 kw, que eren consumits en la seva majoria per la Fundició Roca. Referent al bombardeig, deu bombes de 100 kg serien les llençades solament sobre la fàbrica César Dubler tot i que solament dos d'elles causarien danys materials com destrosses a una sala de filats, a la sala d'arxiu general i als lavabos dels obrers. A banda de diferents desperfectes, els danys principals serien provocats a l'edifici que quedaria ensorrat per la seva part Est. També cauria altre bomba a prop del transformador elèctric, destrossant cables i les set restants a un hort proper, produint grans cons, sent els danys personals nuls. Ja a Gavà, situat a uns 4 km de l'anomenada fàbrica serien llençades fins a trenta bombes explosives, de les que vint no explotarien i altres cinc incendiàries, quedant també altres dos sense esclatar. De les bombes caigudes quatre ho farien al nº5 de la Rambla Lluch on es trobava una petita fàbrica de canonades de ciment tot i que cap d'elles esclataria mentre que altres cinc caurien a la Fundació Roca, dos d'elles al magatzem de la Cooperativa i les tres restants a l'entrada de la torre on es trobava instal·lada una metralladora de defensa antiaèria. Encara però caurien més bombes a la carretera de Gavà, als nº 31 i 33 i a la fundició de metalls instal·lades al nº27, on caurien cinc bombes incendiàries, tres bombes al pati i dos a l'interior de l'anomenada fundició, tot i que no produirien danys i dos podrien ser recollides intactes. Finalment, també caurien algunes bombes a prop de l'estació i les vies de ferrocarril, causant danys de poca consideració.

Pocs dies després, el 4 de juliol seria protagonitzat el segon atac on seria novament bombardejada la Fundició Roca de Gavà i les seves immediacions per cinc trimotors que llençarien a les 09:40 hores unes 40 bombes de 50 kg., algunes d'elles incendiàries, matant a set treballadors de la mateixa fàbrica, una dona i ferint a vint persones més[1631]. A la Fundició Roca, la zona batuda per les bombes seria la part nord, que corresponia als voltants de la població i on caurien unes deu bombes, sent aquestes les següents: dos bombes caurien a les naus destinades a la fundició de projectils de 155 mm tot i que els danys només es reduirien al sostre i a la terra remoguda; altre bomba cauria a la sala dels forns d'esmaltar, provocant l'ensorrament d'uns dos metres de paret mentre que una altre bomba produiria un lleuger incendi, seguidament sufocat, en uns porxos on s'emmagatzemava la

[1630] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.
[1631] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.

llenya de palla per encendre els forns. També una bomba ensorraria la paret i causaria petits impactes a la màquina-compressor, sense grans desperfectes; altre esclataria al magatzem dipòsit de banyeres i destrossaria un gran nombre d'elles, mentre que una bomba incendiària cauria prop de l'anomenat magatzem, sense causar danys, tot i que calcinaria el terreny. Sobre els dipòsits de gasoil cauria una bomba explosiva però per ser de poca potència, destrossaria solament la part alta dels mateix mentre que altre bomba també explosiva esclataria a la part sud del magatzem de ceràmica, destrossant gran quantitat de lavabos allà emmagatzemats. De la resta de bombes llençades pels trimotors durant el bombardeig, deu bombes caurien al camp i hort que es trobaven entre els anomenats edificis i la carretera caient una altre bomba a la mateixa carretera que destrossaria la meitat de la seva calçada i alguns arbres. Aquestes bombes, caigudes al camp on es refugiarien els obrers de la mateixa fàbrica separant-se del considerat objectiu, serien els que produirien els morts anotats. A més a més caurien tres bombes al voltant de les vies del ferrocarril, destrossant instal·lacions de telègrafs, llum i força, ensorrant les tanques i destrossant alguns metres de carrils i també caurien altres tres bombes explosives als horts propers a la fàbrica de la Societat General de Hules, esclatant una de les bombes a la nau de tinte i assecat de l'anomenada Societat, destrossant maquinària, sostres i ensorrant parets tot i que les bombes llençades sobre aquesta fàbrica no causarien víctimes. Ja durant el mes de desembre la Fàbrica Roca hauria de patir altres dos agressions més, els dies 3 i 12, realitzant-se les dos per un sol hidroavió que bombardejaria les rodalies de la fàbrica, llençant en la primera d'aquestes agressions entre unes set i vuit bombes explosives i deu i dotze d'incendiàries sobre les 19:30 hores[1632].

Indústries d'altres ciutats també serien bombardejades amb el clar objectiu de neutralitzar la seva producció, realitzant-se aquests atacs des dels primers dies en que començarien els bombardeigs fins als mesos final de la guerra, com serien els casos de Calella i Montgat, o centrant-se en els darrers mesos de l'any, com seria el cas de la fàbrica S.A.F.A. de Blanes. A Calella per exemple el 4 abril de 1937 un trimotor italià provinent de Mallorca bombardejaria la fàbrica Llobet-Guri sense provocar víctimes però si causant nombrosos danys materials, mentre que el 19 de novembre de 1938 varis aparells franquistes bombardejarien diferents indrets de Montgat, trobant-se entre ells les fàbriques Gallard i Barrau així com diferents carrers de la població, causant nou morts i trenta-cinc ferits[1633]. Però un exemple encara més clarificador d'aquests bombardeigs efectuats al llarg de la guerra a les indústries seria les agressions que haurien de patir les indústries de la ciutat de Mataró, protagonitzades aquestes a mitjans de l'any 1937 i a finals de 1938[1634]. Les del mes de juliol de 1937

[1632] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1633] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1634]COLOMER, Margarida, *La Guerra Civil a Mataró, 1936-1939*, Publicacions de l'Abadia de Montserrat. Barcelona.

serien realitzades els dies 21 i 27, afectant les bombes del primer bombardeig a la fàbrica UNITEX, les vies del tren i un magatzem del ferrocarril mentre que al segon atac quedarien destruïdes parcialment els tallers de la Companyia General Elèctrica la fusteria Recto i Companyia a més a més de diverses cases dels carrers Mutualitat i Gravina. Per altre banda, les agressions patides per aquestes indústries al 1938 serien realitzades els dies 3 i 15 de desembre. El primer d'aquest bombardeig seria realitzat a les 23:30 hores quan els avions al servei dels nacionals bombardejarien la ciutat amb l'objectiu de destruir la foneria Roure del carrer Gravina que fabricava material de guerra tot i que de les 15 bombes llençades cap d'elles assoliria aquest objectiu i si en canvi l'estació de ferrocarril i unes indústries tèxtils, una serradora del carrer de la Mutualitat i algunes cases particulars. En realitat, les bombes llençades per l'hidroavió ocasionaria un incendi a la fàbrica Filatures Vinyes i Sangle i un altre als magatzems de fusta Casa Tectó. També estaria tocada la fàbrica de punt Vilà de Valls, produint danys d'importància i caurien quatre bombes a la via del ferrocarril prop de l'estació, ocasionant deu ferits. Pocs dies després, el dia 15 novament els avions apareixerien sobre la ciutat, realitzant un bombardeig a les 14:30 hores llençant una cinquantena de bombes que assolirien la fàbrica Gassol que quedaria parcialment destruïda i provocant la mort de quatre persones, a més a més d'afectar a la Fàbrica de Gel.

Per altre banda, l'important fàbrica S.A.F.A. de Blanes seria bombardejada també diferents vegades al llarg del conflicte per la seva condició de fàbrica de material de guerra però sobretot durant el segon semestre de 1938[1635]. Així, aquesta fàbrica no patiria el seu primer bombardeig fins el dia 29 de juny de 1938, quan sis trimotors italians llençarien les seves bombes contra ella i l'estació de ferrocarril, provocant nou morts i quaranta ferits. L'atac a aquesta fàbrica no estaria exempt de polèmica ja que segons els republicans la fàbrica era propietat d'una companyia francesa i els edificis de la mateixa tenien pintades a la teulada els colors de la República Francesa a més a més d'enarborar una bandera francesa. Pels franquistes, la S.A.F.A., era una fàbrica republicana dedicada a la fabricació de material de guerra i per aquest motiu esdevenia un objectiu militar que fins a final de la guerra seria atacada diverses vegades més.

Durant el mes de juliol, la S.A.F.A., patiria diferents atacs molts seguits en el temps. Així, els dies 15, 16 i 18 de juliol, els avions rebels llençarien les seves bombes sobre la fàbrica, tot i que sense produir cap víctima. El primer d'aquests bombardeigs seria protagonitzat el dia 15 a les 06:00 hores quan un sol avió llençaria tres bombes sobre la fàbrica provocant l'ensorrament de la quadra de filatura. A la mateixa hora del dia següent, un altre avió metrallaria un tren de viatgers a l'estació i

2006. Pàg. 225-228.

[1635] Pels bombardeigs a la fàbrica S.A.F.A de Blanes veure article de CLARA, Josep, *Els bombardeigs a Blanes durant la guerra civil*, dins *Revista de Girona*, nº123, 1987.

llençaria quatre bombes que farien malbé alguns vagons i part de l'edifici de l'estació tot i que una de les bombes caigudes a la S.A.F.A., no esclataria així com un altre caiguda al tren. .

Dos dies després, a les 07:00 hores un avió que passaria per Blanes d'Est a Oest deixaria caure sobre la mateixa fàbrica tres o quatre bombes de gran mida ensorrant un cos d'edifici on estaven instal·lades les manipulacions de preparació de fabricació de raió a que la fàbrica es dedicava, quedant destruït tota aquesta part d'edificació.

Els dos darrers atacs que patiria la S.A.F.A., serien realitzats el 21 d'octubre i el 2 de desembre. El primer d'aquests atacs seria realitzat a les 21:00 per un sol avió que deixaria caure quatre bombes pels voltants de la fàbrica causant danys de poca consideració a un xalet proper, habitatge del director de la factoria; mentre que el segon atac, el del dia 2 de desembre seria realitzat també per un sol *Heinkel He-59* sobre les 20:00 hores, que deixaria caure cinc bombes explosives de 75 kg., i dos incendiàries de 50 kg sobre la factoria i que li ocasionaria un incendi a més de diversos danys materials com trencadissa de cristalls ja que les bombes caurien al voltant de l'edificació, però sense produir cap víctima.

Per altre banda, l'altre fàbrica de Blanes que també seria atacada per l'aviació franquista seria la fàbrica de cuir Tossas, situada a l'altre extrem de la població però dintre del casc urbà. Aquesta patiria dos agressions durant la guerra, la primera d'elles el 13 de juliol, destruint les bombes completament la meitat de l'edifici, maquinària i deixant en mal estat l'altre meitat d'edificació tot i que sense produir víctimes; mentre que la segona agressió sobre la fàbrica seria realitzada el dia 5 de desembre al voltant de les 19:00 hores. En aquell moment, un avió llençaria 13 bombes explosives i 5 d'incendiàries sobre la fàbrica de cuir Tossas, destruint per complet tres pavellons de la mateixa, la meitat de la fàbrica ja que l'altre meitat estava ja destruïda pel bombardeig del dia 13. Una hora després, un altre avió llençaria entre 10 o 12 bombes sobre l'estació de ferrocarril.

4.1.3.2. Atacs a vies fèrries i de comunicacions

Les línies fèrries i els nusos ferroviaris de les poblacions de la costa serien un altre objectiu molt atacat per l'aviació al servei dels sollevats, succeint-se nombrosos atacs des de principis de la guerra a aquests objectius i intensificant-se sobretot al llarg del 1938. Cal a dir que durant els anys que duraria el conflicte, el transport de subministres i material de guerra així com de tropes es feia sobretot en transport ferroviari, d'aquí la importància d'aquestes comunicacions. Resulta molt difícil saber el nombre total d'atacs que realitzarien els avions nacionals a cadascuna de les poblacions costaneres seguint aquest objectiu de destruir o interceptar les comunicacions ferroviàries degut al gran nombre no tan sols de bombardeigs si no de metrallaments que realitzarien sobre aquests objectius, ja que moltes accions d'aquest tipus anirien encaminades a metrallar solament les vies de

comunicació i en diferents casos, atacs a trens que o bé circulaven o bé estaven a les estacions. Segons l'obra *Atles de la Guerra Civil de Catalunya*[1636], durant 1937 serien bombardejades les línies fèrries i nusos ferroviaris de poblacions de la costa durant set vegades Colera, sis Portbou, tres Calafell i El Masnou, dos les estacions i vies fèrries de Tarragona, Torredembarra, Sant Vicenç de Calders i Mataró i una vegada Rodà de Barà, Cubelles, el Baixador de Sant Adrià del Besòs, Badalona, Montgat, Premià de Mar i Pineda de Mar; intensificant-se durant el 1938. Durant aquest any s'ampliarien els bombardeigs a més poblacions patint vuit atacs Badalona, sis Torredembarra, Calafell, Vilanova i la Geltrú i Palamós, cinc Tarragona i Blanes, quatre Altafulla, Cubelles i el Baixador de Sant Adrià del Besòs, dos Roda de Barà, Castelldefels, Arenys de Mar i Malgrat de Mar i un Garraf, Gavà, Mataró, Caldes d'Estrac, Canet de Mar; tot i que el lloc on més es centrarien aquests bombardeigs i el que seria el més castigat seria el nus ferroviari de Sant Vicenç de Calders que patiria fins a quaranta-tres atacs durant aquest any. Referent a les estacions i vies de ferrocarril situades a la zona litoral de la ciutat de Barcelona resultaria afectada pels bombardeigs aeris l'Estació del Port de Barcelona unes cinc vegades durant el 1938; l'Estació del Morrot tres vegades al 1937 i vuit al 1938; l'Estació del ferrocarril del Port només una vegada al 1938 mentre que tres vegades al 1937 i altres tres al 1938 l'Estació de França; l'Estació del Bogatell dos al 1937 i altres dos al 1938 i una durant 1937 l'Estació del Poblenou. També afectarien els bombardeigs del 1938 dos vegades a l'Estació de la Sagrera i l'Estació del Nord i una vegada a l'Estació de Passeig de Gràcia[1637]. Cal a dir que aquest número de bombardeigs i metrallaments sobre els nusos ferroviàries i estacions augmentarien també amb els diferents atacs realitzats durant el gener i febrer de 1939 i que acabaria amb l'ocupació de Catalunya per part dels nacionals. Així per tant, serien moltes les estacions de ferrocarril de les poblacions costaneres o en el seu defecte, trams de via de ferrocarril que travessaven aquestes les que patirien algun bombardeig o metrallament durant el transcurs de la guerra. Però a banda dels atacs a les estacions de ferrocarril, moltes vegades bombardejades al llarg de la guerra, un altre punt important serien també els ponts de ferrocarril.

En aquest sentit, els espies al servei dels nacionals redactarien un informe amb data de 20 de febrer de 1937 sobre els ferrocarrils de Catalunya i Llevant després que ells mateixos recorreguessin les línies des de Portbou a València, fent constar a l'anomenat informe els punts més estratègics i on probablement podien tenir més èxit per desestabilitzar el tràfic ferroviari a Catalunya establint com a km 0 Portbou[1638]. Així informaven que a 8 km al sud de Portbou existia l'important pont de Colera, que es trobava protegit per sacs de sorra i amb vigilància tant de dia com de nit mentre que al km 12 i fins el km. 15,750 feien constar que existien una sèrie de túnels sense cap tipus de vigilància,

[1636] HURTADO, Víctor, SEGURA, Antoni, VILLARROYA, Joan, *Atlas de la guerra civil a Catalunya*. Pàg. 474.
[1637] Íbidem. Pàg. 474.
[1638] AHEA. A1927.

resultant fàcil pels espies qualsevol acció ofensiva que es realitzés sobre ells, trobant-se a davant i a la sortida d'aquesta serie de túnels la població de Vilajuïga, mentre que a l'est és trobava els punts culminants de la serralada de Ronda. Continuant amb la descripció, a partir de 18,100 km i en endavant es trobava un pont sense vigilància sobre un rierol en un clar força important i amb una superestructura metàl·lica composta per dos claves i dos estreps laterals de maçoneria, mentre que a 20,200 km es trobava un túnel curt i de poca importància també sense vigilància i a 24 km existia un pont sobre el riu Muga, també sense vigilància però de poc interès ja que la població de Figueres es trobava a encara a 4 km en endavant. Ja a Figueres, prenent aquesta ciutat com km 0 i partint cap al sud a 2,100 km existia un pont sobre el riu Molino o Manol, anotant els espies al seu informe que la vigilància era nu-la i el pont interessant per realitzar qualsevol atac sobre ell i de fàcil acció, mentre que a 10 km al sud de Figueres existia sobre el riu Fluvià un altre pont que tampoc es trobava vigilat i era força interessant. Un altre pont també interessant es trobava en aquest cas a 16 km al nord de Girona i sobre el riu Ter ja que es trobava sense vigilància i segons la seva construcció, es prestava a una acció fàcil; mentre que a 200 metres al sud de l'estació de Sant Celoni hi havia un pont interessant sobre el riu Tordera, també sense vigilància. Seguint la via fèrria a 800 metres al nord de l'estació de Llinàs i sobre el riu Mogent també existia un altre i important pont que com els altres tampoc tenia vigilància, però en canvi si que eren vigilats, tant de dia com de nit tots els ponts existents entre Granollers i Barcelona. Ja al sud de Barcelona, a la línia de ferrocarril de la costa existien nou túnels importants entre l'estació de Punta Ginesta a Vilanova i un pas superior de la carretera, zona que era vigilada per dos guàrdies encarregats de la petita estació de Sitges de Terramar.

Els espies també informaven que per realitzar de manera efectiva el tall de la línia de ferrocarril de la costa, era necessari la destrucció d'alguns ponts que es trobaven sobre la línia de l'interior que anava de Barcelona per Martorell, Vilafranca a Vendrell, sent els punts més propicis d'aquest sector un pont situat a uns 250 metres de Castellbisbal, on no existia vigilància i molt especialment el pas superior de ferrocarril a 3.500 metres de l'estació de Santa Margarita i el Monjos.

Les dos línies, tant la de l'interior com la de la costa s'unien i es bifurcaven al mateix temps a Coma-ruga, a l'estació de Sant Vicenç de Calders i seguint la línia del sud (o sigui la de la costa) i partint d'aquella bifurcació de Coma-ruga rumb a Tarragona, es trobava un túnel a 4 km de la bifurcació (sud) i a 2.100 metres en endavant del abans anomenat túnel i per consegüent a 6.100 metres de la bifurcació, també es trobava un altre túnel sense vigilància. Resultava pels espies d'especial interès el pont sobre la desembocadura del riu Gaià, que es trobava a 8.200 metres al nord de Tarragona i a la Platja del Miracle a Tarragona a uns 1.100 metres del *Presidio* del Nord hi havia un altre pont sobre un rierol que no disposava de vigilància i força interessant per realitzar qualsevol agressió.

En canvi per la línia ferroviària del nord, o sigui de la bifurcació de Coma-ruga a la població de Reus, existia un túnel a 14 km al nord d'aquesta darrera població sense vigilància, un pas inferior de ferrocarril amb la carretera de Valls a Tarragona que es trobava a 12 km de Reus i un pont sobre el riu Gaià que estava vigilat de dia solament.
Ja per últim de Tarragona a Castelló de la Plana existien a Tortosa varis ponts, tot i que pels espies era més fàcil actuar contra el pont del ferrocarril que existia sobre l'afluent del riu Cerbrol al sud en el seu creuament amb el ferrocarril que distava de Tortosa uns 15 km i entre Tortosa i Castelló existien nombrosos clavegueram de volta simple compostes de dos o més voltes i petits ponts de clars que variaven entre els 5 i els 12 metres, restant tots sense vigilància.

Un dels punts més destacats d'aquestes vies de comunicacions i que més patirien els atacs aeris serien el pont de ferrocarril de Colera i l'estació de Portbou, ja que esdevenien les vies d'entrada a Catalunya i per consegüent també a l'Espanya Republicana, de molts dels subministres que tanta falta li feien al bàndol governamental per continuar el conflicte[1639]. La importància d'aquests venia determinada per ser un punt vital pel tràfic entre l'Espanya Republicana i França i segons els espies franquistes als seus informes, durant els primers mesos de la guerra ja donarien constància de la importància d'aquest punt i sobretot també l'important que era la destrucció de la via fèrria que comunicava la costa catalana amb França al seu punt pel pas més vulnerable: el pont de Culera, insistint en què la zona era indefensa al no existir cap fortificació tot i el seu valor estratègic. Per a dur endavant la destrucció de l'anomenat pont, els espies demanaven raids aeris als seus informes i l'immediat bombardeig des de la costa per part de la Marina, al temps que suggerien enfonsar qualsevol mercant que feia el servei permanent entre Marsella i Barcelona al Cap de Creus donat que amb aquesta acció el transport marítim restaria totalment interromput a tota la zona.
Així que davant la importància d'aquest punt i davant d'aquestes afirmacions, aquest seria el primer punt bombardejat per avions a territori català, realitzant-se la primera d'aquestes accions aèries el 16 de desembre de 1936[1640], pràcticament coincidint amb el final del fracàs de l'ofensiva nacional sobre la ciutat de Madrid. El bombardeig seria realitzat cap al migdia per quatre trimotors italians procedents de Palma que després de sobrevolar Cerbère, o sigui territori francès, es presentarien en formació de combat i llençarien vint-i-dos bombes entre l'estació internacional de Portbou i el túnel que uneix aquesta població amb la francesa de Cerbère. Sobre els seus efectes l'acció donaria un total de dos ferits i quatre vagons de mercaderies desfets (dos d'ells es trobaven aturats a vies

[1639] Sobre els bombardeigs del pont de Colera i l'estació de ferrocarril de Portbou, veure l'article de Ricard Camil Torres Fabra, *Un objectiu primordial de l'aviació franquista: la Frontera Oriental dels Pirineus*, dintre de la Revista *Ebre 38*, Febrer 2008.
[1640] Cal recordar que el primer bombardeig que patiria Catalunya seria el realitzat pel creuer *Canarias* el 30 d'octubre de 1936 a la badia de Roses.

secundàries, plens de patates en el moment del bombardeig) i a més a més, un dels explosius cauria sobre la posta sanitària i altre restaria només a dos metres de la frontera encara que no explosionaria. En total, de les bombes llançades cap d'aquestes destruiria el pont de Colera mentre que altres quatre o cinc impactarien prop de l'estació de Portbou, desfent uns trams de vies auxiliars però sense tocar la via principal i no es donarien més víctimes gràcies a que la població es concentraria a l'interior del túnel, utilitzant-se d'aquesta manera de refugi antiaeri. Però tot i que els danys no serien importants, aquest primer bombardeig aeri si que faria endarrerir els trens provinents de França i el mateix alcalde de Portbou, el socialista Cruzel, enviaria una nota a Companys demanant-li la protecció de les costes gironines, en concret demanaria la presència d'un un submarí al mateix temps que unes vuitanta persones de la localitat serien evacuades per por a que es repetissin més incursions aèries. Per altre banda, el tinent de navili Pedro Prado Mendizábal, cap de l'Agrupació Naval de la Flota Republicana que estava destinada a Barcelona comunicaria el dia 21 de desembre que segons l'havien informat, els avions que havien bombardejat Portbou i Colera procedien no de Mallorca si no de Bastia (Sardenya)[1641], i eren quatre trimotors italians de bombardeig sota el comandament del oficial Verdi de la 4ª esquadrilla de aquella base i per tant italians[1642]. La realitat seria que només quatre dies més tard aquests atacs es repetirien però en aquest cop seria protagonitzat des del mar pel creuer *Canarias* que bombardejaria el pont de Colera[1643]. Tot i el nou atac el pont resistiria i per protegir-lo seria reforçat per milers de sacs de sorra a banda i es crearia una connexió directa amb Port-Vendrés per tal d'avisar de l'arribada d'avions franquistes. Aquest reforçament del pont i connexió seria comunicat posteriorment pels espies franquistes, afegint a més a més que Llançà restava sense defensa i per tant era el punt més vulnerable, de manera que si l'aviació fallava la incursió sobre el pont de Colera sempre podria destruir la via fèrria a aquella localitat.

El 4 de gener de 1937 començarien a instal·lar-se tres metralladores antiaèries al voltant del pont de Colera i pocs dies després, en concret el dia 11, aquest patiria un altre atac naval tot i que tampoc el destruiria i a les 23:45 hores del dia 12 i a les 02:00 del dia 13 l'estació de Portbou seria novament bombardejada. Aquests dos atacs produirien la destrucció del cos de l'edifici corresponent a la Comandància de l'Estació, Gabinet telegràfic i resta de dependències. Així mateix aquests bombardeigs deixarien destrossats cinc vagons, un d'ells de viatgers buit i els quatre restants carregats de mercaderies mentre que altres quatre projectils produirien danys a la placa giratòria del dipòsit de màquines. A les vies no es produirien desperfectes d'importància resultant la circulació

[1641] Aquí es veu un error a les informacions republicanes ja que Bastia pertany a l'illa de Còrsega. Probablement equivocarien la ciutat i els informadors republicans voldrien dir que els avions havien sortit d'alguna base de l'illa italiana de Sardenya.
[1642] AHEA. A107.
[1643] Veure apartat 3.3.1. Els atacs dels vaixells de superfície a la costa catalana.

normal. Però després d'aquest atac, la població de Portbou seria pràcticament en la seva totalitat evacuada i els espies començarien a apostar per un atac aeri o com alternativa, efectuar un cop de mà per tal d'acabar d'una vegada per totes amb l'avituallament republicà afegint que també resultava necessari destruir la carretera entre Figueres i Le Perthus per tal que l'aïllament republicà fos total. Tot i aquestes informacions, el 14 de febrer de 1937, tornaria a ser bombardejat Portbou des de la mar per vàries naus franquistes i una vegada acabada l'acció marítima, cap a les vuit del matí, dos aparells franquistes entrarien en acció amb la tècnica del bombardeig picat amollant llençant una sèrie de bombes de les que tres impactarien al pont de Colera, ressentint-se els seus pilars, caient també altres tres projectils més a Colera, dos a la platja de Garbet, tres a Sant Pere de Roda, unes set o vuit bombes a les rodalies de l'estació de Portbou i altres cinc o sis entre els rails, de les vies fèrries destruint uns 10 metres d'aquesta a més a més de caure una bomba que no faria explosió. L'efecte d'aquest bombardeig faria que els responsables de la defensa de les poblacions de Colera i Portbou demanessin que romangueren a Figueres més mitjans defensius a més a més de realitzar un traçat ferroviari alternatiu al pont per si aquest acabava al final destruint-se davant els bombardeigs que estava patint, tot i que aquestes demandes no serien ateses.

El 27 de febrer de 1937, els espies informarien que tot i els bombardeigs, el pont encara continuava en funcionament i seguirien transitant les expedicions provinents de València cap França via Portbou, tot i que aquestes ho feien amb molta precaució i en petits grups de vagons, realitzant primer amb l'ajuda d'una locomotora que impulsava el reduït comboi fins que travessava el pont mentre que a l'altra banda, una altra màquina allunyava el comboi del pont donat les poques garanties que aquest oferia. Els espies insistien en els bombardeigs aeris informant a més a més que havia augmentat la defensa del pont ja que havien estat instal·lades armes antiaèries i que estava entrant gran quantitat de benzina així com tot tipus de material, situant la xifra de pas en uns vuitanta vagons diaris.

Tot i aquestes indicacions, el següent bombardeig no es realitzaria fins el 9 d'abril quan novament tres aparells franquistes bombardejarien l'estació de Portbou, deixant caure unes quaranta bombes tot i el foc antiaeri que haurien de suportar els avions des de terra durant prop de trenta minuts, destruint les bombes llençades pels aparells trams de la via internacional i alguns vagons de mercaderies, així com entre vint a vint-i-cinc edificis del poble, especialment a la Plaça de Dalt (abans Major), obrint forats de quatre metres de profunditat i ensorrant també un mas no molt llunyà del poble i el convent de religioses, causant tres morts i varis ferits provocant així mateix la total evacuació del poble. Aquest bombardeig seria el més dur que havia patit fins el moment aquella zona i el més perjudicial pels republicans seria la destrucció d'un tram de via fèrria al mateix pont de Colera que deixava útil només un dels dos ramals. Però aquest bombardeig podria haver

estat encara pitjor ja que tres projectils més caurien de ple al pont tot i que aquests no esclatarien, el mateix que un parell més d'obusos a l'aldea de Colera, una altre al cementiri de Portbou i encara un més que cauria a un pou del poble, sent un total de setze les bombes caigudes i que no esclatarien. Durant el bombardeig també resultaria atacat un tren de mercaderies que anava en direcció a Barcelona, a l'altura de la platja de Garbet, situada entre Colera i Llançà, tot i que no seria tocat.
Referent a les bombes que no explosionarien, un tècnic aniria des de Barcelona per examinar-les i arribaria a la conclusió que aquestes havien estat sabotejades, com ho demostraria que havia trobat peces de coure que havien estat col·locades a llocs essencials per tal d'evitar l'explosió. Els espies donarien explicacions als seus informes sobre aquest bombardeig i el fet sobre les bombes que no explotarien i també informarien que havia estat col·locada recentment una bateria de metralladores antiaèries dalt la torre de l'Església de Portbou. També tornaven a insistir en la necessitat de la total destrucció del pont de Colera per dificultar el tràfic a la frontera ja que si s'arribava a assolir aquest objectiu els republicans haurien de recórrer a camions entre Portbou i Llançà, una acció que repercutiria molt negativament en el tràfic i suggerien que fos destruït el control elèctric de canvi d'agulles situat en les proximitats de l'estació de viatgers de Portbou davant l'edifici de la posta sanitària i que ja havia estat assolit una vegada abans.
Els avions franquistes continuarien realitzant accions envers aquesta zona i tant els dies 15 com 16 del mateix mes, atacarien a la via fèrria de Colera i Llançà mentre que el dia 10 de maig, a les 05:00 hores tres trimotors i un caça llençarien unes seixanta bombes sobre Portbou, matant tres persones i provocant la destrucció de dos vagons amb patates i un de vi. Anteriorment aquest bombardeig, els mateixos avions havien atacat un tren de mercaderies que anava direcció Llançà tot i que aquest no arribaria a ser assolit.

A finals del mateix mes, en concret el 22 de maig altre cop tornaria a realitzar-se un nou atac pels avions als servei dels sollevats tot i que aquest seria molt feble ja que tot i que deixarien caure unes trenta bombes, moltes d'aquestes no esclatarien, causant les que si explosionarien danys a la via fèrria i metrallarien la carretera, la caserna, la duana i el barri de Mitjavila, sense produir ferits. Els aparells també sobrevolarien de nou territori francès i alguna ràfega de metralladora arribaria a caure fins i tot a la platja francesa tot i que sense conseqüències. Aquest atac ni tan sols serviria per interrompre momentàniament el tràfic duaner i els espies avisarien que s'estava instal·lant a Cerbère un aparell capaç de detectar vibracions atmosfèriques amb la qual cosa Portbou podia estar avisada immediatament de l'arribada de les esquadres aèries franquistes.

Després de varis mesos de treva respecte als atacs aeris, els dies 10, 14, 15 i 17 de setembre tornaria a ser bombardejada la ciutat de Portbou tot i que sense gaires conseqüències. En canvi, el 16 d'octubre els avions dels sollevats bombardejarien els treballs de reparació i el pont internacional de Colera amb ple èxit sent atacats per un caça francès tot i que aquests no volarien sobre territori francès. L'acció d'aquest caça esdevendria molt determinant ja que possibilitaria l'arribada de quatre caces republicans que, davant la superioritat material i numèrica franquista, acabarien internant-se en cel francès, sent aquesta la primera vegada que els aparells franquistes topaven amb certa resistència a la zona. En canvi cinc dies després, Portbou patiria un dels bombardeigs més cruents per l'extensió del mateix ja que seria atacat des del cementiri fins a l'estació de la ciutat tot i que molts dels projectils caurien lluny dels objectius sense majors conseqüències. A més a més d'unes quaranta bombes llençades, setze no explotarien o caurien lluny dels objectius, però la població i l'estació patirien un cop molt dur provocant l'atac l'enderrocament d'un bon nombre d'edificis i la destrucció de trams de la via fèrria. Fins i tot seria afectat el camp de futbol, tot i que només es comptabilitzaria un milicià ferit, gràcies a que la localitat es trobava deserta, mentre que les poques persones que allà eren pernoctaven als túnels de Portbou-Cerbère i Portbou-Colera. La potència del bombardeig seria tan gran que els trens francesos es plantejarien fins i tot travessar la frontera, tot i que aquestos finalment continuarien arribant a Portbou com abans dels bombardeigs.
A finals d'any, el dia 20 desembre encara la línia fèrria de Portbou hauria de suportar una nova agressió més mentre que el dia 28 de desembre i el 18 febrer de 1938 el pont de Colera hauria de suportar diferents atacs navals.

Al 1938 els bombardeigs sobre Portbou continuarien i la tarda del 29 de març i la matinada del dia 30 serien realitzades fins a tres agressions aèries, totes protagonitzades per un sol aparell que causaria un mort i quatre ferits així com diversos danys materials. Pocs dies després, el 2 d'abril es repetirien les agressions i la població seria bombardejada a les 19:10, 19:41 i 19,48 hores sent el bombardeig més violent el segon, que provocaria un mort i grans danys materials[1644]. El 13 d'abril a la matinada caurien també algunes bombes sobre la població sense importància però si que serien més importants els realitzats els dies 24 i 27 de maig. El primer d'ells seria realitzat sobre les 12:00 hores per avions italians que llençarien dos dotzenes de bombes sobre l'estació de ferrocarril de Portbou i les seves rodalies, causant dos morts i diversos ferits mentre que el segon dia serien varis els bombardeigs realitzats. Aquests començarien a les 21:30 hores, el primer d'ells realitzat per dos avions que llençarien vuit bombes de 250 kg des de 2.800 metres d'altura acompanyades d'altres set incendiàries sobre l'estació de Portbou i seguidament un altre avió llençaria altres quatre bombes

[1644] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.

més de 250 kg i altres quatre més incendiaris des de 1.700 metres d'altura també sobre l'estació. Tot i les bombes llençades, els danys serien menors degut l'altura des de la que els avions franquistes hagueren de llençar els projectils, gràcies sobretot a la defensa antiaèria instal·lada a la zona i que comptava inclòs amb reflectors.

Deixant de banda Portbou i el pont de Colera, les estacions de ferrocarril de moltes poblacions de la costa així com les pròpies vies de ferrocarril serien altres llocs que també serien bombardejades al llarg de la guerra amb el mateix objectiu de col·lapsar les comunicacions. Per exemple l'estació de ferrocarril de Blanes i les vies de ferrocarril d'aquesta població també seria un altre dels llocs bombardejats per l'aviació rebel, tot i que aquest seria un clar exemple de com s'accentuarien els atacs durant l'últim semestre de la guerra[1645]. La primera de les agressions no seria realitzada fins el 9 de juny a les 09:45 hores quan sis aparells llençarien trenta bombes prop de l'estació i la fàbrica S.A.F.A., caient vàries d'elles a la mateixa estació del ferrocarril, situada a uns dos km de la població, destruint deu vagons i els tinglats. A l'agost es realitzarien dos atacs, el primer el dia 15 a les 06:15 hores quan un hidroavió llençaria quatre bombes explosives prop de la fàbrica S.A.F.A. i l'estació destruint aquestes quatre vagons de ferrocarril mentre que el segon atac seria realitzat el dia 22 a les 23:30 hores també per un sol un hidroavió que llençaria set bombes de 25 i 50 kg sobre les vies fèrries i els seus contorns, caient una d'elles a la pròpia via fèrria i una altre a una via morta també metrallant un tren de passatgers intensament, tot i que sense provocar víctimes.

Pocs dies després, el 7 setembre, a les 21:30 hores un altre hidroavió deixaria caure sis bombes a prop de l'estació (dos d'elles no explotarien); i una hora després un altre hidroavió llençaria vàries bombes prop de la mateixa estació causant alguns desperfectes i altres dotze bombes més a una vinya, sense víctimes. A finals d'any, el 2 novembre a les 20:04 hores un hidroavió llençaria cinc bombes explosives i deu incendiàries de 10 i 25 kg respectivament pels voltants de l'estació i la plaça causant un mort i cinc ferits, destruint a més a més una tapia de l'estació mentre que el dia 5 de desembre a les 19:30 hores un aparell llençaria tretze bombes explosives a la fàbrica Tossas de Blanes, ocasionant desperfectes de consideració i altres quinze bombes a la línia del ferrocarril que ocasionarien diversos desperfectes així com diverses bombes que caurien a la carretera del castell, ocasionant desperfectes a les línies telefòniques tot i que sense provocar víctimes mortals.

Les estacions i vies fèrries de la província de Barcelona també serien atacades nombroses vegades destacant entre elles alguns dels bombardeigs ja comentats abans quan es parlava dels bombardeigs a les indústries ja que aquestes estaven moltes vegades ubicades al costat de les estacions o de les pròpies vies de ferrocarril. D'aquesta manera per exemple, les vies de comunicació de la comarca

[1645] CLARA, Josep, *Els bombardeigs a Blanes durant la guerra civil*, dins *Revista de Girona*, nº123, 1987.

del Maresme serien de les primeres que haurien de patir agressions aèries, ja que per exemple el dia 19 de juliol de 1937 serien iniciades aquestes agressions a Montgat mentre que dos dies després, el dia 21 de juliol dos hidroavions bombardejarien l'estació de Mataró i un tren a Sant Andreu de Llavaneres on ocasionarien tres víctimes mortals. Continuant amb aquests atacs el dia 2 d'agost seria el torn de Canet de Mar, els dies 19, 20 i 29 de setembre Masnou i el 26 d'octubre tornaria a ser atacada l'estació de Mataró així com la de Premià de Mar. Aquests atacs s'accentuarien sobretot durant el 1938 i les comunicacions de Mataró així com d'altres poblacions del Maresme patirien diverses agressions durant aquest l'any. Seguint amb l'exemple de Mataró, el dia 17 d'agost a les 02:15 hores un hidroavió llençaria dos bombes explosives i dos incendiàries pels contorns de l'estació sense ocasionar danys materials, però si un ferit lleu i el dia 3 desembre a les 23:54 hores un altre hidroavió llençaria quinze bombes a vàries fàbriques de Mataró, produint danys d'importància en aquestes així com quatre bombes més a la via de ferrocarril prop de l'estació, ocasionant deu ferits, un d'ells en estat greu. Altres poblacions del Maresme que també veurien bombardejades les seves comunicacions durant aquest any serien Malgrat de Mar, Caldetes, Arenys de Mar, Vilassar de Mar, Masnou i Montgat entre d'altres. Així per exemple el dia 4 de juliol a mitjanit seria bombardejat Malgrat de Mar caient vint bombes a les rodalies del pont de Tordera, i altres quatre en una vinya a uns 600 metres de la Central Elèctrica, sense ocasionar víctimes tot i que tallaria els fils elèctrics i telefònics de la línia que comunicava amb Sils i tornaria a patir un altre atac tres quarts d'hora abans de la mitjanit del dia 23 d'agost, juntament amb Pineda de Mar, així com el dia 5 d'octubre. Les instal·lacions ferroviàries de Malgrat de Mar i Pineda de Mar serien novament atacades el dia 23 de novembre mentre que Caldetes per la seva part patiria un bombardeig el dia 9 de setembre a les 21:50 hores quan un hidroavió deixaria caure cinc bombes a la població, caient tres davant de l'estació i dos prop de la Colònia Infantil causant tres ferits lleus, metrallant després el mateix aparell Arenys de Mar. Aquesta darrera població també hauria de patir diferents atacs en les seves comunicacions com seria el dia 18 de març quan a les 02:25 hores varis avions passarien per damunt de la població llençant tres bombes sobre la via fèrria tot i que causarien pocs danys, el 23 del mateix mes, el 17 d'agost, o el 5 de desembre que serien llençades vàries bombes davant de l'estació d'Arenys de Mar tot i que aquestes acabarien esclatant a l'aigua. Per altre banda, Vilassar de Mar també patiria alguna agressió sobre les seves comunicacions com seria la del dia 23 d'abril, quan a les 20:40 hores serien llençades quatre bombes a mig km de l'estació a prop de la carretera en uns camps sense ocasionar cap víctima ni danys materials de consideració. Ja al 1939 i en plena ofensiva nacional, serien bombardejades les instal·lacions fèrries de Mataró el dia 21 de gener, Tordera el dia 27 igual que Masnou, que també seria atacat dos dies després.

Entre 1937 i 1938, les estacions ferroviàries de Barcelona serien bombardejades un total de quaranta vegades[1646], sent la més afectada l'estació del Port, afectada durant aquests dos anys 16 vegades: el 1937 només tres cops, els dies 9 de febrer, 28 de juliol, 19 d'octubre i la resta el 1938, sent aquests bombardeigs efectuats els dies següents: 19 i 30 de gener, 14 de maig, 19 de juny, 13 de juliol, 4 de setembre, 4 d'octubre (dos vegades, 14, 15, 19 (també dos vegades) i 21 del mateix mes, sent aquesta estació afectada més sovint pels continus atacs aeris realitzats envers el port de la capital catalana. Una de les altres estacions de Barcelona que també seria atacada de manera periòdica seria l'Estació de França, atacada durant el 1937 el 23 de setembre i el 7 i 20 de desembre i durant el 1938 els dies 5, 16 i 17 de març, el 4, 15 i 16 de juny, el 19 d'agost, i el 16 de setembre, comptabilitzant un total d'onze agressions. La resta d'estacions barcelonines comptarien amb menys agressions, com seria la del Bogatell, atacada el 24 d'agost i el 7 de desembre de 1937 i el 4 de juny i el 21 d'octubre de 1938; l'estació de Gràcia, atacada el 19 de gener i el 5 de març de 1938; l'estació del Poblenou, atacada el 25 de juliol de 1937; l'estació de la Sagrera el 18 de març i el 19 de juny de 1938 i l'estació del Nord el 3 d'agost de 1938.

Altres poblacions dels Barcelonès com eren Badalona i Pla de Besòs (Sant Adrià del Besòs) veurien les seves vies fèrries i estacions afectades en molts dels bombardeigs efectuats sobre els nuclis industrials d'aquestes ciutats i ja descrits anteriorment degut a que precisament, la via del ferrocarril travessaven aquests nuclis industrials. Així per exemple, les vies fèrries de Badalona patirien atacs o es veurien afectades per aquestes agressions aèries durant el 1937 el dia 13 de març mentre que durant el 1938 el nombre seria més elevat, patint agressions els dies 8 de març, 24 d'abril, 30 i 31 de maig, 30 de juny, 5, 9 i 30 de juliol i el 4 de desembre. Les instal·lacions ferroviàries de Pla de Besòs per la seva part patirien agressions aèries el 24 de setembre de 1937, i durant l'any següent el 19 d'abril, el 30 i 31 de maig i el 18 de juliol[1647].

També patirien algun que altre atac a les seves comunicacions fèrries les poblacions costaneres del Baix Llobregat, sobretot Gavà i Castelldefels, ja que les agressions que hauria de patir el Prat de Llobregat es centrarien sobretot sobre el seu camp d'aviació.

A Gavà per exemple, el 17 de març de 1938 serien bombardejades les indústries de les ciutats i serien llençades tres bombes en un camp a uns cinquanta metres de l'estació tot i que sense conseqüències, mentre que per altre banda, el 4 de juliol, en un altre bombardeig que agafaria com a principal objectiu la fàbrica de Radiadors Roca caurien també sis bombes de 50 kg entre l'estació i els camps propers causant desperfectes als magatzems "Petita Velocitat". De les bombes llençades

[1646] Veure DUEÑAS ITURBE, Oriol, *La gran destrucció. Els danys de guerra i la reconstrucció de Catalunya després de la Guerra Civil (1937-1957)*. Tesi doctoral. Juny 2013. Universitat de Barcelona. Pàgs. 192-193.
[1647] Íbidem. Pàgs-192-193.

una bomba de 25 kg cauria a la part posterior de la torre on es trobava el grup Motoritzat de Gavà; una altre de gran potència aniria a caure al mig de la carretera i a uns 600 metres de la població, mentre que una darrera seria llençada al costat de la carretera en un camp[1648]. Per altre banda, el dia 9 de setembre a les 21:30 hores un hidroavió llençaria entre sis i set bombes incendiàries pels contorns de la línia ferrocarril, metrallant després per Miramar, sense causar víctimes i els atacs a les línies de comunicació d'aquesta població no tornarien fins al gener de 1939. D'aquesta manera, la matinada del 16 de gener de 1939, un hidroavió deixaria caure unes vint bombes prop de la carretera, tot i que només aconseguiria crear uns desperfectes a una casa mentre que al dia següent a les 19:30 hores, els avions franquistes llençarien vàries bombes als voltants de l'estació de Castelldefels ocasionant desperfectes a la via fèrria. Entre les principals bombes llençades sobre la població, una aniria a caure a l'estació on produiria danys de consideració; quatre d'incendiàries al pas de nivell ocasionant desperfectes a Can Português; una més davant de l'Ajuntament ocasionant la destrucció d'un edifici, dotze més darrera del Castell, i encara vuit bombes més ocasionarien desperfectes a un edifici, totes sense causar víctimes[1649].

Per altre banda, les vies de comunicació de les poblacions de la comarca del Garraf, al sud de la província de Barcelona patirien molts més atacs aeris al llarg de la guerra, sent les estacions de ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, Sitges i Cubelles bombardejades vàries vegades així com les vies de ferrocarril de Vallcarca i Garraf, llocs aquestos més inaccessibles pel seu propi terreny[1650]. Aquestes agressions es concentrarien sobretot durant l'any 1938 i el mes de gener de 1939, començant per les del 18 de gener de 1938 i el 5 de febrer quan seria bombardejada les dos vegades l'estació de ferrocarril de Vilanova i la Geltrú; el 15 de febrer que seria atacada a les 05:00 hores la via del tren al seu pas per Vilanova; el 31 del mateix mes que seria atacada la carretera de Vilanova a Torredembarra per dos hidroavions alemanys, el 13 de maig, quan dos hidroavions al voltant de la mitjanit llençarien unes bombes a l'estació també de Vilanova.

Durant el mes de maig es succeirien també dos atacs diferents pràcticament al mateix lloc, sent aquests molt a prop d'un túnel de ferrocarril entre Garraf i Castelldefels anomenat La Ginesta. El primer d'aquests bombardeigs seria realitzat el dia 14 a les 01:45 hores per un sol hidroavió que llençaria quatre bombes, causant dos d'elles desperfectes lleugers al km 312 de la línia fèrria, poc abans de l'entrada del 2on túnel mentre que les altres dos caurien a una muntanya propera de l'anomenat túnel. Per altre banda, el segon bombardeig seria realitzat a les 01:00 hores del dia 29

[1648] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.
[1649] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.
[1650] Sobre els bombardeigs al Garraf veure el llibre ARNABAT, Ramon, CABEZAS, Adrián, GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *El Penedès sota les bombes*. Pàgs. 187-440.

també per un sol hidroavió que deixaria caure pels voltants de l'anomenat túnel i del destacament de guàrdia situat en aquest lloc tres bombes a banda de metrallar la zona, provocant danys de poca consideració.

El mes de juny les vies de comunicació de les poblacions d'aquesta comarca només patirien una agressió o el 15 de maig quan un hidroavió atacaria la via fèrria a Vilanova i a Cubelles, però en canvi si que patirien més els mesos següents com serien el juliol i l'agost. Així durant el mes de juliol, el dia 11 a les 23:10 hores un aparell llençaria sis bombes (una d'elles sense explotar) a Cubelles, trencant la via fèrria per quatre llocs i metrallant després a un guardacostes que es trobava prop de Segur de Calafell, tot i que sense provocar cap víctima. Al dia següent un altre aparell a les 00:35 hores llençaria algunes bombes a la part de Garraf i Vallcarca, a les 01:15 hores deixaria caure vuit bombes a l'estació de Vilanova i la Geltrú i metrallaria la bateria de costa instal·lada a la ciutat, la carretera i l'estació; incendiant varis vagons de mercaderies i per últim, a les 02:45 hores un altre aparell deixaria caure nou bombes a la via fèrria dintre del terme municipal de Cubelles[1651].

Durant el mes d'agost els atacs serien més freqüents i començarien el dia 2 quan a les 23:50 hores un hidroavió bombardejaria els contorns de l'estació de Vilanova on deixaria caure vuit bombes causant lleugers desperfectes a la via fèrria atacant també la via fèrria a Sitges. Dos dies després al migdia un altre hidroavió deixaria caure dos bombes entre Sitges i Vallcarca sense conseqüències i el dia 8 seria atacada Vilanova i la Geltrú i Sitges. A la primera d'aquestes poblacions tres *S-79* llençarien a les 09:35 hores i a uns 4.000 metres d'altura vint-i-dos bombes explosives i sis incendiàries a les afores de la població, intentant assolir a un tren blindat que es trobava a l'entrada de l'estació. D'aquestes bombes llençades pels avions italians, una bomba incendiària i altre explosiva aniria a caure a la mateixa via; altres dos caurien a uns deu metres del tren blindat mentre que la resta anirien a caure per la muntanya no ocasionant danys ni víctimes tot i que algunes d'elles tocarien les línies telefòniques (quedaria una altre sense explotar). Els mateixos avions seguirien fins a Sitges i només deu minuts més tard d'efectuar l'agressió a Vilanova llençarien altres vint bombes explosives i incendiàries tot i que en aquest cas caurien a les barriades de la muntanya, no afectant a les vies de comunicació[1652]. Durant aquest mes els dies 17 i 19 Vallcarca patiria dos atacs aeris més, el primer tenint com objectiu la fàbrica de ciment Fradera i el segon el port, afectant les bombes les línies telefòniques però no les vies de ferrocarril, tot i que el mateix dia 19, els mateixos aparells que bombardejarien Vallcarca també atacarien Sitges, deixant caure una bomba a 3 km de Sitges a la carretera i a l'alçada del Port, altres quatre incendiàries i tres explosives a la muntanya

[1651] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.

[1652] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC. Per efectes d'aquest bombardeig serien destruïdes totalment cinc cases, i parcialment altres set, a més a més d'ocasionar un nen mort i vuit ferits lleus entre dones i criatures. Els avions italians serien després perseguits per dos caces republicans, finalitzant l'alarma a la ciutat a les 10:30 hores.

produint diversos incendis i tallant les línies telefòniques així com altres vuit bombes entre Sitges i Terramar a 4 km de la costa al mar[1653].

Tres dies després a la nit, un hidroavió llençaria unes bengales sobre Vallcarca a les 22:45 hores i a les 23:20 hores el mateix aparell llençaria vint bombes incendiàries i una explosiva a l'alçada de Cubelles pels contorns de l'estació, sense ocasionar víctimes ni danys importants.

Els mesos de setembre, octubre i novembre serien més tranquils i serien poques les agressions realitzades en aquesta comarca. Així per exemple, el 7 de setembre Vallcarca seria bombardejada vàries vegades a la nit, tenint com objectiu la fàbrica de ciment Fradera sense afectar aquestos a les vies de comunicació mentre que el mateix dia també seria bombardejada l'estació de Vilanova i la Geltrú, on entre les bombes llençades sobre ella, caurien dos als tallers causant desperfectes al mateix edifici, dos més a la sala de fusteria i altres catorze a l'Estació i a la propera Bòbila Figueres, sense ocasionar víctimes i danys materials d'escassa consideració[1654]. El 21 d'octubre també seria atacada la via del ferrocarril a l'alçada de Vilanova i la Geltrú a les 05:30 hores per un *He-59* mentre que per altre banda, Vallcarca patiria nous bombardeigs els dies 8 d'octubre i 3 de novembre tenint com a objectiu la fàbrica de ciment tot i que el segon d'aquests bombardeigs la metralladora antiaèria ubicada a l'Ermita de la Trinitat impediria que l'atac resultés fructífer pels interessos nacionals i l'aparell agressor només podria llençar sis bombes que anirien a caure a la muntanya.

En canvi, els bombardeigs sobre les comunicacions d'aquestes poblacions serien molt més freqüents a finals d'any 1938 i principis de 1939, sobretot durant l'ofensiva nacional que les tropes franquistes realitzarien sobre Catalunya. Així per tant, els dies 20 i 27 de novembre seria bombardejada l'estació de Vilanova i la Geltrú, aquesta darrera agressió realitzada a les 08:00 hores per un sol hidroavió. El 16 de desembre seria atacada la via del ferrocarril a l'alçada de Cubelles per cinc trimotors S-79 a les 12.50 hores sense ocasionar víctimes; el 27 del mateix mes seria atacada l'estació i el poble Vallcarca a les 22:00 hores causant les bombes llençades desperfectes a la via fèrria i a la instal·lació del Block de senyals així com les comunicacions telefòniques i telegràfiques, tot i que no seria interromput el tràfic i seria restablerta la comunicació telegràfica, patint també danys la fàbrica de ciment Fradera mentre que el dia següent a les 03:55 hores un sol hidroavió atacaria la via del tren a Vilanova i Cubelles i a les 19:45 hores un altre hidroavió deixaria caure vuit bombes a Cubelles, en concret a la via del ferrocarril tot i que sense provocar importants danys, tancant així les agressions a les vies de comunicació de 1938. En canvi aquestes augmentarien al gener de 1939, sent el primer el bombardeig que realitzaria el dia 10 de gener un sol hidroavió a les 19:45 hores a Vilanova i la Geltrú afectant aquest a l'Estació i les seves rodalies

[1653] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.
[1654] CABEZAS, Adrián, *La Guerra Civil a Vilanova i la Geltrú (1936-1939). Aspectes Militars*. Pàg. 89.

on caurien un total de quinze bombes, la majoria d'elles incendiàries, provocant un mort i dos ferits. El 13 de gener a les 09:00 hores un hidroavió atacaria les vies de tren a l'alçada de Cubelles i a les 21.45 hores un *Cant-506* de l'aviació *Hispana* atacaria les vies fèrries i les carreteres de Sitges mentre que al dia següent seria atacada l'estació de Vilanova i la Geltrú per un *He-59* a les 23:00 hores. El dia 15 a les 11:15 hores seria el torn de la carretera de Vilanova i a les 17:00 hores l'estació de tren de la mateixa localitat per sis *S-79* mentre que a les 15:53 hores nou Junkers *Ju-52* atacarien la carretera de Barcelona-Tarragona a la seva alçada per Sitges mentre que un altre hidroavió després de bombardejar Castelldefels llençaria vàries bombes a l'Hospital Civil de Sitges i contorns de l'Estació causant cinc ferits i atacaria també la carretera al seu pas per Cubelles. Aquella matinada l'activitat seria molt intensa, així a les 02:28 hores un hidroavió deixaria caure cinc bombes prop de l'estació de Vilanova, metrallant també la població, a les 03:50 hores un altre hidroavió deixaria caure cinc bombes a Garraf i a les 04:10 hores llençaria vuit bombes entre Vallcarca i Sitges[1655], mentre que la nit seria atacada la carretera de Vilanova a Gavà. El dia 17 a les 19:30 seria atacada la carretera entre Vallcarca i Sitges i cinc minuts després la via fèrria entre Garraf i Sitges mentre que a la matinada del dia 18, a les 03:00 hores seria atacada per un He-59 l'estació de ferrocarril de Garraf i la carretera de la costa ocasionant vuit víctimes i hora i mitja més tard seria el torn de l'estació de tren de Sitges per vuit *Heinkel He-111*. Aquell mateix dia a les 16:30 hores dotze aparells *S-79* llençarien unes cent bombes de 50 kg a Vilanova i la Geltrú ocasionant la destrucció d'una casa i afectant l'estació, la Fàbrica de Gas i el Far entre d'altres objectius, causant set morts i cinc ferits mentre al dia següent un hidroavió a les 18:30 hores atacaria la carretera a Vilanova pel seu pas per Sitges, el dia 20 seria atacada a les 00:50 hores les vies fèrries i la carretera Vilanova-Sitges a Vilanova i la Geltrú a les 00:50 hores i només deu minuts més tard les vies fèrries entre Sitges i Vallcarca. Aquest darrer objectiu seria novament atacat a les 04:11 i a les 06:30 hores, els dos cops per un sol He-59 mentre que a les 13:15 hores seria atacada de nou l'estació de Vilanova i la Geltrú per cinc trimotors S-79 ocasionant sis víctimes. Finalment al dia següent 21, a les 02:00 hores seria atacada l'estació de Sitges i a les 03:10 hores les vies fèrries de Vallcarca donant per finalitzats així els bombardeigs sobre les vies de comunicació de la comarca del Garraf.

En canvi les comunicacions de les poblacions litorals tarragonines serien les que més agressions patirien al llarg de la guerra, destacant sobre totes elles les que hauria de patir l'estació de Sant Vicenç de Calders que per la seva importància com nus ferroviari hauria de patir fins a cent dos agressions que causarien fins a 83 víctimes mortals, sent el principal punt de la costa que més atacs patiria a banda de les ciutats de Barcelona i Tarragona. Durant el 1937 els bombardeigs a les

[1655] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.

comunicacions tarragonines no serien tan freqüents com l'any següent o el primer mes de 1939. Així per exemple, durant el 1937 serien bombardejades el 8 de maig a les 05:00 hores per dos trimotors *S-81* la línia fèrria entre Punta de Tamarit i Calafell, resultant el sector més afectat el de l'estació de Sant Vicenç de Calders, estació que tornaria a ser bombardejada el dia 20 de juliol a les 21:00 hores per altre dos trimotors *S-81* mentre que el dia 2 de desembre seria atacada l'estació de Calafell per dos *He-59* i els dies 7 i 9 de desembre, les vies fèrries de Sant Vicenç de Calders, Calafell i Tamarit el primer d'aquests dies i la línia de Salou, Cambrils, Hospitalet de l'Infant i Mont-roig el segon, patirien altres atacs aeris. Per altre banda, les vies fèrries de Tarragona i les vies fèrries patirien també diferents atacs. El primer d'aquests seria realitzat el dia 17 de juny quan a les 21:20 hores tres trimotors *S-81* bombardejarien la ciutat, deixant caure set bombes a la línia del ferrocarril, entre altres llocs de la ciutat i provocant nou víctimes mentre que el 25 de setembre, en un bombardeig sobre la part baixa de la població es veuria afectada les vies del ferrocarril.

Respecte als atacs a les línies fèrries i estacions de tren de la província de Tarragona que haurien de patir al 1938 i 1939, entre d'altres agressions al gener serien bombardejats Salou, Sant Vicenç de Calders i Tamarit, com seria el cas del 18 de gener quan un *He-59* bombardejaria l'estació de Sant Vicenç de Calders a les 01:18 hores causant un mort; el 4 de febrer un bombardeig al port de Tarragona també causaria desperfectes a la via fèrria mentre que el 18 de febrer a la mitjanit seria bombardejada la zona entre els ponts del Francolí i l'estació de Classificació deixant caure unes trenta bombes de 50 kg i a la matinada seria el torn de Cambrils i Salou. El dia 8 de març seria bombardejada altre cop l'estació de Sant Vicenç per altres dos *He-59* mentre que el dia 11 del mateix mes aquesta estació seria bombardejada dos vegades també per un altre hidroavió alemany: a les 19:30 hores i a les 20:15 hores. El primer bombardeig destruiria uns vagons de ferrocarril i inutilitzaria altre material ferroviari mentre que el segon bombardeig unes 15 o 20 bombes destruirien una locomotora i de 20 a 30 vagons. Les bombes dels avions agressors també destruirien l'estació d'Altafulla i causarien grans desperfectes en un tren que metrallarien, a banda d'un mort i vuit ferits. Entre mig d'aquests bombardeigs, els dies 9 i 10 de març l'objectiu de l'aviació franquista seria Tortosa, deixant el primer dia pràcticament destruïda l'estació, causant divuit morts i quaranta ferits mentre que el segon dia seria bombardejat el pont de ferrocarril de Tortosa i el pont de la carretera d'Amposta, que seria enderrocat. El dia 10 també seria objecte de l'aviació italiana l'estació de Classificació de Tarragona quan a les 11:40 hores una patrulla de tres S-79 deixarien caure unes 50 bombes provocant una verdadera massacre ja que serien assolits dos trens de viatgers, un que es trobava aturat a l'estació i altre que es trobava entrant a les agulles, causant trenta dos morts. Els avions deixarien caure quatre bombes a les proximitats de la via a l'entrada del casc urbà, una altre a la via sota el Balcó del Mediterrani, cinc a la via davant l'estació, dos més a l'edifici de

l'estació, així com altres dos a l'explanada d'entrada de viatgers i quatre als edificis immediats[1656].

El dia 12 els avions franquistes destruirien l'estació de l'Arboç i bombardejarien el Coll de Balaguer així com també atacarien l'estació de Sant Vicenç de Calders[1657], mentre que dos *He-59* llençarien deu bombes de 50 kg a les vies de ferrocarril immediates a l'estació de Tarragona i metrallarien uns trens de mercaderies sense causar víctimes. El dia 14 a les 05:00 hores seria bombardejat un tren prop d'Ulldecona-Alcanar causant trenta-un ferits i no molt lluny d'allà el mateix dia a les 15:00 hores tres trimotors italians bombardejarien Tortosa, sent l'objectiu entre d'altres una caravana de camions tot i que les bombes no acabarien assolint-la i un taller de fundició al que destruiria completament, causant sis morts i deu ferits. Ja a la tarda, a les 17:30 hores els avions franquistes bombardejarien l'estació de Classificació de Tarragona on serien llençades trenta cinc bombes de 50 kg i metrallarien un tren a la via de Lleida i també atacarien Salou, Sant Vicenç de Calders, Torredembarra, Altafulla, Cambrils, Ametlla i Amposta així com diversos metrallaments a la carretera.

El 15 març seria bombardejat per tres trimotors italians el pont de Tortosa a les 19:45 hores, al que llençarien deu bombes, tot i que cap d'elles la tocaria i també l'estació de Tarragona on caurien fins a set bombes; mentre que al dia següent a les 22:00 hores es realitzaria un nou bombardeig a Sant Vicenç de Calders. El dia 17 a les 21:45 hores un altre hidroavió deixaria caure cinc bombes de 50 kg a les proximitats de l'estació de Tarragona i quinze més a la carretera de Tarragona al Vendrell mentre que l'endemà a les 22:20 hores i després d'un petit bombardeig a les vies fèrries de Tarragona, els avions franquistes metrallarien a l'altura de l'Ametlla de Mar un tren militar inutilitzant la màquina així com també realitzarien un bombardeig de la carretera de Sant Vicenç de Calders a Torredembarra.

Les ciutats de la província de Tarragona serien altre cop bombardejades el dia 19 de març, havent de suportar en aquest dia fins a quatre agressions diferents. Tres d'aquestes es realitzarien de matinada, així a les 03:38 hores seria bombardejada Tortosa, resultant afectat per les bombes el dipòsit de màquines de l'estació i causant un mort; vint minuts després a Cambrils cinc bombes ocasionarien danys de poca consideració a la via del ferrocarril mentre que poc després seria bombardejada l'estació de Tarragona causant danys de poca consideració. La darrera agressió seria realitzada a últimes hores del dia, quasi a mitjanit, tenint com objectiu l'estació de Sant Vicenç de Calders on dos *He-59* llençarien unes vint-i-cinc bombes que provocarien importants danys materials. Aquesta estació seria atacada al dia següent a les 18:00 hores per altres dos hidroavions alemanys, mentre que un hidroavió en solitari a les 23:00 hores deixaria caure una vintena de bombes sobre el port i

[1656] GONZÁLEZ HUIX, *El asedio aéreo de Tarragona (1937-1939)*. Pàg.69

[1657] Aquesta estació seria bombardejada de manera assidua des del dia 12 fins al dia 20 de març excepte el dia 17, sent realitzats tots els atacs per hidroavions *He-59*.

les vies de ferrocarril.

El dia 21 a les 04:30 hores dos *He-59* bombardejarien l'estació de Classificació de Tarragona mentre que a les 06:00 hores un avió bombardejaria l'estació de Cambrils però al fer-ho a tan poca alçada i a conseqüència dels efectes d'una bomba de gran potència que llençaria, l'avió cauria incendiant-se, podent recollir després tan sols un dels tripulants greument ferit de nacionalitat alemanya[1658], mentre que al dia següent Tortosa seria bombardejada dos vegades per tres trimotors, en concret a les 03:10 hores i a les 09:30 hores, llençant sobre ella en total unes quaranta bombes les quals produirien danys materials de consideració a la Caserna i el pont de la via fèrria, tot i que poques víctimes.

Després d'uns dies de treva, el dia 26 cinc trimotors *S-79* bombardejarien les vies fèrries de Sant Vicenç de Calders i Calafell a les 10:35 hores mentre que el dia 28 l'estació de Sant Vicenç seria atacada fins a quatre vegades (dos a la matinada, el tercer al matí i el quart a la tarda) sent el bombardeig més sagnant el tercer protagonitzat per quatre *S-79* que deixarien caure una vintena de bombes i que causaria divuit víctimes. Aquest mateix dia a les 05:10 hores, els avions franquistes bombardejarien Salou i Vila-seca deixant caure de sis a vuit bombes sobre la via fèrria i les fortificacions de Salou mentre que poc després, Tortosa rebria la visita de cinc trimotors italians que deixarien caure sobre la ciutat entre unes 25 i 30 bombes perseguint com a principal objectiu el pont de la carretera, tot i que finalment aquest no seria assolit i ja al vespre, un hidroavió bombardejaria Tarragona i el Coll de Balaguer.

L'endemà seria atacada novament l'estació de Tarragona per un *He-59* que li llençaria dos bombes i l'estació de Sant Vicenç de Calders a les 09:20 hores per quatre trimotors *S-79* i per dos vegades el dia 30, sent aquestos a les 06:50 hores i a les 20:00 hores. La primera d'aquesta d'agressió seria realitzada per cinc trimotors *S-79* que entraria per Tamarit i seguiria la costa passant per Torredembarra i Sant Vicenç de Calders, deixaria caure sobre els voltants d'aquesta darrera població i la seva estació entre unes quaranta i cinquanta bombes, provocant un mort i cinc ferits així com lleugers desperfectes a la via fèrria, sortint els avions al mar per Sant Salvador. Més tard, a les 10:44 hores tres trimotors bombardejarien els voltants del poble de Salou i part de l'estació causant un mort i cinc ferits mentre que a la tarda, en concret a les 19:08 hores, dos hidroavions *He-59* deixarien caure unes bombes als voltants d'Altafulla i Sant Vicenç de Calders a més a més de metrallar la carretera. L'últim dia del mes de març novament seria bombardejada l'estació de Sant Vicenç de Calders, en concret a les 18:55 hores per un *He-59* on caurien unes quinze bombes que en

[1658] Existeixen altres dos versions sobre aquest fet, una l'oficial diria que l'hidroavió seria abatut per un caça de defensa de costes; l'altre la popular, es deia que l'hidroavió metrallaria a baixa alçada un camió que transportava explosius i aquest seria assolit per l'hidroavió, explosionant, arribant l'ona expansiva al hidroavió que el faria estavellar. En canvi, segons com recull GONZÁLEZ HUIX, Francisco J. *El Asedio Aéreo de Tarragona (1937-1939)* a la pàg. 80, testimonis presencials dirien que el camió seria abandonat a la carretera pel conductor i sortiria il·lès de l'atac.

aquest cas tocarien un tren, destruint quatre vagons i avariant uns deu metres de via mentre que cinc minuts abans, seria atacada també l'estació de Calafell.

Els bombardeigs dels mes d'abril començarien el mateix dia 2, en concret a les 16:45 hores, quan cinc trimotors italians llençarien unes trenta cinc bombes a l'estació i una part a la ciutat mentre que al dia següent, a les 20:00 hores seria bombardejada tant Sant Vicenç de Calders com Calafell per dos *He-59*. A la primera població els avions agressors deixarien caure cinc bombes provocant pocs danys i cap víctima, mentre que a la segona població caurien set bombes sobre la via fèrria i a un pont que hi havia abans d'arribar a la població, causant desperfectes de poca consideració així com el metrallament d'un tren, sense causar tampoc aquest darrer atac cap víctima. L'estació de Sant Vicenç de Calders seria altre cop bombardejada el dies 4 i 6, el primer a les 11:30 hores per tres trimotors *S-79* i el segon dia a les 20:15 hores per un *He-59* tot i que solament caurien sobre ella tres bombes. Dos dies després a les 22:30 hores seria atacada la via fèrria i la carretera entre el Coll de Balaguer i l'Hospitalet de l'Infant.

El 13 d'abril a les 09:03 hores tres avions deixarien caure entre deu i quinze bombes a Tortosa al començament de la carretera de València, sense causar danys, ciutat que tornaria a ser bombardejada a última hora del dia igual que el Coll de Balaguer. Tortosa patiria nombrosos atacs al dia següent, en concret fins a quinze agressions agafant com a objectius les bateries antiaèries de la ciutat i la sortida de la carretera de València entre d'altres[1659]. Aquests atacs en total produirien tres ferits i alguns desperfectes en un dels ponts. També aquell mateix dia a les 17:00 hores seria bombardejat per set aparells la població d'Alcanar i una hora i mitja abans Tarragona, caient bombes a les vies de ferrocarril sota el Balcó del Mediterrani.

El dia 16 a les 0:35 hores avions franquistes es trobarien entre la carretera de Cambrils a Hospitalet de l'Infant i llençarien unes quaranta bombes prop de Cambrils a la via fèrria. A les 12.45 hores tres trimotors S-79 atacarien Tarragona tallant la via fèrria en quatre parts. Passades mitja hora de mitjanit i per tant sent ja el dia 17, un sol hidroavió alemany atacaria Sant Vicenç de Calders, llençant unes quinze bombes ocasionant desperfectes a la via fèrria no causant cap víctima, lloc que seria atacat mitja hora després pel mateix protagonista, mentre que a les 02:50 hores un altre hidroavió bombardejaria la carretera entre Torredembarra i Sant Vicenç de Calders, ocasionant una víctima. Dos dies després a les 20:47 hores un altre hidroavió tornaria a bombardejar Sant Vicenç de Calders deixant caure les bombes a les vies fèrries i carreteres.

[1659] Aquell dia a Tortosa hi haurien molts atacs: 9:18 hores 3 aparells, un minut després 2 aparells, a les 11.20 hores 15 aparells; a les 11:24 hores 5 aparells els quals prenien com a objectiu les bateries antiaèries. A les 11.36 hores 5 bimotors, 11.47 altres 5, 11;52 quatre aparells; 12 hores 6 trimotors; a les 12:40 hores 5 trimotors; 12:45 5 trimotors, 17.15 12 trimotors escortats per 12 Fiat atacarien la part sud de Tortosa; a les 17:59 hores 5 bimotors; a les 18:00 hores 1 trimotor bombardejaria la sortida de la carretera de València; a les 18:05 hores 4 aparells, a les 18.19 hores 3 aparells escortats per 12 Fiat bombardejarien la part nord-oest.

El dia 20 abril a les 03:13 hores sis aparells recorrerien el sector de Tarragona a Vila-seca bombardejant des de la carretera a la platja i una hora més tard avions franquistes bombardejarien també per la costa des de Torredembarra fins al Coll de Balaguer i metrallant un sector de carretera. Dintre d'aquests atacs, entre les 04:15 hores i les 04:30 hores els avions també bombardejarien Sant Vicenç de Calders, deixant caure bombes a la via fèrria i les carreteres. Els atacs continuarien, així per exemple la matinada del dia 21 seria bombardejada la via fèrria entre Hospitalet de l'Infant i Ametlla de Mar i més tard un *He-59* atacaria a l'entrada de Tarragona un comboi de camions mentre que al dia següent a les 22:00 hores un hidroavió bombardejaria el Coll de Balaguer, Hospitalet de l'Infant i Cambrils, preferentment la via fèrria, no podent apropar-se a Tarragona degut a la defensa antiaèria. A la tarda, a les 19:45 hores apareixerien dos hidroavions, un es dirigiria a Calafell i l'altre a Sant Vicent de Calders, bombardejant ambdós llocs deixant caure a la darrera població unes sis bombes entre l'estació i la carretera. L'altre hidroavió metrallaria Tarragona, seguint rumb a Salou i Cambrils, metrallant també la carretera i més tard també bombardejaria Hospitalet de l'Infant i Coll de Balaguer, tot i que sense causar danys. Els dies 25 i 26 serien atacades les vies fèrries i l'estació de Classificació de Tarragona, sense produir danys d'importància.

El darrer dia del mes altre cop seria bombardejada la zona entre Sant Vicenç de Calders i Calafell en aquest cas per un sol hidroavió que procedent de l'est llençaria sobre les 20:00 hores set o vuit bombes (una d'elles incendiàries) entre aquestes dos poblacions caient totes les bombes al camp.

Els bombardeigs a les comunicacions de les poblacions de la província de Tarragona disminuirien moltíssim durant els dos mesos següents de maig i juny, tot i que tornarien a augmentar després a partir dels mesos d'estiu. Així per exemple, durant el mes de maig només es realitzarien dos agressions envers les poblacions tarragonines, la primera la realitzada el dia 6 quan a les 21:55 hores un hidroavió *He-59* llençaria vuit bombes sobre l'estació de Sant Vicenç de Calders i la segona el dia 24 quan un He-59 llençaria quatre bombes de 250 sobre l'estació de Classificació de Tarragona sense causar víctimes ni danys.

Per altre banda el mes de juny tampoc seria molt actiu, així el dia 6 l'estació de Tarragona patiria un nou bombardeig i les vies fèrries serien impactades vuit vegades en el tram que anava des de l'estació fins als ponts del Francolí; el dia 15 seria el torn de la via fèrria a la seva alçada per Calafell per un sol *He-59* mentre que el dia 24 a les 07:25 hores un hidroavió bombardejaria la part sud de Cambrils llençant entre trenta i quaranta bombes de mà, incendiàries de 1,5 kg i dos bombes de 250 kg, tot i que una d'elles no explotaria, caient totes elles prop de l'estació del ferrocarril causant tres morts i altres tres ferits i finalment el dia 29 al migdia seria realitzat un nou bombardeig per sis *S-79* a Sant Vicenç de Calders, en concret entre la platja de Coma-ruga i la pròpia estació de Sant Vicenç de Calders, causant un mort i dos ferits, tot i que sense danys de consideració.

En canvi durant el mes de juliol ja augmentarien els atacs i els bombardeigs a les poblacions litorals tarragonines. Aquestes començarien ben aviat i el dia 3 a les 11:30 hores un aparell que volava a gran alçada llençaria vàries bombes sobre l'Ampolla, caient dos d'elles dintre de la població. Aquesta població seria altre cop atacada el dia 10 a les 21:00 hores per tres aparells tot i que sense ocasionar cap dany, mentre que al dia següent a les 23:30 hores seria atacada durant un quart d'hora l'estació de Sant Vicenç de Calders, provocant la destrucció de tres vies. Els atacs continuarien tot seguit i a les 00:15 hores del dia ja 12 seria bombardejada Altafulla i poc més tard altre cop l'estació de Sant Vicenç mentre que a les 07:28 hores un trimotor llençaria tres bombes prop de l'Ampolla, mentre que a Cambrils llençaria vuit bombes a uns 800 metres de la carretera i altres tres bombes a 50 metres de l'Hospital Militar. Unes hores més tard, ja al migdia, seria altre cop atacat Cambrils on caurien tres bombes a uns 100 metres del pont de Riudecanyes tallant les línies telefòniques tot i que sense causar cap víctima.

Dos dies després a mitjanit es realitzaria un bombardeig del Perelló i l'Ampolla, caient tres bombes en aquesta darrera població i metrallament després del sector Cambrils, Hospitalet de l'Infant i Ametlla de Mar, mentre que a les 15:45 hores serien llençades quatre bombes explosives a La Cava en una nova agressió. El dia 25 per altre part seria bombardejada a les 22:30 hores la via del ferrocarril a l'altura de Sant Vicenç de Calders i una hora més tard la mateixa estació, sent els dos atacs realitzats per un *He-59*; mentre que al dia següent a les 22:38 hores seria novament bombardejada la mateixa estació de Sant Vicenç de Calders. Aquell mateix dia un *He-59* a les 22:10 atacaria a les proximitats de Tarragona un tren, llençant-li per primera vegada dos bombes de 500 kg assolint l'objectiu i causant dos víctimes mentre que el dia 27 quatre S-79 a les 15:05 hores ataquen Tarragona deixant caure bombes a les vies del tren, explotant tres d'elles al costat de les víes sota del Balcó del Mediterrani. Tarragona continuaria sent atacada en aquestes dates i el dia 28 a les 09:40 hores cinc *S-79* llençarien quaranta bombes a l'estació de Classificació, el mateix objectiu serà atacat per tres vegades el dia 30 i també una vegada més el dia 31.

El mes d'agost iniciada ja la Batalla de l'Ebre els bombardeigs sobre les vies de comunicacions de les localitats tarragonines de la costa augmentarien en gran mesura, sobretot per fustigar l'enviament d'armes i soldats al front i intentar frenar així la marxa d'aquests. D'aquesta manera el primer dia del mes a les 09:15 hores seria bombardejada l'estació de Classificació de Tarragona caient un total de quaranta bombes, (vint-i-cinc explosives i quinze incendiàries), que provocarien entre altres danys la destrucció de la casa on vivia el responsable del carbó i una casa situada a uns deu metres de la mateixa així com desperfectes ocasionat per tres bombes al sortidor de l'aigua de màquines, i avaries a les línies telefòniques a causa també d'altres tres bombes que caurien entre el km 176 i 177 de la carretera de Barcelona a València. Unes quantes hores després, a les 13:20 hores els avions

italians bombardejarien el Parc de Samà de Cambrils, llençant sobre ell quaranta bombes explosives i trenta incendiàries, tot i que no ocasionarien altres danys que la destrucció dels cables d'alta tensió de Riegos y Fuerzas de l'Ebro i de la Telefònica[1660].

L'endemà següent a les 09:30 hores cinc trimotors italians llençarien quaranta cinc bombes explosives i quinze incendiàries a l'estació de Classificació de Tarragona de les que tres explosives caurien davant de l'estació destruint un edifici; altres dos bombes incendiàries caurien a la carretera de Castelló tocant les cases nº9-11 i 13, mentre que una bomba més cauria a l'oficina de la CAMPSA, incendiant uns bidons i una altre al carrer Major nº9 causant desperfectes a les cases nº1, 5, 6, 7, 8, 10, 12, 14 i 16, provocant el bombardeig 6 morts i 7 ferits. Una hora més tard seria bombardejada de nou l'estació de Classificació de Tarragona on serien llençades setanta bombes explosives de 100 kg, ocasionant l'incendi d'uns vagons que hi havia carregats de benzina[1661]. A la nit d'aquell mateix dia s'anirien succeint els atacs, així a les 21:40 hores un hidroavió bombardejaria i metrallaria Torredembarra; aquest mateix avió a les 22:00 hores bombardejaria un tren sanitari a l'alçada del Creixell, deixant caure unes 5 bombes que destrossarien la màquina i a les 22:40 hores deixaria caure algunes bombes prop de l'estació de tren de Cambrils, sense ocasionar víctimes mentre que a les 23:50 hores seria bombardejada per un *He-59* l'estació de Sant Vicenç de Calders.

Al dia següent a les 08:40 hores seria bombardejada de nou l'estació de Classificació de Tarragona per trimotors italians que deixarien caure unes cinquanta-cinc bombes de 100 kg, tot i que no provocarien cap víctima mentre que a la nit es realitzaria una altre agressió per part d'un *He-59*, en aquest cas a les 23:20 hores quan seria bombardejat el sector de Torredembarra, on caurien sis bombes incendiàries i tres explosives, aquestes últimes a un jardí d'una casa ocupada pels soldats del Cos de Tren, ocasionant dos ferits i tres minuts abans seria atacada la via prop de Sant Vicenç de Calders. El dia 4 pràcticament a la mateixa hora seria altre cop bombardejat Torredembarra, on caurien unes quinze bombes al carrer Nou, a la carretera de Barcelona i davant la Inspecció de Policia ocasionant un ferit però escassos danys materials i altre cop la via de ferrocarril a la seva altura per Sant Vicenç de Calders mentre que una hora després, a les 00:15 hores del dia ja 5, un hidroavió *He-59* llençaria vuit bombes explosives a Ametlla de Mar, causant desperfectes a les línies telefòniques.

Després d'un parell de dies de treva, els atacs tornarien el dia 8 quan a les 22:30 hores i des de tan sols 300 metres d'alçada, un *He-59* llençaria unes dotze bombes de 50 kg entre Roda de Barà i Creixell tallant les línies telefòniques a una extensió de 200 a 300 metres, caient les bombes a uns vuit metres de distància de la línia del ferrocarril, tot i que aquesta no quedaria interceptada mentre

[1660] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.
[1661] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.

que poc després seria atacada les vies de ferrocarril al Vendrell. La nit següent, a les 22:45 hores un altre hidroavió deixaria caure quatre bombes explosives i deu incendiàries a Hospitalet de l'Infant, ocasionant la destrucció de quatre edificis situats a la carretera de Castelló, causant també ferides a tres persones mentre que vint minuts abans seria atacada l'estació de Sant Vicenç de Calders.
El 13 agost seria de nou bombardejada l'estació de Classificació de Tarragona, on serien llençades unes quinze bombes incendiàries que tocarien la via nº2 i causarien desperfectes a la via general. Aquesta estació seria atacada novament a les 01:07 hores del dia ja 14 per un hidroavió que llençaria trenta bombes entre explosives i incendiàries mentre que poc després, a les 03:20 hores, un altre hidroavió que entraria pel Cap de Salou bombardejaria Cambrils llençant dotze bombes de 100 a 150 kg tallant la via fèrria per dos llocs i causant desperfectes al dipòsit de l'aigua i l'edifici de l'estació, causant a més a més un mort i un ferit, internant-se després al mar. A últimes hores del dia, es succeirien dos atacs per un *He-59* a l'estació de Sant Vicenç de Calders a les 23:06 i 23:15 hores, caient tres bombes durant cada atac que deixarien quatre vies avariades.
L'estació de Tarragona seria un objectiu important i els bombardeigs sobre aquesta continuarien durant aquests dies d'agost, patint per exemple entre els dies 14 i 16 quatre atacs aeris sent tots protagonitzats per un *He-59*: el primer a les 00:15 hores caient a l'estació de Classificació quatre bombes de 250 kg; el segon a les 23.55 hores caient dotze bombes de 50 kg a l'estació; el tercer el dia 15 a les 01:05 hores on caurien quatre bombes de 250 kg a l'estació i vies fèrries i el quart i darrer el dia 16 a les 23:18 hores, on deixaria caure dotze bombes a les vies i després metrallaria la carretera.

Cambrils seria un altre lloc que també patiria els atacs de l'aviació franquista de manera sovint durant aquests dies d'agost. Així per exemple el dia 16 agost a les 00:30 hores un hidroavió llençaria vint bombes explosives i incendiàries que anirien a caure entre l'estació i la platja a uns 600 metres del poble no ocasionant danys ni víctimes. Poc després, a les 01:45 hores un altre hidroavió llençaria altres quaranta bombes a les proximitats de l'estació de la mateixa població, entre la mateixa estació i el pont de ferrocarril, ocasionant danys de poca consideració i sense ocasionar víctimes. Els metrallaments de les comunicacions també serien realitzats durant aquests dies així el dia 17 a les 00:20 hores un hidroavió metrallaria per Cambrils i Hospitalet de l'Infant, llençant a més a més dotze bombes a l'estació de l'Hospitalet de l'Infant, causant desperfectes a uns vagons de ferrocarril mentre que a les darreres hores del dia tres hidroavions *He-59* recorrerien la costa des de Tarragona, fins a Sant Vicenç de Calders metrallant-la. El 18 d'agost a les 10:40 hores cinc trimotors llençarien set bombes prop de l'Ampolla a uns tres km de la carretera que anava a Rasquera, sense ocasionar danys ni víctimes, mentre que al dia següent a les 17:25 hores varis hidros metrallarien la

carretera entre l'Ametlla i l'Ampolla.

Els bombardeigs a les carreteres continuarien i el dia 21 a les 11:25 hores cinc aparells llençarien unes vint bombes incendiàries i quaranta explosives a la carretera de València, propera a la línia del ferrocarril, caient moltes als camps propers a la mateixa entre Tarragona i La Canonja, ocasionant desperfectes a tres cases de camp però sense provocar víctimes sent també atacada l'estació i les vies fèrries de Tarragona sense produir víctimes mentre que al dia següent a la nit, sobre les 23:00 hores un hidroavió llençaria set bombes de 25 a 50 kg caient una d'elles a la via fèrria a una via morta del ferrocarril i les altres pels contorns, metrallant un tren de passatgers intensament però sense provocar víctimes.

Els atacs no s'aturarien i el dia 23 a les 21:50 hores un hidroavió bombardejaria Roda de Barà i Ametlla de Mar, llençant en aquesta darrera població sis bombes que ocasionarien un incendi a una casa i sent tocat per metralla l'hospital del poble, mentre que a Roda de Barà l'hidroavió llençaria disset bombes explosives que anirien a caure entre la via fèrria i la platja, quedant tallades les línies telefòniques i atacant posteriorment a les 22:19 hores l'estació de Sant Vicenç de Calders; mentre que el dia 24 a les 01:00 hores seria bombardejada de nou per un *He-59* l'estació de Tarragona i sobre les 19:20 hores un altre hidroavió deixaria caure a l'aigua davant de l'Ampolla deu bombes més. Aquesta darrera població seria novament bombardejada el dia 29 mentre que el darrer dia de mes, a les 21:30 hores un hidroavió llençaria cinc bombes entre Calafell i Sant Vicenç de Calders així com vint bombes explosives a l'Estació de Sant Vicenç de Calders, inutilitzant la màquina d'un tren sanitari ocasionant la mort de tres soldat. El mateix hidroavió bombardejaria a les 21:45 i 22:45 hores l'estació del Vendrell, on llençaria vint-i-sis bombes explosives i trenta-vuit incendiàries, causant un mort i vint-i-cinc ferits, deu d'ells greus.

Durant els mesos següents continuarien els atacs però no serien tan freqüents com els realitzats al mes d'agost, a excepció del mes de desembre i de gener de 1939, que tornarien a incrementar-se novament degut a l'ofensiva franquista sobre Catalunya. Així per tant, el mateix dia 1 de setembre seria bombardejada l'estació del Vendrell a les 23:20 hores per un *He-59* mentre que al dia següent a les 10:30 hores tres aparells llençarien vint bombes explosives de 100 kg al sud-est de Cambrils, al lloc denominat Riera de Riudecanyes, caient també part d'elles al mar, altres a la platja i la resta en un bosc, sense causar víctimes ni danys. Novament, a les 21:30 hores hi hauria un nou bombardeig de Cambrils realitzat aquest per un hidroavió que bombardejaria i metrallaria l'estació sense conseqüències i després deixaria caure unes vint bombes a prop de l'estació de l'Ampolla causant desperfectes a les vies del ferrocarril i unes vint bombes a l'estació de Sant Vicenç de Calders, que seria atacada dos cops així com també seria bombardejada l'estació del Vendrell.

Cambrils seria víctima d'un altre atac el dia 9 quan a les 21:05 hores un altre hidroavió llençaria divuit bombes, algunes caurien pels contorns de l'estació mentre que la resta anirien a parar al mar degut a obriria foc una metralladora republicana que faria fugir l'hidroavió. Només deu minuts després, un altre hidroavió (potser podria ser el mateix) bombardejaria l'estació de Sant Vicenç de Calders, llençant vàries bombes incendiàries i set explosives prop de l'estació, caient vàries al mig de la via tot i que algunes no esclatarien. Aquesta mateixa estació també patiria un altre atac aeri el dia següent a les 21:40 hores, tot i que sense gaires conseqüències, finalitzant d'aquesta manera les agressions aèries d'aquest mes.

Durant el mes d'octubre els atacs aeris a les vies de comunicació de les poblacions costaneres tarragonines també serien força reduïts, seguint la mateixa tònica que el mes anterior. Aquests començarien el dia 2 d'octubre quan a les 11:00 hores seria atacada per un *He-59* l'estació de Sant Vicenç de Calders mentre que el 5 d'octubre a les 18:00 hores un altre hidroavió llençaria unes vint bombes de poca potència a Roda de Barà tot i que sense provocar danys ni víctimes. El dia 8 es produiria un dels bombardeigs que més víctimes causaria ja que a les 20:30 un hidroavió deixaria caure sis bombes a un tren de passatgers que es trobava aturat a Sant Vicenç de Calders procedent de Reus i que es dirigia a Barcelona causant seixanta morts i cent ferits. Les bombes anirien a esclatar a uns 10 metres del tren, tocant la metralla els quatre vagons primers[1662]. Dos hores més tard, un altre hidroavió bombardejaria l'estació de Cambrils llençant vuit bombes explosives i quatre d'incendiàries, caient quatre bombes a la línia del ferrocarril i al dipòsit de proveïment d'aigua, ocasionant també un incendi a l'edifici de l'estació, però sense causar víctimes. Aquest mateix hidroavió també deixaria caure una bomba de 100 kg que acabaria per no explotar prop de l'estació de l'Ametlla de Mar i atacaria la zona de la bateria del Coll de Balaguer. Al migdia però havia estat bombardejada Tarragona, estant afectada entre altres llocs la via del ferrocarril al seu pas pel Serrallo. Per altre banda, al dia següent, a les 23:00 hores seria el torn novament de l'estació de Sant Vicenç que seria bombardejada per un altre hidroavió que llençaria 10 bombes, tocant la línia del ferrocarril i ocasionant lleugers desperfectes sense importància. El dia 13 a les 12.15 hores cinc S-79 llençarien cent bombes de 50 kg intentant destruir els ponts sobre el riu Francolí i les vies fèrries immediates, que quedaria tallada mentre que el darrer atac d'aquest mes seria realitzat per un hidroavió el dia 21 que a les 05:27 hores llençaria entre 15 i 20 bombes sobre l'estació de Sant Vicenç de Calders metrallant després, també sense gaires conseqüències.

[1662] AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.

Durant el mes de novembre, les comunicacions tarragonines només serien atacades durant la primera setmana, començant el mateix dia 1 quan a les 19:50 hores, avions franquistes deixarien caure vàries bombes a la platja de Vila-seca i les proximitats de Punta Salou, llençant catorze bombes incendiàries i sis explosives, sense causar cap víctima. Dos dies després, i degut a la presència detectada a les 19:15 hores de dos hidroavions a Torredembarra posaria en estat d'alerta la costa tarragonina, sobretot quan un d'ells metrallaria pel sector de l'Hospitalet de l'Infant i deixant caure a les 20:10 hores sis bombes a l'Ampolla, metrallant també i llençant bombes de mà a la carretera general del Coll de Balaguer, sense ocasionar víctimes ni danys; mentre que l'altre, a les 19:45 hores atacaria Sant Vicenç de Calders, llençant deu bombes que caurien en despoblat. A les 20:00 hores arriben a Tarragona i bombardegen el pont del Francolí i la via fèrria fins a Vila-seca. Al dia següent un altre hidroavió alemany atacaria a les 18:40 hores les vies de ferrocarril de Sant Vicenç de Calders mentre que al dia següent al migdia fins a cinquanta avions bombardejarien diferents camps d'aviació de la província de Tarragona, deixant caure també algunes bombes a la platja de Salou, prop de Cambrils i a les 17:15 hores, disset aparells bombardejarien el Port i l'Estació de Classificació de Tarragona, llençant fins a un total de tres-centes bombes en aquest sector atacant aquests avions també Cambrils. Respecte a Tarragona, el tram de via entre l'estació i els ponts del Francolí serien impactats directament per 15 bombes, sent moltes més les que caurien a les seves immediacions i sobre l'estació de Classificació impactarien dotze bombes més directament. Més tard, a les 19:45 hores un hidroavió bombardejaria els contorns de Vila-seca i a les 22:40 hores un altre hidroavió tornaria atacar l'estació de classificació de Tarragona llençant entre 8 i 10 bombes, sent novament bombardejada i per vàries vegades durant la matinada del dia 6. En total durant aquesta matinada, l'estació de Classificació i les vies fèrries de Tarragona serien atacades sis vegades pels hidroavions alemanys, que arribarien a llençar fins a noranta-sis bombes tot i que no causarien danys de consideració.

A la tarda-nit del mateix dia un *He-59* en diferents intervals continuarà amb els seus bombardeigs sobre les vies fèrries des del pont del Francolí fins l'estació de Classificació de Tarragona, realitzant fins la matinada del dia ja 7 fins a sis atacs amb aquest mateix objectiu, que arribaria a llençar fins a 115 bombes de 50 kg. Al matí, a les 10:45 hores, un sol *Dornier Do-17* deixaria caure solament una bomba a l'estació de Tarragona degut a que seria sorprès per l'aviació de caça de defensa de costes mentre que el darrer atac d'aquest mes seria protagonitzat per cinc *S-79* que atacarien les vies de ferrocarril de Tarragona, ocasionant un ferit greu i danys sense importància.

Per altre banda, els mesos de desembre i gener serien els més intensos en quant als bombardeigs aeris envers les vies de comunicació de les poblacions costaneres tarragonines, sobretot accentuats a partir de l'ofensiva nacional contra Catalunya a partir de finals de desembre de 1938. Referent al

mes de desembre els atacs començarien el dia 2 a Sant Vicenç de Calders quan un hidroavió atacaria l'estació i poc més tard, a les 19:15 hores a Tarragona un hidroavió atacaria l'estació i el tren de mercaderies nº1033 entre els km 15 i 16 de la línia de Barcelona, destruint dos vagons i també seria metrallada la carretera general quedant interrompuda les línies telefòniques, causant un ferit. El següent bombardeig seria realitzat dos dies després quan un hidroavió alemany atacaria a les 04:04 hores les vies de ferrocarril a Cunit i a les 04:15 hores la via de ferrocarril a Sant Vicenç de Calders i no hi haurien més bombardeigs fins al dia 16 quan a les 11:09 hores cinc trimotors *S-79* bombardejarien la via del ferrocarril a Calafell i l'estació de Sant Vicenç de Calders, ocasionant desperfectes a la via fèrria i a set cables d'alta tensió, sense víctimes. Després d'aquesta agressió, els cinc trimotors tornarien cap a les 12:45 hores i deixarien caure unes vint-i-cinc bombes entre Sant Vicenç de Calders i Roda de Barà, a primera línia del poble, a la part que dona a la costa així com també atacarien les vies fèrries a Cunit. A la tarda del mateix dia, a les 19:25 hores, un hidroavió bombardejaria també el Coll de Balaguer, desapareixent després l'aparell al Cap de Buda però bombardejant també la línia del ferrocarril a l'alçada del *Castillo Rojo,* on llençaria unes deu bombes de 50 kg tallant la línia del ferrocarril per tres llocs.

Pocs dies després, el dia 20 a les 10:00 hores vint-i-vuit aparells de bombardeig i vuit caces atacarien Tarragona, on tallarien la via del ferrocarril per cinc llocs a l'altura del port i poc després els mateixos avions llençarien unes vint bombes prop de l'Hospitalet de l'Infant, a més a més de metrallar per les proximitats de l'estació de Vila-seca. Al passar per La Canonja també deixarien caure de cinc a sis bombes, no explotant dos d'elles, ocasionant la destrucció parcial de tres edificis mentre que a la nit, a les 22:00 hores un hidroavió bombardejaria prop de Cambrils, tallant les línies telefòniques i una estona abans ho faria a l'estació de tren de Tarragona.

Les accions envers a les vies de comunicació de les poblacions de Tarragona s'accentuarien a partir de que s'iniciaria la campanya de Catalunya. Així el dia 25 a les 18:45 hores un hidroavió atacaria l'estació de Tarragona, a les 19:00 hores el mateix hidroavió llençaria vàries bombes explosives i incendiàries sobre l'Hospital del Parc Samà de Cambrils ocasionant desperfectes de poca consideració, així com cinc ferits lleus i pocs minuts després el mateix hidroavió llençaria cinc bombes prop de Torredembarra i deixaria caure tres bombes explosives a la via del ferrocarril entre Sant Vicenç de Calders i Calafell i sis més al mar, sense causar víctimes. Les accions d'aquest hidroavió continuarien i a les 19:45 hores bombardejaria la carretera general a l'alçada del Creixell. Més tard, a les 20:18 hores un altre hidroavió realitzaria un altre bombardeig de l'estació de Sant Vicenç de Calders i dos minuts després el mateix hidroavió metrallaria Torredembarra mentre que a les 20:22 hores bombardejaria l'estació de Classificació de Tarragona i La Canonja, llençant vint bombes explosives i quinze incendiàries.

Dos dies més tard a les 18:40 hores un hidroavió llençaria sis bombes altre cop a l'estació de Sant Vicenç de Calders mentre que a les 21:30 hores un altre hidroavió deixaria caure vàries bombes entre La Canonja i la carretera de Tarragona i deu minuts més tard, atacaria l'estació de Sant Vicenç de Calders novament i les vies de ferrocarril en una nova passada a les 22:00 hores i l'estació de Calafell mitja hora més tard. A la matinada del dia ja 28 a les 01:00 hores un hidroavió bombardejaria per tres vegades prop del Parc Samà sense conseqüències mentre que a les 03:00 hores un altre hidroavió bombardejaria al Port de Tarragona i l'estació de Sant Vicenç de Calders. Ja a la tarda, a les 19:00 hores un hidroavió llençaria unes bombes a la sortida de Vila-seca a l'encreuament de les quatre carreteres, tot i que no causaria víctimes ni danys. Més tard a les 19:14 hores el mateix hidroavió llençaria vint bombes explosives i quatre incendiàries a les proximitats de l'estació de Sant Salvador, sense provocar víctimes ni danys i a les 19:30 hores llençaria vàries bombes prop de Salou, quan es trobava a l'alçada de les quatre carreteres llençant en concret deu bombes incendiàries i set explosives al lloc de Carrabiners de Cambrils i altres tres incendiàries al Parc Samà de Cambrils sense conseqüències. També seria bombardejada a les 19:40 hores l'estació de Sant Vicenç de Calders, on caurien deu bombes incendiàries i vuit explosives que explotarien a les proximitats de l'anomenada estació mentre que una mica més tard, a les 20:30 hores un altre hidroavió llençaria sis bombes explosives al Parc de Samà de Cambrils i quatre minuts després llençaria cinc bombes a la sortida de l'Hospitalet de l'Infant a Montbrió, a uns 500 metres de Riudoms sense conseqüències.

El dia 29 a les 18:30 hores quatre hidroavions bombardejarien i metrallarien les vies de comunicació pròximes Tarragona sent el punt més afectat el poble de Vila-seca, on serien llençades deu bombes explosives al centre de la població, destruint totalment tres edificis i d'altres parcialment. Els mateixos aparells també bombardejarien Sant Vicenç de Calders cap a les 18:50 hores i llençarien dos bombes més a l'entrada d'Altafulla, produint desperfectes a tres cases i a dos cotxes, causant a més a més tres ferits. Els hidroavions llençarien dos bombes més als contorns del pont del tren, sense ocasionar víctimes ni danys i a les 19:00 hores llençarien bengales des de Sant Vicenç a Cambrils mentre que a les 19:50 hores seria atacada la carretera del Vendrell a Tarragona.

Al dia següent altre cop seria bombardejada l'estació de Sant Vicenç de Calders, en aquest cas a les 18:30 hores per un sol hidroavió que llençaria vuit bombes prop de l'encreuament de les vies de ferrocarril de Tarragona a Reus i després metrallaria els contorns d'Arc de Barà. Més tard, a les 21:30 hores un altre hidroavió metrallaria les proximitats de Calafell i altre cop a les 23:50 hores l'estació de Sant Vicenç de Calders i les vies fèrries a Calafell. Fins i tot la mitjanit del darrer dia de 1938 els avions franquistes no perdonarien els bombardeigs i un altre hidroavió alemany atacaria a les 00:50 la carretera del Vendrell i a set minuts més tard atacaria l'estació de Sant Vicenç de

Calders, així com Sant Salvador i Coma-ruga mentre que a les 19:35 hores un grup de *S-81* atacaria el port i l'estació de Tarragona.

Ja el mes de gener de 1939 les activitats de l'aviació franquista continuarien en suport a l'avenç que aniria realitzant l'exèrcit nacional per terres catalanes, sent les poblacions tarragonines les més atacades durant la primera quinzena de mes. D'aquesta manera el dia 2 a les 02:30 hores un hidroavió atacaria les vies entre Tarragona-Vendrell, a les 03:00 hores bombardejaria el sector de l'Hospitalet mentre que altre ho faria al sector de Torredembarra i a les 03:55 hores atacaria l'estació i les vies de Sant Vicenç de Calders mentre que a les 19:00 hores un altre hidroavió bombardejaria el sector Tarragona-Torredembarra, atacant altre cop l'estació de Sant Vicenç de Calders i a les 23:00 hores, cinc *He-59* atacarien les carreteres del Vendrell a Tarragona i Valls. Al dia següent a les 19:10 hores un hidroavió llençaria cinc bombes prop de l'estació del ferrocarril de Roda de Barà i algunes més a la carretera prop de Tarragona mentre que dos minuts més tard, el mateix hidroavió bombardejaria el sector de Sant Vicenç de Calders i Calafell i atacaria les carreteres del Vendrell. El dia 4 a les 14:50 hores seria el torn de Tarragona, que seria atacada per vint-i-dos bombarders i nou caces afectant l'atac l'estació de ferrocarril entre d'altres llocs i sent novament atacada durant la nit i la matinada pels hidroavions alemanys mentre que la matinada següent, a les 01:30 hores un hidroavió llençaria quinze bombes a l'estació de Sant Vicenç de Calders, tallant les línies del ferrocarril de Barcelona a Tarragona. Els atacs s'anirien succeint i el dia 7 a les 13:30 hores cinc aparells metrallarien Hospitalet de l'Infant; el dia següent a mitjanit un hidroavió llençaria dotze bombes d'uns 25 kg a l'estació de Vandellòs al lloc conegut per Pont de Batalla sense provocar víctimes ni danys considerables sent atacada també l'estació de Sant Vicenç de Calders i la carretera del Vendrell a Torredembarra mentre que el dia 8 a les 03:30 hores un He-59 atacarà l'estació de Tarragona llençant vint bombes de 50 kg, assolint l'edifici principal i les vies immediates, ocasionant un fort incendi i per la nit, altre vegada els hidroavions alemanys bombardejaren les vies de comunicació tarragonines, mentre que al dia següent *Heinkel He-111* sotmetrien l'estació de Tarragona a un intens bombardeig causant cinc víctimes. Per altre banda, el dia 10 cinc S-79 atacaran les vies de comunicació entre Reus i Tarragona i durant la tarda-nit, dos parelles d'hidroavions atacaran el tràfic entre Cambrils i Tarragona i Tarragona i El Vendrell mentre que a les 19:45 hores serien atacades les vies de ferrocarril de Calafell i Sant Vicenç de Calders i a les 23:00 hores la carretera del Vendrell a Torredembarra.

El dia 11 per la seva part l'activitat realitzada pels agressors seria més freqüent ja que a les 12:30 hores cinc trimotors *S-79* llençarien vint bombes de 60 kg per la costa, al Castell del Moro, sense ocasionar víctimes ni danys; a les 13:04 hores altres dotze aparells metrallarien Cambrils i desapareixerien per l'Ametlla, bombardejant el sector de Vandellòs mentre que a les 16:20 hores un

hidroavió bombardejaria els contorns de Vandellòs, llençant unes vint bombes explosives de 50 kg., bombardejant vuit minuts després Hospitalet de l'Infant i a les 20:00 hores les vies fèrries de Sant Vicenç de Calders i les carreteres del Vendrell. Per la nit tornarien els hidroavions a efectuar les seves operacions de bombardeig a les comunicacions de Tarragona com de costum, mateixes accions que faran també la nit del dia 13 i el 14, vigília aquesta darrera de l'entrada dels nacionals a Tarragona. I es que amb la proximitat en el temps de l'entrada de les tropes nacionals a la ciutat de Tarragona els bombardeigs es centrarien sobretot a la zona de Sant Vicenç de Calders. Així el dia 12 serien atacades a les 19:10 hores les estacions de Calafell i Sant Vicenç de Calders i una hora més tard les carreteres del Vendrell a Valls, Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès. El dia 13 seria bombardejada l'estació de Sant Vicenç de Calders a les 04:15 afectant el bombardeig l'encreuament de vies de Reus-Tarragona; altre cop a les 05:09 hores (on també seria atacada nou minuts abans la carretera de Calafell); a les 09:30 les vies de ferrocarril a Cunit; a les 19:54 les carreteres del Vendrell cap a Valls i Tarragona i a les 21:40 hores altre cop l'estació de Sant Vicenç de Calders, sent també atacada la carretera general. Al dia següent seria atacada la carretera del Vendrell a Valls a les 12:30 hores i l'estació de Sant Vicenç de Calders, tornant-se a bombardejar els mateixos objectius novament el mateix dia, el primer a les 17:30 hores i el segon a les 21:45 hores, sent atacada també en aquesta darrera acció Torredembarra i Tarragona. A les 23:00 hores però de nou seria atacada l'estació de Sant Vicenç de Calders i una hora més tard novament. Com a mode d'exemple de l'actuació que realitzaria l'aviació franquista a les vies de comunicació tarragonines, aquell mateix dia a les 22:12 hores des del Vendrell s'informava que l'aviació nacional es dedicava a bombardejar les carreteres per on circulaven camions de gent i material evacuat. Poques hores més tard d'aquesta informació, a les 01:10 hores del dia ja 15 serien precisament atacades les carreteres del Vendrell.

Aquell mateix dia a les 11:00 hores fins a vuit bimotors *Heinkel He-111* atacarien les vies fèrries de Calafell i Cunit mentre que una hora més tard, fins a dotze *He-111* atacarien l'estació de Sant Vicenç de Calders, objectiu que seria també atacat a les 13:00 hores en aquest per tres *Junkers Ju-87 Stuka*. Per altre banda, aquell mateix dia també serien atacades les carreteres del Vendrell, com seria el cas del atac realitzat a les 12:00 hores per dos *Dornier Do-17* i tres *Junkers Ju-87*; una hora més tard quan seria atacada la carretera N-340 entre Vendrell i l'Arboç per fins a divuit bimotors *He-111* en tres grups o a les 14:00 hores quan altres catorze *He-111* atacarien la carretera del Vendrell.

El dia 16 els atacs a les comunicacions començarien ben aviat i a les 02:15 hores un He-59 atacaria l'estació de Sant Vicenç de Calders Els darrers bombardeigs que es realitzarien a les vies de comunicació de les poblacions de la província de Tarragona no podien tenir un altre objectiu que la zona de Sant Vicenç de Calders, sense cap mena de dubtes un dels llocs més bombardejats durant la

guerra, i que seria novament atacat el dia 16 a les 02:15 hores per un sol hidroavió *He-59* mentre que al dia següent i per preparar el camí per les forces franquistes, serien atacades les carreteres del Vendrell per dos *Dornier Do-17* a les 15:00 hores, finalitzant així els atacs a les vies de comunicació de la província de Tarragona.

4.1.3.3. Atacs als centres militars republicans.

Coma centres militars ubicats a la costa, s'establirien diversos locals que s'habilitarien com casernes auxiliars a més a més d'existir casernes ja habilitades abans de la guerra. Entre aquestes per exemple s'habilitaria a Palafrugell un convent de monges i un casal de milícies; a Arenys de Mar s'habilitaria la Fàbrica Colomer; a Canet de Mar l'antic col·legi dels Salesians; a Mataró la caserna d'artilleria; a Premià de Mar l'antic col·legi de les Germanes Maristes i l'antic col·legi dels Salesians; a Barcelona en canvi existirien fins a setze casernes o locals habilitats amb tal objectiu mentre que a Tarragona sis; al nord de Cambrils el Parc Samà; mentre que a Tortosa serien habilitats quatre edificacions més. Però entre els centres militars republicans ubicats a la costa, els que patirien més atacs serien els camps d'aviació, sobretot durant l'any de 1938. Així, durant el mes d'abril, l'aviació franquista bombardejaria durant tres dies diferents varis aeròdroms republicans ubicats tots ells molt propers a la costa catalana. Així per exemple, el dia 13 d'abril a les 13:20 hores tres aparells bombardejarien el camp d'aviació de Vidrieres llençant entre vint-i-cinc i trenta bombes, provocant dos morts i un ferit però pocs danys materials mentre que dos hores més tard, altres tres aparells bombardejarien La Pineda i el camp d'aviació llençant unes vint bombes. Al dia següent seria bombardejat altre cop el camp d'aviació de Vidrieres per dos cops, la primera vegada a les 08:00 hores per set aparells que llençarien una seixantena de bombes provocant dos ferits i la destrucció de dos aparells mentre que la segona vegada es portaria a terme a les 11:44 hores per quatre aparells que llençarien un gran nombre de bombes sobre el camp. També aquell mateix dia seria bombardejat per dos vegades el camp d'aviació de Celrà, molt proper al de Vidrieres. La primera agressió seria realitzada per tres aparells a les 08:20 hores llençant sobre ell vint bombes que provocarien dos morts, quinze ferits i tres aparells destruïts mentre que la segona agressió seria realitzada a les 13:20 hores, aquesta vegada per cinc trimotors que volant a gran altura llençarien unes quaranta bombes causant sis ferits i danys materials de poca importància. Dos dies després seria bombardejat el camp d'aviació de La Pineda realitzant-se aquesta acció a les 09:35 hores per tres aparells *S-79* que llençarien unes vint-i-cinc bombes mentre que uns minuts abans, a les 09:20 hores els mateixos aparells bombardejarien l'aeròdrom de Sant Oliva, llençant quinze bombes i ocasionant un mort i tres ferits greus.

A finals del mes següent, en concret el dia 26 maig al migdia seria bombardejat el camp d'aviació de Celrà per vuit aparells, caient les bombes al sud-est del camp i ocasionant més a més d'alguns

desperfectes cinc ferits i poc temps després, a les 14:35 hores altres cinc trimotors bombardejarien Cassà de la Selva, llençant quaranta bombes al camp d'aviació i la carretera sense ocasionar desperfectes, però si dos morts i dotze ferits.

Durant el mes de juny les agressions envers als camps d'aviació s'intensificarien centrant-se principalment en el camp d'aviació del Prat de Llobregat tot i que també es veurien afectats altres com el de Celrà. Aquest patiria un bombardeig a les 09:00 hores del dia 4, sent llençades sobre ell unes vint-i-cinc bombes de 100 kg tot i que no provocaria víctimes ni danys de consideració.

Els bombardeigs sobre l'aeròdrom del Prat serien realitzats durant la segona quinzena de mes, sent el primer el 18 de juny. L'agressió seria realitzada a les 10:50 hores per cinc aparells que volarien a poca altura, realitzant l'atac totalment per sorpresa degut a que en aquells moments es trobava volant un aparell republicà, cosa que faria que no s'utilitzessin els fonolocalitzadors. Les autoritats republicanes calcularien en cinquanta les bombes llençades, moltes d'elles incendiàries que provocarien sis morts, tres ferits greus i set de lleus, tots pertanyents al personal del Arma d'Aviació però pocs danys materials. Així per tant, els tres aparells de línia i dos caces que es trobaven al camp no patirien cap dany i solament un aparell de línia comercial tipus *Fokker*, per efecte de la metralla d'una de les bombes que esclataria a prop patiria un petit impacte que li faria un forat al seu dipòsit de benzina. Del total de les bombes llençades, que en la seva majoria eren de 100 kg, unes quinze caurien dintre del terreny d'aterratge provocant alguns cons que ràpidament les brigades civils i militars procedirien a aplanar mentre que una gran nombre de bombes caurien al petit bosc que separava el camp d'aterratge de la platja, fet que faria suposar a les autoritats republicanes que possiblement els nacionals creien que sota els pins podia haver material o dipòsits de benzina o que el seu objectiu fos una les casetes dels banys habilitades per albergar la tropa que havia estat recentment reclutada per la nova convocatòria de voluntaris de 35 a 40 anys. Quatre dies després tornaria a ser bombardejat el camp d'aviació del Prat, ja que seria llençat sobre ell vint bombes tot i que aquesta acció no tindria gaires conseqüències. En canvi si que ho tindria el bombardeig del dia 28 i que tancaria els bombardeigs sobre el Prat durant el mes de juny. Aquest darrer seria realitzat a les 12:07 hores per quatre trimotors *S-81* que apareixerien per la part sud-est del camp d'aviació del Prat de Llobregat on descarregarien vàries bombes. D'entre les bombes llançades cauria una al centre del camp d'aviació militar; quatre darrera de les casetes dels Banys; cinc entre la carretera del Prat i l'Air France; una a la meitat de la carretera ocasionant ferides greus a un civil; cinc a la part oest del llac de l'aeròdrom (tot i que quatre d'elles no farien explosió); una a l'aigua i vàries incendiàries als voltants del Camp, sense ocasionar víctimes.Durant els dos mesos de juliol i agost, els camps d'aviació catalans propers a la costa només patirien una agressió cada mes sent aquestos el dia 7 juliol quan aparells franquistes bombardejarien la part nord del camp d'aviació de Figueres,

caient les bombes fora del mateix i el 6 d'agost quan a les 09:35 hores cinc aparells *S-79* llençarien unes quaranta bombes incendiàries a Santa Margarida i els Monjos caient quatre d'elles dins del camp d'aviació, causant desperfectes a un *Xato* i ocasionant la mort de cinc persones.

Fins a finals del 1938 s'anirien succeint algun que altre atac als camps d'aviació, així per exemple el dia 15 d'octubre a les 09:45 hores caurien algunes bombes a les proximitats del camp del Air France al Prat de Llobregat mentre que el 4 de novembre a les 18:45 hores un hidroavió llençaria una bomba d'uns 70 kg pels contorns dels Monjos, tot i que aquesta no esclataria. Al dia següent serien varis els camps d'aviació que haurien de patir diferents agressions aèries i es que a les 13:00 hores fins a cinquanta avions bombardejarien els contorns dels camps d'aviació de Valls, Reus, Pla de Cabra, entre els que es trobarien els quatre camps d'aviació del Penedès. El primer d'aquests seria el de Santa Oliva, atacat per nou *S-79* a les 13:11 hores; sis minuts després serien atacats simultàniament per cinc *S-79* els aeròdroms de Pacs-Vilobí i de Sabanell, ocasionant un mort al primer d'aquests mentre que a les 13:30 hores els nou *S-79* atacarien l'aeròdrom de Santa Margarida i els Monjos així com el seu centre urbà, ocasionant vuit víctimes mortals. Així mateix, trimotors italians bombardejarien també els contorns de Celrà, on llençarien unes quaranta bombes, ocasionant ferides a una dona però sense danys materials d'importància. Per altre banda, el dia 6 de novembre seria atacat l'aeròdrom de La Pineda i el de Reus per una formació de vint-i-nou *Heinkel He-111* i tres *Junkers Ju-87 Stuka*.

Amb la campanya de Catalunya iniciada al desembre de 1938 per l'exèrcit franquista, els bombardeigs sobre els camps d'aviació s'intensificarien. Així per exemple, el 10 de gener de 1939 a les 13:05 hores seria atacat per cinc *S-79* l'aeròdrom de Sabanell i dos dies després, entre les 08:05 i les 08:15 serien bombardejats per cinc caces *Messerchmitt Bf-109* els aeròdroms de Santa Oliva, Santa Margarida i els Monjos i Pacs del Penedès, ocasionant un mort a cadascú dels dos dos últims, així com la pèrdua de varis avions republicans que es trobaven a terra (quatre al aeròdrom dels Monjos) i varis camions i cotxes, que resultarien incendiats[1663]. Durant els darrers dies de la campanya de Catalunya, els aeròdroms de Cassà de la Selva, Celrà i Vilajuïga entre altre serien atacats sovint. Precisament el darrer atac a un aeròdrom seria realitzat el 6 de febrer per *Messerchmitt Bf-109* alemanys sobre el camp d'aviació de Vilajuïga, que aconseguirien destruir molts dels avions allà estacionats però pagarien un preu alt ja que dos *Messerchmitt Bf-109* serien abatuts pel pilot Josep Falcó.

[1663] Veure ARNABAT, Ramon, CABEZAS, Adrián, GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *El Penedès sota les bombes*. Pàgs. 347-353.

4.2. La defensa de la costa des de l'aire.

La costa catalana patiria molts més atacs aeris que no pas navals i l'amenaça aèria es convertiria en una realitat més gran i factible que no pas la invasió terrestre-naval que des dels primers mesos de la guerra havia atemorit a la població catalana del litoral. Per tal de defensar el territori, es crearia una defensa activa, un dispositiu destinat a la localització i la neutralització de les agressions dels sollevats en territori propi, i les Forces Republicanes necessitarien tant avions de caça per poder interceptar els avions franquistes en les seves agressions a la costa així com material de guerra antiaeri per detectar els aparells i poder abatre'ls, però tant una cosa com l'altre escassejarien a les files republicanes d'una manera tan gran que moltes ciutats costaneres es veurien totalment indefenses davant d'aquestes agressions.

4.2.1. L'Aviació Republicana en la defensa de la costa

La gran majoria d'aparells que disposava l'exèrcit espanyol al 1936 es mantindrien sota control governamental però tot i aquesta superioritat inicial, la gran majoria serien aparells obsolets circumstància que afegida a l'ajuda que rebrien els nacionals per part d'italians i alemanys, equilibrarien aquesta balança i fins i tot la decantarien pel bàndol nacional a partir dels primers mesos de 1937 i ja fins al final de la guerra. Aviat també els republicans haurien d'importar diferents models d'avions, destacant entre ells els models francesos i sobretot els russos, que es trobaven a la mateixa altura que els seus homònims italians i alemanys. L'arribada d'aquests nou models permetrien per exemple aturar l'ofensiva nacional sobre Madrid al novembre de 1936 i estabilitzar aquell front, podent conservar la capital sota control governamental. Aquests nous aparells eren transportats en vaixells, d'aquí també la importància que començaria adquirir el tràfic marítim a la guerra, ja que mitjançant aquest s'anirien abastint els dos bàndols enfrontats tot i que posteriorment, els republicans muntarien als seus tallers els seus propis aparells. Tan gran seria la importància de l'ajuda russa en quant a armament aeri i tanta la necessitat que tenia el bàndol republicà que serien els propis pilots russos qui pilotarien aquests aparells en una primera instància, (també per la necessitat de pilots que tenia la República) intervenint d'aquesta manera de forma directa a la guerra. Però la gran mancança d'unitats aèries que tindria la República al llarg de la guerra seria un factor decisiu per la defensa aèria del litoral i se l'afegiria a que pràcticament mai es destacarien unitats modernes per la defensa de la costa i al igual que amb l'artilleria de costa, serien utilitzats aparells vells o obsolets per realitzar aquestes tasques. Entre els principals avions russos que actuarien amb el bàndol governamental per tal d'interceptar els diferents atacs aeris franquistes destacarien el *Polikarpov I-15 Xato* i el *Polikarpov I-16 Mosca*, dissenyats els dos per l'enginyer

aeronàutic rus Nikolai Polikarpov durant els anys trenta.

El model *I-15*, més conegut a Espanya amb el sobrenom de *Xato* per la seva curta configuració del seu motor, seria dissenyat al 1933 i entraria en servei a la URSS l'any següent. Es tractava d'un biplà monoplaça molt robust, de construcció metàl·lica i amb la part posterior del fuselatge entelada podent aconseguir una velocitat màxima de 360 km. En quant al seu armament, estava dotat amb quatre metralladores de 7,62 mm instal·lades entre els cilindres del motor i sincronitzades amb el l'hèlix. A més a mes, podia portar dos bombes de cinc quilos i dos de dotze quilos en els plans inferiors i portava una dotació de 750 cartutxos per cada metralladora.

D'entre les seves qualitats destacava que era de fàcil pilotatge i podia aterrar a qualsevol terreny per petit que fos i sobretot la seva capacitat de maniobra, que li permetia fer un gir de 360º en tan sols 8 segons[1664]. Les primeres divuit unitats de *Xatos* arribarien a Cartagena el 13 d'octubre de 1936, arribant a enviar-se fins a cent quaranta unitats i al 1937 començaria la fabricació d'aquests aparells a les fàbriques que la República tenia a Alacant, Sabadell i Reus, com a resultat del trasllat de l'empresa aeronàutica madrilenya CASA, arribant-se a produir un total de 287 unitats.

Des de la seva aparició al cel de Madrid, resultaria un rival perillosíssim pels seus adversaris, sobretot pel *Fiat CR-32 Chirri* italià, de la mateixa concepció però menys àgil i més pesant que el *Xato*. A més a més, el Xato seria dels primers avions que s'utilitzarien a la primera unitat de caça nocturna de la història i al llarg del conflicte, s'organitzarien quatre esquadrilles, pilotats primer per pilots russos i reemplaçats més endavant per pilots espanyols provinents de cursos d'instrucció i pilotatge que feien a la U.R.S.S. (en concret a la ciutat de Kirovabad). Ja cap a finals del conflicte, al gener de 1939, apareixerien els *Polikarpov I-15bis* o *SuperXatos*, dels que se n'arribarien a muntar un total de trenta, tot i que serien retinguts massa temps a la frontera francesa i no tindria tindre temps quasi d'entrar en acció. Aquest era una versió millorada del *Xato* que comptava d'entre altres millores amb un blindatge i una cabina més gruixa i una cabina més gruixa[1665] .

L'altre model de caça rus que també seria molt utilitzat durant la Guerra Civil per part de l'aviació governamental seria el *Polikarpov I-16* conegut amb el sobrenom de *Mosca*. El prototip seria presentat el darrer dia de l'any 1933 i entraria en servei a la tardor del 1934 causant una gran expectació degut a que es tractava d'un nou concepte d'avió. El *Mosca* seria el primer caça monoplà modern d'ala baixa i de tren retràctil (tot i que aquest era molt rudimentari) que entraria en combat a

[1664] Entre les seves característiques destacava també que comptava amb un motor rus M-25B derivat del nord-americà Wright Cyclone de nou cilindres i amb 775 cavalls de potència, l'aterratge el realitzava a uns 100 km/h i el seu sostre màxim era de 10.400 metres mentre que les seves dimensions eren de 9,75 metres d'envergadura, 6,30 metres de longitud i 2,92 metres d'amplada.

[1665] Més informació sobre les característiques dels avions a www.adar.es o Juan ABELLAN GARCÍA-MUÑOZ, Juan, *Galeria de Aviones de la Guerra Civil Española (1936-1939)*, Madrid, Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Aeronaúticas, 2003.

la Guerra Civil. Es tractava d'un petit avió d'estructura central i fuselatge de fusta, recobert de xapa de bedoll amb la cabina situada pràcticament al centre, amb un parabrises i una capota lliscant cap endavant. En quant al seu armament portava dues metralladores de 7'7 mm a les ales i podia assolir una velocitat màxima de 464 km/h, tot i que aquesta gran velocitat presentava greus problemes a l'hora de l'aterratge ja que ho feia sempre a una velocitat mitjana de 160 km/h, acció que provocaria forces accidents[1666]. A més a més entre les seves desavantatges s'havia de comptar que presentava el fràgil tren d'aterratge amb que comptava, una certa dificultat en el seu pilotatge, accentuat aquest quan es volava a gran altura ja que al no tindre la cabina tancada, els pilots havien de suportar temperatures de 40º sota zero, a més a més de la manca d'oxigen. Aquest últim desavantatge es solucionaria en certa manera amb l'aparició dels *SuperMosques* que comptarien a més a més de diverses modificacions com la instal·lació d'uns compressors que els permetia volar a gran altura, dos metralladores més que ampliava la seva potència de foc i nous motors nord-americans, incorporarien una rudimentària instal·lació d'oxigen per al pilot que havia de subjectar amb les dents; augmentant d'aquesta manera les seves prestacions. De forma anecdòtica, els pilots d'aquests *SuperMosques* serien coneguts com els de la Esquadrilla del Xumet, degut sobretot a aquest rudimentari sistema d'oxigen subjectat amb les dents. Lamentablement per les forces republicanes, aquest tipus de model d'avió arribaria massa tard i tindria poc protagonisme durant el transcurs del conflicte. En total s'importarien de la U.R.S.S. aproximadament uns 275 aparells, fabricant-se tan sols quatre unitats a Espanya, on havien arribat els primers dies d'octubre de 1936 entrant en combat a cels de Madrid el mes següent. Serien creades un total de set esquadrilles, la primera d'elles estaria formada per pilots russos, que serien substituïts progressivament per pilots espanyols un cop formats a la U.R.S.S. i a l'escola del Carmolí a Múrcia.

El *Mosca* però, a diferència del *Xato* que superava al seu enemic *Fiat CR-32*, va tindre un rival molt dur, el *Messerchmitt Bf-109* alemany, amb unes característiques millors ja que comptava amb un motor més avançat que el permetia evolucionar a grans altures, amb cabina tancada i màscara d'oxigen pel pilot, facilitant d'aquesta manera la seva actuació a uns 8.000 metres, on podien donar una cobertura fiable als seus bombarders així com atacar als caces republicans que solien actuar per cotes més baixes. Els *Xatos* i els *Mosques* van haver d'actuar a tots els teatres d'operacions i realitzar tot tipus d'operacions: protecció dels bombarders republicans, intercepció de caces i bombarders enemics, protecció de ports i ciutats, reconeixement i metrallament contra les línies enemigues, etc... lluitant en molts casos en inferioritat numèrica. Quan es donava aquest últim cas

[1666] A més a més comptava amb el motor R-1820F3, derivat del nord-americà Wright Cyclone F-53, de nou cilindres en estrella, que desenvolupava uns 650 cavalls i les seves dimensions eren de 6 metres de longitud, 9 metres d'envergadura i 2,46 metres d'alçada.

d'inferioritat numèrica, els aviadors republicans utilitzaven una tàctica anomenada *Circo Kronne*, consistent en donar voltes en un cercle tancat, un aparell rere l'altre, protegint-se d'aquesta manera mútuament, i aconseguint d'aquesta manera que l'adversari sempre tingués un caça de cara.
En quant a la intercepció dels bombarders enemics, els caces republicans no ho tenien gens fàcil, ja que normalment, els avions franquistes solien anar ben defensats, amb metralladores i un bon blindatge contra projectils, a més a més de volar acompanyats amb esquadrilles de caces que volaven a diferents altures i esglaonats.
La intercepció dels avions atacants sempre resultaria una tasca molt difícil degut a la gran dificultat de detecció, però quan això passava, els avions franquistes agafaven molt ràpidament el camí cap a les seves bases de Mallorca, entrant poques vegades en combat amb els caces republicans, com passaria moltes vegades a la costa catalana.
La gran demanda d'unitats al front i la inferioritat d'aparells en nombre respecte l'adversari feia molt difícil la defensa dels cels de la República i en conseqüència també del litoral català per part dels avions de caça republicans. Així que per la defensa del litoral es destacarien velles unitats o aparells retirats dels fronts de batalla per haver-se quedar obsolets que serien els encarregats de realitzar diferents tasques de protecció i vigilància de les costes i que acabarien aglutinant-se a partir del maig de 1937 en l'Esquadrilla de Defensa de Costes nº7 i que abastava tots els aparells disponibles per la protecció del litoral republicà mediterrani dintre de la creació de la nova Aviació republicana, coneguda amb el nom de Forces Aèries de la República Espanyola (F.A.R.E.).

Aquestes s'acabarien constituint al maig de 1937 com una reorganització de les anteriors forces aèries republicanes com eren l'Aeronàutica Militar o l'Aeronàutica Naval entre d'altres, i depenien directament del Ministeri de Marina i Aire, dividint-se en dos branques: l'Arma d'Aviació i la Subsecretaria d'Aviació. Depenent de l'arma d'aviació es trobaven també els equips de terra, mecànics, aeròdroms així com lògicament les unitats militars i l'Estat Major. Aquestes unitats aèries estaven dividides en l'Esquadra nº11 de Caça, l'Esquadra nº5 de Bombardeig, l'Esquadra nº7 de Defensa de Costes i les Forces Aèries del Nord.
L'Esquadra nº11 de Caça estava formada pel Grup 21 (*Polikarpov I-16 Mosques*) format d'una a set esquadrilles amb un total de 210 aparells; pel Grup 26 (*Polikarpov I-15 Xatos*) estava format d'un a quatre esquadrilles amb un total de 120 aparells; pel Grup Independent nº 28, format solament per 30 aparells *GE-23 Delfín Grumman*; per l'Esquadrilla de Defensa de Costes i per l'Esquadrilla de Caça Nocturna (*Polikarpov I-15 Xatos*).
Per altre banda l'Esquadra nº5 de Bombardeig estava composta pel Grup 24 (*Tupolev SB-2 Katiuska*) format d'una a quatre esquadrilles amb un total de 120 aparells; el Grup 30 (*Polikarpov*

R-Z Natacha) format també per entre una a quatre esquadrilles amb un total també de 120 aparells i l'Esquadrilla de Bombardeig Nocturn, composta per trenta aparells, en la seva majoria *Polikarpov R-5 Rasante*) mentre que per la seva part l'Esquadra nº 7 de defensa de costes estava composta pel Grup 71, format per dos esquadrilles amb 60 aparells, el Grup 72 format també per altres dos esquadrilles amb 60 aparells i el Grup 73, format per unitats d'hidroavions mentre que les Forces Aèries del Nord estava composta només per una Esquadrilla de *Mosques* i altre Esquadrilla de *Xatos*. Sobre els centres d'instrucció aquests es trobaven disseminats per diferents llocs de la zona republicana, però cap a Catalunya, distingint-se en aquest cas els aeròdroms murcians de El Carmolí i Los Alcázares, entre d'altres.

Amb la formació a mitjans de maig de 1937 de les noves Forces Aèries de la República Espanyola (F.A.R.E.) i tal i com s'importarien unitats aèries diferents també s'habilitarien molts camps d'aviació per tot el territori republicà, molts d'ells pròxims a la costa i que albergarien a tots aquells aparells que serien destinats tant a la defensa de la costa com a la defensa de les ciutats, on destacarien entre els més importants els del Prat de Llobregat, Reus i Sabadell, ja existents al 1936 igual que la Base de l'Aeronàutica Naval ubicada al Moll del Contradic del Port de Barcelona.

Durant el conflicte, la regió catalana juntament amb la part lleial republicana d'Aragó conformaria la 3ª Regió Aèria i a banda dels camps d'aviació o bases abans esmentades es crearien o s'habilitarien aeròdroms també a Vilajuïga, Roses, Figueres, Celrà, Cassà de la Selva, Verges-Torroella de Montgrí, Vidreres, Banyoles, la Garriga, Caldes de Montbui, Cardedeu, Els Monjos, Santa Oliva, Sabanell, Pacs, Reus, Valls, La Pineda i La Sènia entre d'altres[1667]. De tots aquests, els que es trobaven més pròxims al mar eren els camps del Prat de Llobregat i la Pineda, i igual que la resta d'aeròdroms, hagueren de patir diferents agressions aèries. Per la seva part, els camps d'aviació de Reus i Sabadell esdevindrien força importants a mesura que aniria avançant el conflicte i les seves instal·lacions serien incrementades convertint-se en els principals aeròdroms republicans a Catalunya.

Respecte a l'Aeròdrom Militar del Prat de Llobregat al 1936 era la seu del Grup 13è de la 3ª Esquadra d'Aviació composta per caces *Nieuport-52* i el seu cap era el General de Divisió Felipe Díaz Sandino que es mantindria fidel a la República, (posteriorment nomenat Conseller de Defensa de la Generalitat) així com el capità Alberto Bayo, que tindria una destacada actuació a les operacions republicanes portades a terme a l'agost i setembre del 1936 a les Illes Balears. Per aquelles dates existien fins a tres aeròdroms al Prat de Llobregat: l'Aeròdrom de Canudas o de Barcelona, l'Aeròdrom de l'Aeropostal o de Air France i l'Aeròdrom Militar del Prat de Llobregat. Aquest últim estava situat a la vora del mar entre l'Estany del Remolar i Can Camins i comptava

[1667] Els aeròdroms o camps d'aviació normalment es coneixerien segons el terme municipal on estaven situats.

amb vàries dependències a part del mateix camp de vol, situades properes a aquest com serien els hangars dels avions, una fàbrica d'hidrogen i l'hangar del zepelí Espanya a banda d'un dipòsit de bombes situat molt proper a l'Estany del Remolar. Aquest camp d'aviació militar del Prat de Llobregat tindria una gran activitat durant les primeres hores de la sublevació i la seva actuació seria decisiva per mantenir la legalitat republicana i que no triomfés la sublevació militar a la ciutat de Barcelona i en contrapartida a tota Catalunya.

Un altre dels camps que es construirien, el primer a la costa, seria el de la Pineda i construït a principis d'agost de 1936 a Vila-seca després de la incautació dels terrenys per ordre del Comissari de la Generalitat a Tarragona, que dictaria el dia 3 d'agost l'embargament dels terrenys en el terme municipal per construir un camp d'aterratge d'avions al servei de la Generalitat de Catalunya. L'aeròdrom però esdevindria poc apte per a les esquadrilles de caça a partir del 1938 i es que el camp tindria una dificultat força important ja que resultava difícil enlairar-se a temps en cas d'un atac provinent del mar per la proximitat d'aquest[1668]. Segons una informació nacional, es deia que aquest camp estava situat a uns 3 km al sud-oest de Tarragona i junt al mar, comptant amb unes dimensions de 1.000 x 500 metres, afegint que comunicava amb la carretera general de Tarragona a València i per una nova que havien construït els republicans, tenint a més a més dos passos superiors sobre la via del ferrocarril, sent també utilitzada per hidroavions[1669]. També s'habilitarien amb funcions similars els camps de Celrà i Vidreres, al nord de Catalunya, els quals servirien sobretot per a la vigilància costanera i la protecció dels vaixells mercants que arribarien a les costes catalanes amb queviures o subministraments. Així per exemple, sobre l'aeròdrom de Celrà seria aplanat el terreny durant el mes de novembre de 1936 i ben aviat s'emplaçarien caces *Nieuport* i bombarders *Breguet XIX*. Fins i tot a començaments de 1937 s'estacionaria un *Breguet Vultur*, que arribaria a Celrà el 14 de febrer provinent de València i realitzaria missions de vigilància costanera des de Portbou fins a Malgrat de Mar i Canet de Mar. Posteriorment amb el temps l'aeròdrom aniria evolucionant i s'hi muntarien i repararien avions a banda d'entrenar-se pilots de *I-15* i fins i tot al 1938 passaria a ser capçalera de sector i es destinarien bimotors de bombardeig *Katiuskas*, patint per aquesta importància nombrosos bombardeigs per part de l'aviació rebel. D'aquesta manera, Celrà seria un camp organitzat per la Generalitat i després emprat per l'aviació del Govern de la República[1670]. Per altre banda i segons una informació nacional, l'aeròdrom de Celrà estava situat al nord-est d'aquesta població entre un canal que passava al sud del camp, Bordils i el riu Ter i mesurava uns 1.300 metres quadrats. La informació nacional afegia que estava construït sobre terreny de cultiu que seria aplanat, no existint grava ni sorra inundant-se en temps de pluja mentre

[1668] GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939).* Pàg. 247-248.
[1669] AGMAB. SHEMA. Caixa 8980.
[1670] GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939).* Pàg. 250-251.

que la benzina estava emmagatzemada als dipòsits de la CAMPSA situat a Celrà, dissimulats i coberts de fulles de blat per impedir que fossin detectats mentre que el dipòsit de bombes d'aviació es trobava al cementiri de la població. Aquest camp era utilitzat com base pels aparells utilitzats en l'escorta de vaixells[1671].

Altres camps d'aviació importants d'aquesta zona nord de Catalunya seria per exemple el de Cabanes, situat al nord de Figueres i que entraria en funcionament a mitjans de 1937 per bé que no es requisaria fins al novembre i per disposició del president Companys, iniciant-se els treballs al juliol. Altre aeròdrom important seria el de Figueres que adquiriria certa rellevància degut a que era l'aeròdrom de rereguarda on es muntaven els avions rebuts a través de la frontera francesa, mentre que al llarg de la guerra també s'emprarien en aquesta zona nord de Catalunya per a les unitats de la defensa de la costa els camps de Cassà de la Selva, Verges-Torroella de Montgrí, Vidreres i Vilajuïga-Garriguella entre d'altres.

Així mateix, els aeròdroms més importants es convertirien en centres de producció d'aparells o dels seus elements, albergant diverses factories del Servei d'Aviació i Fabricació (conegudes també com SAF) que es dedicaven a la fabricació i al manteniment de l'equip aeri de les Forces Aèries Republicanes i que depenien a la seva vegada de la Subsecretaria d'Aviació. Així per exemple a Reus seria traslladada l'antiga factoria de CASA de Getafe, coneguda com SAF-3 i dedicada al muntatge del *I-15* o a Sabadell ho faria els Tallers de l'Aeronàutica Naval de Barcelona (transformada en SAF-14) davant dels continus bombardeigs aeris sobre el port, esdevenint la SAF-16 dedicada a la fabricació de components i motors del *I-15*. També altres dels nous camps d'aviació o poblacions properes a aquestes albergarien aquestes SAF, com serien la SAF-10 a Rubí, dedicada a la reparació d'instruments de vol a bord; la SAF-11 a San Sadurní de Noia, dedicada al torneig de peces; la SAF-12 a Cerdanyola del Vallés, dedicada a la reparació d'hèlixs; o les SAF-24, SAF-25, SAF-26 i SAF-27 ubicades a Vic, Banyoles, Cabanes i Celrà respectivament i dedicades totes quatre al muntatge i manteniment dels *I-15*; la SAF-28 a Granollers dedicada a la reparació i prova de motors així com també a la fabricació de juntes de fuselatge i per últim dos fàbriques de Barcelona, la SAF-8, antiga Elizalde encarregada de la fabricació i reparació de motors d'aviació i la SAF-9, o factoria Hispano Aviació encarregada de la fabricació de motors d'avió i camions (també es dedicaria a la fabricació de municions per l'aviació)[1672].

[1671] AGMAB. SHEMA. Caixa 8980.
[1672] Veure MADARIAGA FERNÁNDEZ, Francisco Javier, *Las indústrias de guerra de Cataluña durante la Guerra Civil*, tesi doctoral presentada a la Universitat Rovira i Virgili, Tarragona, abril de 2003.

4.2.2. L'Aeronàutica Naval de Barcelona i la seva actuació al conflicte.

La Base Aeronaval de Barcelona estava ubicada al Moll del Contradic del Port de Barcelona, composta per l'Escola d'Hidroavions i els Tallers de l'Aeronàutica Naval, existint a l'anomenat Moll vàries dependències més com un edifici per oficials, un altre per suboficials i tropa i un darrer per tropa i dependències vàries, situats tots aquests tres a l'extrem del Moll. L'origen de l'Aeronàutica Naval vindria donat amb el vist-i-plau que realitzaria el rei Alfons XIII a una petició del Consell de Ministres de dotar de mitjans aeris a la Marina espanyola al 1919. Poc temps després, a la tardor de l'any següent començaria a funcionar de manera provisional a Barcelona l'Escola de l'Aeronàutica Naval sent el director de la mateixa l'oficial Cardona, un dels artífexs de la seva creació i que també seria comandant al mateix temps del contra-torpeder *Audaz*, que s'assignaria a l'Escola de l'Aeronàutica. El curs començaria el 15 de gener de 1921 a les instal·lacions adquirides per la Marina de la dissolta empresa Talleres Hereter S.A., que a més a més era propietària d'un aeròdrom al Prat de Llobregat en terreny arrendat; una fàbrica d'aeroplans que construïa hidroaviós de la marca Savoia i que es traslladaria l'any següent a Can Tunis i instal·lacions per hidroavions, sent la primera localització de l'escola el Moll de Catalunya i sent traslladada a finals de 1923 al Moll del Contradic, el mateix any que rebria dos avions torpeders *Blackburn Swift*, per fer pràctiques de l'especialitat. Poc després l'Aeronàutica Naval aniria rebent nous avions como serien els *Dornier Wal*, hidroavions de canoa bimotors aptes per missions de reconeixement marítim i bombardeig i els *Savoia S-62* fabricats als Tallers de Can Tunis, però la importància que havia tingut durant els primers moments l'Aeronàutica Naval de Barcelona aniria minvant al entrar en funcionament altres bases, principalment les situades a les immediacions de Cartagena.

D'aquesta manera i davant la pèrdua d'importància, al juliol de 1936 no albergaria cap unitat de combat, però si l'Escola i els Tallers on encara es construïen models antiquats d'hidroavions. Referent aquest material, es disposava a l'Escola d'uns 11 aparells, d'ells 6 *Machi 18* d'entrenament, 1 *Dornier Wal* de reconeixement, 1 *Vickers Vildebeest* torpeder i 3 hidroavions de reconeixement *Savoia S-62* mentre que als Tallers es trobaven 4 hidroavions *Machi 18* i altres 4 *Savoia S-62*[1673].

A més a més, a la Base també estava adscrita com embarcació de vigilància de vols de l'Escola el vell *Torpeder nº 17*, que quedava amarat al mateix moll de la Base i durant la sublevació va quedar en actitud passiva, sent el seu comandant el Tinent de Navili Carlos Soto Romero, que romandria lleial a la República mentre que el 2º Comandant del *Torpeder nº17* secundaria la sublevació, sent l'Alferes de Navili José Luis Cappa Rodríguez.

[1673] Amb el número 40 es donaria per finalitzada la fabricació d'aquest tipus de hidroavions *Savoia S-62*, dels que s'havien fabricat 7 sèries i es continuava amb la tercera sèrie dels *Machi 18*. INFIESTA, José Luis. *La Guerra Civil a Cataluña* (Obra inèdita) BPR-UB. FP Infiesta. Pàg. 215 L'Aeronàutica Naval..

Al juliol de 1936 tots els oficials de la plantilla de l'Aeronàutica Naval de Barcelona donarien suport a la sublevació excepte el Tinent Coronel Auditor de l'Armada, Mariano Moneu Cerezuela, que es mantindria fidel a la República. La plantilla d'oficials sollevats estava formada pel propi Cap de la Base i Cap de Tallers, Capità de corbeta Antonio Núñez Rodríguez; el Director de l'Escola, Capità de Corbeta Juan Díaz Domínguez, el 2º Cap de Tallers, Tinent de Navili Tomás Moyano Araiztegui; el Professor de l'Escola, Tinent de Navili Emilio Lecuona García; el Tinent de Navili Jose Piury Quesada; el Subdirector de l'Escola, Tinent de Navili Jose María Barrera González-Aguilar; el Professor de l'Escola, Tinent de Navili José Luis Hernández Núñez, el Cap de les instal·lacions que la Aeronàutica Naval tenia al Prat de Llobregat, Tinent de Navili Francisco Carrasco González-Elipe; el Capità d'Enginyers de l'Armada, Alfredo Castro-Girona Posurama; el Comandant d'Intendència de l'Armada, Antonio Navarro Margatí; el Comissari d'Intendència de l'Escola; el Capità d'Intendència, Manuel Lodares Obregón; el Tinent d'Intendència, Luis Mendez González Valdés; el Comandant Metge de l'Armada, Carmelo Saenz de Cabezón Capdet i el Capità Metge, Manuel González Escaño.

La sublevació a la Base de l'Aeronàutica Naval de Barcelona no agafaria a cap oficial per sorpresa i tindria un paper important durant les primeres hores de la sublevació a Barcelona. Segons un informe presentat l'any 1940 pel que al 1936 era el Cap de la Base, el capità de corbeta Antonio Núñez Rodríguez[1674], entre els oficials existia la idea de secundar la sublevació ja que anteriorment al 18 de juliol de 1936 els Caps i Oficials destinats a l'Aeronàutica Naval de Barcelona i de total acord amb els destinats a la Base de San Javier a Múrcia, ja havien mostrat el seu interès i adhesió a la sublevació que es preparava i tenien tot força organitzat. S'havia assignat com Oficial d'enllaç al Tinent de Navili Diego Fernández de Hinestrosa, però amb la marxa d'aquest oficial a la Base de San Javier, el seu substitut seria el Tinent de Navili Emilio Lecuona. L'enllaç era mantingut amb el Comandant Botana i el Capità Casares, ambdós d'Aviació Militar, i els dos separats del servei militar pel Govern Republicà, i també amb el Capità d'Artilleria López Varela, que freqüentava l'Aeronàutica més sovint. El Comandant Botana realitzava freqüents viatges a Pamplona, on s'entrevistava amb el General Mola, l'autèntic artífex de la sublevació i el qui donava les oportunes directrius a seguir. Segons aquestes instruccions, estava concertat que un hidroavió *Savoia-62* que els Tallers de l'Aeronàutica havien d'entregar a la Base Naval de Maó, fos utilitzat perquè en el seu

[1674] Aquest part d'operacions que ja va ser redactat pel Cap de la Base i Cap de Tallers, Capità de corbeta Antonio Núñez Rodríguez i va haver de fer-lo desaparèixer pels continus registres de que era objecte durant el temps que va estar a la presó. A les relacions que s'acompanyaven faltaven molts Auxiliars i Maestres, dels quals els seus noms no podia recordar, la gran majoria pertanyien a l'Escola d'Aeronàutica, que tenia un funcionament completament independent dels Tallers. El document portava la signatura següent: Signat a Madrid, 4 de juliol de 1940 pel Tinent Coronel d'Aviació Capità de Fragata Honorari: Antoni Núñez Rodríguez.

viatge d'anada amarés a Palma on recolliria al General Goded, tornant amb ell cap a Barcelona; acció que havia d'efectuar-se el dia abans de la sublevació per tornar a l'alba. Aquest hidro va estar preparat des de mitjans del mes de juny però s'aniria retardant la seva entrega fins al 15 de juliol, data en que el Comandant Botana, de tornada de Pamplona manifestaria que tot s'havia ajornat i que no era necessari, acordant-se que en cas necessari s'utilitzés un dels hidroavions de Maó, on l'Esquadrilla estava manada pel Tinent de Navili Martínez de Velasco, afecte també a la sublevació.

En aquestes circumstàncies arribaria el 18 de juliol i a primeres hores del matí, el destructor *Almirante Ferrándiz,* que havia entrat la tarda anterior al Port de Barcelona sortiria sobtadament. Ja a la tarda, es presentarien a l'Aeronàutica Naval els Capitans d'Artilleria López Varela i Reilen (el primer posteriorment afusellat pel Govern Revolucionari), que intercanviarien impressions amb el Cap de l'Aeronàutica sobre els esdeveniments que s'estaven desenvolupant a Àfrica. Segons l'opinió del cap, afecte també al moviment, creia que s'estava retardant massa l'inici de la sublevació, ja que poc abans s'havia interceptat un missatge informant que la dotació del destructor *Almirante Valdés* s'havia sollevat contra el Comandant i els Oficials i poc més tard, un altre del Ministeri de Marina en el que s'ordenava a les dotacions de la resta de vaixells i dependències que havien d'imitar la conducta del *Almirante Valdés*.

Segons com s'estaven desenvolupant els esdeveniments, aquests capitans van acordar que al dia següent secundarien la sublevació a Barcelona, estan d'acord tota la Guarnició i Guàrdia Civil. Així per tant, tot el personal de Caps i Oficials del Cos General de l'Armada, així com els pertanyents als Cossos de Sanitat i Intendència, s'incorporarien a la Base la nit del dia 17, romanien a ella i prenent el comandament el Cap de la Base per ser més antic que el Director de l'Escola.

Ràpidament es prepararien dos *Saboia S-62* dels que es disposaven ja llestos a més de procedir també al condicionament d'un altre *Saboia* i d'un *Dornier* que es trobaven en reparació als Tallers, així com també d'un aparell *Vickers* torpeder, tot i que aquest últim no podria ser condicionat per tindre el motor avariat. Com armament principal per aquests avions només es disposava a l'Aeronàutica d'algunes bombes d'exercici, velles i sense utilitat ofensiva.

El dia 18 els presumptes sollevats rebien un missatge del Cap de l'Estat Major de l'Armada ordenant perquè es preparessin tots els aparells possibles, acció que ja havia estat realitzada la nit anterior. Per precaucions no seria considerat prudent ordenar la incorporació a la Base dels obrers del Taller per haver un gran nombre d'ells que eren simpatitzants i adherits a la FAI o partits catalanistes.

Una vegada els dos *Savoias* van estar disponibles, serien deixats a l'aigua els dos continuant-se el treball durant la nit en deixar llest l'altre *Savoia* i el *Dornier* que es trobava en molt mal estat. Durant la nit, tot i que els sollevats ja havien pres les oportunes precaucions, seria reforçada la defensa del recinte i col·locades les metralladores dels aparells a les dos portes del recinte i a les

terrasses de la casa d'Oficials i de les Oficines, realitzant també vigilàncies pels molls pròxims. També es deixada muntada una guàrdia permanent per Oficials del Cos General a l'estació radio així com a les portes d'accés a Tallers i a l'Escola. En aquells moments havia a l'Aeronàutica dos Caps i sis Oficials del Cos General.

La nit del 18 de juliol transcorreria sense cap novetat, excepte la intercepció dels missatges ja mencionats. Mentrestant als carrers s'armava la gent i segons comunicaria un Oficial que va arribar a la Base aquella nit, es veia per les Rambles gran quantitat de gent civil armada i cap a les 5:30 hores del dia ja 19, serien escoltats els primers tirs disparats a la població. Una vegada establerta la comunicació amb la Comandància de la Divisió, els oficials de l'Aeronàutica s'assabentarien que s'havia iniciat la sublevació i que estaven sortint les primeres forces, no tenint pel moment altres ordres que donar-lis que la de protegir l'arribada del General Goded. Un altre cop, a les 8:30 hores, es tornaria a comunicar amb la Divisió, informant el Cap de la Base que no havia arribat encara el General Goded ni tampoc es tenia cap notícia de la seva sortida de Palma, tot i que estava convingut que arribaria a les primeres hores del matí. La resposta des de la Divisió tampoc va ser molt aclaridora ja que ho havien de preguntar a Palma, però si que els van informar sobre el curs dels esdeveniments a la població, informant-los que havien aconseguit ocupar l'edifici de la Telefònica (després el tornarien a perdre) i que no havia de fiar-se ni de la Guàrdia Civil ni de la d'Assalt, doncs s'havien enfrontat als carrers amb les forces addictes a la sublevació. Poc després va quedar interrompuda la comunicació telefònica amb la Divisió.

Les informacions que anirien aconseguint després serien a través de diferents oficials que s'apropaven a la Base. D'aquesta manera, a les 9:30 hores arribaria a la Base l'Auxiliar Naval Sánchez Vergel vestit de paisà, informant que les tropes dominaven la situació i que el Paral·lel estava ocupat per forces militars de Cavalleria. Cap a les 11:30 hores arribarien a la Base, en un cotxe blindat de la Divisió, el Capità Valenzuela i el Tinent Noailles que informarien al Cap de la Base de la sortida de Palma del General Goded, manifestant que venien a rebre'l i afegint que la situació a la població era satisfactòria i que s'havien ocupat els objectius assenyalats. A les 12:15 hores s'obtindria a la Base la confirmació de l'arribada dels hidroavions mitjançant un missatge en el que manifestava el Cap de l'Esquadrilla "que amb l'amo a bord es dirigia a Barcelona i que en Palma feia molt bon temps" interessant-se per la situació a Barcelona, ja que el missatge acabava amb la pregunta "que tal allà?". Des de la Base s'intentaria contestar però resultà impossible establir la comunicació degut a que el Cap de l'Esquadrilla, Tinent de Navili Martínez de Velasco, ja havia donat l'ordre de tancar l'estació del seu aparell. Poc més tard arribarien a la Divisió el Comandant Mola i varis Oficials els quals treien uns panels per referència del amaratge i en un camió arribaria també una Secció de forces d'Enginyers per donar escorta al General. Finalment, a les 13:20 hores

apareixerien volant a molta altura quatre hidroaviós que venien en direcció sud amb relació a Barcelona; aquests aparells donarien tres voltes sobre la població i amararien davant l'Aeronàutica.
A l'encontre dels hidroaviós s'enviarien dos botes anant en cadascun dos oficials i poc després desembarcaria el General Goded, el qual va ser rebut per tots els Oficials amb el braç en alt i la marineria formada, rendint-li els honors d'ordenança. El General saludaria a tots demanant detalls sobre la situació, el qual seria informat pel Comandant Mola; al passar per davant de la formació donaria un *Viva España!* i sense aturar-se es va dirigir al cotxe que l'esperava, seguint-lo en altres vehicles de l'Aeronàutica la resta d'acompanyaments.
El General Goded es mostrava molt content i anava acompanyat pel seu ajudant, el seu fill i el Capità Casares, que venien de passatgers als hidroavions que formaven la esquadrilla. Goded va informar als oficials de l'Aeronàutica que en quant arribés a la Divisió despondria el necessari per prendre la Generalitat i Governació, que eren els edificis que encara no havien pogut ser controlats pels sollevats segons les seves informacions, i que s'havia preparat a Palma una columna per vindre a Barcelona.
Però no tots els militars de l'Aeronàutica hi estaven d'acord amb la sublevació tal i com demostrà l'intent d'assassinat que realitzaria un practicant de l'Escola, que amb un màuser a la mà es disposà a fer foc sobre el General Goded per l'esquena, però va ser enxampat pel Cap de la Base, que el prendria l'arma i l'enviaria arrestat, coneixent-se aquest cas com el primer conat de rebel·lió de la dotació de la Base. El Cap de l'Esquadrilla, Tinent de Navili Martínez de Velasco, manifestaria al Cap de la Base que la situació a Maó era normal i que si havien arribat retardats a Barcelona, era perquè el General Goded havia desitjat passar per Tarragona. També l'informaria que no portava més armament que metralladores i que el Govern l'havia donat ordres de que la seva Esquadrilla es dirigís a San Javier, però d'acord amb l'Almirall s'havia dirigit a Palma per portar al General, amb les ordres que de l'Almirall que tornés el més aviat possible a Maó i que tot el personal que formava la dotació de l'Esquadrilla no complia les ordres que tenia. Davant el caris que agafaven els esdeveniments van convenir el Cap de l'Esquadrilla i el Cap de la Base, accelerar la tornada d'aquesta a la seva Base de Maó i es prepararien i allistarien els aparells embarcant les dotacions sense cap incident. Aproximadament entre les 14:30 hores i les 15 hores, era ordenat des de Madrid el bombardeig de la Divisió, havent de donar compte immediatament d'haver rebut l'ordre, però el Cap de la Base va decidir no contestar, intentant comunicar-se amb Cartagena, San Javier i Maó però sense aconseguir-ho.
A les 14:45 hores arribaria a la Base el Tinent de Navili Lecuona amb una ordre del General Goded perquè l'Esquadrilla que l'havia portat bombardegés l'Aeròdrom Militar del Prat. Aquest oficial tornaria a la Divisió per manifestar al General Goded l'impossibilitat de complimentar les seves

instruccions per no disposar de bombes i fer-lis present que l'Esquadrilla anava a sortir cap a Maó i que passaria per l'Aeròdrom del Prat i dispararien amb metralladora al no tenir més armament que aquest. A la seva tornada l'Esquadrilla va passar per sobre de l'Aeròdrom, tot i que era molt exposat, doncs en ell posseïen varis *Breguets* que fins llavors es pensava que estaven al costat dels sollevats i que haguessin causat un disgust als *Saboias*, donada la seva major velocitat i millors condicions de maniobrabilitat però pel contrari, els hidroavions van produir gran pànic a l'Aeròdrom. Novament tornaria el Tinent de Navili Lecuona a la Base manifestant que el General Goded estava conforme i que si és necessitava ajuda a la Base, no dubtessin en demanar-li. Es d'assenyalar que el cotxe que utilitzava l'Oficial citat havia rebut gran quantitat d'impactes als seus viatges d'anada i tornada a la Divisió.

En alguns d'aquests viatges, acompanyarien al Tinent de Navili Lecuona, el Capità d'Artilleria de l'Armada Jaudenes, que s'havia presentat voluntari i l'Oficial de 1era d'Aeronàutica Cereijo, l'Oficial de 2ona Ramiro Brufau i l'Auxiliar Radio Barbero, que eren els únics Auxiliars que mereixien la confiança del Cap de la Base, estant al costat de la sublevació fins a última hora.

De Madrid insistien contínuament amb missatges dirigits a la dotació sobre el compliment de l'ordre de bombardeig de la Divisió i a última hora perquè es sollevés contra els Caps i Oficials, tal i com s'havia efectuat als vaixells de l'Armada. Durant aquest temps, començarien els primers dispars a la Base, ja que es començaria a tirotejar des de les vessants de Montjuïc i des del moll del carbó. Aquest tiroteig duraria quasi tota la tarda, i seria contestant amb foc de fusell i metralladora, havent moments d'alguna violència i fent foc personalment el Cap de la Base i el Tinent de Navili Barrera. El Tinent de Navili Moyano feia la guàrdia a l'extrem dels Tallers on era més de témer un atac.

Al voltant de les 18:45 hores, tornaria novament el Tinent de Navili Lecuona a la Base amb males notícies pels sollevats ja que els informava que les masses revolucionàries havien entrat a la Divisió i ells havien pogut escapar gràcies a un Guàrdia d'Assalt germà del Tinent de Navili Salgueiro, que aparentment era de les forces atacants però que protegia als que estaven dintre. Poc després s'escoltaria un fort tiroteig de fusell i canó, caient dos projectils prop de la Base i un darrera dels Hangars. Al mateix temps, començaria a arribar a la Base personal auxiliar que estava a les seves cases, entre ells l'Oficial 1er Molina i l'Oficial 2 Armario entre d'altres. Així mateix també arribarien alguns pertanyents a vaixells que estaven amb llicència i obrers del taller però es donaria l'ordre de no deixar aquests últims. El radiotelegrafista Barbero, que va restar fidel al cap de la base i no seria rellevat per ser l'únic de confiança per l'oficial, intentaria durant la nit comunicar amb Cartagena i San Javier, però sense èxit; en canvi Madrid trucava constantment. Durant tot el temps, la marineria va obeir perfectament al Cap de la Base sollevat i no va haver novetat durant la nit del 19 fins que a la matinada començarien a volar els aparells del Prat sobre la Base, donant voltes cada

vegada a altura més petita. Des de la Base es prendria la mesura de cobrir les metralladores, però els avions republicans del Prat, després d'estar força estona amb aquestes maniobres no farien res.
El Cap de la Base, gràcies a que tenia confidències de que serien atacats per l'extrem dels Tallers, es situaria allà amb el Tinent de Navili Hernández Núñez. Això es sumava a que per un recinte tant gran com el de la Base, hi existien molt pocs Caps i Oficials per tal de mantenir una vigilància absoluta i així, succeí que els Oficials serien aïlladament sorpresos i fets presoners violentament per la marineria i els Auxiliars, sollevats, capitanejats per l'Oficial 1er Molina.
A l'hora de detenir al Cap de la Base, l'informaren que tots els Oficials estaven desarmats i detinguts, portant-se al Tinent de Navili Hernández, que acompanyava al Cap de la Base. El màxim oficial de la Base es resistiria quan l'intentaren treure-li la pistola, però es donaria per vençut sobretot convençut per les paraules del Oficial 2ºn Brufau, que li trauria ràpidament la pistola: "El meu Comandant, no faci disbarats". Ràpidament, el Cap de la Base seria portat a veure al Tinent Coronel Felipe Díaz Sandino (cap de l'Aeròdrom del Prat) i amb tal objecte el ficarien a un hidroavió pilotat per l'Oficial 2on Armario i en el que anava un mecànic armat. L'oficial 1er Fernández Rivas s'aproparia al detingut per dir-li que s'havia ofert per pilotar l'hidroavió però que no l'havien deixat per no fiar-se d'ell, el que demostrava la incertesa dels primers moments. El presoner seria desembarcat a la llacuna del Prat on l'esperaven dos Oficials d'Aviació Militar que en un cotxe el portarien al mig del camp on rodejat de soldats i partisans armats l'encanonaria el Capità Meana. El Tinent Coronel Sandino va intervenir dient-li al Capità Bayo que s'encarregués del fins ara Cap de la Base de l'Aeronàutica Naval, i en un camió ple de paisans armats el conduïren novament a la Base i des d'aquesta, l'Oficial 2on Armario i dos soldats l'emportarien pres al Castell de Montjuïc. Posteriorment, i per grups separats anirien arribant a la Presó del Castell de Montjuïc els Oficials del Cos General de l'Armada pertanyents a la dotació de la Base, finalitzant així d'aquesta manera amb el sollevament a la Base de l'Aeronàutica Naval de Barcelona.

Deixant de banda aquests fets, els hidroavions de l'Aeronàutica Naval de Barcelona tindrien un paper molt destacat durant els primers mesos del conflicte, intervenint en diferents escenaris, però a mesura que els nacionals crearien les seves pròpies forces aèries gràcies sobretot a l'ajuda italiana i alemanya i l'ajuda soviètica que rebria el bàndol governamental amb aparells nous i molt més potents que els hidroavions de l'Aeronàutica, farien que aquests últims aparells perdessin tot el protagonisme, quedant només per realitzar petites missions de vigilància[1675]. Fonamental seria però la seva activitat durant les primeres 48 hores del sollevament militar, sobretot quan els *Macchi-18*

[1675] Sobre les missions dels hidroaviós de l'Aeronàutica Naval veure HERRERA ALONSO, Emilio, *Entre el añil y el cobalto. Los Hidroaviones en la Guerra de España*. Madrid. IHCA. 1987.

de l'Aeronàutica Naval de Barcelona volarien per Barcelona sobre els reductes dels sollevats, aconseguint un efecte moral decisiu en ambdós bàndols. Aquests hidroavions continuarien realitzant operacions importants durant els primers dies i el mateix dia 20 de juliol un *Dornier-Wal* de l'Aeronàutica volaria de Barcelona a Pollença per portar armes i municions al destacament militar de la ciutat balear però arribaria ja massa tard degut a que l'illa de Mallorca, tant com la d'Eivissa, si havia triomfat la sublevació. Davant d'aquest fet, les accions sobre el cel de Mallorca esdevindrien freqüents per part dels hidroavions de l'Aeronàutica Naval i d'aquesta manera El *Vickers Vildebeest T-17* seria el primer avió en realitzar un bombardeig sobre Palma de Mallorca el dia 23 de juliol pilotat per l'auxiliar naval Jose María Freire que portava a Luis Sánchez Monzó com observador i José Antonio Baca com mecànic. Aquest avió juntament amb un altre del mateix tipus, provistos tots dos de flotadors arribarien a la Base de l'Aeronàutica Naval de Barcelona procedent de València. En quant a l'atac, al arribar a l'illa de Mallorca es creuaria amb l'avioneta *Avro Avian* que pilotada per Salvador Serra Alorda realitzava un vol de vigilància, a la que metrallarien i aconseguirien ferir al seu pilot, qui es veuria obligat a prendre terra, acció que faria amb dificultat. A continuació, l'hidroavió sobrevolaria la ciutat de Palma de Mallorca i deixaria anar les seves bombes mentre que des de terra patiria un desordenat foc de fusell i armes lleugeres i alguns impactes assolirien l'aparell que li causarien una pèrdua d'oli, cosa que al tornar es veuria obligat a realitzar un amaratge forçós a unes 60 milles de Palma de Mallorca. Romandria a la deriva durant vàries hores, just fins que seria reconegut pel vaixell mercant de bandera anglesa *Matiana* i rescataria seguidament als seus tripulants al temps que amb una de les seves grues enganxaria l'hidroavió i l'hissaria per popa tot i que durant la maniobra rebria forts cops que l'avariarien greument. Els tres tripulants serien desembarcats el dia 25 a Tànger, desconeixent si el *T-17* seria desembarcat igualment a Tànger, tot i que aconseguiria ser reparat i continuaria en actiu fins al final de la guerra quan seria capturat a Roses, curiosament pintat com si fos un peix.

Continuant amb els atacs a Mallorca, posteriorment els dies 25, 26, 28 i 30 de juliol els *Dornier-Wal* republicans realitzarien bombardeigs sobre Palma, mentre que el dia 29 volarien sobre la capital balear els *Macchi-18* republicans que llençarien diaris i octavetes enlloc de bombes. L'activitat d'aquests hidroavions seria tan intensa que fins i tot un hidroavió *Savoia S-62* de l'Aeronàutica es desplaçaria al front d'Aragó el 30 de juliol traslladant-se fins l'embassament de Graus per prendre part a l'atac del dia 1 agost a Siétamo.

Però la gran activitat que realitzarien els hidroavions durant el mes d'agost seria realitzar diverses missions dintre de l'operació que efectuarien les forces republicanes a les Illes Balears en el seu intent de recuperar-les per la causa governamental, formant aquestes forces el *Vickers Vildebeest T-17*, el *Dornier-Wal D-1,* els dos *Macchi M-18* i *M-16* i els quinze *Savoia S-62: S-1, S-4, S-5, S-6, S-*

14, S-16, S-17, S-24, S-26, S-31, S-33, S-34, S-36 i S-37. Aquests aparells es coneixerien amb força exactitud ja que serien assenyalats pels defensors sobretot perquè durant els primers dies de la guerra ningú es preocuparia d'esborrar les seves lletres d'identificació que apareixien apuntades als parts de la defensa antiaèria o bé es podien veure a les fotografies.

Les primeres operacions començarien a primers d'agost quan el dia 5 un *Macchi-18* escortaria a un motoveler que transportaria milicians de Barcelona a Maó i tres dies més tard, sis *Savoia S-62* bombardejarien Eivissa per preparar el desembarcament a l'illa de les forces republicanes.

Una vegada desembarcades les tropes republicanes a l'illa de Mallorca, el dia 17 s'establiria a la Cala Morlanda, a les immediacions de Porto Cristo, una base avançada d'hidroavions amb tres *Macchi-18* i vuit *Savoia 62*, però dos dies després, en un canoneig nacional sobre el cap de platja, es produiria la primera baixa quan seria assolit i enfonsat un *Savoia S-62*. A finals de mes, el dia 28 serien atacats amb metralladora per dos *Fiat CR-32*, els *Savoia 62* republicans, resultant avariats a l'aigua dos d'ells dels que es trobaven a Punta Amer. Aquell mateix dia i després d'efectuar un vol de prova, un *Macchi 41* italià es dirigiria a la platja d'Amer i metrallaria a l'aigua als hidroavions republicans. Finalment, amb el fracàs de l'operació republicana a les Balears, el 4 de setembre els republicans abandonarien l'illa i reembarcarien cap a la península, quedant a l'aigua inutilitzats quatre *Savoia S-62*, que intentarien ser recuperats pels sollevats tot i que solament tornaria a volar un.

Tot i la desfeta de l'operació a les Balears cap a finals de setembre, els republicans intentarien que quatre hidroavions *Savoia S-62* es traslladessin fins al Front del Nord, on les forces republicanes es trobaven manques de mitjans aeris. El dia 22 fracassaria l'intent de traslladar aquests quatre hidroavions des de Barcelona seguint l'Ebre, però el dia 30 del mateix mes, si s'aconseguiria el trasllat dels hidroavions quan els quatre *Savoia S-62* volarien des de Roses fins a Santander, passant sobre territori francès. La resta d'hidroavions de l'Aeronàutica Naval de Barcelona continuarien realitzant missions de vigilància per la costa catalana, unes missions que es veurien accentuades amb l'entrada al Mediterrani dels creuers nacionals *Canarias* i *Almirante Cervera*. Precisament el dia 22 de novembre dos *Savoia S-62* republicans atacarien sense èxit en aigües catalanes a un d'aquests creuers i el dia 1 de desembre un dels creuers abatria amb el seu foc antiaeri en aigües d'Arenys de Mar un *Savoia S-62* republicà. Un hidroavió de les mateixes característiques patiria un ensurt cap a finals d'any, el 24 de desembre, quan realitzava una missió d'exploració i hauria de prendre aigua a alta mar per esgotament del combustible, sent recollit dotze hores després per un pesquer francès.

Durant els primers dies de gener de 1937, varis aparells *Savoia S-62* formarien dos esquadrilles i des de les bases de Barcelona i del port dels Alfacs, base aquesta última preparada durant els primers dies de desembre de 1936, realitzarien diferents missions destacant sobretot el reconeixement de la costa així com la protecció del propi tràfic marítim. Per donar un exemple clarificador de les seves operacions destacarem les missions realitzades per aquests aparells durant els primers deu dies de gener[1676].

El dia 3 de gener l'aparell *S-4* pilotat per Carrasco, Prades i Piqueras s'enlairaria a les 07:30 hores per realitzar un reconeixement de la costa i escortar al vaixell mercant republicà *Villa de Madrid*., procedent de Marsella. L'itinerari de l'hidroavió seria Barcelona- Cap de Creus, reconeixent tota la costa catalana a una altura entre els 50 i els 1.000 metres, i des d'on es dirigiria a Port-Vendrés on trobaria a la sortida d'aquest port a l'anomenat vaixell al que l'aparell li reconeixeria les seves immediacions i l'acompanyaria fins a Cap de Begur, deixant-lo en aquest punt sota la protecció de l'aparell *S-39*, el seu relleu, amarant a Barcelona a les 11:30 hores. L'aparell *S-39* escortaria al *Villa de Madrid* des del Cap de Begur fins a Lloret de Mar, punt on seria rellevat posteriorment per l'aparell *S-10*.

Referent a l'aparell *S-39* pilotat per Vidal, Hernández i Vercher, aquest havia sortit de Barcelona a les 09:45 hores amb la mateixa missió que l'anterior de reconèixer la costa, tot i que aquesta vegada de Barcelona a les Illes Medes i escortar al mateix vaixell mercant. Durant el seu vol de reconeixement i escorta podria reconèixer a les 10:50 hores al vaixell de bandera anglesa *Císcar* a 6 milles de la costa i amb rumb sud a l'altura d'Arenys de Mar; a les 11:00 hores un petrolier espanyol a 2 milles de la costa amb direcció nord; un quart d'hora més tard al transatlàntic francès *E.R. Mousour* a unes 10 milles de la costa prop de Palamós i a les 13:00 hores davant de Blanes al vapor mercant anglès *Rovespoint* a unes 10 milles de la costa. L'hidroavió acabaria amarant sense cap novetat a la seva base d'orígen a les14:30 hores.

El seu relleu, el Savoia *S-10* de Rodrigo Rodríguez, Godia i Vázquez que havia sortit de la base de Barcelona a les 13:00 hores, escortaria al *Villa de Madrid* fins deixar-lo a la boca del port de Barcelona sense cap novetat, no observant l'hidroavió res anormal durant la custodia de l'anomenat vaixell ni del reconeixement, amarant a la base de Barcelona al mateix temps que l'anomenat vaixell entrava al port a les 16:50 hores. Al dia següent, aquest mateix aparell *S-10* sortiria a les 16:15 hores amb la missió de reconèixer la part de la zona de Barcelona per si existia la presència de qualsevol vaixell franquista. L'hidroavió, pilotat aquesta vegada per Luis Rivas, Vázquez i Visanco després de volar tres quarts d'hora a una altura entre els 50 i els 500 metres, amararia novament a Barcelona sense observar res anormal.

[1676] AHEA. A.109 i A.206.

El dia 5 els hidroavions no realitzarien cap operació però si en canvi ho farien al dia següent quan el Savoia *S-4* sortiria de Barcelona a les 11:00 hores amb l'objectiu de reconèixer la costa i escortar al vaixell governamental *Ciudad de Barcelona* al que trobaria a l'altura del Golf de Sant Jordi, però hi sorgiria un important contratemps quan després de reconèixer l'itinerari a seguir, l'aparell observaria com a l'altura de Cap Tortosa tenia una una pèrdua d'aigua del motor, fet que l'obligaria amarar a les 13:00 hores als Alfacs, comunicant aquesta situació immediatament a Barcelona. El Savoia *S-4* no podria volar fins que no es solucionés el problema i no seria fins al dia següent quan aquest material, necessari per la reparació de l'avaria, seria portat per l'aparell *S-39*; però tot i les reparacions realitzades, on se l'efectuarien proves duradores d'uns 30 minuts, l'hidroavió no sortiria de la base dels Alfacs fins l'endemà. Finalment, el dia 8 el mateix aparell *S-4* sortiria de Sant Carles de la Ràpita a les 12:00 hores i efectuaria un reconeixement de la costa des d'aquella Base fins a Barcelona, no trobant res anormal, amarant a les 13:30 hores sense cap novetat. Per altre banda, l'aparell *S-39* també havia sortit hores abans dels Alfacs, en concret a les 09:15 hores amb rumb a Cap de Creus i Colera i després de reconèixer la costa continuaria fins a Cap Bear i aigües franceses sense trobar cap novetat digna de menció, amarant a Roses per posar-se en contacte amb la Conselleria de Defensa on l'informarien de que uns vaixells nacionals que havien estat observats per la zona havien desaparegut dos hores abans de l'arribada de l'hidroavió amb rumb est. Davant d'aquesta notícia, l'hidroavió s'enlairaria poc més tard per reconèixer la costa i el mar fins passada l'altura de Port-Vendrés i cap a l'interior, on trobaria un pailebot francès a 10 milles de la costa navegant amb rumb sud. Més tard tornaria a Roses per si existia cap novetat sobre els vaixells nacional però al no existir aquesta, tornaria a la Base dels Alfacs on amararia a les 13:30 hores sense cap novetat.

Per la seva part, l'aparell *S-3* s'enlairaria de la Base amb una altre missió però a la sortida tindria certes avaries mecàniques ja que el motor no donaria la potència deguda del mateix i tampoc el cable de la cortina del radiador que es trencaria quedant tancada la persiana pujant, així que no tindria més altre remei que amarar a la Base a les 11:30 per reparar. Al dia següent, serien realitzades dos missions de reconeixement, protagonitzades pels Savoias *S-4* i *S-10*, realitzant-se les dos pràcticament a la mateixa hora. L'operació realitzada pel *S-4* es tractaria de realitzar el reconeixement de la part nord de la costa catalana, o sigui des de Barcelona fins al Cap Cervera i a unes 30 milles de profunditat mar endins. L'aparell estava pilotat per Antonio Gómez, Ortín, Colungo i sortiria a les 10:00 hores, posant especial atenció durant en el reconeixement a totes les cales, podent veure durant la missió varis vaixells com el *Procida* francès i el Mira italià i un bimotor francès quan l'hidroavió estava a donant la volta sobre el Cap Cervera per tornar a la base, on amararia a les 13:00 hores. L'altre operació seria realitzada pel *S-10* de Gerardo Esteban, Prades

i Piqueras sortint a les 10:15 hores de la base de Barcelona amb la missió de reconèixer la part sud de la costa catalana, o sigui fins als Alfacs i reconeixent la costa també fins a unes 30 milles de profunditat, però al no veure res anormal tornaria a la base de Barcelona, amarant en aquesta a les 13:30 hores. Aquest mateix dia 9 amararia al port dels Alfacs procedent de València el Savoia *S-9*, enlairant-se novament a les 15:15 hores amb rumb al seu port d'origen, probablement realitzant la mateixa operació de reconeixement de la costa.

Però les baixes d'hidroavions de l'Aeronàutica Naval s'anirien succeint sobretot durant el primer semestre del 1937, tant per vaixells de superfície nacionals com per accidents. Així el 20 febrer quan és trobava enlairant-se el *Vickers Vildebeest T-16* de la Base de l'Aeronàutica al Moll del Contradic del port de Barcelona amb una mina a bord, xocaria amb una escullera del port i esclataria la mina que portava, destruint l'avió i morint el seu pilot l'auxiliar Naval Sebastián Baró però resultant il·lès l'altre tripulant, el maestre Manuel Godía. Al mes següent, el 20 de març cauria un hidroavió Savoia *S-62* a la bocana del moll de Barcelona, morint el capità d'aviació Francisco Morilla i ferits de gravetat els tinents Gerardo García i Manuel Godía, curiosament aquest últim havia resultat il·lès en l'accident del mes anterior mentre que el 10 d'abril, el Savoia *S-4* patiria un accident al capotar davant de la costa de Calafell morint el mecànic José Vázquez Corbacho i l'observador tinent Rafael Prades Alentado, tot i que pescadors de la zona podrien salvar al pilot, el tinent de navili Rodrigo Rodríguez Pineda que seria traslladat a l'hospital de Tarragona[1677]. El dia 11 de maig però el mateix hidroavió quedaria destruït per accident al port de Barcelona sense que la tripulació patís cap dany. Només cinc dies més tard es constituiria a la zona governamental les F.A.R.E. (Forces Aèries de la República Espanyola) desapareixent d'aquesta manera l'Aeronàutica Naval i englobant-se les seves unitats a les noves forces creades, tot i que aquests hidroavions encara poc temps després haurien de comptar amb més baixes. El 7 de juny l'hidroavió *S-39* pilotat per Antonio Gómez Baños, Marín Castaño Sandoval i Eduardo Hernández Cardona s'enlairaria del Moll del Contradic de Barcelona amb la missió de localitzar i escortar un vaixell mercant amb material de guerra però no arribaria a localitzar-lo i amararia a Palamós a les 14:00 hores. Pocs minuts més tard el creuer *Canarias* que és trobava a la costa catalana començaria atacar a aquesta i l'hidroavió intentaria oposar resistència, atacant al vaixell però sense èxit. A les 16:30 hores l'hidroavió amararia a Barcelona per informar del fet i poc després tornaria altre cop a intentar atacar el vaixell tot i que aquest cop, el *Canarias* abatria amb el seu foc antiaeri l'hidroavió, que s'estavellaria davant del Masnou, morint un tripulant (Eduardo Hernández) i els altres dos quedant ferits. Finalment la tripulació del hidroavió seria salvada per l'hidroavió *S-13* de Manuel Martínez Piedra, Miguel Mulet Alomar i José López Colungo que també entaularia combat amb el *Canarias*

[1677] GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939).* Pàg. 306-307.

a unes 15 milles de la costa a l'altura d'Arenys de Mar[1678]. El mateix creuer *Canarias* amb el seu foc antiaeri encara abatria un altre *Savoia S-62* més el 15 de juliol[1679], i el 31 del mateix mes, el mateix vaixell hauria de recollir un *He-59* que amararia a 15 milles de la costa davant d'Arenys de Mar i transportar-lo a la base de Pollença després que aquest entaulés combat amb avions republicans, aconseguint abatre un avió de bombardeig lleuger *Breguet XIX* que també seria recuperat per part governamental[1680].

4.2.3. L'Esquadrilla de Defensa de Costes

Al febrer de 1937 s'establiria una patrulla de tres *Nieuport Ni-52* a l'aeròdrom de Reus sota el comandament de Leopoldo Morquillas Rubio amb la missió de protegir la costa, tot i que passarien tot un mes sense trobar ni visualitzar cap vaixell ni avió adversari[1681]. Per altre banda, els aviadors del Prat transitarien entre els aeròdroms del Prat i Celrà quan era donada l'alarma degut a la presència d'avions o vaixells però poc podien fer davant la velocitat dels avions atacants. Tot i així, aquests primers avions destinats a la defensa de la costa, com seria l'únic *Ni-52* de Reus degut al trasllat de la patrulla de Morquillas a una altre escenari o també un altre aparell *Ni-52* destinat a l'aeròdrom de Celrà no tindrien altre remei que sortir quan era donada l'alarma tot i que no aconseguirien cap èxit alhora d'interceptar les forces aèries o navals adversàries[1682].

A mitjans de 1937 els responsables de les forces aèries republicanes pensarien amb unitats de primera línia en període de descans per tal de realitzar la defensa de les principals ciutats litorals, així com amb unitats que estiguessin en període de formació o de transició de personal. D'aquesta manera, durant l'agost i el setembre de 1937 alguns *Xatos* de la 3ª i 4ª esquadrilla realitzarien la vigilància del litoral català, especialment el gironí, protegint a més a més la descàrrega de mercants en ports com el de Roses, o protegint els vagons de mercaderies en estacions com les de Portbou. Fins i tot a la tardor, algunes unitats de caces de primera línia de *Mosques* i *Xatos* provinents dels camps d'aviació aragonesos s'arribarien a estacionar eventualment als aeròdroms de Sabadell, Reus i la Sènia per minimitzar els efectes dels atacs contra les capitals costaneres[1683]. L'acció d'aquests aparells i els seus primers èxits inicials farien canviar l'estratègia dels avions italians i alemanys i d'aquesta manera, tant els *S-81* com els *He-59* passarien actuar pràcticament de nit. Però tot i aquesta bona voluntat i els primers èxits aconseguits per part de l'aviació republicana en la defensa del litoral, la realitat seria ben diferent degut al extens front que hi existia a mitjans de 1937, i a

[1678] GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939).*Pàgs. 306-307.
[1679] HERRERA ALONSO, Emilio, *Entre el añil y el cobalto*. Pàg.44.
[1680] GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939).* Pàg. 309-312.
[1681] Íbidem. Pàg. 303-304.
[1682] Íbidem, pàg. 304.
[1683] Ibidem. Pàg. 226.

finals de setembre del mateix any, el comandament republicà decidiria crear una aviació de caça específica per la protecció de les costes i del tràfic marítim. Seria nomenat com a cap d'aquesta nova aviació de defensa de costes el capità José Riverola Gruas, que organitzaria aquest nou servei i situaria entre d'altres, patrulles de *Xatos* a Figueres, el Prat i Alacant i patrulles de *Mosques* a Sagunt i Reus, tot i que toparia amb el problema de la manca d'avions, tan necessaris al front[1684]. Finalment, a finals de novembre de 1937 seria creada l'Esquadra Mixta nº7 i que seria organitzada amb tots els avions de procedència no soviètica però que a primera línia tenien una escassa capacitat combativa[1685]. Aquesta estava composta per tota una sèrie d'aparells civils i militars de diferent procedència, en realitat la formaven tots aquells aparells que li sobrava a les Forces Aèries Republicanes als diferents fronts de combat i que havia de ser reorganitzat per poder treure-li alguna utilitat. Tot els avions eren de tipus diferent com caça, bombardeig, transport, hidroavió, cooperació, reconeixement, etc... i de procedència molt diversa ja que hi havia d'origen francès, nord-americans, anglesos, txecs, etc... a excepció de l'antiguitat avió rus *Polikarpov R5 Rasante*. Amb tots aquests aparells es crearien tres grups: el 71 de Caça i Assalt; el 72 de Bombardeig i el Grup d'Hidros, també anomenat 73. Els Grups prendrien el primer número del de l'Esquadra, la nº7 que tenia la seva capçalera a Roses, sent un dels seus caps el major Antonio Urzáiz Guzmán i el seu cap d'Estat Major era Rafael Peña i estaven compostos per quatre, tres i tres esquadrilles respectivament, tot i que no serien creades totes al mateix temps, si no que s'anirien organitzant a mesura que els avions anirien arribant a zona republicana o bé passaven a un període de reorganització, lluny del front.

El primers dels grups, l'anomenat Grup 71, operaria íntegrament a zona catalana, i estava format per avions de caça i assalt amb l'objectiu de realitzar missions de defensa de costes, protecció de navegació, defensa de ciutats i rereguarda, tot i que sempre allunyats de primera línia. Com a emblema unificador del Grup, pràcticament la majoria dels seus avions portaven pintats a la seva deriva el codi G.71 en blanc, com serien els casos dels *Letov S-231*, *Aero A-101*, *Potez 25* i *Gourdou Lesseurre GL-633*. A finals de 1938, la capçalera del Grup estava a Figueres sota el comandament del Tinent Coronel Antonio Urzáiz Guzman, qui havia manat inicialment tota l'Esquadra 7, i tots els avions, un total de 21 aparells, que havien format les quatre esquadrilles del Grup es reunirien, per falta d'efectius i espai, en una sola unitat que es denominava ja solament Grup 71, en la que s'inclourien, a més a més els dos *Vickers Vildebeest* basats a Roses i serien disseminats pels escassos aeròdroms catalans que encara li quedaven a la República fins la seva

[1684] GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939)*.Pàg 313.

[1685] La informació sobre aquesta Esquadra Mixta nº7 ha estat proporcionada per David Gesalí, especialista en la matèria i autor de diferents obres relacionades amb la guerra aèria a la Guerra Civil com és el llibre de GESALÍ, David, *Delfín. El avión Grumman CC&F G-23 Delfín en la Guerra Civil Española*, Escuadra 7, 2005.

destrucció quasi total a la base aèria de Banyoles durant el dia 6 de febrer de 1939.

La 1ªEsquadrilla estava basada a diferents aeròdroms de l'Espanya Republicana com eren El Carmolí, La Aparecida, La Rabasa, Castelló, Reus, Figueres i Banyoles i estava formada per uns 7 caces francesos *Dewoitine 371* supervivents i per 2 nous *Dewoitines 510 TH* modificats (Motors M-100, amb dues gòndoles sota les ales per les metralladores Vickers 7'7 mm sense carenat a les rodes, sense tenir també de la radio original). Aquests aparells havien servit anteriorment com avions d'entrenament de caça a El Carmolí després de retirar-los dels fronts actius. L'esquadrilla seria manada pel voluntari eslovè Guiseppe Krisai però seria abatut i fet presoner sent el seu substitut el Tinent José Corral, que abatria un hidroavió *Heinkel H-59* a la nit del 21 de març de 1938 pilotant un *Dewoitine 510 TH* sobre Cambrils-Tarragona. A aquesta esquadrilla s'afegirien altres caces, com uns tres *Fiat CR-32* capturats i re-matriculats CX, un *Hawker Spanish Fury* reconstruït per la SAF-15 a la Rabasa en març del 1937 i que operaria poc, deixant de prestar servei a mitjans del 1938 per falta de recanvis i un biplaça metàl·lic nord-americà *Seversky SEV 3XAR* que arribaria al juny del 1938, al que se li substituirien els flotadors d'origen per rodes[1686], i volava como avió d'enllaç de l'esquadrilla, sent pilotat habitualment per Augusto Lecha (ex -pilot de la Escola de Lacalle) sent destruït por un mal aterratge a Banyoles.

L'esquadrilla operava a la zona catalana (a partir del tall del març de 1938) i sobretot realitzava missions de defensa de Costes. A finals del 1938 els seus avions, ja enquadrats en una sola unitat amb la resta del Grup 71, es reduirien a 5 *Dewoitine 371* i 1 *D-510 TH* (el CW-002 havia resultat destrossat en un accident el dia 31 de desembre de 1938 estavellant-se i morint el seu pilot Antonio Bóquer Morata.), i un dels tres Fiat CR-32 capturat. Finalment, els avions serien destruïts en la seva major part per un atac de la Legió Còndor a l'aeròdrom de Banyoles el 5 de febrer del 1939.

La Segona Esquadrilla seria organitzada a principis de 1938 amb 9 caces txecoslovacs *Letov S-231* muntats a Celrà, sent organitzada i manada inicialment pel Tinent José Bastida Porres. Els *Letov* portaven el codi CL al fuselatge i el Grup 71 blanc a la seva deriva sent destinats a la defensa de costes, ports i escorta de navegació operant normalment a la zona catalana. Entre les seves baixes, en una data indeterminada de 1938, el *Letov CL-004* aterraria per error a França, sent internat a Prades mentre que un altre *Letov* cauria al mar davant les costes de València quedant a finals del 1938 solament 6 *Letov* operatius. Al final de la guerra els escassos *Letov* que quedaven serien destruïts per la Legió Còndor a Banyoles i Vilajuïga al febrer del 1939, a excepció de dos que serien capturats a Banyoles. Com a dada curiosa, cap *Letov* seria abatut per caça nacional.

[1686] Aquest avió portava un motor Wright Cyclone, hèlix tripala i deriva rodona.

La Tercera Esquadrilla estava formada per avions d'assalt i cooperació francesos *Gourdou Lesseurre* GL 32 arribats a finals de 1936 (transformats després en bombardeigs en picat GL 633, amb un nou tren d'aterratge i amb el borde arrodonit a les ales) amb codi LG dels quals hi hauria almenys vuit en aquesta esquadrilla i pels vells 8 *Potez P25* (les forces aèries republicanes havien refusat 17 avions d'aquest tipus pel seu mal estat) amb motor Salmson que després de passar per les escoles murcianes i aeròdroms costaners, ja solament servien per ser avions d'enllaç en aquesta esquadrilla i portaven probablement el codi LP. Inicialment, aquesta esquadrilla estaria manada pel voluntari belga André Autrique i des del setembre o octubre del 1937 el seu cap seria el Tinent Roque Carrión Martínez ja fins a finals de la guerra. A finals de 1938 quedarien en vol 6 *Gourdou Lesseure GL 32* i 633 i 4 *Potez 25 A.2* i pràcticament tots acabarien sent destruïts quan la Legió Còndor atacaria Banyoles el 5 de febrer del 1939. Un *Potez 25* apareixeria destruït a Vilajuïga i solament un *GL-633* i un *Potez 25* serien capturats per les avantguardes nacionals.

La Quarta Esquadrilla estava formada per uns 9 avions txecs *Aero A-101 Pragas* o *Papagayos* de bombardeig lleuger dels que 19 d'ells havien arribat a territori republicà al juliol del 1937, sent portats a un taller subterrani als afores de Madrid pel seu muntatge i posada a punt, i sent utilitzats després a tots els fronts. Els *Aero* operarien poc i al 1938 serien retirats dels fronts actius per la seva ineficàcia i lentitud davant la mortífera caça nacional. Aquesta esquadrilla seria organitzada al maig de 1938 a l'aeròdrom de Torroella de Montgrí sent rebuda inicialment per Capillas i els seus avions portaven el codi LA al fuselatge i la G.71 blanca a la deriva, i es dedicaria a la vigilància costera a tot i que poc es sap de l'actuació d'aquesta esquadrilla degut a l'habitual confusió amb *Natachas* i *Rasantes*, per part dels pilots nacionals i inclús republicans, que anomenaven a tot aquest tipus d'avions *Papagayos*, pel qual no es fàcil determinar qual dels tres tipus era el que realitzava una determinada acció de guerra. A finals de 1938 quedaven operatius 4 *Aero A-101* integrats a l'única unitat que tenia el Grup 71 i al finalitzar la guerra els nacionals recuperarien alguns d'aquests *Aero A-101* republicans, incorporant-los al seu grup 17.

Per la seva banda, el Grup 72 sempre operaria a la zona Centre-Sud i mai a la zona catalana, amb el que deixarem de banda la seva explicació més acurada. Tenia les mateixes funcions i missions de vigilància de costes, protecció a la navegació, transport i esporàdics atacs a vaixells i ports enemics i estaria format inicialment per dos esquadrilles de bombarders a la que se l'uniria al 1938 altre de Rasants. A l'octubre de 1937 el seu cap era el Major Gumersindo Areán Rodríguez, que havia anat a la U.R.S.S. a la primera expedició d'alumnes-pilots sota el comandament de Manuel Cascón i manaria per un temps la 2ª Esquadrilla del Grup 24 de Katiuskas.

L'altre grup, el Grup 73 o Grup d'hidroaviós es formaria una mica després del decret d'extinció de l'Aeronàutica Naval al maig del 1937,a la base de San Javier de la Ribera (Múrcia) a finals d'aquell any, sent el seu cap (al setembre-octubre del 1937) el major José Pérez Carreño i manat posteriorment aquest nou grup pel Major José Vidal Pérez (o Martínez). Aquest Grup estava integrat per tots els aparells de la extingida Aeronàutica Naval, hidroavions i torpeders que havien estat utilitzats durant els primers mesos de la guerra d'una manera poc racional i eficaç i que aviat quedarien antiquats davant la irrupció dels nous models que arribarien a Espanya. Estava format inicialment per la Primera Esquadrilla de *Vickers* i per una Segona de *Dornier-Wal* al comandament del Tinent Jaime Fernández Villalba i per les esquadrilles Tercera de Savoia i Quarta de *Macchi*, ambdues d'escoles, tot i que segons Emilio Herrera Alonso, les esquadrilles serien tres: la primera formada de *Savoias* i *Macchis*, la segona de *Dornier-Wal* i la tercera formada per *Vickers Vildebeest*. La Primera Esquadrilla segons Emilio Herrera[1687] estava formada per sis inservibles hidrocanoas *Savoia S-62* que desarmats, realitzaven esporàdiques missions de vigilància costera i escorta al tràfic marítim procedent de Marsella a Barcelona, fins que a la primavera del 1938 solament quedaven quatre (matriculats HS) que juntament amb tres *Machi M-18*, (matriculats HM), se les dedicaria a l'ensenyament i entrenament a la *Escuela de Hidros de la Ribera*, on es realitzava el Curs de Pilot d'Hidroavions. Aquest curs es convocaria al maig, ja que es pensava rebre dels EE.UU uns moderns hidroaviós, tot i que mai arribarien. A finals del 1938, segons Salas, quedarien uns 2 Savoia i altres 2 *Macchi* mentre que a la Ribera serien recuperats al final de la guerra, i en molt mal estat els matriculats HS-003, HS-004 i altre sense identificar, i el HM-001, passant tots a la ferralla. (Al juliol de 1936, 27 *Savioa S-62* y 10 *Macchi M-18* quedarien en zona republicana, i solament 6 *Savioas* i cap *Macchi* a la zona nacional; però la mala utilització que se'ls donaria i la irrupció de la moderna caça enemiga anirien reduint-los a res).

La Segona Esquadrilla segons Emilio Herrera[1688], estava formada a finals del 1937 pels quatre vells però magnífics hidroaviós d'avantguerra *CASA Dornier-Wal* i dels que solament li quedaven al maig a la República després de varis mesos de lluita, en la que al menys es perdrien dos *Dornier*: el *D-1* del Capità Beneito a finals de juliol del 1936 a Cabrera, sent feta presonera la seva tripulació i després rescatada per les tropes de Bayo i altre a l'Estret derribat pel *Ni-52* de M. Guerrero, donant-se per desapareguda a la seva tripulació, mentre que altres es perdrien per accidents i alguns per falta de manteniment, quedant inservibles[1689]. Aquests quatre hidros serien matriculats *HD-001* a

[1687] HERRERA, Emilio, *Entre el añil y el cobalto*, Pàg. 39-47.
[1688] Íbidem. Pàg. 51-59.
[1689] 13 *Dornier* quedarien a la zona republicana al començament de la guerra, però solament 8 en condicions de volar: sis de l'Aviació Militar als Alcázares: els nº *6-15*, *6-19*, *6-22*, *6-28*, *6-30* i *6-32*, tot i que solament el 6-15 tenía motors, els altres cinc ni tan sols arribarien a volar durant la guerra; cinc de l'Aeronàutica Naval a San Javier: els D-1, D-2, D-3, D-6 i D-7, i dos de LAPE requisats a Barcelona: els EC-AAZ i el EC-YYY, més el *Dornie*r nacional codificat 70-31

HD-004 i realitzarien diferents missions d'instrucció i escola, transport, enllaç i vigilància de costes, sent manats pel Tinent Jaime Fernández Villalba**,** però mai en missions específiques de guerra. Tenia les seves bases a San Javier i al Port de València, junt al Club Nàutic i pel que sembla, no actuarien a la costa catalana. A finals del 1938 quedarien 3 *Dornier Wal* basats als Alcázares i serien recuperats al final de la guerra dos o tres *Dornier Wal* en perfecte estat a la Escuela de Hidros de La Ribera (el *HD-002* i el *HD-004*, que eren el 6-15 de l'Aviació Militar i el EC-YYY de LAPE respectivament) sent incorporats al Grup 70 de l'Exèrcit de l'Aire.

La Tercera Esquadrilla es formaria al 1937 amb els deu únics supervivents dels 27 *Vickers Vildebeest* que hi havia a l'inici del conflicte i que quedarien tots a zona republicana però desgastats per les moltes missions de guerra en les que havien pres part. D'aquests deu aparells nou eren en la seva versió terrestre i només un en versió hidroavió dels dos que hi havia al principi de les hostilitats; els *T-16* i *T-17*. Reunits a San Javier i Los Alcázares serien equipats amb visors de bombardeig i també se'ls instal·laria un llença bombes sota el plànol inferior, especialitzant-se d'aquesta manera en patrulles antisubmarines. El *T-16* s'havia perdut en un accident contra una escullera a la base del Contradic del port de Barcelona al febrer del 1937, morint el seu pilot el auxiliar naval Sebastián Baró i il·lès el mestre Manuel Godía mentre que el *T-17* seria camuflat amb una extravagant decoració a base de escames de peix i es dedicava a caça submarina amb base a Roses. Aquest únic hidroavió també es perdria, segons alguns autors, el 1 de juny de 1938 en un amaratge forçós i la seva tripulació rescatada por la fragata britànica *H.M.S Hostile,* sent l'avió remolcat a Marsella. Els *Vickers* serien utilitzats en quasi tots els fronts al llarg de 1936: Aragó, Màlaga, Cantàbric, etc., i al setembre-octubre de 1937 tots els *Vickers* es dividirien en dos patrulles: una basada a Barcelona i altre a San Javier-Los Alcázares quedant vuit en total a la primavera de 1938: tres a Barcelona, dos a El Carmolí, dos a San Javier i un a Roses (possiblement l'hidroavió). Al setembre d'aquell mateix any el número es reduiria a sis: tres a Barcelona, dos a Los Alcázares i un al Carmolí mentre que a finals de 1938 solament quedarien quatre: dos basats a Roses i altres dos a la zona murciana. Al final del conflicte solament sobreviurien dos sent un d'ells el *T-23* que estava camuflat a base de taques marrons sobre verd i trobat a El Carmolí (ó Manises segons altres autors), tot i que els dos acabarien sent ferralla. El codi *BR* (Bombarder *Vickers*) i el *HV* (Hidro *Vickers*) solament serien usats a nivell burocràtic mai serien pintats als avions, que conservaven les matrícules de avantguerra a base d'una "T". També conservaven l'antiga ancora naval amb corona mural pintada en mig de la bandera republicana de cola i las escarapel·les tricolors sota les ales.

segrestrat el 15 de desembre del 1936 per Blanch i Carvalleira, qui matarien al seu pilot i amararien a Màlaga. Altres 13 *Dornier Wal* quedarien a zona nacional al començament de la guerra. Font: David Gesalí.

Les forces aèries republicanes, tal i com hem comentat abans també comptarien per defensar la rereguarda i el litoral amb unitats del front que quedaven en descans, noves unitats que estaven en formació, així com en casos més puntuals amb unitats destacades en situació de crisi com seria la formació de patrulles puntualment organitzades per defensar la ciutat de Barcelona com seria el cas del Grup 28 de bombardeig lleuger amb seu a Cardedeu equipat amb avions Grumman G-23 durant l'estiu de 1938; tot i que sobretot la gran novetat seria la defensa aèria nocturna que sorgiria davant dels continus atacs que realitzarien els aparells franquistes de nit. Cap a mitjans de 1938, es formaria l'Esquadrilla de *Xatos* de caça nocturna del Grup 26 amb base al Prat de Llobregat, tot i que un any abans, pilots russos ja havien començat aquesta especialitat en altres fronts de guerra, aconseguint abatre alguns avions nacionals. En total durant tota la guerra, els pilots republicans aconseguirien abatre 8 avions franquistes realitzant aquesta nova modalitat, pionera a la història[1690]. La tècnica emprada era molt rudimentària i consistia en localitzar l'aparell nacional amb els fonolocalitzadors i mitjançant un telèfon, indicar el rumb aproximat que podia seguir l'aparell, dipositant però en el pilot l'esperança que durant la nit pogués trobar l'aparell adversari. El suport a l'aterratge era també molt primari ja que només es comptava amb els focus dels cotxes que s'encenien justament quan s'aproximava el soroll del motor del *Xato*, evitant així que l'aeròdrom fos detectat en un altre més que possible bombardeig nocturn. L'aviació de caça nocturna aniria progressant i poc a poc s'anirien introduint millores com la instal·lació de llums de posició als *Xatos*, la possibilitat de llençar bengales, la instal·lació d'una radio per ser orientat des de terra, etc... començant fins i tot a practicar l'acció conjunta amb els projectors per localitzar i abatre els avions adversaris. Una nota nacional de finals de 1938 donava a conèixer més informació sobre el funcionament d'aquesta aviació de caça nocturna[1691]. Segons aquesta nota, la caça nocturna estava organitzada a Barcelona segons les directrius de la D.E.C.A. i els aparells disponibles eren de tres a quatre, per bé que només n'actuaven dos simultàniament, sent aquests *I-15 Xatos* amb receptors de radio. Afegia que el cel de Barcelona es dividia en tres sectors a partir dels diferents aeròdroms: el Sector Nord (Tibidabo-Sabadell), el Sector Oest (Tibidabo-Diagonal) i el Sector Sud (Tibidabo-Canudas) i que els camps des d'on actuaven els caces estaven enllaçats telefònicament amb la D.E.C.A., situada aquesta en un petit turó proper al Tibidabo i des del qual es donaven totes les ordres per al servei. El document deia que l'alarma era comunicada als aeròdroms amb molta anticipació, fins i tot s'indicava l'hora de sortida exacta dels avions des de Mallorca produint que moltes de les alarmes fossin falses ja que no sempre els avions s'adreçaven a aquesta ciutat mentre

[1690] Sobre l'aviació de caça nocturna veure PERMUY LÓPEZ, Rafael, *Ases de la Aviación Republicana (1936-1939)*. Londres. Galland Books, 2008. Pàgs 59-63.
[1691] GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939).* Pàg. 226-227. Document AHEA. A 12.776.

que les ordres destinades als pilots eren d'enlairar-se a 4.000 metres i esperar les ordres per ràdio, fent-se l'enllaç a través d'una estació fixa en una central de la D.E.C.A. i una altre estació mòbil en una furgoneta al camp de Canudas del Prat. I es que solament al mes d'octubre de 1938, l'aviació de caça nocturna republicana realitzaria uns 47 serveis, comptabilitzant un total de 53 hores de vol[1692].
Al tram final de la guerra també s'emprarien patrulles de Polikarpov *I-16 Mosca* dotats també amb equips de ràdio que a finals de 1938 i començaments de 1939 protegirien la ciutat de Barcelona mentre que en aquest mateix període, els aeròdroms del Tarragonès, el Baix Camp i el Baix Penedès també s'empraran puntualment per dissuadir els atacs contra la costa tarragonina i especialment, els bombardeigs a l'estació de Classificació i el port de Tarragona[1693]. Per finalitzar aquest aspecte, cap altre aviació que va participar a la Guerra Civil avançaria tant en el camp de la caça nocturna com l'aviació republicana.

4.2.3.1. Operacions de l'Esquadrilla de Defensa de Costes

L'Esquadrilla de Defensa de Costes tindria una activitat molt intensa sobretot durant el segon semestre de 1938, moment en que els bombardeigs franquistes també serien més freqüents sobre objectius de la costa. Els avions republicans haurien de fer nombroses sortides pràcticament a diari per tal d'interceptar els aparells agressors tot i que poques vegades ho aconseguirien degut principalment a varis factors com eren la rapidesa amb que es feien els atacs i la dificultat que representava detectar-los, ja que encara no existia el radar i els sistemes de detecció eren força rudimentaris, consistent aquests en confiar en els fonolocalitzadors, projectors i en una xarxa de guaites establerta per tota la costa[1694]. Aquesta rapidesa alhora de realitzar els atacs influïa molt alhora d'interceptar els avions agressors ja que es perdia moltes vegades un temps valuós entre que es donava l'alarma i sortia un avió del servei de costes d'algun aeròdrom de la zona atacada ja que moltes vegades quan l'aparell es trobava sobre l'objectiu bombardejat, els avions agressors ja havien marxat d'aquest punt i tornaven a les seves respectives bases. Quan aquest sistema funcionava, exemples de rapidesa en la comunicació i sortida dels avions republicans, s'entaularien combats aeris entre agressors i defensors, moltes vegades sobre el mar, arribant aconseguir per ambdós bàndols la destrucció d'algun aparell de l'adversari. Els avions republicans també realitzarien serveis de protecció sobre ciutats, com les realitzades sobre la ciutat de Barcelona o diferents aeròdroms així com sobretot reconeixements marítims o protecció i acomboiament de combois o vaixells sols. Referent a la protecció de vaixells aquests consistien en acomboiar embarcacions que navegaven properes a la costa, rellevant-se moltes vegades els aparells sobre els mateixos vaixells mentre que

[1692] PERMUY LÓPEZ, Rafael, *Ases de la Aviación Republicana (1936-1939)*. Pàgs 59-63.
[1693] GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939).* Pàg. 226-227.
[1694] Veure apartat 4.3. Els elements antiaeris republicans per la defensa de la costa.

els reconeixements consistien en volar entre dos punts de la costa i mar endins per tal de detectar alguna presència adversària tant marítima com aèria, i sempre realitzat aquest servei per un hidroavió.

Un exemple de com eren les missions a realitzar era les realitzades pels aparells Delfin Grumman, destinats a l'aeròdrom de Cardedeu[1695]. Aquests aparells realitzaven les missions esmentades anteriorment: protecció de ciutats (principalment Barcelona), protecció de vaixells en trànsit per la costa catalana i protecció de ports durant les operacions de càrrega i descàrrega. Dintre de les tasques de protecció s'afegien també les de reconeixement i consistien en recórrer la línia de la costa entre Cèrbere i Tarragona i anotar els moviments de tots els vaixells que poguessin observar. Per altre banda, les missions de protecció eren de cobertura a un lloc determinat, sent aquesta planificada per torns i realitzant-se aquesta en vols de llarga durada a una altura entre els 4.500 i els 5.000 metres. El problema de la llarga durada d'aquest tipus d'operacions i l'altura que assolien feien que els pilots finalitzessin esgotats, incrementat aquesta circumstància per la falta d'equip necessari per volar a aquestes altures. I es que durant els primers mesos dels *Grumman* destinats a la defensa de costes, aquests aparells es centrarien en les tasques de protecció i reconeixements, tot i que ho farien desarmats per problemes de sincronització, mentre que la missió d'interceptar els aparells adversaris recauria en les unitats de caça del Grup 71 de defensa de costes i en els Grups de caça 21 i 26 en trànsit que descansaven a Sabadell i a l'aeròdrom del Prat de Llobregat, tot i que per circumstàncies de la guerra, aquestes variarien i també serien utilitzats els *Delfin Grumman* en aquestes tasques d'intentar interceptar els aparells franquistes. Referent a la protecció de Barcelona, aquesta es feia en patrulles amb relleus a l'aire, així no deixaven en cap moment indefensa la ciutat, tot i que aquest tipus de protecció també seria estesa a altres ciutats. Referent a les proteccions de ports, quan hi havia un vaixell descarregant i era necessari una sèrie elevada de relleus, es traslladava una patrulla a l'aeròdrom més immediat. D'aquesta manera per exemple, alguns aparells operarien des de Igualada per operar als ports del sud de Barcelona, com era el cas del port de Vallcarca a les costes de Garraf. Sobre la protecció del port de Vallcarca aquest es realitzava normalment en parelles o bé en patrulles, situant-se cadascú dels aparells a diferent altura per prevenir segons el tipus d'atacant. Aquest indret però seria el banc de proves de molts pilots d'aquest tipus d'avions per provar la seva velocitat vertical que podia arribar assolir fins a 700 km/h, sent per tant l'avió més veloç en vol picat que intervindria a la Guerra Civil. A l'agost de 1938, els mateixos avions iniciarien vols des de Vidreres per protegir la zona sud de la costa de Girona i de manera més regular, es desplaçarien patrulles a l'extrem nord de Catalunya per protegir el pont internacional de Colera i Port de la Selva, port habitual de descàrrega de trilita. Aquests llocs eren coberts des de

[1695] Veure GESALÍ, David, *Delfín. El avión Grumman CC&F G-23 Delfín en la Guerra Civil Española*, Pàg. 74-75.

Figueres i des d'allà mateix també donaven protecció a Roses donant suport als aparells del Grup 71 de defensa de costes. Aquests *Delfin Grumman* serien utilitzats sobretot a la costa, a banda de les proteccions esmentades, en patrulles per informar de les novetat com a lloc de guaita privilegiat mentre que els Mosques del Prat serien els que s'encarregaven de les alarmes.

Per altre banda i poc abans de la formació de l'Esquadrilla de Defensa de Costes, quan es trobava en formació la 3ª esquadrilla de Xatos a l'estiu de 1937 i destinada a la protecció de la costa catalana des dels aeròdroms de Sabadell, Figueres i Celrà, tres *Xatos* arribarien abatre un Savoia *S-81* la tarda del 24 d'agost. Aquest fet seria particularment especial perquè seria la primera vegada que seria abatut un avió de bombardeig italià a la costa catalana, que acabaria envoltat en flames i estavellant-se a les aigües de Roses[1696]. Poc després, els mateixos dos pilots aconseguirien abatre un Heinkel *He-59* davant les costes del Maresme, tot i que el *He-59* aconseguiria ser reparat per la tripulació i arribar a Pollença mentre que el *Xato* de Riverola hauria d'aterrar a la platja de Vilassar de Mar d'emergència per rebre impactes al dipòsit d'oli; i encara un altre hidroavió seria abatut pels mateixos pilots segons una declaració del cònsol republicà a Port-Vendrés que explica que les restes de l'aparell les havia recollit un vaixell a alta mar i les havia desembarcat en aquest port tot i que no es confirmaria la notícia en cap altre mitjà[1697]. Un cop establerta l'Esquadrilla de defensa de costes, els seus aparells també aconseguirien diferents èxits, potser el més famós per sortit publicat a la premsa[1698], seria el cas del 21 de març de 1938 quan el sergent Josep Sarrió, en mans d'un *Dewoitine* aconseguiria abatre un *He-59*, que cauria a la carretera de Cambrils a Hospitalet de l'Infant morint els seus quatre tripulants i ferint de gravetat un altre, així com fent fugir un altre hidroavió *He-59*[1699]. Però els aparells d'aquesta nova Esquadrilla de caces també hauria de patir pèrdues com seria el cas d'un *Mosca* el dia 21 d'octubre que s'estavellaria a 30 km mar endins entre Salou i Cambrils, morint el pilot i perdent-se l'aparell quan aquest havia sortit junt amb un altre aparell de l'aeròdrom de Reus per alarma a Tarragona[1700]; sent molts els pilots i aparells perduts a l'aigua en servei de protecció de la costa o com a resposta immediata a les agressions nacionals.
Gràcies als butlletins republicans, podem saber la intensitat i les diferents operacions realitzades pels avions destinats al servei de defensa de costa de Catalunya durant el darrer semestre de l'any 1938[1701]:

[1696] GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939).* Pàg. 315 i *La Vanguardia* 26 d'agost de 1937.
[1697] GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939).* Pàg. 306-307.
[1698] *Última Hora*, 21 de març de 1938.
[1699] GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939).* Pàg. 409-412.
[1700] Íbidem, Pàg. 356
[1701] Les operacions realitzades per l'Esquadrilla de Defensa de Costes venien reflectides en uns parts que es feien diàriament, sobretot a partir del 1938, on s'especificava a més a més les diferents zones. La Zona Nord era la que

D'aquesta manera a finals del mes de maig del 1938 l'activitat dels aparells del servei de defensa de costes seria força intensa. Així per exemple el dia 26 per alarma a la província de Girona els caces farien fins a nou sortides, tot i que en cap d'elles podrien arribar aconseguir l'objectiu d'assolir els avions agressors. També serien realitzades diferents missions de reconeixement com les tres efectuades al dia següent per varis aparells. La primera d'aquestes seria realitzada a les 05:20 hores, quan un hidroavió s'enlairaria amb l'objectiu de realitzar un reconeixement al mar en un radi de 30 milles del Port de Barcelona. Les altres dos missions de reconeixement (sense especificar la ruta) serien a les13:15 hores i a les 14:30, tornant tots els aparells sense cap novetat. Aquell mateix dia tres aparells de caça s'enlairarien a les 10:15 hores; altres tres aparells realitzarien un servei de protecció de costa entre les 11:30 hores i les 13:40 hores i finalment a les 16:45 hores altres quatre aparells s'enlairarien per alarma a la província de Girona, tornant tots ells dels seus respectius serveis sense cap novetat. Dos dies després, el primer servei del dia seria realitzat per un avió que realitzaria un vol de protecció de costes a les 08:15 hores, però dos hores més tard, per presència d'avions que bombardejaven el port de Barcelona, s'enlairarien dos caces *Moscas* a les 10:35 hores que no arribarien a temps per entaular combat. Cinc minuts abans, altres quatre caces, tres *Moscas* i un Xato, també s'enlairarien degut un avís a Roses de que s'escoltava soroll d'aviació, sent una falsa alarma ja que es tractava d'un avió correu, posant així de manifest la dificultat de reconèixer amb els sistemes de vigilància la nacionalitat dels aparells. Més tard, la presència d'avions nacionals faria que s'enlairés a les 14:53 hores un altre avió per realitzar un vol de vigilància tornant sense novetat a les 15:57 hores i encara a les 17:50 hores i a les 20:00 hores els avions de defensa de costes realitzarien reconeixements del mar fins 30 milles al sud-est del port de Barcelona, sense observar res anormal.

L'activitat del dia 29 seria diferent ja que aquesta vegada els aparells de defensa de costa podrien entaular combat amb els seus oponents. L'activitat començaria ben aviat quan a les 08.27 hores s'enlairarien dos caces per presència de sis bombarders que intentarien atacar Barcelona, però els caces aquesta vegada si que arribarien a entaular combat amb ells fins exhaurir tota la munició i fent-los fugir rumb sud; fins i tot podrien veure com un bombarder podria haver estat tocat, ja que durant la seva retirada perdia altura a més a més de fer molt de fum. Els caces tornarien aviat, ja que aterrarien a les 8:48 hores. Poc temps després, a les 11:12 hores i per presència de tres bimotors *Junkers* que intentarien novament bombardejar Barcelona, s'enlairarien altres tres caces que arribarien a tallar-lis la retirada, entaulant combat un dels caces que exhauria també la munició en la seva persecució fins uns 60 km al est de Barcelona, tornant tots els aparells de defensa de costes a les 11:40 hores.

corresponia a Catalunya. AGMAB. SHMEA. Caixa 9762.

El mes de juny seria un mes amb molta activitat pels aparells de defensa de costa. Així el dia 2 de juny s'informaria que un hidroavió que havia desaparegut el dia 31 de maig en vol de reconeixement del mar per l'extrem nord de la costa, seria recollit a la una de la matinada d'aquell mateix dia pel vaixell de guerra anglès *Catil* 4.55, conduint-lo amb els seus tripulants il·lesos a Marsella. L'amaratge de l'anomenat hidroavió havia estat deguda per una avaria del motor. Ja a la tarda, a les 19:05 hores s'enlairaria un altre hidroavió en vol de protecció d'un vaixell que sortiria de Barcelona amb rumb sud, tornant a la seva base a les 21:05 hores.

Dos dies després, a les 06:05 hores s'enlairaria un hidroavió que efectuaria un reconeixement del mar des del Cap de Creus a Sant Feliu de Guíxols, internant-se fins unes 30 milles de la costa, sense observar res més que un vaixell mercant anglès, a l'altura de la badia de Roses amb rumb nord.

Entre les 9:10 hores i 9:30 els avions de defensa de costa realitzarien fins a tres sortides, sent les dos primeres realitzades per un sol aparell a les 9:10 i les 9:15 hores respectivament mentre que la tercera seria realitzada a les 9:30 hores per tres aparells per alarma al sector de Figueres, tornant tots els aparells dels seus respectius aeròdroms sense novetat.

Passat el migdia els avions de defensa de costa tornarien a realitzar altre cop dos sortides, la primera realitzada a les 13:05 hores per dos aparells i la segona a les 13:22 hores protagonitzat en aquest cas per dos *Moscas* per alarma a Barcelona. Durant aquesta acció, els dos caces republicans aconseguirien assolir als avions italians a la sortida del bombardeig i entaularien combat, aconseguint fins i tot abatent un trimotor *Savoia* que cauria al mar incendiat a uns 50 km de la costa, però haurien de desistir de la persecució de la resta per avaria als comandaments de les metralladores.

El 6 de juny, des de les 14:15 hores fins les 21:15 hores els avions de defensa de costa realitzarien un servei de protecció a un vaixell al sud-oest de Barcelona, concretament a Vilanova i la Geltrú, realitzat aquest per patrulles d'avions de bombardeig *Delfin Grumman* efectuant els relleus sobre el mateix objectiu mentre que al dia següent els avions de caça efectuarien diferents serveis per alarma en diversos punts de la costa a les 9:55, 10:12, 10:54, 11:00, 11:18, 12:10, 12:20, 12:23, 16:30 i 17:45 hores, tornant de tots aquests serveis sense cap novetat. Però a banda d'aquestes operacions, aquest dia també s'enlairaria a les 9:30 hores un avió en vol de vigilància sobre les proximitats de Girona, mentre que a les 16:35 hores s'enlairaria un altre avió en aquest cas per realitzar un vol de reconeixement de la costa, tornant els dos aparells sense novetat. A banda d'aquestes operacions, des de les 15:45 fins les 22:00 hores els avions republicans prestarien servei de protecció de la costa permanentment sense novetat.

El dia 8 serien molts els serveis que efectuarien els avions destinats a la defensa de costa, trobant-se

entre aquests els serveis realitzats pel reconeixement de la costa. El primer d'aquests seria realitzat a les 06:40 hores per un hidroavió que sortiria per fer un reconeixement del mar des de Roses a Barcelona i fins unes 20 milles de profunditat, no observant res anormal, i realitzant-lo després a la inversa, sortint de Barcelona a les 09:10 hores i amarant a Roses. L'extrem nord de la costa catalana seria objecte de reconeixement per un altre avió a les 12:50 hores i el mateix servei de reconèixer la costa des de Roses a Barcelona seria realitzat per un altre hidroavió entre les 13:45 i les 15:00 hores, mentre que a les 15:30 hores un altre aparell realitzaria un altre reconeixement de la costa fins 25 milles de profunditat des del Cap de Creus fins a Sant Feliu de Guíxols, tornant més tard sense cap novetat.

Altre dels serveis realitzats pels avions de defensa de costes serien els serveis de protecció. El primer d'aquests seria realitzat a partir del bombardeig que patiria la ciutat de Figueres a les 09:00 hores per nou aparells, sortint diferents caces republicans de varis camps d'aviació de la zona per tal d'interceptar els agressors, internant-se fins uns 60 km mar endins però sense èxit ja que no acabarien assolint-los. Poc després, a les 10:00 hores, 10:10 hores i 10:16 hores tornarien a enlairar-se novament els caces de la mateixa zona degut a escoltar-se soroll d'avions tot i que al final tornarien als seus respectius camps sense novetat.

Una mica més tard, a les 11:00 hores fins set avions de caça s'enlairarien per alarma comunicada des de Begur, tornant sense novetat i ja a les 17:00 hores encara s'enlairaria un altre avió en servei de protecció. Però les activitats d'aquell dia no acabarien aquí i a les 19:50 hores sortiria una patrulla de tres avions en servei de protecció d'un vaixell a les immediacions de Barcelona que podrien observar a l'altura del Prat del Llobregat un vaixell mercant anglès i un trimotor en vol amb matrícula F que fugia rumb nord-est al apropar-se els avions republicans per reconèixer-lo, tornant a la seva base a les 20:59 hores. Abans però, a les 19:20 hores, un *Xato* que efectuava vols d'entrenament tindria una parada motor i prendria terra fora del camp a les immediacions de Girona resultant el pilot ferit greu i l'avió destruït.

Les activitats en canvi del dia següent encara serien molt més intenses que les del dia anterior, prestant els avions servei de costa permanent des de les 05:45 hores a les 21:50 hores. Des de les 08:35 hores fins les 09:56 hores s'enlairarien varis avions en servei de reconeixement de la costa i vigilància, realitzant-se el primer d'aquests serveis a les 08:35 hores per un *Mosca;* el segon a les 9:25 hores seria el torn d'un altre *Mosca* en vol de vigilància per les proximitats de Girona, mentre que a les 9:56 hores ho farien dos avions de caça en vol de vigilància sobre Figueres, tornant tots ells dels seus serveis sense novetat. Durant el matí anirien sortint més aparells, així a les 10:00 hores ho faria un caça per alarma comunicada des de Begur, tornant sense novetat ni trobant adversari; la mateixa acció i amb els mateixos resultats que realitzarien dos caces a les 11:11 hores i

a les 10:30 hores i les 11:12 un altre caça respectivament realitzaria un vol de vigilància sobre Girona. Però passat el migdia, concretament a les 12:55 hores es perdrien dos avions republicans de gran bombardeig al xocar a l'aire quan es trobaven efectuant vols d'entrenament resultant dos tripulants morts, tres ferits, dos greus i un il·lès i els avions destrossats.

Continuant amb les missions de defensa de costa, a les 13:15 hores s'enlairarien dos caces al donar-se l'alarma per escoltar soroll d'aviació en direcció al mar amb rumb a Roses tot i que els aparells haurien de tornar sense trobar res mentre que a les 13:36 hores un altre avió de caça efectuaria protecció sobre Figueres; un hidroavió efectuaria un vol de reconeixement en un radi de 30 milles del port de Barcelona a les 14:20 hores i encara dos hores més tard sortiria un altre hidroavió amb la missió d'efectuar un reconeixement de la costa entre Barcelona i Malgrat de Mar en una profunditat de quinze milles. Ja a la tarda, a les 17:25 hores un avió de caça realitzaria un altre vol de vigilància sobre les proximitats de Girona i mitja hora més tard un altre avió realitzaria un vol de protecció sobre la ciutat de Figueres. Finalment, a les 18:30 hores sortirien dos caces més per alarma comunicada des de Begur i a les 19:45 hores ho farien tres aparells en vol de protecció d'un vaixell a les proximitats del port de Barcelona, finalitzant així les nombroses operacions del dia.

Les accions dels avions de defensa de costa continuarien i el dia 12 de juny totes aquestes accions es concentrarien sobre el nord de Catalunya. Així, a les 13:45 hores i per alarma a Guíxols sortirien dos avions de caça que tornarien sense trobar adversari mentre que a les 15:00 hores s'enlairaria un altre avió de caça per alarma comunicada des de Begur també tornant sense novetat. L'última acció del dia correspondria a la realitzada a les 18:35 hores per un aparell que faria un vol de vigilància sobre les proximitats de Figueres. Quatre dies més tard, els avions de defensa de costa prestarien servei de protecció de costes des de les 08:50 hores fins les 13:45 hores i des de les 18:02 hores fins les 20:07 hores i protecció de frontera marítima des de les 09:05 hores fins les 15:15 hores.

L'activitat d'aquell dia començaria de matinada quan a les 03:20 hores i per presència d'aviació nacional sobre Barcelona, sortiria un *Kolhooven* tot i que no podria arribar a temps d'impedir una agressió. Ja a primeres hores del matí, a les 08:05 hores, un *Vickers Vildebeest* realitzaria un reconeixement de la costa trobant un vaixell mercant a l'altura del cap Cerbère i altre a l'altura de la badia de Roses, amb rumb a Cadaqués mentre que aparells de l'aviació de defensa de costes realitzarien diferents serveis a les 08:30, 10:15, 10:40, 13:02 i 16:50 hores de protecció de camps d'aviació i sortides per alarma a les 08:05, 11:30, 12:19, 12:52, 12:28, 12:30, 14:17, 16:45 (destacant aquesta darrera que seria motivada per un avió correu francès que volava a 800 metres sobre Portbou) i 17:42 hores, aquesta última per alarma a Roses. Els serveis de vigilància serien realitzats a les 10:40, 16:30 i 17:15 hores reconeixent al primer servei un vaixell de guerra francès i efectuat per un *Vickers Vildebeest* que realitzaria un reconeixement des del Cap de Creus (internant-

se 10 milles) fins l'altura del Cap de Sant Sebastià. També des de les 11:00 hores fins les 20:25 hores els avions de la defensa de costa donarien protecció a un vaixell mercant republicà que es dirigiria des de la frontera fins a Barcelona i durant els serveis de protecció de costes, realitzats de 09:00 a 18:00 hores, els avions dedicats aquest servei observarien que un vaixell mercant francès s'internava a aigües espanyoles fins l'altura del Cap Cerbère amb rumb sud, tornant a posar rumb nord al arribar a l'anomenat Cap, internant-se a aigües franceses.

El dia 18 també seria un dia amb força activitat, començada aquesta a les 02:25 hores quan un *Kolhooven* s'enlairaria per presència en aquest cas de set aparells nacionals sobre Barcelona tot i que tampoc tindria èxit a la seva operació. Una acció similar seria la realitzada a les 07:48 hores per tres *Mosques* que sortirien de les seves bases degut a la presència de cinc trimotors italians que atacarien Barcelona i als que perseguirien fins fent-los fugir amb direcció sud-est tot i que al tornar un dels caces capotaria, resultant el pilot ferit lleu i l'avió amb avaries d'importància.

Des de les 08:40 hores fins les 13:45 hores, serien varis els aparells que escortarien un vaixell sortit del port de Barcelona en direcció cap al nord, rellevant-se els avions durant l'acomboiament. Així, el primer dels aparells faria el servei de Barcelona a Calella fins les 10:30 hores, realitzant un altre aparell el relleu i dos més l'acomboiament de l'últim tram.

Un altre servei de les mateixes característiques seria realitzat poc abans d'acabar d'aquest últim, realitzant-se aquest des de les 13:15 hores fins les 21:05 hores per avions de caça al que s'afegirien també aparells de bombardeig lleuger. El vaixell en qüestió es tractava d'un mercant republicà que realitzava la ruta Barcelona-frontera francesa i seria en tot moment protegit pels avions de la defensa de costes. Durant la realització d'aquest servei, a les 17:51 hores la tripulació d'un d'aquests aparells de bombardeig comunicaria haver vist taques d'oli a la badia de Roses, el que portaria que un quart d'hora més tard tres aparells realitzessin un reconeixement de la zona, tot i que no observarien res estrany. Aquell dia es realitzarien també diferents serveis de vigilància i serveis de protecció de camps (08:33 hores, 09:50 hores, de 9:03-11:43 hores i 16:52 hores) i una sortida per alarma a les 13:32 hores, a banda d'un servei de reconeixement del mar a l'altura d'Arenys de Mar realitzat a les 12:10 hores per tres avions de bombardeig lleuger que observarien a uns 30 km de la costa dos barques de pesca en parella i altre retardada i a uns 10 km d'aquestes i internant-se al mar, al creuer francès nº33 navegant a poca velocitat amb rumb nord.

Quatre dies més tard, a primeres hores del matí del 22, s'entaularia un combat aeri entre un *Mosca* (que s'havia enlairat a les 07:30 hores) i un hidroavió nacional que es trobava a l'altura de Vilanova i la Geltrú. El caça republicà realitzaria fins quatre passades però al final l'hidroavió marxaria del combat desapareixent a causa de la boira. A banda d'aquest combat, aquest mateix dia també es realitzarien fins a sis sortides de protecció als voltants de Figueres i Barcelona a les 7:20, 11:37,

11:48, 12:40, 13:22 i 17:54 hores i a més a més, els avions al servei de defensa de la costa prestarien servei permanent de protecció a Barcelona i reconeixement al llarg de la costa, rellevant-se successivament les patrulles des de les 15:42 hores fins les 21:23 hores. Durant l'últim servei, un aparell de la primera patrulla acabaria destrossat degut a que tindria una aturada de motor al moment de l'aterratge resultant els seus tripulants ferits lleus i l'aparell destrossat mentre que un aparell de la segona patrulla hauria de tornar abans de finalitzar la seva missió per avaries. Però durant aquests serveis de reconeixement, els avions que prendrien part van poder veure a les 15:33 hores la sortida d'un vaixell del port de Barcelona, a les 17:10 un altre vaixell mercant d'una xemeneia rumb Barcelona a unes 20 milles del port i vint minuts després un hidroavió *Heinkel He-59* sobre el vaixell a uns 200 metres que es donaria a la fuga i s'ocultaria entre els núvols al veure els aparells republicans. Posteriorment, a les 18:10 els avions de defensa de costa deixarien l'anomenat vaixell a unes 8 milles de la costa i una hora i mitja més tard podrien reconèixer al creuer francès nº7 prop de Barcelona, observant encara a la tornada un hidroavió adversari que s'ocultaria, finalitzant així aquest servei. Però precisament per la presència d'aquest hidroavió, cinc *Mosques* en una primera patrulla i tres en una segona s'enlairarien en busca de l'aparell adversari però sense èxit degut a que el vol resultaria molt difícil a causa de la boira. El darrer servei del dia seria realitzat per un Mosca que s'enlairaria a les 21:10 hores per alarma tot i que tornaria sense ca novetat.

Al dia següent els avions de defensa de costes realitzarien un servei força especial ja que des de les 14:00 hores fins les 20:56 prestarien protecció permanent rellevant-se a l'aire a una embarcació que sortiria de Roses a Cadaqués i Port de la Selva en la que anava el President del Consell i Ministre de Defensa acompanyat dels Ministres d'Estat i Hisenda, fent també un dels aparells un servei de protecció contra submarins. Tot i que la operació no presentava un risc elevat, un avió d'aquest servei acabaria destrossat i el seu pilot ferit lleu ja que al tornar de la missió xocaria amb un carro que travessava el camp d'aterratge. Igualment aquell dia diferents avions prestarien varis serveis de protecció de camps d'aviació i de la pròpia ciutat de Barcelona i fins i tot a les 07:44 hores s'enlairarien tres *Mosques* per presència d'un hidroavió nacional, tot i que tornarien sense cap novetat.

Els dies finals del mes de juny les operacions continuarien i el dia 27 per exemple, es realitzarien tres serveis de reconeixement a les 09:30, 16:20 i 18:50 hores. El primer d'ells seria realitzat per un *Vickers Vildebeest* que efectuaria un reconeixement a 15 milles de la costa sense cap novetat i durant els altres dos reconeixements, els aparells republicans observarien a l'altura de Calella el transatlàntic francès *Duamio* i a la mateixa altura i a unes 30 milles al creuer francès nº7 els dos amb rumb nord.

Però poc abans de realitzar la darrera operació de reconeixement, a les 18:43 s'enlairarien dos aparells de bombardeig lleuger per protegir el port de Barcelona i fer un reconeixement sobre el mar, on podrien observar durant la seva missió un vaixell mercant disposat a sortir del port de Barcelona i dos vaixells a l'altura d'Arenys de Mar a unes 20 milles de la costa, tractant-se del mercant francès *Dgenueé* i el creuer també de la mateixa nacionalitat número 7 amb rumb nord. De tornada al port, els dos aparells protegirien al vaixell mercant francès preparat per sortir del port de Barcelona anomenat abans al que deixarien a l'altura de Castelldefels. Aquest mateix servei el continuaria realitzant altres tres aparells que observarien un vaixell mercant anglès navegant amb rumb aproximat de 200º, sent rellevats per altres dos aparells que tornarien a la seva base per falta de llum a les 21:33 hores. Igualment, aquell mateix dia els avions de caça prestarien tres serveis de protecció sobre Barcelona i els seus voltants, i quatre sortides per alarma a la zona de Figueres i també és realitzarien exercicis de bombardeig sobre una boia fondejada a l'efecte, capotant un dels aparells al prendre terra. Al dia següent altre cop al matí, un *Vickers Vildebeest* sortiria a les 08:50 hores per efectuar un reconeixement a 15 milles de la costa, on podria veure a l'altura de Begur i de 15 a 20 milles de la costa a un destructor francès, tornant sense novetat a les 10:35 hores. També s'enlairarien degut a una alarma a les 09:42 hores tres *Dewoitine* que tornarien sense cap novetat tres quarts d'hora després i posteriorment un altre aparell del mateix tipus, que acabaria prenent terra a les 11:00 hores. A més a més, els aparells de defensa de costa també realitzarien altres cinc serveis de protecció. La nota negativa del dia per l'aviació republicana la protagonitzaria un *Xato* que a les 19:15 hores i en vol de prova s'enlairaria de l'aeròdrom de Sabadell però que als pocs minuts entraria en picat, i s'estavellaria contra el terra incendiant-se l'aparell i resultant mort el tripulant. El darrer dia del mes de juny seria realitzat un servei per parelles de protecció del sector de Barcelona des de les 05:45 fins les 14:13 hores, rellevant-se tots ells al cel. Durant el transcurs d'aquesta operació els avions participants podrien veure com existia un intens tràfic marítim al poder veure per exemple la primera parella d'avions a unes 25 milles de la costa a un vaixell mercant rumb Barcelona i a l'altura de Caldetes un remolcador que ajudava un vaixell, podent observar a les 07:12 hores altre vaixell prop de Barcelona i altre més amb rumb al mateix port així com vint minuts després, dos destructors i un mercant que sortirien de Barcelona amb rumb Est.

Els aparells informarien que a les 09:00 hores entrarien al Port de Barcelona el remolcador i el vaixell observat a primera hora i podrien observar també dos llanxes a l'altura de Sant Adrià del Besòs amb rumb sud-est. Tres quarts d'hora més tard, els avions de la patrulla veurien un bombardeig sobre Badalona tot i que no actuarien ja que no aconseguirien veure els avions atacants i a les 13:20 hores, els avions de la següent patrulla encara podrien veure l'incendi que aquest bombardeig provocaria al sud de Badalona.

Les accions del mes de juliol continuarien sent de la mateixa tònica i el primer dia del mes, els avions dedicats a la defensa del litoral realitzarien vols de protecció sobre Barcelona així com diferents serveis de vigilància sobre aquesta entre les 10:29 i les 12:10 hores, i vols de reconeixement del litoral com el realitzat a les 13:40 hores per un aparell que observaria un pailebot francès que navegava a l'altura de Cadaqués. També aquell dia els avions republicans realitzarien tasques de protecció de vaixells, com el realitzat entre les 17:30 i 21:45 hores per varis aparells que s'anirien rellevant sobre dos vaixells que navegarien amb rumb nord-est, tot i que abans d'aquest servei, un altre avió també protegiria altres dos vaixells que al estar a l'altura de Badalona podria observar l'existència d'un remolí de escuma, tractant-se d'una lleugera estela d'oli. Per si es tractava d'un submarí desconegut, l'aparell li llençaria una càrrega de profunditat que faria explosió tot i que no podria comprovar si el possible submarí seria assolit, cas de que existís.

Prop del migdia del dia 7 de juliol, tres caces de la defensa de costa entaularien combat amb una formació d'avions nacionals al sector de Girona. Els caces s'enlairarien a les 11:40 hores per dirigir-se cap a Figueres on es trobaven deu aparells nacionals amb intenció de bombardejar la ciutat i entaularien combat a l'altura de Port de la Selva amb cinc d'ells per la línia fronterera, fent-los fugir en direcció a Palma. Poc després, de les 12:10 a les 12.50 hores els caces tornarien a realitzar dos noves sortides per alarma però sense cap novetat. Per la seva banda, els avions agressors tornarien altre cop a les 13:15 hores amb la intenció de bombardejar Figueres i també altre vegada seria impedida l'agressió pels caces republicans, tot i que els avions nacionals pogueren llençar les seves bombes entre el poble de Cabanes i Figueres. Dels serveis de la resta del dia, els avions republicans realitzarien noves sortides per alarma i vigilància, i dos més de protecció a la zona de Barcelona sense novetat. L'activitat dels avions de defensa de costa serien molt més important dos dies després ja que efectuarien moltes més operacions alhora de preservar la costa davant de les amenaces dels aparells nacionals. Així, la primera d'aquestes operacions seria realitzada passats tres quarts de mitjanit quan per alarma a Barcelona s'enlairaria un avió tot i que no aconseguiria trobar els aparells adversaris, tornant sense novetat a les 01:48 hores, mentre que a les 06:05 hores s'enlairaria un hidroavió que realitzaria un reconeixement del mar entre Barcelona i Roses i fins unes 30 milles de profunditat, tornant també a la seva base sense novetat. Per altre banda, des de les 06:05 hores i fins les 16:10 hores els aparells republicans per patrulles i parelles d'avions prestarien servei de protecció a un vaixell mercant que navegava pròxim a la costa al nord de Barcelona. Dintre d'aquest servei quan la parella de protecció es trobava a les 10:20 hores al sud de Blanes, podria observar una columna de fum a Badalona, produïda per un bombardeig. Ràpidament, la parella d'avions s'internaria al mar i guanyant altura intentaria tallar el pas en la seva retirada als avions agressors tot i que no els trobaria.

Però hi hauria altres avions republicans que si tindrien més sort i podrien entaular combat amb aparells nacionals com seria el cas d'un *Mosca* que s'enlairaria amb un altre a les 10:16 hores per presència d'avions nacionals sobre Barcelona, entaulant combat un d'ells a uns 90 km de la costa i havent de tornar al consumir tota la munició, quedant el combat sense conseqüències.

En quant als vols de protecció, aquell dia es realitzarien dos vols un a les 09:22 hores i altre a les 16:05 hores sobre les proximitats de Barcelona, tornant sense novetat i quatre a les proximitats de Figueres, sent aquestos realitzats a les 09:19, 10:25, 11:05 i 18:55 hores. Per últim, a les 18:50 hores una esquadrilla de nou avions realitzarien un exercici de bombardeig al mar a les proximitats d'Arenys de Mar, tornant sense novetat a les 19:58 hores.

Durant el dia 11 de juliol els avions de la defensa de costa haurien de realitzar diferents serveis de protecció sobre el vaixell *Betis*, que es trobava encallat a les proximitats de Calafell. El primer d'aquests serveis el realitzaria un hidroavió a les 08:45 hores que al no trobar res anormal, tornaria a la seva base a les 10:00 hores; mentre que aparells *Delfin Grumman* realitzarien tres serveis de protecció des de les 11:45 hores fins les 20:46 hores al mateix vaixell, podent observar com dos remolcadors tractaven de treure'l sense èxit. En quant a serveis de protecció, es realitzarien dos sortides durant el dia i una durant la nit,s sobre Barcelona mentre que es realitzarien dos sortides més en servei de protecció de camp amb un total de sis aparells. En quant al sector de Girona per alarma i protecció de camp els aparells republicans realitzarien sis sortides amb un total de set aparells. Al mateix sector en un vol d'entrenament capotaria un aparell, resultant el pilot il·lès i l'observador amb contusions de pronòstic reservat. Al dia següent els avions republicans realitzarien diferents serveis de protecció a un vaixell mercant republicà realitzant dos serveis des de les 5:50 hores fins les 10:10 i altre sis serveis des de les 8.12 hores fins les 15:27 realitzats aquests últims per *Delfines Grumman*, intervenint un total de 12 aparells. Durant l'últim d'aquests serveis realitzats pels Delfines, també realitzarien un reconeixement al mar d'uns 50 km de profunditat i al tornar observarien a l'altura de Caldetes els creuers francesos número 7 i 9 patint un dels aparells lleugeres avaries al prendre terra. Per altre banda, per protecció de Barcelona realitzarien durant la nit quatre sortides i dos més entre la matinada i el matí sense novetats mentre que a la zona de Girona realitzarien dos serveis de protecció més.

Durant el dia 19, varis serien els serveis realitzats de protecció i reconeixement al mar; d'aquesta manera la primera seria realitzada a les 09:30 hores sortiria una patrulla de dos aparells per efectuar aquesta missió, igual que a les 10:00 hores, 10:52, 12:15, 18:40 i 19:43 hores. A aquesta última patrulla se li comunicaria en vol el pas d'un avió rebel amb rumb sud-oest aproximadament a l'altura de Sitges i a uns 7 km de la costa. La patrulla observaria l'aparell a una altura de 4.000 metres, i el perseguiria, però l'aparell nacional augmentaria la velocitat i es perdria a uns 70 km de la costa. La

mateixa patrulla republicana també observaria a aquesta distància un vaixell de guerra que a tota màquina seguia la mateixa ruta que l'avió. A la zona de Girona els aparells republicans farien tres sortides per protecció i vigilància i dos per reconeixement a vaixells que es dirigien a la frontera, prenent terra tots els aparells sense novetat.

El dia 21, els avions de defensa de costes realitzarien un servei de protecció sobre el port i ciutat de Barcelona per patrulles de dos avions enlairant-se aquestes a les 9:05, 11:30 i 13:15 hores. A mitja tarda, concretament a les 18:37 hores i per protecció d'un vaixell mercant republicà, s'enlairarien dos aparells però hagueren d'interrompre el servei al comunicar que a l'altura de Mataró dos vaixells estaven combatin. Aquest fet no passaria desapercebut i sortirien varis aparells una mica més tard, a les 19:45 hores, un per protegir un vaixell que havia d'efectuar la seva entrada al port de Barcelona aprofitant a més a més per internar-se 12 milles al mar entre Mataró i Sant Feliu de Guíxols, un altre que realitzaria el mateix reconeixement i un hidroavió que s'enlairaria a les 20:00 hores per reconèixer la zona entre Mataró i Barcelona; tots tres sense descobrir gens anormal. Vint minuts després d'aquest darrer servei haurien d'enlairar-se dos aparells més degut a l'avís rebut que per Sant Feliu de Guíxols passava un hidroavió amb rumb sud-oest, però com en la resta d'operacions, els aparells republicans no observarien res. Els avions republicans també realitzarien aquell dia vàries sortides per alarma al sector de Girona sent la més important la realitzada a mitja tarda quan uns aparells republicans és trobarien a les 18:15 hores a l'altura de les illes Medes i a unes 30 milles endinsat al mar amb un hidroavió nacional amb el que entaularien un combat, acabat aquest sense conseqüències.

Les operacions de reconeixement també serien vàries, protagonitzades per caces i una per un hidroavió que durant una hora reconeixeria el sector de Barcelona, endinsant-se a unes 30 milles mar endins des de les 14:50 fins les 15:50 hores degut sobretot a falses alarmes i per senyalar la presència de submarins, tot i que no observarien res anormal.

El 24 de juliol al sector de Barcelona en servei de protecció i vigilància els avions republicans farien dos sortides amb un total de sis aparells, a més a més de realitzar un reconeixement al mar, tornant sense novetat. Al sector de Girona tindria lloc un combat a la altura de Palamós amb dos *Heinkel He-59*, combat que continuaria fins l'altura de Cap de Begur, internant-se al mar fins a 60 km, fent fugir als avions alemanys cap a Palma després d'haver consumit els aparells republicans totes les municions. A més a més, els aparells republicans també farien per vigilància i protecció sis noves sortides, tornant tots els aparells sense novetat.

El dia 5 d'agost els serveis de l'aviació de defensa de costes començarien a realitzar-se a primera hora quan a les 05:35 hores i fins les 9:45 hores quatre aparells realitzarien varis serveis de protecció i vigilància per la zona del litoral de Barcelona, tornant tots ells sense novetat.

En canvi a les 13:20 hores i per avís de que un hidroavió nacional passava per Mataró amb rumb nord-est, sortirien sis aparells que reconeixerien el mar per aquell sector, on dos d'aquestes entaularien combat per separat amb l'anomenat hidroavió i podrien observar com aquest desprenia fum per la cola i s'internava mar endins, afirmant un observatori de terra que havia vist una flamerada seguida d'una forta explosió fent suposar que havia estat abatut. Encara els aparells republicans realitzarien una altre sortida per avís de que un altre hidroavió es trobava per la zona, tot i que aquest cop els aparells republicans no tindrien tanta sort. En total, els avions republicans realitzarien en aquesta zona dos reconeixements marítims i sis vols de protecció, intervenint un total de 19 aparells, tornant tots ells sense novetat. Sobre l'hidroavió que suposadament havia estat abatut, un hidroavió republicà realitzaria dos reconeixements per la zona en busca d'aquest però a l'altura de l'Estartit i a unes 10 milles mar endins entaularia combat amb un altre hidroavió nacional sense conseqüències per ambdues parts.

També realitzarien els avions republicans a la zona de Tarragona i davant la presència de dos hidroaviós nacionals durant la nit del 4 al 5 tres vols nocturns tornant tots ells sense novetat.

Pràcticament una setmana després, el dia 11 d'agost, dos aparells efectuarien des de les 16:10 fins les 18:47 hores, un servei de protecció a un vaixell republicà mentre que un hidroavió *Vickers* reconeixeria la costa prestant també protecció al vaixell abans anomenat. L'hidroavió sortiria a les 10:00 hores però hauria d'amarar a les 11:45 hores a Aiguablava a causa del temporal, tot i que es tornaria a enlairar novament a les 18:15 hores per acabar amarant finalment a les 18:40 a Roses a causa del mal temps, que no deixaria realitzar més vols a la zona nord.

A finals de mes continuarien les accions sobre la costa catalana, sent la més destacada la sortida de diferents aparells per protegir un comboi que des de Roses es dirigia a Barcelona el dia 27. La sortida dels aparells es realitzaria a les 6:40 hores, 10:12 hores i 11:38 hores fent aquest servei sense novetat. Durant el primer servei, tres aparells haurien de sortir ràpidament a les 6:57 hores per soroll d'aviació a les rodalies de Begur però tornarien a les 7:22 hores sense haver observat res. Al migdia, un hidroavió sortiria de Barcelona amb l'objectiu d'escortar un guardacostes republicà que faria el relleu a l'altura de Sant Pol de Mar a dos aparells, acompanyant al guardacostes fins l'altura de Mataró, amarant a les 14:00 hores a Arenys de Mar i tornant a Barcelona a primeres hores de la tarda. Al sector de Girona també es realitzarien varis serveis a darreres hores de la tarda, en concret dos per alarma i un de reconeixement tornant tots els aparells sense novetat.

Durant el primer dia de setembre l'activitat de l'aviació també seria intensa. Així d'aquesta manera al sector de Barcelona els avions republicans realitzarien tres serveis de protecció a un vaixell mercant republicà que havia sortit del port de Barcelona amb direcció nord; dos serveis de reconeixements i

un més d'alarma, entaulant combat un dels caces republicans amb una formació de cinc trimotors italians però sense conseqüències. Al sector de Girona en canvi, els avions republicans realitzarien sis sortides per alarma amb un total de 11 aparells, tornant tots ells sense novetat.

Tres dies més tard s'enlairarien dos caces a les 10:09 hores degut a la presència d'aviació nacional entre Palamós i Sant Feliu de Guíxols i tot i que no arribarien a assolir-los, si que van poder veure com aquests bombardejaven les muntanyes del Port de la Selva. Els caces republicans acabarien perseguint 50 km mar endins als aparells nacionals tot i que tornarien sense cap novetat i sense poder entaular combat amb ells.

El 12 de setembre seria realitzat un servei molt important ja que fins a trenta tres aparells intervindrien en la protecció a un vaixell mercant. Tot i que les activitats es centrarien aquell dia en realitzar aquesta missió de protecció, també es realitzaria un servei de reconeixement del mar, efectuat a primera hora del matí entre les Illes Medes i el paral·lel de Llançà amb una profunditat de 10 km i dos serveis per alarma, el primer d'ells realitzat a les 19:26 hores, protagonitzat per dos aparells per alarma d'un hidroavió nacional que es trobava a l'altura de Cap Tossa rumb nord-est i al qual un dels aparells aconseguiria donar-li vàries passades fins espatllar-se les metralladores, tornant els dos aparells sense novetat a les 20:13 hores i l'altre protagonitzat per tres aparells que tornarien a trobar-se l'anomenat hidroavió a unes 15 milles a l'altura de la desembocadura del riu Tordera, on dos aparells republicans també entaularien combat amb l'aparell nacional però sense novetat. L'activitat del dia següent en canvi no seria tan abundant i només sortirien dos patrulles, la primera a les 10:11 hores quan s'enlairarien dos caces per alarma i bombardeig de Palamós, tornant poc després, a les 10:41 hores sense novetat i la segona a les 13:49 hores quan es tornarien a enlairar altres dos caces per presència d'aviació nacional a Barcelona, tornant també els aparells sense novetat.

Per altre banda, el 18 de setembre des de les 9:00 fins les 14:00 hores els avions de defensa de costa prestarien servei continu de patrulla sobre la ciutat i el port de Barcelona, tornant tots els aparells sense novetat. El mateix servei seria donat també a últimes hores del dia, des de les 21:08 hores fins les 24:00 hores, suspenent-se el mateix a causa de les dolentes condicions atmosfèriques i provocant que un aparell capotés al prendre terra, realitzant-se un total de quatre serveis.

Al dia següent però, només sortirien tres caces a les 11:37 hores per alarma al sector de Girona que tornarien sense cap novetat.

Ja a l'octubre, amb la desfeta per part republicana de la Batalla de l'Ebre, els serveis dels avions destinats a defensar la costa augmentarien de manera considerable. Un exemple clar seria tots els serveis que realitzarien el dia 10 d'octubre quan es succeirien totes aquestes missions dels avions de la defensa de costa. Així per exemple a les 7:00 hores s'enlairaria un hidroavió per escortar un

submarí fins al port de Barcelona, amarant sense novetat una hora i quart després. Per altre banda, des de les 8:50 hores a les 11:30 hores, patrulles d'avions de bombardeig lleuger prestarien servei de protecció al port de Barcelona, però en un d'aquests serveis, al enlairar-se un aparell i degut a la mala visibilitat del dia, es desviaria del camp d'aviació xocant amb un arbre i resultant ferits els tripulants i l'avió amb avaries de consideració. Mentre es realitzaven aquests serveis, a les 9:30 hores també s'enlairarien dos caces per prestar servei de protecció sobre Barcelona, tornant un d'ells a les 10:45 hores mentre que l'altre aparell, degut a la nuvolositat existent cauria al mar, apareixent posteriorment prop de la platja vàries restes de l'anomenat avió. Més tard, a les 11.55 hores s'enlairaria un hidroavió en servei de reconeixement des de Barcelona fins a Mataró, tornant sense novetat a les 12:35 hores, i moments abans de l'arribada d'aquest, sortiria un avió de bombardeig per protegir a un guardacostes que es dirigiria a Barcelona, tornant a les 15:10 hores, prestant el mateix servei altres aparells a les 14:31 hores i les 16:08 hores. Finalment, a les 16:20 hores s'enlairaria un altre hidroavió en servei de protecció a un vaixell però arribaria fins l'altura de Palamós sense trobar-lo, tornant a la seva base sense novetat a les 17:55 hores.

Continuant amb aquesta activitat, els serveis del 18 d'octubre començarien molt aviat ja que a les 04:21 hores i en servei de protecció a la ciutat de Barcelona s'enlairaria un caça que tornaria a les 05:06 hores. A mig matí però i a les 10:30 hores i per alarma a la capital catalana, hauria d'enlairar-se una patrulla de caça que prendria terra sense novetat a les 11:18 hores. Ja més tard, a les 15:05 hores sortiria un hidroavió en servei de protecció a un petrolier i un guardacostes que des de Barcelona es dirigirien a la frontera, tornant a les 16:40 hores i vint minuts abans d'amarar sortiria un altre hidroavió amb idèntica missió tornant sense novetat a les 18:20 hores.

Al dia següent també començarien aviat els serveis dels avions de la defensa de costa, així des de les 5:03 hores fins les 5:57 hores estaria volant un caça degut a la presència d'un hidroavió nacional a les rodalies de Barcelona i pel mateix motiu s'elevaria un altre caça a les 5:23 hores estant volant fins les 6:17 hores, prenent terra els aparells sense novetat. Ja a mig matí, a les 10:13 hores s'enlairaria una patrulla de caça davant la presència d'avions nacionals que es dirigirien a Barcelona per bombardejar-la. Els caces republicans atacarien a una de les esquadrilles nacionals aconseguint tocar un avió i veient com aquest perdria altura, tornant els aparells republicans sense novetat. Per altre banda, un hidroavió també realitzaria un vol de reconeixement al sud-est de Barcelona, sortint a les 15:23 i tornant a la seva base sense novetat a les 17:00 hores mentre que a les 19:00 hores encara s'enlairaria un caça amb objecte de fer protecció sobre Barcelona, tornant sense novetat.

Durant la nit del 20 al 21 s'enlairarien varis aparells de caça que volarien per prestar servei de protecció a la ciutat de Barcelona per donar-se en repetides ocasions la senyal d'alarma. Els aparells volarien intercaladament des de les 19:25 del dia 20 fins les 7:37 hores del dia 21, prenent tots terra

sense novetat. Ja al migdia, a les 12:15 hores s'enlairarien dos patrulles de caça degut a que cinc aparells nacionals es trobaven bombardejant la població de Tarragona, entaulant combat entre ells fins que els caces republicans esgotarien les seves municions. No és registraria cap anormalitat al combat tot i que si tindria incidència aquest en un aparell que al prendre terra se li plegaria el tren resultant amb lleugeres avaries. Posteriorment, a les 17:00 hores s'enlairaria un hidroavió que efectuaria un reconeixement de 30 milles al sud de Barcelona, tornant sense novetat, i des de les 19:07 hores fins les 23:58 hores i per alarma en Barcelona, també sortirien tres caces que tornarien sense novetat i sense trobar els avions adversaris.

Al dia següent, des de les 10:35 hores fins les 13:55 hores els avions de defensa de costa prestarien diferents serveis de protecció sobre la ciutat i port de Barcelona per patrulles de caça. Per altre banda, des de les 08:45 hores i fins les 17:40 hores aparells de caça en relleus de patrulles també prestarien protecció continua a la descàrrega d'un vaixell mercant al sector de Barcelona. Però aquell dia serien efectuats també altres serveis com el realitzat a les 10:05 hores degut a una alarma produïda al sector de Tarragona, acció que provocaria que s'enlairessin dos patrulles de caça per rebre pas d'aviació nacional en direcció als camps d'aviació, sortint encara una altre patrulla de caça, que tornaria sense novetat. També per alarma dos esquadrilles de caça efectuarien protecció sobre Barcelona des de les 11:15 fins les 13:00 hores, tornant a les seves bases sense novetat al servei i finalment, a les 17:00 hores un hidroavió realitzaria un reconeixement marítim al sud de Barcelona que tornaria tres quarts d'hora després sense cap novetat.

L'endemà, les accions començarien al sector de Girona quan s'enlairarien dos aparells a les 6:50 hores per prestar servei de protecció, tornant i prenent terra a les 8:00 hores sense cap novetat. A les 9:55 hores un hidroavió sortiria per efectuar un reconeixement a 30 milles al sud de Barcelona però tornaria al quart d'hora degut al mal temps existent i que no deixaria realitzar cap servei més durant aquell dia ni el posterior.

Les accions de la defensa de costa tornarien a realitzar-se altre cop el dia 26 d'octubre, tot i que només es realitzaria un servei de protecció sobre la ciutat de Barcelona des de les 11:50 hores fins les 14:40 hores en relleu de patrulles de caça, tornant tots els aparells sense cap novetat. En canvi, tres dies més tard l'activitat augmentaria de manera considerable, començant aquesta a les 6:22 hores quan s'enlairaria un aparell de caça en servei de protecció a una embarcació prenent terra sense novetat, fent-lo mitja hora més tard un hidroavió per protegir a dos vaixells fins l'entrada del port de Barcelona, amarant també sense novetat. A la mateixa hora, dos aparells de reconeixement sortirien per prestar servei des de Cap de Begur amb una profunditat de 10 milles fins al paral·lel de Llançà tornant sense novetat a les seves bases i a les 7:37 hores s'enlairaria un aparell en servei de protecció a un vaixell mercant que des de la frontera es dirigiria a Port de la Selva, rellevant aquest

aparell un altre avió sortit a les 8:08 hores. Les accions dels avions de defensa de costes continuarien i a les 7:45 hores s'enlairarien dos aparells més de caça que realitzarien un servei de protecció a un vaixell que des de la frontera es dirigia a Port de la Selva, tornant sense novetat i més tard, a les 10:55 hores una altre esquadrilla de caça sortiria per prestar protecció a la ciutat de Barcelona, tornant sense novetat mentre que a les 11:27 hores un aparell realitzaria un servei de reconeixement podent veure un mercant francès. Finalment, a les 11:03 hores s'enlairarien dos aparells de caça en servei de protecció per la descàrrega d'un vaixell mercant a Port de la Selva, sortint altres dos avions a les 11:19 hores.

Al dia següent les activitats dels avions republicans continuarien amb aquesta intensitat, així a les 07:05 sortirien dos caces en servei de protecció a Barcelona i amb igual missió altre patrulla de caça ho faria a les 8:26 hores. Un d'aquests aparells patiria un accident veient-se obligat al pilot a llençar-se amb paracaigudes, resultant ell il·lès i l'aparell destrossat, mentre que els restants prendrien terra sense novetat. Una esquadrilla de caça també sortiria a les 10:07 hores davant d'alarma al sector de Barcelona i romandria a l'aire durant 40 minuts, efectuant l'anomenada protecció sense novetat. També avions de caça i per parelles realitzarien un servei de protecció d'un vaixell mercant republicà des de les 9:27 hores fins les 13:41 hores al sector de Girona amb un total de tres sortides.

El mes de novembre continuaria amb la mateixa tònica que l'anterior i les accions i serveis dels avions republicans continuarien sent força continus. D'aquesta manera, el primer dia de novembre sortiria a les 8:21 hores una patrulla de caça en servei de protecció sobre Barcelona, tornant sense novetat i a les 10:01 hores per avís d'aviació nacional en vol s'enlairaria una patrulla de caça. L'avís es faria realitat i només uns minuts més tard es presentarien sobre Barcelona dos esquadrilles de cinc aparells cadascuna que bombardejarien la capital catalana, entaulant combat els caces amb la segona esquadrilla, que abatria un caça republicà per foc de canó d'un dels aparells nacionals, caient al mar l'aparell governamental i morint el tripulant. Pocs minuts després, concretament a les 10:25 hores s'enlairaria un hidroavió que realitzaria un reconeixement al lloc on havia caigut el caça, trobant algunes restes del aparell i posteriorment, des de les 11:25 hores fins les 14:49 hores, avions republicans realitzarien tres sortides de prevenció sobre Barcelona per parelles de caça.

Els dos dies següents, les accions dels avions republicans continuarien i el dia 2 per exemple, des de les 10:53 hores fins les 13:40 hores sis aparells realitzarien serveis intercalats de protecció i descàrrega de vaixells a Port de la Selva, tornant tots els als seus camps d'origen sense cap novetat mentre que per alarma al sector de Barcelona i Vallcarca també sortirien tres aparells, el primer a les 19:19 hores i l'últim a les 23:07 hores, prenent terra aquest darrer a les 23:56 hores.

Per altre banda, el dia 3 set aparells realitzarien un servei de protecció al sector de Girona davant de l'alarma produïda per presència de l'aviació nacional en aquell sector, tornant tots els aparells sense novetat i sense haver trobat els seus adversaris mentre que al sector de Barcelona els avions de defensa de costa realitzarien dos sortides de prevenció davant d'avís d'aviació nacional en vol, la primera amb una parella de caça i la segona per un sol aparell, tornant els mateixos sense novetat. També en aquest sector es realitzaria un reconeixement marítim a les 14:00 hores, sense novetat.
El dia 12 en canvi i amb objecte de prestar protecció a trens que es dirigien a la frontera conduint internacionals, els avions republicans farien tres serveis de protecció amb un total de nou aparells, mentre que per alarma a Barcelona s'enlairarien dos caces que no podrien assolir als aparells agressors, tornant i prenent terra sense novetat.

Una setmana després, el dia 19 a les 11:18 hores s'enlairaria una patrulla de caça per alarma al sector de Barcelona, trobant-se sobre la vertical del Prat de Llobregat amb cinc bimotors *Heinkel* amb els que entaularien combat, abatent un d'ells que cauria al mar a l'altura del Prat de Llobregat. Des de punts de la costa propers al Prat, podria veure's caure l'avió incendiat i quatre tripulants que es llençarien en paracaigudes tornant els aparells republicans sense novetat, igual que també ho veuria un hidroavió que s'havia enlairat a les 11:45 hores per reconèixer la zona. Més tard, a les 13:06 hores una patrulla de caça efectuaria un servei de protecció sobre Barcelona, tornant sense novetat mentre que a les 14:58 hores s'enlairaria un aparell de reconeixement per localitzar i confirmar la presència d'un vaixell de guerra nacional a l'altura de Cap Begur i a unes 25 milles de la costa. Durant aquest darrer servei l'aparell reconeixeria una amplia zona del mar en una profunditat de 30 milles sense descobrir cap vaixell, tornant a la seva base sense novetat. Ja a la tarda, a les 14:51 hores s'enlairarien dos aparells més en servei de protecció a un vaixell mercant i un guardacostes republicans que es dirigirien a Barcelona mentre que a les 16:12 hores sortiria altre parella de la mateixa classe per continuar el mateix servei, deixant el vaixell al port i tornant tots els aparells sense novetat. Dos dies després, des de les 7:15 hores i fins les 13:20 hores fins 13 avions republicans dividits en quatre patrulles prestarien servei de protecció durant la descàrrega d'un vaixell mercant republicà al port de Vallcarca mentre que al dia següent, a les 07:30 hores sortiria un hidroavió per efectuar un servei de protecció a un vaixell i a un guardacostes republicans que des de la frontera es dirigirien amb rumb sud, amarant l'hidroavió a les 08:05 hores. Posteriorment i a primeres hores de la tarda sortiria un altre hidroavió en servei d'exploració i reconeixement al sud-est de Barcelona, tornant també a la seva base i amarant sense novetat.
El dia 23 seria un dia en que els avions de la defensa de la costa realitzarien més serveis que els dies anteriors. Així a les 10:45 hores i per alarma a Barcelona una patrulla de caça entaularia combat

amb vuit avions nacionals de tipus *Savoia-81* sense que poguessin evitar el bombardeig per avisar-lo quan els aparells nacionals estaven ja sobre la vertical del port mentre que a les 11:20 hores i novament per alarma a Barcelona, s'enlairaria una patrulla de caces que arribaria a assolir a cinc aparells del mateix tipus que els anteriors creuant entre ambdós vàries ràfegues sense conseqüències, tornant els aparells republicans sense novetat. Ja en vol de prevenció sobre Barcelona s'enlairaria una parella de caces que tornaria sense novetat a la seva base i des de les 14:20 hores fins les 16:50 hores també un total de 9 aparells de caça dividits en patrulles realitzarien un servei de protecció sobre la ciutat i port de Barcelona.

Per altre banda, aquest mateix dia patrulles de l'Exèrcit de l'Est també reconeixerien el port dels Alfacs on trobarien set velers i unes deu o dotze barques de pesca mentre que a les 15:00 hores i per alarma al sector de Girona, sortiren tres caces que tornarien sense novetat i sense haver trobat l'adversari. Finalment, a les 16:04 hores i per l'anomenada alarma també sortiren d'altre camp altres dos caces, que tornarien sense cap novetat.

Igualment, des de les 19:30 hores de la tarda del mateix dia i fins les 07:30 hores del dia 24 i per alarma donada vàries vegades a la ciutat de Barcelona i els seus voltants, nou caces realitzarien diferents serveis de protecció nocturna. Una mica més tard, a les 8:54 hores i davant la presència de dos patrulles de Savoia composta una per cinc aparells i l'altre per quatre, s'enlairaria una patrulla de caça que entaularia combat a l'entrada i sortida de la població fins que els caces exhaurien tota la munició, fent que els aparells nacionals trenquessin la formació i fugissin a la seva base, però per efecte dels antiaeris els caces no podrien internar-se a terra per continuar atacant als *Savoia* italians, entrant de nou al combat a la sortida. Més tard i per prestar servei de protecció a la ciutat i port de Barcelona sortiria a les 10:50 hores una esquadrilla de caça que tornaria a la seva base sense novetat i a les 12:35 hores s'enlairarien dos patrulles en persecució d'un aparell de reconeixement nacional tot i que no podria assolir-los i a les 13:15 hores i en servei de protecció als seus respectius camps d'aviació, sortirien set patrulles de caça, on després de romandre a l'aire 50 minuts, prendrien terra sense cap novetat. Ja a la tarda, a les 15:16 hores sortirien tres aparells per prestar servei de protecció a la zona marítima de Barcelona tornant dos d'ells mentre que l'altre cauria al mar a uns set km de la costa davant del Masnou, sortint una hora més tard un hidroavió per reconèixer i localitzar el lloc on cauria el caça propi, trobant a l'altura del Masnou i a uns 8 km mar endins una gran taca d'oli així com trossos de contraplaques. Al dia següent a les 9:00 hores sortiria una patrulla de caces en servei de prevenció sobre la ciutat i port de Barcelona, tornant tots els aparells al cap d'una hora sense novetat excepte un dels aparells que al prendre terra patiria avaries i al matí sortirien fins a quatre patrulles de caça més, enlairant-se aquestes a les 10:45, 10:50, 11:59 i 12:45. Per altre banda, al sector de Tarragona s'enlairarien a les 10:25 hores dos patrulles que tornarien

sense poder assolir als aparells agressors. El dia 26 s'arribarien a realitzar cinc sortides en prevenció sobre la ciutat de Barcelona, cadascuna d'elles composta per una patrulla de caces des de les 8:51 hores fins les 12:34 hores prenent terra sense novetat i a les 13:12 hores s'enlairaria novament per alarma a Barcelona un caça que també tornaria sense novetat. Al sector de Girona i per avís de que l'aviació nacional bombardejava per l'anomenat sector, s'enlairarien a les 10:45 hores cinc caces que no arribarien a assolir els aparells nacionals ja que acabarien internant-se al mar.

Durant els últims dies de desembre l'exèrcit nacional començaria la seva ofensiva de Catalunya, que acabaria amb la desfeta republicana del Principat cap a pràcticament la primera setmana de febrer de 1939, tot i que les operacions de l'aviació nacional sobre Catalunya seguirien la tònica dels darrers mesos. Així per tant les operacions dels avions republicans també continuarien i el dia 3 de desembre per alarma al sector de Girona i davant la presència d'aviació franquista sortirien a les 12:40 hores sis caces que tornarien sense cap novetat a les seves bases mentre que al sector Barcelona, des de les 17:32 hores fins les 23:17 hores i per alarma a la capital catalana els avions de defensa de costes (la majoria d'ells caces nocturns) farien fins a cinc sortides, tornant de totes elles sense novetat.

Al dia següent a les 05:05 hores i en servei de prevenció sobre la ciutat de Barcelona, sortiria un caça que tornaria sense novetat poc després i un parell d'hores més tard, a les 8:52 hores s'enlairaria una patrulla de caces en servei de protecció sobre el mateix sector, tornant i prenent terra sense novetat a les 10:15 hores, sent rellevats per dos patrulles de caces que sortirien a les 9:45 hores, trobant-se aquests a les 10:29 hores amb cinc *Savoia-81* que es dirigien cap al port. Els caces sortirien al pas dels bombarders italians, arribant a entaular combat amb els mateixos i els obligarien a llençar les bombes precipitadament i virant cap al mar ràpidament. Minuts després, a les 10:50 hores sortiria una altre patrulla de caces en servei de prevenció sobre la ciutat i el port de Barcelona i a les 11:55 hores i amb igual missió que els anteriors encara s'enlairaria una altre patrulla d'aparells de caça, tornant tots ells sense novetat.

Semblant a aquestes accions del dia 3 serien les realitzades el dia 5 quan a les 8:50 hores sortiria una patrulla de caces amb missió de prestar servei de protecció i vigilància a la ciutat de Barcelona, sortint més tard dos patrulles més que s'unirien a l'anterior i que a les 9:40 hores atacarien a cinc *Savoia-81* que s'internaven a la ciutat de Barcelona, sense que poguessin evitar el bombardeig, tornant els aparells republicans a les 10.18 hores. Deu minuts després i per alarma en aquest mateix sector s'enlairaria una patrulla d'aparells de caça que atacarien a una esquadrilla de cinc *Savoia-81* donant-li vàries passades sense poder precisar el seu resultat ja que els aparells republicans tornarien i prendrien terra a les 11:45 hores sense novetat. Abans d'aterrar, a les 11:24 hores i per continuar aquest servei de vigilància i protecció a l'anomenat sector, sortiria altre patrulla d'aparells

de caça que tornaria i prendria terra sense novetat una hora més tard mentre que durant el matí del dia següent s'enlairarien vàries patrulles de caces per realitzar un servei de protecció sobre la ciutat i el port de Barcelona, sortint aquestes a les 09:30, 10:27 (aquesta realitzada per dos patrulles d'aparells de caça) i l'última a les 11:22 hores. Finalment, a les 16:50 hores sortiria un aparell per efectuar un reconeixement marítim al sector de Girona, tornant cinquanta minuts després.

D'aquí fins l'inici de l'anomenada campanya de Catalunya per part de l'exèrcit nacional, o sigui cap a la darrera setmana de mes, els atacs s'intensificarien cada vegada més igual que els serveis que hagueren de realitzar els avions republicans. Així, el dia 16 de desembre a les 9:35 hores i per falsa alarma al sector de Tarragona s'enlairaria una esquadrilla de caça que tornaria sense novetat mentre que a les 10:05 hores sortiria una patrulla de caces en servei de protecció al seu camp, incendiant-se un dels aparells i llençant-se el seu pilot en paracaigudes, resultant il·lès però l'aparell destrossat. Una hora després d'aquest incident s'enlairarien dos esquadrilles de caça en servei de protecció als seus camps, trobant deu avions nacionals, on cinc d'ells es dirigirien al camp d'aviació del Vendrell (Santa Oliva) i els restants al de Santa Margarida i els Monjos. Els primers variarien ràpidament el seu rumb bombardejant les proximitats de Calafell i immediacions de l'estació del Vendrell mentre que els altres cinc no bombardejarien. Altres cinc bombarders que apareixen per Tarragona (una esquadrilla de l'anomenada anteriorment) fugirien davant la presència dels caces republicans, internant-se pel sud-est de Montblanc. Més tard, a les 12:40 hores s'enlairarien dos esquadrilles de caces i dos patrulles més per assenyalar-se la presència d'aviació nacional per Salou, podent observar cinc aparells per Vendrell, cinc per les immediacions dels Monjos i altres cinc que evolucionarien prop dels anteriors, però sense poder assolir-los.
A la zona de Barcelona en canvi els avions de defensa de costa en servei de protecció i vigilància realitzarien varis serveis de patrulles de caces, sortint els avions a les 9:15, 10:48, 11:30, 14:01, 15:05 i 15:09 hores, efectuant tots els serveis sense cap novetat mentre que al sector de Girona i en servei de prevenció, tres caces efectuarien una sortida a les 11:39 hores tornant sense novetat al cap d'una hora.

Al dia següent, des de les 10:05 hores fins les 16:12 hores els avions de defensa de costes prestarien servei de protecció i vigilància sobre Barcelona efectuant set sortides amb un total de 24 aparells. A més a més, prestarien servei de protecció a la descàrrega d'un vaixell mercant al port de Vallcarca, des de l'alba fins les 15:30 hores, realitzant el servei per patrulles de caça mentre que al sector de Tarragona i per alarma, a les 09:30 hores s'enlairarien dos esquadrilles de caces per les immediacions del seu camp d'aviació sense observar res anormal. A les 11:20 hores en servei de

protecció i vigilància sortirien cinc patrulles de caça que evolucionarien per les immediacions dels camps del desplegament de la caça, també sense trobar res i les 14:17 hores sortirien també altres dos patrulles de caça que prestarien servei de patrulla per la costa per la part compresa entre Tarragona i Vilanova i la Geltrú, tornant també sense cap novetat. A la zona de Girona per altre banda realitzarien dos sortides de servei de protecció, una a les 11:20 hores i una altre a les 16:30 hores, la primera amb quatre aparells i la segona amb tres, tornant d'ambdós sortides sense novetat.
El 18 desembre des de la sortida del sol els avions republicans prestarien protecció a un tren que des de Mataró es dirigiria a Portbou conduint malalts i ferits de les Brigades Internacionals per ser repatriats, realitzant l'anomenat servei sense cap novetat. Però aquell mateix dia i per alarma al sector de Tarragona s'enlairaria a les 9:50 hores una patrulla de caces que tornaria sense novetat a les 10:05 hores comprovant que l'alarma era deguda a la presència d'un correu francès i amb la missió d'efectuar un reconeixement a la zona costanera compresa entre Tarragona i la desembocadura de l'Ebre per localitzar a vaixells rebels, sortiria a les 10.25 hores una patrulla de caces que efectuarien el servei a uns 500 metres d'altura per haver núvols baixos i internats a uns 6 km de la costa no observant res anormal al sector reconegut. Finalment, a les 14:30 hores i per rebre avís d'aviació nacional al sector de Tarragona sortiria una patrulla de caces que tornaria sense novetat i sense trobar l'adversari.

El 20 de desembre sortirien passades les 17:30 hores dos aparells en servei de protecció a un tren que es dirigia a la frontera conduint Internacionals i que tornarien sense novetat. Abans però i en servei de protecció a la ciutat de Barcelona els avions republicans realitzarien dos sortides, cadascuna d'elles realitzada per una patrulla de caces, a les 10:17 hores i a les 11:10 hores respectivament, prestant-se la protecció sense cap novetat.
A la zona sud de Catalunya, a les 10:10 hores i per la presència de fins a 29 aparells de bombardeig nacional a Tarragona i un grup de cinc a sis aparells que es dirigirien als camps dels desplegaments de l'aviació de caça governamental, sortirien tres esquadrilles de caça, on una d'elles atacaria a cinc aparells rebels que es dirigien a Valls i que desapareixerien ràpidament davant l'atac de la caça republicana, prenent terra tots els avions republicans sense novetat mentre que a les 12:10 hores i per alarma al mateix sector de Tarragona, sortirien altres tres esquadrilles de caces que patrullarien pels camps d'aquell sector sobre Valls i atacarien a un bimotor de reconeixement, que canviaria de rumb dirigint-se a Vendrell on novament seria atacat per la caça republicana, internant-se llavors al mar, tornant les unitats sense cap novetat. Per nova alarma a l'anomenat sector, a les 14:05 hores sortiria una esquadrilla de caces que patrullarien sense novetat prenent terra a les 14:45 hores.

En canvi, a primera hora del matí del dia 21 sortiria una patrulla de caces per efectuar un reconeixement pel mar a la zona del Delta de l'Ebre, reconeixent àmpliament l'anomenada zona tot i la boira existent, on podrien observar un aeròdrom a l'oest de Sant Jordi i al sud de la carretera propera a Traiguera, un el de la Sènia i l'altre el d'Alcanar. Més tard i per alarma produïda al sector de Valls per la presència de 28 aparells de bombardeig i 12 caces sortirien varis aparells de caça republicans. Els aparells nacionals bombardejarien el camp de Valls on llençarien 150 bombes i les immediacions de Pla de Cabra i com a conseqüència del bombardeig resultarien tocats alguns aparells republicans que es trobaven a terra i que no havien sortit per falta de temps. Dels aparells que sortirien s'havia d'assenyalar que tot i la precipitació, arribarien a entaular combat amb els aparells agressors, metrallant en vàries passades tot i que sense resultat positiu. Finalment, tots els aparells republicans tornarien sense novetat excepte un d'ells on el seu pilot portava una bala a la seva cama a conseqüència del combat. Aquell dia, en servei de protecció i vigilància sobre Barcelona els avions governamentals també realitzarien sortides per patrulles de caça a les 8:40, 10:30, 11:15 i 11:56 hores.

Dos dies després s'iniciava la campanya de l'exèrcit nacional sobre Catalunya i els avions destinats a la defensa de la costa hagueren de realitzar nombrosos serveis més no tan sols a la defensa de costa ja que per part dels nacionals, a l'aviació de les Balears també se l'afegiria l'aviació continental, utilitzant sobretot les bases de l'Aragó i del sud català com eren els aeròdroms d'Alcanar i de la Sènia augmentant d'una manera molt considerable el nombre d'atacs sobre territori català, unes operacions que tindrien el seu punt culminant amb la desfeta de Catalunya a primers de febrer de 1939. Però tot i així, els avions de la caça republicana encara aconseguirien algun que altre èxit com l'aconseguit el 4 de gener de 1939 a Tarragona per varis *Mosques* quan seria abatut un Heinkel *He-111* morint dos dels seus tripulants i caient el bombarder alemany al mar davant de Salou o la proesa aconseguida el dia 21 de gener pel pilot Francisco Alférez Jiménez quan pilotant un *Xato* va poder abatre un *Junker Ju-87 Stuka* , en l'únic combat que es té constància que es desenvoluparia durant la Guerra Civil, tot i que l'aparell alemany no patiria danys i podria aterrar a la platja de Comaruga[1702], o els dos caces *Messerchmitt Bf-109* abatuts per Josep Falcó el dia 6 de febrer quan els avions alemanys metrallarien el camp d'aviació de Vilajuïga.

[1702] GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939)*. Pàg. 478-479.

4.3. Els elements antiaeris republicanes per la defensa de la costa.

La defensa antiaèria seria un dels aspectes militars més dèbils de l'Exèrcit Republicà al llarg de tot el conflicte ja que mai va poder comptar amb les peces suficients per defensar el seu territori, centrant el material existent sobretot a Barcelona i a altres poblacions com Tarragona o Roses degut a que la prioritat seria dotar d'armament antiaeri als diferents fronts de guerra.

Dintre dels elements de defensa es trobaven bé els canons i metralladores antiaèries així com els elements de detecció per poder prevenir qualsevol atac aeri protagonitzat per les forces rebels.

La defensa del territori es regularia amb diferents decrets i directrius, sent el primer d'aquests el del 14 de març de 1937, quan la D.E.C.A., o el que és el mateix l'artilleria antiaèria, passaria a dependre de la Sotssecretaria d'Aviació. Aquest decret tenia la voluntat de millorar l'eficàcia dels serveis que composaven la defensa antiaèria, inclosos els complementaris de les xarxes aèries, escolta i radio i es procedirien a reorganitzar-los, centralitzant-los en un sol departament[1703]. El decret, dividit en cinc articles, es comunicava que la defensa antiaèria del territori republicà estaria a càrrec del Ministeri de Marina i Aire i que totes les unitats existents i les que es crearien per la defensa antiaèria pertanyerien a l'arma del Aire. S'establiria per tant la Comandància de la D.E.C.A., que passaria a dependre de la Sotssecretaria del Aire i li corresponia el comandament tàctic i administratiu a més a més de la inspecció d'instrucció i del material de les unitats de la defensa antiaèria en servei de campanya o de costa de tot el territori republicà, a excepció de l'artilleria i defensa passiva embarcada, no incumbint-se en quant a les unitats que de l'anomenada defensa s'assignessin als exèrcits d'operacions o el comandament tàctic; l'alta direcció de les Escoles de defensa antiaèria, les propostes d'adquisició del material de defensa antiaèria i la distribució d'aquest en tot el territori excepte el material que es cedís temporalment a unitats incorporades als exèrcits en operacions.

Per altre banda i segons el mateix decret, els caps i oficials s'havien de reclutar entre membres de les especialitats d'artilleria, enginyers i aviació tot i que mentre prestessin serveis en aquestes, estarien destinats a Aire, amb les corresponents conseqüències administratives i disciplinàries però sense deixar de pertànyer als seus cos d'origen. Així mateix els oficials havien de realitzar cursos d'observadors, una condició precisa en els nous reclutaments i els sergents de les unitats de la defensa antiaèria pertanyerien al arma de l'aviació tot i que mentre no existissin el número d'especialistes necessari podrien ser assignats entre els de la resta d'armes i Cossos del Exèrcit, passant temporalment al arma de l'Aire, mentre que els caporals i els soldats pertanyerien al arma de l'Aire.

[1703] *Gaceta de la República*, número 73. 14 de març de 1937.

Posteriorment, el 3 de maig es crearia també per un altre decret la direcció de la D.E.C.A., confirmant la subordinació al Ministeri de Marina i Aire i a la Sotssecretaria d'Aviació i amb dependència directa del Cap de les Forces del Aire en tot allò referent a les missions tàctiques[1704]. Segons aquest decret era competència d'aquesta Direcció l'organització, inspecció i centralització, sota el seu comandament de tota la D.E.C.A.; mentre que sobre la distribució de les Unitats, així com de la creació d'altres noves, havia de comunicar els seus projectes al Ministre a través del Cap de les Forces Aèries. La Direcció en si havia de constar d'una Secretaria Tècnica de les seccions de Comptabilitat del Material, Administració de les Forces, Obres, Personal, Escola, Material, Xarxa d'Escolta, D.E.C.A. Locals i de la Prefectura de les Forces. Així mateix i respecte als centres més importants, el Director de la D.E.C.A., havia de nomenar a cadascú d'ells un Cap local que tindria al seu càrrec el comandament i direcció de tots els elements actius i passius que constituïen la defensa local i quan aquests centres eren zones costaneres o poblacions marítimes, l'anomenat Cap havia d'asumir el comandament tàctic, tècnic, llocs d'escolta, senyals d'alarma i tots els elements que ajudessin a la defensa antiaèria passiva, creats en un altre decret anterior del 8 d'agost de 1935, i havien de ser presidits pel Cap de la D.E.C.A. Local o per l'Alcalde o governador on no estigués establerta la D.E.C.A, ajustant-se els anomenats Comitès a les normes generals que emanarien de la direcció de la D.E.C.A. El Director de la D.E.C.A nomenaria també Inspectors pels diferents fronts de combat que estarien adscrits als Estats Majors dels diferents Exèrcits en ordre d'assessorar el comandament, havent-se de nodrir els quadres de personal tècnic de la Secció d'Escola que tindria cinc especialitats: Artilleria, Projectors i Fonolocalitzadors, Metralladores, Globus i Defenses Passives Locals. Per la seva part, la Secció de Material constaria de tres Negociats: Subministrament, Municionament i Fabricació; mentre que la Xarxa d'Escolta havia de tenir quatre Negociats més: Centre Director de Radio, Telegrafia, Telefonia i Topografia. Finalment, la Secció D.E.C.A. Locals Passives constarien de quatre Negociats: Regulació del tràfic, Allistament de personal civil, Enginyers de la defensa passiva i Emmascarament, enllumenat i senyals d'alarma. Finalment i per tal d'unificar tots aquests diferents elements combatents i crear les Unitats orgàniques de la D.E.C.A., es crearia a més a més la Secció de Comandància de les Forces, amb un Estat Major, un Inspector de Projectors i Fonolocalitzadors i quatre Negociats: Organització, Informació, Operacions i Serveis.

A l'octubre del 1937, la direcció de la D.E.C.A., seria traslladada juntament amb el Govern central de València a Barcelona, acció que permetria assolir un nivell d'organització i un desplegament d'efectius molt més eficient, però aquesta es veuria superada davant dels nombrosos bombardeigs aeris a que seria sotmesa Catalunya per part de l'aviació rebel fins a finals del conflicte.

[1704] *Gaceta de la República*, número 123. 3 de maig de 1937.

4.3.1. Els canons i les metralladores antiaèries.

D'entre les armes antiaèries aquestes es podien dividir en dos tipus: les bateries d'artilleria antiaèries, amb una gran potència de foc, i els antiaeris lleugers, com metralladores i canons petits que tenien com a principals objectius la dissuasió dels metrallaments aeris i dels atacs a baixa altura. Aquestes últimes tenien una major mobilitat tot i que solien estar situades en construccions elevades i realitzaven diferents funcions de protecció tant d'edificis cèntrics i seus oficials, així com de fàbriques i centrals d'energia o nuclis de comunicació i de les pròpies bateries de canons, tant de costa com antiaèries. Però el que tenia en comú aquests dos tipus d'armament es que quasi en la seva totalitat la República les va haver d'importar (a l'inici del conflicte l'únic canó de campanya antiaeri reglamentari era el canó Skoda de 76,5 mm Model 1919), sent la U.R.S.S. el principal proveïdor.

Segons unes informacions d'agents nacionals a principis de 1938, a Catalunya existien principalment tres tipus de canons antiaeris: el canó model Lander 1914 de 76,2 mm, el canó model 1931 del mateix calibre (tots dos d'origen rus) i el canó Vickers de 105 mm d'origen anglès. Segons aquestes informacions, el canó model Lander 1914 (rus) de calibre 76,2 mm amb granada de metralla i tir directe comptava amb una punteria per mitjà de goniòmetre, amb tub d'elevació de 60º i abast de 6.000 metres; tractant-se de material antiquat amb un tancament deficient per acer defectuós. Per la seva part, el canó Model 1931 (rus) calibre també de 76,2 amb granada de metralla, destacava la seva direcció de tir per telèmetre, podia funcionar també per punteria directa i comptava amb un tub d'elevació de 89º i un abast de 9.000 metres; mentre que el canó Vickers de 105 mm de calibre, construït a Reinosa (Cantabria) amb granada trencadora, comptava amb direcció de tir per telèmetre i aparell de balística. També s'informava a la mateixa nota que a la resta d'Espanya republicana hi havia alguns canons Skoda i alguns altres models que es desconeixien.

Referents a les metralladores antiaèries, la principal era la suïssa *Oerlikon*, de la que existien dos tipus: una amb un sol tub i altre amb dos tubs sincronitzats però que diferien molt poc una de l'altre ja que solament canviava la punteria, que en la de dos tubs anava amb goniòmetre i l'altre era per mitjà d'una alça semblant a la de la metralladora *Hotchkiss* calibre 20 mm. El dispar de la metralladora *Oerlikon* era per mitjà de pedal, amb un abast 2.500 a 3.000 metres i segons l'agent nacional havien donat més resultat com anti-tanc que com antiaèria[1705].

Les metralladores antiaèries s'utilitzarien en un nombre més elevat que les bateries de canons en la defensa antiaèria i eren molt més barates d'adquirir i de transportar, amb un elevat valor militar per la seva potència de foc degut a l'avantatge de la seva mobilitat gràcies al ràpid desplaçament que aquestes oferien ja que aquestes podien canviar constantment de posició i només eren servides per

[1705] AGMAV, C.1222, Cp.73, D.1/1-2. Document amb data 3 abril de 1938.

un total de cinc homes com a màxim. L'anomenada metralladora *Oerlikon* de 20 mm, de fabricació suïssa és convertiria a més a més en l'arma de defensa antiaèria més utilitzada pels republicans.

Sobre la classificació de les bateries també s'informaria en un altre nota dels agents nacionals. En aquesta es deia que una bateria indicada per una sola xifra representava que eren canons Vickers de 105 mm; si eren dos xifres començant per la unitat, representava un canó rus modern de 76,2 mm i del any 1931 reformades i en aquest mateix cas, però començant pel número 2 suposava material rus del any 1914, en molt mal estat i del mateix calibre de 76,2 mm. En canvi si la quantitat era de tres xifres, començant pel número 5, volia dir que les bateries eren metralladores Oerlikon i de 20 mm de calibre mentre que si començaven pel nº4, és suposava que es tractava de material Skoda[1706].

Per altre banda, la Caserna Central de la D.E.C.A. estava situada a Barcelona, curiosament a la torre de José Bertran Musitu[1707], situada al carrer Wagner nº2, a la Barriada del Putxet a Sant Gervasi, lloc on residia també l'Estat Major del Exèrcit Republicà (Arma de terra), i era utilitzada a més a més una torre veïna com Caserna Central de Transeuntes que servia pels soldats que tenien que traslladar-se a Barcelona amb motiu d'un canvi d'armes[1708].

En total, entre canons i metralladores antiaèries, els republicans importarien un total de 355 peces de 9 models i cinc calibres diferents, resultant unes 210 peces del tipus *Oerlikon* de 20 mm[1709]; però tot i les importacions que realitzaria el bàndol republicà d'armes antiaèries, aquest continuaria amb el greu problema de la manca de defensa antiaèria al seu territori fent-se extensible lògicament al litoral; fins i tot la ciutat de Barcelona estaria mal defensada i això que seria la ciutat catalana amb més material antiaeri però també la més castigada pels bombardeigs franquistes[1710]. La ciutat igualment, comptaria amb més armes de defensa antiaèria tot i que sempre dependria de la situació del front, arribant a rebre atacs aeris fins i tot el dia anterior a l'entrada de les tropes franquistes a la ciutat.

[1706] AHEA. A93. 20 Març de 1938.

[1707] Veure apartat 2.6. El servei d'espionatge nacional.

[1708] AGMAV, C.1222, Cp.73, D.1/1-2. Document amb data 3 abril de 1938.

[1709] Informació extreta de l'obra de José Mª MANRIQUE GARCÍA i Lucas MOLINA FRANCO, *Las Armas de la Guerra Civil Española.* pàg.262.

[1710] Veure Joan VILLARROYA, *Els bombardeigs de Barcelona durant la guerra civil (1936-1939)*. Barcelona, Abadia de Montserrat, 1999; i Santiago ALBERTÍ i Elisenda ALBERTÍ, *Perill de bombardeig! Barcelona sota les bombes 1936-1939*. Barcelona, Albertí, 2004.

4.3.2. Els sistemes de detecció

La gran avantatja amb que comptaven els avions rebels era la seva difícil detecció per part republicana ja que aquests no comptaven amb un sistema apropiat, cosa que feia que els bombardeigs tinguessin un alt percentatge de portar-se a terme sense pràcticament oposició. Però els republicans, tot i els limitats recursos amb que disposaven, aconseguirien nombroses vegades detectar els avions atacants, destacant entre els mitjans per realitzar-ho els fonolocalitzadors, els projectors i els llocs de vigilància o observatoris.

El fonolocalitzador consistia en un aparell d'aspecte una mica estrafolari, amb dos seients i quatre grans altaveus que mitjançant el so que recollien podia advertir de la presència d'avions enemics amb antelació, fent possible a la vegada reconèixer la direcció i en combinació amb altre estació d'observació, l'altura del vol aproximat. Era de gran ajuda sobretot per les bateries antiaèries ja que podia donar les dades d'azimut i cota dels avions, necessàries pel tir artiller de les bateries i el seu moviment anava sincronitzat, sobretot de nit, amb els projectors.

La Generalitat de Catalunya tindria un gran interès en desenvolupar el fonolocalitzador i arribaria a realitzar diversos estudis i proves per tal de millorar el seu rendiment. D'aquesta manera, especificava que quan els eixos de les dos trompes estaven dirigits exactament cap a un avió que venia apropant-se, l'observador podria percebre el soroll dels motors en ambdós auriculars de receptor de cap amb la mateixa amplada de soroll màxima, o que a mesura que s'apropava un avió anava creixent el soroll dels motors i la magnitud dels desviaments de l'agulla sobre la rosa dels vents desprenia la direcció de vol referida a l'observador, significant que un desviament gran a l'agulla indicava que l'avió passava pel costat de l'estació. També s'indicava que el màxim rendiment d'aquests aparells era quan col·laboraven dos o tres estacions que estaven comunicades entre si contínuament per telèfon o per radi.[1711]

Un altre dels elements que s'utilitzarien per detectar l'aviació nacional eren els projectors, en aquest cas alhora d'explorar el cel davant de les amenaces nocturnes i poder il·luminar així els possibles avions agressors per facilitar la feina a l'artilleria antiaèria.

A començaments de la Guerra Civil, els primers projectors que s'instal·larien a la costa serien destinats a vigilar el front marítim perquè es temia molt més una agressió per mar, que no pas per l'aire però el desenvolupament del conflicte demostraria justament el contrari, de manera que acabarien instal·lant-se molts més projectors antiaeris que a la costa. Fins i tot, els projectors d'exploració de costa serien emprats a la defensa antiaèria, tot i que els projectors antiaeris havien de tenir unes característiques més especials, com una major mobilitat i un millor grau de

[1711] Axiu Montserrat Tarradellas i Macià (AMTM). Lligall A.1. Indústries de Guerra. Carpeta 13 "Descripció del fonolocalitzador". ARNABAT, Ramon, CABEZAS, Adrián, GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *El Penedès sota les bombes*. Pàg. 130.

automització per poder acompanyar el tir de les bateries antiaèries, a més a més de tenir una gran potència, amb una llum estreta per enlluernar al pilot, i havien de descriure grans angles en el seus moviments estimant-se en tres o quatre els nombre ideal de projectors per cada bateria antiaèria. Cadascuna d'aquestes bateries havien d'actuar amb independència, així s'evitava que la destrucció d'una central pogués afectar a la xarxa de la resta de bateries intentant establint com a norma general, que cada projector tingués el seu propi generador. Però quan no es disposaven de suficients projectors, l'espai s'havia de dividir en sectors que s'anirien explorant successivament, cosa que feia molt més difícil localitzar els avions enemics. Per aquest motiu, s'associava l'exploració acústica amb la lluminosa, establint fonolocalitzadors que senyalessin la presència i la direcció de l'adversari, tot i que existien teories que pretenien l'exclusió dels projectors en benefici dels fonolocalitzadors, ja que varis d'aquests aparells, espaiats i ben col·locats, podien donar una precisió idònia de la situació de l'aparell enemic a la bateria antiaèria. Els projectors solien ser de 1,5 metres, tot i que també n'hi havia d'una mica més petits, de 1,20 metres, podent arribar a enllumenar horitzontalment fins uns 15 km i depenien directament de la D.E.C.A., concretament de les Delegacions de Projectors, independentment de les Agrupacions, Zones i Bateries assignades, mentre que el personal a càrrec dels projectors procedia del Cos d'Enginyers.

A la resta del litoral català, també existien diferents projectors dintre del servei d'il·luminació de la costa, utilitzats sobretot en la defensa marítima[1712].

Per altre banda, l'altre mètode que s'utilitzaria per detectar els avions nacionals seria l'establiment d'una xarxa d'observatoris o *Puestos de Red de Escuchas*, pertanyents a la D.E.C.A., i que feien un servei de guaites, juntament amb els guaites de costes, ja comentats anteriorment al tractar el tema de l'observació de la costa[1713].

Tal i com recolliria un agent nacional a principis de 1938 sobre els projectors i la xarxa d'escolta, deia que hi havia una infinitat de projectors en tot el territori republicà, en concret a Barcelona existien uns 15 distribuïts per la ciutat, sent aquests uns projectors de 1,50 metres de diàmetre i d'origen rus mentre que per altre banda, la xarxa d'escolta estava organitzada per mitjà d'observadors col·locats en diversos punts estratègics de la costa catalana, els quals tenien la missió d'observar l'horitzó per descobrir la presència d'aviació, i que comunicaven qualsevol informació a la seu central que estava instal·lada a Barcelona, (la abans esmentada i situada al carrer Wagner número 2), i des d'allà era on es donava la senyal d'alarma a la població[1714]. Cap al final de 1938, una altre informació franquista recolliria les estacions radio d'observatoris antiaeris que es trobaven a Catalunya. Com no podia ser d'altre manera, Barcelona era la central de tot el sector Nord Ebre;

[1712] Veure apartat 2.2.3. El servei d'Il·luminació.
[1713] Veure apartat 2.2.1. Els Observatoris de l'Artilleria de Costa i de la D.E.C.A.
[1714] AGMAV, C.1222, Cp.73, D.1/1-2. Document amb data 3 abril de 1938.

mentre que Cervera era la central de totes les estacions de radio que es trobaven al front del sector Nord Ebre, on destacaven la del Cap de Salou en servei d'observatoris i que donava parts antiaèris i meteorològics i les de Reus, El Vendrell i Vilafranca del Penedès, situades les tres en els respectius aeròdroms; mentre que Sant Feliu de Guíxols era la central de totes les estacions de radio de la costa nord de Catalunya del servei antiaeri on destacaven les de Blanes i Figueres, situades als respectius aeròdroms, i Cadaqués i Begur en servei d'observatoris[1715].

Fins i tot s'afegia en una altre informació, aquesta del propi Cap de la Defensa Antiaèria de Barcelona que durant la defensa antiaèria de la ciutat, "*l'Exèrcit republicà disposava d'unes llanxes de pesca, en les quals uns homes amb esperit evidentment heroic, endinsats a la mar de vegades fins a les Balears, observaven l'horitzó i transmetien l'alerta per ràdio emprant unes contrasenyes convingudes*", titllant-los per part de l'autor d'herois als integrants d'aquestes llanxes ja que el domini de la mar seria total de la marina i els hidroavions franquistes[1716].

4.3.3. Ubicació i ús dels elements antiaeris a la costa.

El seguiment de les peces antiaèries a la costa catalana resulta una tasca difícil ja que aquestes eren traslladades sovint depenent de les necessitats del front davant les poques existències d'aquest tipus d'armes i moltes vegades, s'hauria de recórrer a les informacions dels agents nacionals per saber l'existència d'aquestes. Aquestes informacions d'agents franquistes sobre armes antiaèries a Barcelona ja es prodigarien des dels primers mesos del conflicte i durant el 1937 serien varis els informes que enviarien sobre la situació de les armes antiaèries a la ciutat. D'aquesta manera per exemple, en una nota amb data 7 de novembre de 1937 s'informava que a la torre central del transbordador que existia al Port anomenada de Sant Jaume hi havia un aparell d'escolta i una metralladora antiaèria així com s'afirmava també l'existència al Castell de Montjuïc a la muntanya del Tibidabo i a Sant Pere Màrtir de bateries antiaèries, els dos primers amb els seus respectius reflectors, així com metralladores a les torres de la Catedral i Sagrada Família i a diferents terrats de vàries cases.

Continuant amb les notes emeses per agents franquistes i referent a les defenses de Barcelona, una nota del 10 de març de 1938 informaria que una secció de la Bateria antiaèria número 22 es trobava instal·lada a les proximitats de la CAMPSA a uns 500 metres dels dipòsits i a uns 40 metres del mar tractant-se d'uns antiaeris de 76,2 mm de calibre, del model antic de 1914, assegurant-se a més a més que la seva dotació era tota espanyola tot i que entrenada per estrangers i estava manada pel fill d'Àngel Ossorio i Gallardo, l'ambaixador republicà a França i Bèlgica. El mateix informador també

[1715] AGMAV, C.1359, Cp.19, D.1/9-10. Emplaçaments de les estacions radio d'observatoris antiaeris. Situació el 14 de desembre de 1938.

[1716] GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939).* Pàg. 224.

afegia a la seva nota que al Castell de Montjuïc sobre Can Tunis es trobava instal·lada una bateria elèctrica russa model de l'any 1931 reformada i orientada en direcció als dipòsits de la CAMPSA, manada per un alemany antifeixista i protegida per metralladores de fabricació suïssa Oerlikon[1717].

Dos notes més d'agents nacionals de finals de març i principis d'abril de 1938 completarien la informació respecte a les bateries antiaèries de Barcelona[1718]. Així es deia que aquestes estaven constituïdes per les següents bateries: la nº14, la nº22, la nº15, la nº512 i la nº5ª. La nº14 estava a dalt de la muntanya de Montjuïc, fora del recinte del Castell a la part anomenada Llengua de Sierp sobre dels dipòsits de la CAMPSA i cementiri del sud-oest, i constava de quatre canons de 76,2 mm Model 1931 existint també una metralladora Oerlikon de 20 mm anomenada de protecció; afegint a més a més que al febrer aquesta bateria estava servida per personal pertanyent a les Brigades Internacionals i era coneguda per Bateria Alemana, per donar-se les totes ordres en l'anomenat idioma. La nº22 estava situada a la mateixa platja de Can Tunis a uns 300 metres de la CAMPSA, al costat d'una fàbrica de paper abandonada i constava de dos canons de 76,2 mm model 1914. A la proximitat del gasòmetre del Poble Nou a uns 200 a 250 metres en direcció a Badalona de la Casa Girona (Material per ferrocarrils i construccions) i instal·lada en mig d'uns horts estava situada la bateria nº15 i constava de 4 canons més de 76,2 mm Model 1931 tot i que com afirmava el mateix agent, per les darreres dades rebudes era possible que hagueren traslladat dos d'ells a l'anomenada *Muntanya Pelada*. Per altre banda, la bateria 512 constava de tres peces Oerlikon de 20 mm situades al Far de Llobregat; a la torre de Sant Sebastià i a la Torre d'Aigües de Casa Girona mentre que la 5ª Bateria es trobava situada al Monte Carmelo i estava constituïda per quatre peces Vickers del 105 mm a dalt de l'anomenat turó, recentment instal·lada i sense camuflar.

Referent a les metralladores antiaèries es deia que hi havien moltes instal·lades en varis sostres tant al casc antic com en el modern de la ciutat, però els seus emplaçaments no podien fixar-se concretament per canviar-lo sovint, sent els terrats dels voltants dels centres oficials on s'instal·laven amb més preferència. Acabava la informació dient que la defensa antiaèria de Barcelona variava algunes vegades per destinar bateries al front i fent venir altres a la ciutat a descansar, però en general mai variaven gran cosa de la defensa abans indicada i que el comandament de bateries de Barcelona estava situat al carrer Niça número 2, chaflan a carrer Castillejos nº 442, a l'esquerra del Hospital de Sant Pau i sobre de la clínica La Alianza, una torre amb una cúpula verda.

[1717]AHEA. A93. Nota del 10 de març de 1938.

[1718]AGMAV, C.1222, Cp.73, D.1/1-2, document amb data 3 abril de 1938 i AHEA. A93, document del 20 Març de 1938.

Sobre la defensa antiaèria de petit calibre existent a Barcelona i que el mateix agent nacional deia que no podia fixar pel constant canvi de lloc, alguns documents comptabilitzarien fins a 43 indrets, existint d'aquesta manera una metralladora al Hotel Colon, el Govern Militar, el Palau de la Llotja, la Rambla, la Telefònica, els magatzems de Can Jorba, la Duana del port, el carrer Marquès del Duero (Paral·lel) cantonada Parlament, el Pla de la Boqueria, el monument de Colom i la Generalitat; un canó a l'Escola de Nàutica, La Unión i el Fèlix, al Passeig de Gràcia cantonada Diputació, el Putxet, entre els molls de Barcelona i Sant Bertran, la torre de Jaume I, les Tres Torres de Sarrià, el convent de Sant Elies, la Muntanya Pelada i el Seminari. Existia també un canó i diverses metralladores a la Capitania General i a la Conselleria de la Governació; un canó i una metralladora a la torre de Sant Sebastià; diversos canons a la Casa del Mar; diverses metralladores a Foment del Treball, Sant Pere Màrtir, el Restaurant de la Font del Lleó, la torre del rellotge de la Universitat de Barcelona, l'Ajuntament, el col·legi dels Jesuïtes del carrer Casp, el Teatre del Lliceu, l'Hotel Florida del Tibidabo, el col·legi dels Salesians de Sarrià, la pedrera de Can Baró i l'Estació Marítima; una bateria antiaèria al carrer Dos de Maig i una altre al Tibidabo i defensa antiaèria sense especificar el tipus al convent de les Carmelites i la Pedrera[1719].

Pel que respecta a la situació de les armes antiaèries situades a la costa, la nota del mateix agent nacional esmentat abans de principis d'abril també informava que a Portbou existia una bateria model 1914 amb 2 peces instal·lada a la muntanya que dividia Portbou de Colera[1720]; així com vàries metralladores Oerlikon emplaçades prop de l'estació i pont de Colera, desconeixent però l'emplaçament exacte així com altres bateries instal·lades sense detalls d'emplaçament per desconèixer-lo, com eren dos peces del Model 1914 situades a Roses, altres 3 peces del mateix model a Reus i quatre peces a Port de la Selva desconeixent model, tot i que informava que podien ser de calibre 44 mm. La informació finalitzava dient que a les poblacions importants hi havia metralladores però no en totes, doncs hi havia més poblacions sense defensa antiaèria que amb ella i que en general, els republicans estaven molt faltos de material antiaeri i no havien pogut fer mai una defensa, tal com les necessitats de la guerra exigien[1721].

Per altre banda, altres informacions franquistes anteriors a aquestes ja assenyalarien diferents posicions on hi havia emplaçat material antiaeri. Així per exemple el dia 24 d'agost de 1937 un agent nacional informava que a Colera hi havien emplaçades dos metralladores antiaèries situades una al final del pont i l'altre cap a la muntanya i que en aquelles dates es van voler assenyalar nou emplaçaments degut a la insuficiència d'aquestos; mentre que a finals de 1937 sobre el Far de Sant

[1719] GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939).* Pàg. 227.
[1720] Es deia a la nota que en aquesta mateixa muntanya hi havia una bateria de costa de 155 mm que el dia 1 de febrer no podia disparar per ser material molt antic.
[1721] AGMAV, C.1222, Cp.73, D.1/1-2, Document amb data 3 abril de 1938.

Sebastià es deia que era una de les fortificacions més completes donat la naturalesa del lloc i com resultava molt difícil el seu accés per mar, es deia que els republicans havien posat èmfasi en protegir-lo de l'aviació emplaçant al mateix una bateria completa de canons antiaeris i servida per espanyols destrats pel Delegat de Costes de Llafranc degut a la proximitat d'aquesta població i que era un ciutadà de nacionalitat alemanya o sobre Sant Feliu de Guíxols que existien dos canons antiaeris servits per experts txecs i dos canons antiaeris més situats a Monte Calvari d'Arenys de Mar i un més tot i que es desconeixia el seu emplaçament a Llafranc[1722].

Respecte a les peces antiaèries de Roses, un agent nacional informaria el 24 de setembre de 1937 que per la defensa sobretot del port hi havia quatre canons russos antiaeris, situats un al creuament de la carretera de Roses a Vilajuïga, altre al Mas de Coll, el tercer als molls i l'últim darrera de les escoles[1723], mentre que un evadit de Roses informaria el dia 26 d'octubre que el port de Roses es trobava extremadament fortificat i defensat per canons antiaeris situats un al creuament de la carretera de Roses a Vilajuïga, un altre a l'anomenat Mas Coll, altre situat a la bateria de Puig Rom i cinc metralladores antiaèries Bofors a l'anomenat port[1724], confirmant per tant respecte la primera informació els dos primers antiaeris però modificant els altres dos.

Els agents nacionals també informarien de més peces antiaèries emplaçades a la costa catalana tot i que moltes d'aquestes informacions serien errònies, o degut a la mobilitat d'aquestes, creurien que hi havien més peces instal·lades que les existents. Per exemple el 29 de juliol i a través d'un evadit aconseguirien la informació de que aproximadament a 350 metres al sud de la carretera veïnal de Vilassar de Mar a Argentona i a uns 600 metres a l'oest del punt on la de Cabrera s'unia a l'anterior, en una petita muntanya estaven els republicans edificant les bases per l'emplaçament d'una bateria antiaèria i que entre els 500 i 600 metres al nord d'aquest lloc, o sigui a uns 200 metres al nord de l'anomenada carretera els republicans tenien emplaçada una bateria denominada Bateria Costera[1725]; mentre que el dia 26 de desembre de 1937 un agent nacional informaria que a les proximitats d'Arenys de Mar es trobava l'anomenat *Monte Calvario* edifici habilitat com hotel a èpoques normals i que per aquelles dates havia estat absorbit per les necessitats de la guerra per la seva magnífica posició estratègica per defensar-se d'un atac per mar, afegint que a la terrassa del hotel es trobava enclavat un magnífic antiaeri de fabricació nord-americana mentre que a les finestres de l'edifici i per defensar-se de l'eventualitat d'un desembarcament hi havien vàries metralladores de fabricació francesa[1726].

[1722] AGMAV, C.2888, Cp. 20, D.45-47.
[1723] AGMAV, C.2888, Cp.6, D.1/84.
[1724] AGMAV, C. 2257, Cp.6, D.1/98.
[1725] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/50.
[1726] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/138.

Un exemple de l'erroni que podia ser la informació dels agents nacionals sobre la posició de defensa antiaèria es una nota del 23 de d'agost de 1937 i que tracta especialment la defensa antiaèria de Barcelona i els seus voltants[1727]. En aquesta nota s'informava que existien tres canons antiaeris muntats al Monte Carmelo, situat aquest davant al mar a mà dreta per la part d'Horta, i separats un de l'altre uns cinquanta metres. En aquest lloc es deia que hi havia un xalet on hi havia dos canons també de llarg abast per la defensa de costa (dada aquesta última completament falsa) i que els antiaeris eren russos mentre que els presumibles canons eren anglesos, col·locats al mateix cim de referència, existint per sota del mateix un dipòsit d'aigua que subministrava a una barriada enclavada al peu de la muntanya a on també existien dos canteres de pedra. Afegia que també existia un altre cim més alt en l'anomenat lloc de Monte Carmelo enclavat al Parc Güell on existien també quatre canons de 16 polzades, una mica inferiors de la casa Armstrong i canons antiaeris, tot i que es desconeixia el seu número, mentre que en un jardí força extens que cobria el cim de Sant Gervasi existia una bateria automàtica al seu interior de nacionalitat russa i a la part de l'extrem de Pedralbes que continuava per Molins de Rei hi havia altres fortificacions antiaèries i a part sis peces grans de llarg abast per la defensa de la costa de fabricació russa (informació també errònia). Per altre banda també es deia que a les muntanyes enclavades darrera de Gavà hi havien varies bateries antiaèries i després pròxim a Viladecans a mà esquerra hi havien quatre peces també antiaèries, mentre que al Prat de Llobregat darrera de la fàbrica de seda artificial hi havien unes quantes peces més, mentre que a dalt de Garraf a vista del mar per la mà dreta al cim que cobria la Fàbrica de Ciment hi havia també quatre peces russes de llarg abast que segons semblava eren de 16 polzades[1728]. Seguint amb les mateixes informacions es deia que al Tibidabo existien solament bateries antiaèries tot i que s'ignorava el seu número tot i que es creia que eren sis les instal·lades i quasi totes es concentraven per la part de la Rabassada a mà dreta del Tibidabo i que allà mateix hi havien instal·lades unes bateries de llarg abast de l'últim model (suposem que de costa tot i que es una informació errònia), procedent d'Anglaterra. Per últim es deia que al voltant de la Fàbrica Cros de Badalona existien dos bateries i també hi havia una bateria a Montgat i altre al Masnou (sense especificar si eren de costa o antiaèries) mentre que a Montjuïc informava que hi havia bateries antiaèries ràpides tot i que solament tenien un abast de 4.000 metres, de seixanta tirs per minut i calibre 47 mm de fabricació russa, estant tota l'artilleria emprada per russos.

[1727] AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1 /68-69.
[1728] De totes aquestes peces que es comenta només existiria una metralladora antiaèria situada a l'ermita de la Trinitat de Vallcarca per protegir la fàbrica de ciment Fradera de Vallcarca.

En una relació de primers d'abril i també provinent de font d'un agent nacional, es detallava que la situació de les peces antiaèries a Catalunya era la següent[1729]: a Reus i a Roses hi havia emplaçada una bateria de 76,2 mm model 1917; a Tarragona i Lleida una bateria Oerlikon de 20 mm; a Portbou i Puigcerdà una bateria de 76,2 mm model 1917 i una altre Oerlikon de 20 mm; a Port de la Selva dos seccions de peces Oerlikon de 20 mm; a la conca hidrogràfica de Lleida un conjunt de metralladores Maxim; a Girona i Figueres dues bateries de canons Oerlikon de 20 mm i metralladores antiaèries a les fàbriques Pirelli de Manresa i Vilanova i la Geltrú.

Per altre banda, un altre lloc a la costa on serien emplaçades defenses antiaèries i que en les informacions nacionals no es recollirien seria la ciutat de Tarragona. En aquesta important ciutat serien instal·lades una sèrie de metralladores antiaèries tal i com quedaria reflectit en una memòria descriptiva de l'assumpte realitzada pel comandant militar de Tarragona, d'acord amb la Comandància de la D.E.C.A., amb data 15 de gener de 1938[1730]. Segons aquesta memòria i amb objecte d'organitzar la defensa contra possibles atacs aeris contra els principals objectius militars i població civil, serien assenyalats diversos emplaçaments de metralladores antiaèries, sobre terrats o parts altes d'edificis d'aquesta ciutat, oficiant al Sector número 6 de Defensa de Costes perquè realitzés les obres d'instal·lació i protecció convenients tant per les màquines com pels servidors de les mateixes. Ja que aquests emplaçaments eren provisionals i per tal de poder donar mobilitat als mateixos així com aprofitar part de les obres a executar, es protegirien les màquines amb un parapet circular de 1,50 metres de radi de doble fila de sacs terrers de 1 metre d'altura i així mateix, una petita caseta també protegida lateralment de sacs terrers i coberta que servia de salvaguarda als carregadors de municions i als servidors de la màquina, encara que tant el parapet circular com la caseta servia únicament de protecció contra els dispars de les metralladores dels avions enemics i com a molt contra els impactes de la metralla. Aquests emplaçaments donaven una gran sobrecàrrega al lloc on s'instal·laven les metralladores, produïda per les mateixes i els sacs terrers, així com per afiançar aquests darrers, i per tant obligaria a reforçar la majoria de les soleres dels terrats que patien aquestes càrregues amb biguetes de ferro de variable esquadra segons els casos, així com a realitzar diverses obres de paleta i fusteria. El lloc d'emplaçament de les defenses antiaèries així com el detall de totes aquestes obres eren les següents:

Edifici de la Factoria de la CAMPSA, Masia Propera a la CAMPSA i Tabacalera. En aquests tres edificis és procediria al reforç de les bigues del terrat, la construcció del parapet circular amb sacs terrers i annexe als mateixos una caseta de protecció pels servidors de la màquina. Únicament al

[1729] AHEA. A 92. Reproduït al llibre de GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939).* Pàg. 232.
[1730] AGMAV, C.1156, Cp.8, D.1/ 3. Document signat a Tarragona el 15 de gener de 1938.

segon d'aquests tres emplaçaments es disposaria la caseta de protecció sota del lloc en que quedava emplaçada la metralladora.

Plaça de Braus. Aprofitant una de les torres de la mateixa s'instal·laria la màquina i el corresponent parapet, construint sota del terrat i a 2 metres del mateix una solera protegida lateralment sobre la que s'instal·laria el recanvi i caseta pels servidors; havent d'instal·lar les corresponents escales a l'emplaçament de la metralladora.

Església de Sant Joan. A la torre de l'Església de Sant Joan a 1 metre de la cresta dels murs de la mateixa es construiria la corresponent solera sobre la que s'instal·laria la metralladora, havent procedit al desmuntatge de l'agulla amb tejadillos que cobrien el campanar. Sobre les bigues que suporten les actuals campanes i sota de l'emplaçament de la màquina es trobava el lloc destinat al recanvi. També havia estat necessari construir les corresponents escales de comunicació entre les diverses plantes i obrir una porta independent que comunicava la torre amb l'exterior donant independència a la torre amb la nau de l'Església per estar convertida en cooperativa.

Comandància Militar. Sobre el terrat de la mateixa s'havia aixecat una plataforma (mitjançant quatre pilars d'obra, biguetes i taulons) sobre la que s'utilitzava la metralladora i parapet de sacs mentre que sota de la plataforma i amb la protecció consegüent quedaria habilitat el recanvi i la protecció dels servidors.

Un exemple de la instal·lació d'armes antiaèries a la costa catalana seria per exemple el tanteig que es realitzaria el 19 de març de 1938 a Montjuïc per emplaçar una bateria de 105 mm Vickers[1731]. Per realitzar tal acció seria redactada un acta de tanteig, obra del tinent coronel del servei d'Estat Major Manuel de Llorens, el major d'enginyers Manuel Vidal Sánchez i el capità d'artilleria Marcelino Pérez Dueñas. Segons aquesta acta, havia estat escollit per l'emplaçament de l'anomenada bateria les proximitats del Baluard Llengua de Sierp dintre del recinte del Castell de Montjuïc, únic lloc de la muntanya de Montjuïc que a més a més del ampli camp de tir sobre el mar amb les quatre peces, permetia batre les rutes probables d'avions, tant els procedents del nord, (Sant Andreu i Badalona), com els que entraven pel Prat de Llobregat. Es deia que podien situar-se les anomenades peces a la mateixa cota i quasi equidistants del emplaçament del lloc de comandament, obtenint-se així la major rapidesa en la deducció de les dades de tir, fent constar a més a més que per poder muntar la bateria era indispensable desmuntar els postes porta-antena de l'estació radio telegràfica emplaçada al Castell de Montjuïc. S'afegia que la proximitat de l'estació radio-telegràfica i dels seus postes porta-antena obligaven a retirar de servei l'anomenada estació i desmuntar els esmentats postes; inconvenient que subsistiria encara quan s'allunyaven més la bateria emplaçant-se en altre lloc ja de pitjors condicions de tir.

[1731] AGMAV, C.1156, Cp.8, D.1/6.

Pel que fa referència als sistemes de detecció com projectors i fonolocalitzadors, un agent nacional informaria al mes de juliol de 1938 que estaven adscrites a la zona de Barcelona les Seccions d'Il·luminació fixes nº21 i 22; la primera composta d'un fonolocalitzador i quatre projectors de diàmetre i la segona per altre fonolocalitzador, tipus gran, un projector de 1,50 metres i tres projectors de 1,20 metres de diàmetre. També es trobaven a Barcelona les Seccions d'Il·luminació mòbils nº11 i 12, compostes cadascuna d'un fonolocalitzador i tres projectors de 1'50 metres de diàmetre. Els fonolocalitzadors es trobaven instal·lats a Montjuïc i a Poble Nou mentre que els projectors es trobaven instal·lats a Montjuïc, Sant Andreu, Sant Adrià de Besòs, Sarrià i a les parts altes i extremes de la ciutat. Per altre banda, a la zona de Girona existia a Portbou la Secció d'Il·luminació fixa nº23 composta de dos projectors de 0,60 metres procedents de Barcelona i de dos projectors de 0,90 metres procedents de Madrid mentre que Roses hi havia la secció d'Il·luminació mòbil nº13, composta de tres projectors de 0,90 metres sobre camió i pel que es referia a la zona de Tarragona, aquesta tenia com sistema d'Il·luminació la secció fixa nº24 composta d'un projector de 0,90 metres i de dos projectors de 0,60 metres[1732] .
Sobre els reflectors els agents franquistes també informarien a més a més que aquests aparells no havien funcionant molt sovint, donant la hipòtesi que potser funcionaven malament o no muntaven guàrdia, donant-se algun cas que començaven a donar la senyal de sirena quan feia estona que havia començat el bombardeig[1733].

Per altre banda, l'estiu de 1938 la D.E.C.A. es dividiria en unitats al front i unitats a la rereguarda, sent dues les agrupacions principals a Catalunya: l'Agrupació de Defensa de Barcelona i l'Agrupació de de Defensa de la zona de Figueres, la primera per tant centrada com indica el seu nom a la defensa de Barcelona i la segona a la zona nord catalana, concretament a l'Empordà per la seva importància com a zona de recepció i trasllat d'armament a través de la frontera francesa i els ports[1734]. En aquestes dates el territori català comptaria amb una Brigada de Maniobra, una Brigada de Posició i una Xarxa d'Observació. La Brigada de Maniobra estava composta por les Agrupacions nº 1 i 3, amb dos grups i una companyia de metralladores cadascuna mentre que la Brigada de Posició comprenia l'Agrupació de Barcelona, amb 3 bateries pesades, dos grups i dos companyies de metralladors i l'Agrupació de Figueres tenia destacaments a Figueres, Portbou, Puigcerdà, Roses, Port de la Selva, Sant Feliu de Guíxols, i els aeròdroms de Celrà i Vilajuïga. Per la seva part, la Xarxa d'observació comptava amb 4 companyies d'observació a Girona, Barcelona, Tarragona i Montblanc, una companyia de Transmissions i destacaments d'il·luminació a Barcelona, Cornellà,

[1732] AHEA. A93. Nota del 18 de juliol de 1938.
[1733] AGMAV, C.1222, Cp.73, D.1/1-2.
[1734] GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939).* Pàg. 232.

Port de Selva, Roses i Reus. Referent a les peces antiaèries, l'Agrupació de Defensa de Barcelona comptava amb 4 peces de 105 mm, 10 peces de 76,2 mm, 27 peces de 20 mm i 10 de 7,62 mm mentre que l'Agrupació de Figueres comptava amb 14 peces de 76,2 mm, 4 peces de 40 mm i 24 peces de 20 mm[1735]. Igualment i sobre la part de les transmissions de la D.E.C.A., gràcies com no als informes d'agents nacionals es deia que aquestes estaven ben organitzades, que les diferents Agrupacions i els Grups comptaven al seu lloc de comandament amb oficials de Transmissions, sent el material francès, rus i espanyol, abundant les centraletes i terminals de la primera nacionalitat, mentre que era utilitzat fil espanyol construït en la seva majoria a les fàbriques Pirelli de Vilanova i la Geltrú i Roqué de Manlleu[1736].

Però on més és detallaven les ubicacions d'aquests elements de defensa antiaeri a la costa seria a l'informe redactat a primers de gener de 1939 pels nacionals sobre la costa republicana i tractat ja abans[1737]. Tot i que en aquest informe existirien informacions poc concretes en alguns casos, augmentant en abundància en alguns llocs el número d'armes adjudicades a cada població si que val la pena recordar-les segons les poblacions de nord a sud de Catalunya[1738]:

A Portbou per exemple es donava la informació de que existia moltes armes antiaèries, entre aquestes un canó antiaeri al Massís de La Serra situat al nord del poble prop de la frontera; dos canons i vàries metralladores antiaèries al poble, quatre canons antiaeris més de 105 mm a Puig Clapé i dos metralladores antiaeris de 7,62 mm a Puig Pelat. Tot fa que eren massa les armes antiaèries aquí exposades i mai Portbou comptaria amb totes elles. A més a més, també li seria assignada una secció d'il·luminació fixa, composta de dos projectors de 60 cm, i altres dos de 90 però segons el mateix informe, no hi hauria notícies de l'existència d'aquestos projectors i si en canvi d'altres dos de 1,5 metres, un junt a la Cala de les Rates al Massís de La Serra i altre, entre Puig Clapé i Puig Pelat. Encara altres informacions poc concises senyalaven altres dos projectors més entre Puig Clapé i el poble i afirmaven que a l'estiu del 1938 començarien a traslladar a Port de la Selva part de la defensa antiaèria informant també posteriorment serien traslladats els projectors.

Per altre banda, el poble de Colera comptava amb dos o tres metralladores antiaèries de gran calibre situades a les muntanyes a ambdós costats del viaducte; Port de la Selva comptava amb dos o tres canons antiaeris moderns al Puig de la Carbonera situat al nord-est del poble i varis canons russos de 76,2 mm recentment instal·lat per la defensa del port mentre que la defensa antiaèria existent a

[1735] VERA DELEITO, Antonio i Jorge VERA DELEITO APARICI, *Defensa antiaérea republicana (1936-1939). Artilleria y refugios (algo de valor)*. Utiel, Gráficas Llogidí, 2000. Pàg. 91-93.
[1736] GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939).* Pàg. 224-225. AHEA. A 92.
[1737] Veure apartat 2.6. El sistema d'espionatge nacional.
[1738] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 7. *Recursos y Defensa de la costa roja*.

Cadaqués era de poca importància. En canvi la defensa antiaèria de Roses era molt més important i comptava segons l'informe amb dos metralladores antiaèries de 40 mm i un projector a Puig Rom; altres dos metralladores antiaèries al Castell de la Trinitat, quatre peces (sense saber si canons o metralladores) a Mas Matas, al nord-oest del poble, un canó antiaeri entre Mas Coll i el Puig de la Garriga, al nord-oest del poble i vàries metralladores antiaèries en un petit bosc entre Mas Coll i Mas Matas, amb una dotació d'uns 100 homes. Així també s'informava que existia un projecte per instal-lar una bateria antiaèria al Grup Escolar (que es trobava convertit en Quarter de la Base Secundària Naval de Roses) entre el poble i el Moll Comercial, i dos bateries antiaèries de 105 mm, al terrat de la Torre del Sastre, uns 600 metres, a l'Est de la Cala de les Canyelles Petites, i finalitzava les informacions sobre la ciutat afegint que existia un projector al nord de Punta Falconera i altre a un km d'ella en un petit turó junt al Moll Comercial així com que havia estat assignada a Roses una Secció d'Il·luminació Mòbil, composta de tres projectors de 90 cm sobre camions.

Continuant amb les defenses antiaèries d'altres poblacions, s'informava que a Punta Trenca Brassos, al municipi de l'Escala existia una caseta d'observació, probablement amb fonolocalitzadors, o aparells d'escolta submarina o de telefonia sense fils, just on es trobava instal-lat també un projector; es donava la notícia de que podien existir tot i que era molt dubtós tres canons antiaeris al Cap de Sant Sebastià mentre que a Palamós i Sant Feliu de Guíxols existien també defensa antiaèria, corresponent a la primera informació a una bateria de metralladores antiaèries de 20 mm (tot i que faltava contrastar la informació) mentre que a la segona població s'assegurava que existia un canó o metralladora antiaèria al cap de l'escullera del port, dos metralladores antiaèries en un petit turó junt a la muntanya de Sant Telme i un projector instal-lat en un camió. Des d'aquesta darrera població de la costa no existiria cap defensa antiaèria més fins Arenys de Mar, on s'afirmava que a l'Hotel Mont Calvari existien dos canons antiaeris i tres metralladors antiaèries al casc urbà, sent Mataró, Premià i el Masnou les altres tres poblacions del Maresme que segon l'anomenat informe comptaven amb defensa antiaèria. Així per exemple s'afirmava que a Mataró existia una bateria antiaèria de 20 mm Oerlikon a les proximitats de l'estació de ferrocarril; Premià de Mar comptava amb metralladores antiaèries als voltants del poble i El Masnou amb una bateria antiaèria de 20 mm Oerlikon als terrenys dels Laboratoris del Nord d'Espanya sobre el marge esquerra de la Riera Alella i pròxim a la seva desembocadura.

Per la seva part, Badalona tenia una bateria antiaèria de 76,2 mm russa de l'any 1914, tot i que de localització imprecisa segons l'informe i vàries metralladores antiaèries en alguns edificis alts, entre ells l'Església de Sant Josep al centre del poble.

En canvi Barcelona era on més prodigava aquesta defensa antiaèria, composta en la seva major part per canons russos i franceses i metralladores Oerlikon. Donada la profusió de defenses antiaèries que existirien, a l'informe només s'assenyalarien els llocs de més concentració, que tot i que cal a dir que en realitat no eren ni tan sols la meitat de les que aquí s'assenyalaven. Així per tant s'informava que Montjuïc comptava amb nou canons antiaèries de 76,2 mm russos i varis metralladores antiaèries al Castell; Can Tunis, amb sis canons antiaeris de 76,2 mm russos i dos metralladores antiaèries als voltants de la CAMPSA; a la zona del Port nou canons antiaeris i cinc metralladores antiaèries, repartides pels molls i les torres del Transbordador i metralladores antiaèries als sostres d'algunes cases de la Barceloneta. També varis canons antiaeris (entre tres i set) i entre vuit o deu metralladores a les proximitats de l'estació del ferrocarril del nord a la Ciutadella i vuit canons de 76,2 mm russos i sis metralladores antiaèries de 7,62 mm al Poble Nou. Exposició comptava amb dos bateries antiaèries de 76,2 mm russes i vàries metralladores antiaèries mentre que al centre de la ciutat hi havien entre dos i tres bateries de 76,2 mm russes i una gran profusió de metralladores antiaèries repartides pels sostres de les cases. Per altre banda sobre el barri de Sarrià s'informava que existien set bateries antiaèries de les que tres d'elles eren de 76,2 mm russes i vàries metralladores mentre que a Pedralbes existien dos bateries antiaèries de 105 mm i quatre metralladores antiaèries més. Igualment a les muntanyes de Sant Pere Màrtir, Vallvidrera, Tibidabo, Carmel, Coll, Putxet, etc... que dominaven la ciutat per la seva part occidental hi havia instal·lades unes dotze bateries d'artilleria antiaèria i metralladores antiaèries i havien estat instal·lades durant els darrers mesos de l'any 1938 dos noves bateries antiaèries prop del port per fer més eficaç la seva defensa i tractar de reparar les destrosses que l'aviació nacional causava a les instal·lacions de descàrrega, assegurant que aquests es tractaven de canons francesos molt moderns.

Finalment, la informació sobre Barcelona acabava dient que la ciutat tenia assegurada les Seccions d'Il·luminació 11, 12, 21 i 22; les dos primeres mòbils i les altres dos fixes sumant un total de quatre fonolocalitzadors i catorze projectors de 1,5 metres estan situats els fonolocalitzadors a Montjuïc i Poble Nou i els projectors a Montjuïc, Port, Sant Andreu, Sant Adrià del Besòs, Sarrià i tota la sèrie de turons a l'oest de la ciutat, o sigui a les seves parts extremes i altes.

Al sud de Barcelona, les defenses antiaèries eren força escasses. Així per exemple s'afirmava que el Prat de Llobregat comptava amb dos canons de 20 mm situats en una pineda entre els camps d'aviació i el mar tot i que els mateixos franquistes donaven la qualificació aquesta informació d'existència dubtosa i localització imprecisa. Gavà comptava amb tres metralladores antiaèries a la fàbrica de radiadors "Roca" (entre la carretera i el ferrocarril a Barcelona, a la sortida del poble) i el petit poble de Vallcarca amb una metralladora antiaèria a l'Ermita de la Trinitat, no existint cap arma antiaèria més fins Tarragona. Aquesta ciutat comptava segon l'informe amb dos bateries antiaèries

situades una d'elles a l'estació del ferrocarril i l'altra al centre de la població i una secció de il·luminació fixa, en concret la número 24 composta d'un fonolocalitzador, un projector de 0,90 m, i dos de 0,60 m., a més a més d'una altre bateria antiaèria situada al Riu Francolí al costat de Constantí. Per últim, es donava la informació que existien a Cambrils dos canons antiaeris tot i que la seva localització era imprecisa; i vàries metralladores antiaèries a les rodalies de l'Hospitalet de l'Infant, on dos estaven situades al Castell de Sant Felip.

Referent al seu ús, les armes antiaèries cada vegada anirien entrant més en escena, participant en la defensa del cel de les poblacions catalanes que disposaven amb aquest material. Els canons i metralladores automàtiques participarien cada vegada que el seu sector era atacat, sent per exemple les armes antiaèries de Montjuïc les que més s'utilitzarien degut als intensos atacs al port de la ciutat comtal, tocant moltes vegades amb els seus dispars als avions agressors[1739]. Però aquestes bateries també actuarien en altres moments i quan no entraven en acció realitzaven pràctiques de tir per ser mes eficaces de cara al combat i tindre a les seves dotacions millor entrenades. Gràcies als butlletins de la D.E.C.A. sabem les actuacions que farien aquestes en quant a pràctiques de tir[1740]. Així d'aquesta manera i segons aquests parts, el 16 i el 17 d'abril es realitzarien proves antiaèries, les primeres a les 11:07 hores i la segona a les 11:10 hores concretament mentre que al mes de maig serien realitzades proves dels antiaeris els dies 6 i 11, sent realitzades les dos per les bateries de Montjuïc, la primera a les 18:24 hores i la segona a les 15:05 hores. Aquestes proves continuarien i durant el mes de juny serien tres els dies que es realitzarien, el primer el dia 12 a les 17:00 hores mentre que el segon i el tercer dia serien el 17 i 19 al migdia, tenint com a protagonista les tres les bateries de Montjuïc.

Les proves antiaèries continuarien durant l'estiu i tot i que solament durant el mes de juliol es realitzarien durant el matí del dia 6, tot i que quant més activitat tindrien aquestes seria durant el mes d'agost, ja que el dia 7 a les 18:30 hores seria comunicada per part de la D.E.C.A. que les bateries de Montjuïc realitzarien proves finalitzant aquestes a les 21:30 hores mentre que set dies després, les metralladores de Montjuïc realitzarien proves a les 09:00 hores.

Passat l'estiu i fins a finals de l'any 1938, les proves que realitzarien els antiaeris continuarien quedant reflectides als parts de la D.E.C.A., així d'aquesta manera a mitja tarda del dia 26 setembre de es realitzarien les següents, finalitzant a les 19:25 hores que anirien seguides per les realitzades els dies 10 i 13 d'octubre, realitzant-se a les 16:00 i a les 16:20 hores respectivament. Durant els dos darrers mesos de l'any només quedarien reflectides tres proves més, la del 8 de novembre que seria

[1739] Veure l'apartat 4.1.1.1. Els bombardeigs sobre el Port de Barcelona.
[1740] BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 8. Butlletí JDPC.

realitzada a les 09:40 hores; la del 27 de novembre realitzada a les 21:23 hores tot i que en aquesta solament serien efectuats tres dispars de prova i la 10 de desembre a Gavà a les 16:45 hores.

Però les accions més destacades de les bateries serien les desenvolupades durant el segon semestre de 1938 quan acabarien assolint i abatent algun que altre avió nacional. Així per exemple, el dia 3 d'agost n hidroavió *He-59* que bombardejaria el tràfic per les proximitats de l'Amettla de Mar seria assolit per foc de metralladora des de terra ferint al pilot, que no tindria més remei que realitzar un amaratge d'emergència als Alfacs mentre que el dia 23 d'agost a les 13:10 hores l'Ajuntament de Port de la Selva comunicaria que les bateries antiaèries havien abatut un *Junker*, que aniria a caure al mar a uns 3 km de Cadaqués. Cinc dies després, en concret el dia 28 a les 19:58 hores la D.E.C.A. de Salou comunicaria que les bateries havien fet foc a un hidroavió que s'internaria al mar i desapareixeria en direcció al sud; o durant l'atac del 20 d'octubre a la nit sobre Badalona, quan segons els caces republicans que s'enlairarien per establir combat amb els avions agressors, podrien veure a 8 milles de la costa un incendi al mar, suposant que es tractava d'un hidroavió que cauria incendiat degut a les avaries produïdes per les bateries antiaèries. Però el principal fet per la historiografia i els documents republicans seria l'ocorregut el dia 2 de novembre quan seria abatut un *S-81* italià pertanyent a l'esquadrilla italiana que pocs minuts abans havia bombardejat Barcelona. Segons el butlletí republicà, l'aparell seria avariat a conseqüència dels dispars de les bateries antiaèries del sector nord, i després d'estar evolucionant dificultosament per territori català aniria a estavellar-se entre Llagostera i Santa Cristina d'Aro, resultant sis tripulants de nacionalitat italiana fets presoners, un d'ells ferit. En realitat, tal i com afirmen David Gesalí i David Íñiguez, aquest bombarder italià no seria tocat per la antiaèria republicana, és més, ni tan sols havia bombardejat Barcelona. En realitat, el bombarder italià havia atacat València però un problema mecànic amb la radio no el permetia determinar la direcció, i els seus tripulants decidirien anar en direcció a França però sense carburant, el *S-81* es veuria obligat a aterrar prop de Santa Cristina d'Aro[1741].

Ja en plena campanya de Catalunya, la nit del dia 24 de gener de 1939 un bombarder alemany *He-111* es perdria per la Legió Còndor al estavellar-se amb una muntanya prop d'Arenys morint tot els seus tripulants mentre que al dia següent, una de les peces Vickers de 105 mm del Turó de la Rovira llençaria una canonada que impactaria quasi de ple al morro d'un altre *He-111*, matant a l'acte a un tripulant i ferit de gravetat al seu pilot, tot i que aconseguiria aterrar a l'aeròdrom del Prat, que es trobava ja en poder dels nacionals. El dia 29 un *Messerchmitt Bf-109* del pilot Karl August Bötticher seria tocat per la defensa antiaèria republicana i el pilot en el seu intent de tornar a la seva base

[1741] GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939).* Pàg.485-487.

resseguint el Besòs, s'estavellaria al riu a l'alçada de Mollet. Entre les baixes d'armament antiaeri republicà situada a la costa, caldria fer menció de la metralladora antiaèria instal·lada a l'Ermita de la Trinitat a Vallcarca que seria destruïda completament al assolir un impacte durant el primer bombardeig que patiria la fàbrica de ciment Fradera el dia 29 de setembre de 1937.

Per altre banda i degut a que cada vegada anirien augmentant més els atacs nocturns per part de l'aviació rebel, els reflectors republicans farien diverses proves que quedarien reflectides també als parts diaris que emetia la D.E.C.A. Tot i que aquestes proves no serien moltes, ja que tenien molts casos reals, aquestes serien realitzades durant alguns dies com serien les primeres hores de la matinada del dia 5 i 7 d'abril i també durant varis dies de setembre com serien el dia 12 entre les 21:30 i les 22:00 hores; el 14 entre les 23:00 i les 23:30 hores o el dia 18 de les 01:23 hores a les 01:39 hores[1742]. El dia 15 del mateix mes també informaria la D.E.C.A. a les 22:37 hores que pocs minuts després d'aquella hora havia d'evolucionar sobre Barcelona un aparell lleial per tal d'efectuar proves de reflectors, servint d'aquesta manera el vol nocturn d'algun caça com a entrenament de reflectors.

4.3.4. El Torpede Aeri

Una de les armes antiaèries menys conegudes de la Guerra Civil seria l'anomenat Torpede Aeri, un coet defensiu que es voldria utilitzar davant dels atacs aeris[1743], tot i que no tindria rellevància alguna perquè no passaria de ser un prototip, però no deixaria de ser curiós que les proves de l'arma serien realitzades al litoral català, concretament molt a prop de Vallcarca a les costes del Garraf. El seu inventor seria el barceloní Josep Belmonte, un caporal conductor que havia participat des dels primers moments a la Guerra Civil combatent als soldats sollevats als mateixos carrers de Barcelona i que sense gairebé recursos i amb molta voluntat, crearia una família de coets que ell mateix denominaria com a *Torpede Aeri*. L'artefacte consistia en un aparell senzill i fàcilment transportable que, col·locat a l'angle convenient i mitjançant un rudimentari aparell de punteria, disparava un coet que explotava en el moment que finalitzava la força propulsora d'aquest, arribant a tindre un sostre entre els 2.000 i els 4.000 metres. Dintre de les diferents aplicacions que assenyalava l'inventor estava la de aplicar-ho contra els atacs aeris ja que comptava amb una sèrie de virtuts que la feien l'arma antiaèria ideal per a protegir localitats mal defensades contra les diferents agressions de l'aviació franquista, degut a la facilitat de la seva instal·lació, el seu reduït cost i les bones

[1742] BPR-UB. FP Infiesta Caixa 8. Butlletí JDPC.

[1743] Informació del torpede aeri extret de José SANTOCILDES i Carlos CASTAÑÓN, "Órganos de Stalin... Made in Spain". La Artillería cohete en el Ejército Español", *Cuadernos de Revista Española de Historia Militar*, núm.2. Quirón ediciones, Valladolid; i David GESALÍ i David ÍÑIGUEZ, "El Torpedo Aeri: un coet per a la República", *Ebre 38*, núm.1 (2003), pàg.37-46.

possibilitats de fabricació i subministrament de projectils. Segons el seu creador, l'arma havia de tenir un paper destacat en el futur i segons el tipus de projectil emprat, podia ser utilitzada com a arma antiaèria amb un model de torpede aeri especial per a aquesta escomesa; com a arma contra objectius terrestres, del tipus "de combat"; del mateix tipus contra objectius terrestres, però amb un "projectil incendiari" i altres possibilitats futures com podia ser el desenvolupament d'un projectil gran de 20 kg amb un abast de 10 km i el d'un "torpedo marí" contra vaixells, que serviria per protegir i defensar la costa contra els atacs del vaixells enemics. Curiosament però, l'opció d'arma antiaèria en canvi resultava ser la menys òptima ja que per aconseguir abatre un objectiu aeri calien una serie de dispositius més sofisticats per guiar el projectil, restant sotmès als vents laterals i altres factors climatològics i a més a més, per fer esclatar la seva càrrega també necessitava algun mecanisme regulador que permetés fer-ho el més a prop possible de l'objectiu i a una determinada alçada.

El funcionament de l'anomenat Torpede Aeri resultava força senzill. El coet que es disparava havia de situar-se al que seria anomenat com aparell disparador i un cop carregat el projectil i orientat cap a l'objectiu per part del servidor, situat aquest prop de l'aparell de llançament, només s'havia d'encendre la metxa del coet. La ignició del coet permetia encendre la metxa de manera fiable a prova de vent i pluja a més a més de permetre al servidor mantenir-se a una distància prudencial per tal d'evitar la perillosa ignició dels gasos. Passats entre quatre i sis segons, el coet lliscaria per les guies de l'aparell i aconseguiria una velocitat inicial de 700 km/h i una vegada llençat el projectil, aquest tindria una trajectòria en línia recta gràcies a les aletes estabilitzadores i iniciaria el descens una vegada s'esgotés la força propulsora i en funció de l'angle en que hagués estat llençat mentre que un cop caigut a terra, l'explosió de la bomba interior es produiria per percussió d'una espoleta adossada a la bomba i en cas que no esclatés quedava garantida la seva detonació gràcies a una metxa interior col·locada entre el final del coet i el culot de la bomba.

Respecte al coet, el que era denominat pel seu inventor com "de combat", o sigui aquell utilitzat contra atacs sobre blancs terrestres tenia unes característiques d'uns 70 cm de longitud i poc més d'uns 5 o 6 kg de pes. Aquest coet estava dividit en tres parts ben diferenciades: el cos del projectil constava d'un cilindre amb planxa de 0,5 mm de gruix i una llargada de 70 cm, a la part anterior o terminal existia una punta ogival molt semblant a un projectil d'artilleria de 75 mm realitzada amb planxa de coure mentre que la part central del tub-cambra recobria l'explosiu. La part inferior estava formada per tres aletes o estabilitzadors d'uns 20 cm cada una mentre que a l'interior del coet hi havia el tub-cambra de l'explosiu amb una bomba de 2 kg feta amb fundició i talla de pinya per facilitar l'explosió i augmentar els efectes de la metralla, imitant aquest sistema algunes bombes de mà i granades convencionals. Per altre banda a la part baixa de l'interior de l'aparell s'hi trobava la

cambra de gasos del coet amb la seva càrrega propulsora de també uns 2 kg de pes. En canvi, el coet de tipus antiaeri era un model de major llargària i càrrega explosiva amb unes línies més aerodinàmiques, tot i que la seva utilització antiaèria es basava en orientar l'aparell de llançament i apuntar-lo contra el seu blanc només de manera aproximada. Per altre banda existia un inconvenient important com era el de la distància recorreguda pel projectil, ja que l'esclat estava calculat de 2.000 a 4.000 metres tot i que els avions franquistes, sobretot els avions italians de bombardeig, ho feien generalment a altures superiors.

Davant totes aquestes mancances i per tal de minimitzar la seva imprecisió i la falta de direcció contra un blanc en moviment, Belmonte proposaria el dispar continuat contra l'avió atacant amb el major nombre possible de projectils per saturar l'espai aeri enemic, una acció orientada amb finalitats clarament defensives i per tant més eficaç que intentar abatre avions amb un sol tir.
Respecte a l'abast d'aquests tipus de coet, el coet "de combat" tenia un abast que oscil·lava entre els 1.200 als 4.000 metres en funció de l'angle de tir en que es llancés. I es que aquesta distància de llançament era precisament una de les seves avantatges ja que superava per exemple l'abast d'alguns projectils de morter o d'artilleria tot i que la nova arma era més limitada respecte a la precisió, ja comentada anteriorment. Entre les seves avantatges destacaria també la seva mobilitat i el poder trobar-se lluny del foc de l'adversari ja que la lleugeresa de l'aparell i la seva mobilitat gràcies a un petit remolc amb dos rodes el permetien canviar ràpidament d'emplaçament. Belmonte assenyalaria també una variant a través de la creació d'un projectil incendiari, consistent en un projectil proveït d'una cambra explosiva amb líquid inflamable, produint-se l'explosió per conducció de la metxa en el moment de tocar terra i trencar-se el recipient amb el líquid inflamable.
Però tot i les grans virtuts que en un principi podia comptar aquesta nova arma per fer front als atacs de l'aviació franquista, com seria també la seva simplicitat constructiva i funcional degut a que la producció en sèrie del "Torpede" hagués estat viable ja que no deixava de ser una arma poc desenvolupada i amb mínimes variacions com serien els tipus de projectil tot i que patiria el defecte de la precisió i guiatge, sembla ser que el projecte de Belmonte no va aixecar gaire interès entre les autoritats militars de l'època o potser l'interès necessari i el projecte no va passar de ser un prototip i de realitzar-se les oportunes proves a les costes del Garraf. La decepció de Josep Belmonte va ser tan gran que, veient que el projecte no tirava cap endavant, enviaria una carta personal al agost de 1937 al President de la Generalitat, Lluís Companys demanant-li explicacions, ja que no entenia com era que la seva nova arma no s'estigués utilitzant quan ja feia tres mesos que estaven resolts tots els problemes. Belmonte, afirmava que no li feien cas perquè ell era un simple caporal de seguretat conductor, i demanava al President de la Generalitat que s'involucrés en aquest assumpte

per tal de salvar els múltiples obstacles que se li presentaven. Tot i així, tampoc va tindre sort i el projecte quedaria oblidat. Aquesta seria la carta que enviaria José Belmonte al president de la Generalitat de Catalunya Lluís Companys el dia 20 d'agost de 1937[1744]:

Carta de José Belmonte al Honorable president de la Generalitat de Catalunya Sr. Lluís Companys. Barcelona.

Em prenc la llibertat de dirigir-me a vos, per que crec que tinc el deure de fer-ho, per a comunicarvos la situació en que es troba l'aparell de la meva invenció TORPEDO AERI, el qual despres de molts treballs i laboriosos assaigs, he lograt acabar en forma que promet uns rendiments extraordinaris. Em dirigeixo a vos una vegada m´es per que necessito de la vostra ajuda, per a la soluci ´o dels petits i grans inconvenients que tropesso, de caràcter oficial alguns, si b´e completament inexplicables. Actualment les dificultats tècniques de l'aparell, especialment el que es refereix a punteria i fabricació, ja fa tres mesos que estan resoltes, i si l'aparell no est ´a en vies d'utilització militar es per motius que no m'explico. Us demano doncs un representant vostre, de tota confiança, per a proves oficials i que definitivament es decideixi la utilitat d'aquesta arma.

Crec jo que pel fet d'esser cabo de seguretat conductor, nomenat fa poc no es te la suficient confiança en el meu aparell, ni es dona la suficient importancia a les meves demandes relacionades amb el mateix. Ultimament he solicitat al comisari general d'ordre públic Sr. Felix Carreras permis per el meu germà igualment com jo, guardia vigilant conductor, per ajudar-me en les proves definitives, permis que se m'ha negat a pesar de portar suficient documentaci ´o legal, a no ser que es conform´es a no cobrar per la duració de l'esmentat permis. De les persones de les quals he rebut tota mena d'ajut moral i material –respactant a vos– es d'en Eugeni Vallejo cap de la secció de metalurgia de la comissi ´o de les ind´ustries de guerra, del qual apart de la seva ideologia política, no dec sino expressar el meu agraiment per l'apoi que m'ha prestat. Tinc la satisfacció de expressar-vos amb la present un document detall de la situaci ´o en que es troba l'aparell, i una volta hagi estat examinat i comprovat, espero fer-vos coneixer en quina dificil posició es troba una persona sense carrec o comandament oficial per a empreses d'aquesta envergadura, tenint en compte que jo a part d'haver format part dels guardies que el 19 de juliol sostingueren les forces faccioses al passeig de Gracia i Diagonal, desde el 23 d'agost fins el desembre del 1936 vaig estar al front amb ingeniers fortificacions i obres organitzant en tots els fronts la secció de transports. En aquesta gesti ´o al esser militaritzat el cos per primers d'any en corresponia ´esser oficial, carrec que no vaig acceptar per dedicarme de ple al TORPEDO, treball tècnic, i tinc encara la certesa que colaboro amb mes intensitat per la causa de la llibertat, per tant he lograt un exit que no

[1744] La carta està aquí reproduïda de manera original, sense corregir les diferents faltes d'ortografia, tal i com es recull a GESALÍ, Daviv i ÍÑIGUEZ, David "El Torpedo Aeri: un coet per a la República", *Ebre 38*, núm.1 (2003), pàg.37-46.

demana sino oportunitat de demostrar-vos. Us prego doncs que volgueu examinar l'informe adjunt en la seguretat que no escapar ´a a la vostra sagacitat las possibilitats del mateix. Us demano a vos en aquesta ocasió el vostre ajut moral i material fins on sigui possible, per a que no em decaiguin els anims, puix que no vull molestar-vos amb el detall dels meus sofriments, ja que entenc que en aquests moments tot home català i de bona voluntad no deu sino entregarse al seu deure i jo ho faig en la confiança de poder ´esser d'utilitat en la causa que tots defensem.
Us prego doncs una resposta.
Visca Catalunya! Visca la República!
Sempre respectuosament vostre
Llegible Josep Belmonte. Barcelona 20 d'agost de 1937

Per altre banda, encara trobaríem un altre cas de coet torpede a Catalunya[1745]. En aquest cas seria iniciativa del sindicalista Ramon Angelats, un xòfer mecànic de 37 anys de Barcelona, inventor d'un "llançaflames" i que es coneix la seva història a través de la publicació d'un article al març de 1937 sobre aquest assumpte. Segons aquest article, Angelats decidiria crear una nova arma de petit cost degut precisament a l'elevat cost que tenien els projectils d'artilleria, similar al torpede aeri de Belmonte. Tot i que les primeres proves realitzades per Angelats el seu coet no arribaria a recórrer una distància de més de 500 metres, a l'article comenta que el seu coet, amb una càrrega de 4 kg assolia els 3.000 o fins i tot els 4.000 metres, tenint un cost cada coet de 350 pessetes i afirmant que ja disposava de 24 aparells en funcionament, realitzant-se la fabricació en un dipòsit del ferrocarril M.Z.A., tenint dos tècnics com a responsables dels muntatges. Tot i així, aquesta iniciativa tampoc tiraria endavant i no passaria de ser un projecte, com el cas del torpede aeri de Belmonte.

[1745] Veure GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939).* Pàgs. 187-188, extret de ARTAY, Etheria: "Un reportatge a Ramon Angelats". *Mi Revista*, any II, núm.10 (1 de març de 1937).

5. CONCLUSIONS

La costa catalana a la Guerra Civil tindria un paper força important durant el conflicte pel que respecta al Principat per diversos factors, entre els que destacaria ser la principal via d'ingrés dels vaixells que comerciaven amb la República o ser un dels objectius permanents dels diferents bombardeigs realitzats per vaixells i avions del bàndol sollevat.

En un primer moment el bàndol governamental no prestaria massa atenció a la defensa del litoral català degut principalment a que la gran majoria d'unitats navals romandrien sota control del govern, unes unitats que podien defensar la costa perfectament envers les poques unitats navals que aconseguirien els sollevats i que a més a més es trobaven fora del Mediterrani; una acció que aniria molt lligada a que el front de guerra més immediat per a Catalunya s'establiria a l'Aragó, quedant per tant la costa com a rereguarda i protegida per tant per la Flota Republicana. A principis d'agost de 1936 els republicans intentarien prendre el control de les Balears, en mans dels sollevats, excepte l'illa de Menorca que quedava en mans republicanes a través d'una operació de desembarcament que seria després clau per la costa catalana; però al no poder aconseguir amb èxit aquesta operació i la desfeta que tindrien les missions a l'illa de Mallorca, l'empresa s'abandonaria als primers dies de setembre tenint unes conseqüències tràgiques per la costa catalana i de fet per tot el Principat. Juntament amb aquesta desfeta de l'operació de les Balears i la facilitat amb que els republicans havien aconseguit realitzar diferents operacions de desembarcament a les illes d'Eivissa i Mallorca afegit al trencament del bloqueig de l'Estret de Gibraltar que farien els vaixells nacionals *Canarias* i *Almirante Cervera* a finals de setembre farien que es comencessin a adoptar les primeres mesures de defensa de la costa catalana, emplaçant antigues peces artilleres i enviant a la costa els primers milicians, així com també s'iniciarien els primers treballs de fortificació del litoral.

Però quan veritablement el litoral del Principat sentiria la guerra i el perill que aquesta representava seria el 30 d'octubre de 1936 quan el creuer *Canarias* canonejaria la ciutat de Roses. Aquest fet aïllat esdevindria un punt d'inflexió a la costa catalana i a la seva rereguarda perquè els republicans van poder sentir com eren de vulnerables davant d'aquests tipus d'atacs i sobretot davant de qualsevol temptativa de desembarcament. És precisament amb aquest fet quan comencen veritablement els treballs més seriosos de defensar la costa amb l'establiment de milicians a tota la costa catalana, i la construcció dels primers treballs de defensa com serien trinxeres i nius de metralladora així com l'artillat de la costa. Els republicans utilitzaran en la defensa de la costa uns efectius molt necessaris durant aquest temps en el front d'Aragó, però el temor de poder ser víctimes d'un desembarcament farà que s'acceleri aquesta defensa; un temor accentuat per la facilitat amb que les forces republicanes havien pogut desembarcar a les Balears un parell de mesos abans i que

ara podien patir les mateixes conseqüències. No cal a dir que per aquelles dates pel bàndol sollevat li era totalment impossible realitzar cap tipus de desembarcament ja que no tenia els medis suficients ni necessaris per realitzar-lo. Tot i així, la costa catalana entraria en una voràgine de construcció d'elements de defensa, on destacarien les trinxeres, els nius de metralladores i els emplaçaments artillers amb l'objectiu de defensa qualsevol platja que pogués ser lloc d'un hipotètic desembarcament per part nacional i mobilitzaria fins i tot a la pròpia població civil en molts dels casos per realitzar tals accions, aconseguint pràcticament un total artillat de la costa catalana on arribaria a emplaçar uns 120 canons i construir uns 300 nius de metralladores. El problema seria que aquests nius de metralladora no disposaven d'armament, estant molts d'ells, sobretot els inicials, construïts de manera molt rudimentària o malament orientats, havent-se per tant de realitzar un treball doble. Sobre les peces artilleres establertes al litoral català, aquestes però tampoc podien complir la seva funció d'artilleria de costa ja que pràcticament totes les peces que s'establiren a la costa serien peces obsoletes, algunes d'elles de museu que havien participat a la 3ª Guerra Carlina i que poc podien fer davant dels potents canons dels creuers nacionals. Tot i així, s'establirien més de 30 bateries a la costa amb aquest material obsolet tot i que la seva actuació al conflicte seria més bé testimonial, tot i que per altre banda, serien peces encara útils utilitzades als fronts de guerra i que amb les ofensives nacionals, s'anirien traslladant de la costa per incorporar-les als fronts. En quant a les unitats emplaçades a la costa, també es destinarien a principis de la guerra una gran quantitat de milicians que ben útils pels interessos governamentals podien haver estat en els fronts de l'Aragó però que el temor d'un desembarcament a terres catalanes faria que s'emplacessin a la costa.
Mica en mica i amb la creació del Exèrcit Popular de la República, aquests milicians donarien pas a les Brigades Mixtes, on més d'una acabaria establint-se al litoral català, que esdevindria un bon lloc per donar aquesta tasca de protecció a una unitat en formació o Brigades que tornaven del front. També s'organitzaria a la costa catalana varis destacaments de defensa ràpida així com altres unitats, encarregades de la primera defensa de la costa si hagués qualsevol desembarcament, mentre que jugaria un paper molt important com a guaites les forces de Carrabiners establertes al litoral i que romandrien al llarg de tota la guerra.

Altre aspecte important seria el paper que jugarien les diferents Marines al conflicte, tenint les seves repercussions a la costa catalana. Mentre que per una banda la Marina Nacional realitzaria una estratègia molt agressiva envers la costa catalana a la que atacaria en diferents ocasions tot i no comptar amb molts elements, la Marina Republicana tindria un paper molt més modest, realitzant una estratègia ultra-defensiva sense aprofitar el seu major número d'unitats, deixant per tant el Mediterrani a favor de les unitats sollevades i totalment entregada a la costa catalana.

Dintre d'aquest aspecte seria destacable la creació al juny de 1937 de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya, que jugaria un paper clau en la defensa del tràfic marítim per aigües catalanes degut al paper gairebé insignificant que realitzaria la Marina Republicana en aigües catalanes, on a banda de destacar tres unitats durant tres setmanes de desembre de 1936, només realitzaria alguna que altre missió de protecció al tràfic marítim per aigües catalanes, desentenent-se completament de la defensa de la seva costa i deixant aquesta tasca als petits pesquers armats de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya.

El tràfic marítim per la seva part, essencial pel bàndol republicà pel subministrament tant d'armes com de qualsevol tipus de matèries primeres tindria en els ports catalans (així com el de Cartagena i València) les principals vies d'entrada, però seria greument castigat i perseguit per unitats de la Marina Nacional que fins i tot minarien aigües catalanes per aconseguir entorpir aquest, i per submarins italians que realitzarien diferents campanyes amb l'objectiu de frenar-lo, però sobretot per l'aviació al servei dels sollevats que seria un autèntic malson pels vaixells mercants. I es que l'ajuda rebuda per part d'Alemanya i sobretot d'Itàlia cap als sollevats esdevindria fonamental perquè els nacionals aconseguiren els seus objectius en tots els fronts ja que li proporcionaria als sollevats una avantatja primordial molt difícil de contrarestar per una República on el seu màxim aliat era la U.R.S.S., i on l'ajuda d'aquesta havia de travessar el perillós mar que s'havia convertit el Mediterrani gràcies a l'actitud decidida italiana de donar suport obertament des del principi del conflicte al bàndol sollevat.

Però sense cap tipus de dubtes on més va patir la costa catalana no seria per mar si no per aire ja que des dels primers bombardeigs de finals de 1936, el litoral català seria l'escenari de l'espectacular ofensiva aèria que protagonitzarien tants els avions italians i alemanys i en menor mesura els espanyols del bàndol sollevat fins al final del conflicte. Durant aquest temps, els avions al servei dels nacionals bombardejarien tant ciutats com ports catalans així com infraestructures de caire industrial, militar o de comunicacions establertes al litoral català, provocant un gran nombre de víctimes així com una gran destrucció a tota la franja costanera catalana, intentant anul·lant sobretot les comunicacions al ser objectius primordials les vies de ferrocarril i els ports. Per tal de defensar el cel de la costa catalana s'establiria una esquadrilla d'aviació de defensa de costes i s'emplaçarien a diferents llocs del litoral diferents elements antiaeris tot i que resultarien insuficients davant de la superioritat aèria que aconseguirien els nacionals i els seus aliats.

Cal fer menció especial al sistema d'espionatge que muntarien els sollevats a territori republicà, especialment a la costa catalana, ja que actuarien tota una sèrie d'agents que informarien amb tota mena de detalls de les fortificacions i el sistema d'artillat de la costa republicana, els objectius

industrials, les vies de comunicacions i fins i tot ports i tràfic marítim, entre d'altres qüestions; informant així d'aquesta manera de tot una sèrie d'informacions molt necessàries per les unitats militars franquistes per saber tots els elements de defensa de la costa republicana i els seus punts forts i febles.

Per finalitzar, es pot atribuir que si els republicans haguessin pogut prendre sota el seu poder totes les Illes Balears a l'agost de 1936, probablement el conflicte hagués agafat un caire diferent i la costa mediterrània republicana on s'inclou la costa catalana no s'hauria desenvolupat ni organitzat tal defensa ni hagués patit els continus atacs aeris i potser tampoc de navals ja que sense la base que va esdevenir Mallorca, que actuaria com si d'un gran portaavions ancorat al Mediterrani es tractés, els avions que atacarien la costa no haguessin tingut cap base per poder realitzar els nombrosos bombardeigs sobre aquesta i l'actuació de vaixells nacionals també hagués estat probablement molt més reduïda al no disposar de cap port al Mediterrani, però sempre i quan també l'actuació de la Marina Republicana hagués estat molt més ofensiva, podent però protegir d'una manera més directa i efectiva el tràfic marítim sense preocupar-se de l'aviació i la flota adversària, podent arribar així aquest tràfic marítim amb més assiduïtat a les costes republicanes, i per tant, no havent de disposar la costa catalana amb tants efectius, necessaris aquests en altres fronts de guerra.

BIBLIOGRAFIA

ARXIUS I BIBLIOTEQUES

Arxiu de la Diputació de Barcelona (ADB)

Arxiu Nacional de Catalunya (ANC)

Archivo General de la Guerra Civil de Ávila (AGMAV)

Archivo General de la Marina don Álvaro de Bazán (AGMAB)

Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA)

Archivo General de la Guerra Civil Española (AGGCE)

Archivo Intermedio Militar Pirenaico (AIMP) de Barcelona

Arxiu General del Museu Marítim de Barcelona (AGMMB)

Archivo de la Comandancia de Obras Militar de Barcelona (ACOMB).

Arxiu del Museu del Ferrocarril de Catalunya (Vilanova i la Geltrú).

Arxiu Comarcal del Maresme

Arxiu Municipal de Cunit

Arxiu Històric Comarcal de Vilanova i la Geltrú

Arxiu Històric Municipal de Sitges

Arxiu Municipal de Castelldefels

Arxiu Municipal de Gavà

Arxiu Municipal del Prat de Llobregat

Biblioteca del Pavelló de la República de la Universitat de Barcelona (BPR-UB),

Biblioteca Histórico-Militar de Barcelona, Caserna de El Bruc;

Biblioteca de la Facultat d'Història de la Universitat de Barcelona;

Biblioteca del Museu Marítim.

PUBLICACIONS I REVISTES

ABC (Madrid)

Adelante

Acció Sindical (Valls)

Anuario Militar de España (Madrid)

Ara (Palafrugell)

L'Autonomista (Girona)

Boletín Oficial del Estado

Butlletí del Comitè de Defensa Local (Vilanova i la Geltrú)

Diari de Girona

Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya

Diari de Tarragona

Diari Oficial del Ministerio de la Guerra / de Defensa Nacional

Ebre 38

L'Espurna (Girona)

Front (Girona)

Gaceta de Madrid / de la República

Llibertat (Mataró)

Memorial del Arma de Ingenieros

El País (Barcelona i Madrid)

El Punt (Girona)

Recull (Blanes)

Revista Aeroplano

Revista Española de Historia Militar

Revista General de Marina

Revista de Historia Militar

Revista de Historia Naval

Serga

Solidaridad Obrera

La Vanguardia

Última Hora

ALTRES FONTS

www.adar.es

www.aviacioiguerracivil.com

www.elgrancapitan.org

guerracivil.mundoforo.com

www.totselsnoms.org

www.trasmeships.es

www.wikipedia.com

LLIBRES I ARTICLES

ABELLÁN, Juan i GARCÍA-MUÑOZ, Juan, *Galería de Aviones de la Guerra Civil Española (1936-1939)*, Madrid, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, 2003.

ALBERTÍ GUBERN, Santiago, i Elisenda ALBERTÍ CASAS, *Perill de bombardeig! Barcelona sota les bombes (1936-1939)*. Barcelona, Editorial Albertí. 2004.

ALCOFAR NASSAES, José Luis, *La aviación legionaria en la Guerra Española*, Barcelona, Editorial Euros. 1975.
-*Las Fuerzas Navales en la Guerra Civil Española*. Barcelona. Dopesa. 1971.
-*La Marina de Guerra Italiana en la Guerra de España*. Barcelona. Editorial Euros. 1976.
-*Los Asesores Soviéticos (los Mejicanos) en la Guerra Civil Española*. Barcelona. Editorial Dopesa. 1971.

ALEMANY, Joan, *Els fars de Catalunya.*Tiana. Rosa Esteve i Associats. 2006.

ALONSO, Bruno, *La Flota Republicana y la Guerra Civil de España (Memorias de su Comisario General)*. México. Imprenta Grafos. 1944.

ALPERT, Michael, *El ejército republicano en la Guerra Civil*. Madrid. Editorial Crítica. 2007
-*La Guerra Civil Española en el mar.* Siglo XXI. Madrid. España Editores. 2008.

AMAT TEIXIDÓ, Jordi, *República i Guerra Civil a Calella, 1931-1939*. Mataró. Caixa d'Estalvis Laietana. 1994
-*Pineda entre dos temps (1931-1939)*, Ajuntament de Pineda de Mar, 1995.
-*República, revolució i Guerra Civil: el Masnou, 1931-1939*. Barcelona. ETD Micropublicacions. 1995.
-*Sant Pol de Mar (1931-1948): República, conflicte i primer franquisme*. Vilassar de Mar. Editorial Oikos-Tau. 1998.
-*Premià de Mar, 1931-1945. República, Guerra Civil i Primer franquisme*. Premià de Mar. Editorial El Clavell. 2001.

ARNABAT, Ramon, ÍÑIGUEZ, David, CABEZAS, Adrián i GESALÍ, David, *El Penedès sota les Bombes. Crònica d'un setge aeri 1937-1939. Alt Penedès, Baix Penedès i Garraf*. Vilafranca del Penedès. Cossetània Edicions i Institut d'Estudis Penedesencs. Col·lecció Esquadra 11 nº2. 2012.

BARCELÓ-FORTUNY, José María, *Historia y Estela del Crucero Canarias.* Madrid. Editorial Almena. 2004.

BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española*. Madrid. Instituto de Historia y Cultura Naval. 1994.

BERTRAN MUSITU, José, *Experiencias de los Servicios de Información del Nordeste de España (SIFNE) durante la guerra*. Madrid. Editorial Espasa Calpe. 1940.

CABALLOL, Joaquima, *La Guerra de 1936-1939 a Sitges*, Sitges, Grup d'Estudis Sitgetans. 1999.

CABEZAS SÁNCHEZ, Adrián, *La Guerra Civil a Vilanova i la Geltrú. (1936-1939). Aspectes militars*. Institut d'Estudis Penedesencs. Vilanova i la Geltrú. 2009.

CAMIL TORRES FABRA, Ricard, *Un objectiu primordial de l'aviació franquista: la Frontera Oriental dels Pirineus*, dintre de la Revista *Ebre 38*, Febrer 2008.

CAPDEVILA, Juan, *La fortificación de campaña. Sindicato de la Indústria de la Edificación, Madera y Decoración*. Barcelona. 1938.

CARDONA, Gabriel, *Historia militar de una Guerra Civil*, Barcelona, Flor de Viento. 2006.

CASTELLANO RUIZ DE LA TORRE, Ricardo, *Los restos del Asedio. Fortificaciones de la Guerra Civil en el frente de Madrid. Ejército nacional*. Madrid. Editorial Almena. 2004.
- *Los restos de la Defensa. Fortificaciones de la Guerra Civil en el frente de Madrid*. Ejército Republicano. Madrid. Editorial Almena. 2007.

CASTELLS, Andreu, *Las Brigadas Internacionales en la guerra de España*, Barcelona. Editorial Ariel. 1974.

CASTILLO DUEÑAS, Adolfo, *Buques de Ybarra*. Sevilla. 1997.

CAYUELAS ROBLES, Ramón, *Relatos inéditos de los submarinos republicanos en la Guerra Civil Española (C-5 y C-2)*. Alacant. Editorial Club Universitario. 1999.

CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo, *Armada Española* (quatre volums). Madrid. Editorial Poniente. 1983.

CERVERA PERY, José, *Alzamiento y Revolución en la Marina*. Madrid. Editorial San Martín, 1978.

CERVERA VALDERRAMA, Juan, *Memorias de Guerra (1936-1939)*. Madrid. Editora Nacional. 1968.

CLARA, Josep, *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Col·lecció Camí Ral, núm 35. Barcelona. Rafael Dalmau Editor. 2012.
-*Bombardeig de Roses i nit de terror*, dins *Revista de Girona*, 118 (1986), p.472-476.
-*Els bombardeigs marítims a Palamós durant la Guerra Civil*, dins *Estudis sobre temes del Baix Empordà*, 6 (1987), p. 183-200.
-*Els bombardeigs a Blanes durant la Guerra Civil*, dins *Revista de Girona*, 123 (1987), p.390-394.

CLAVERO, Capità i BOUZA, S. Tinent, *Descripción de la ametralladora antiaérea Breda de 20 mm*, Madrid, Gran Capitán, 1942.

COLOMER, Margarida, *La Guerra Civil a Mataró, 1936-1939*, Barcelona. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. 2006.

COMPAÑÍA TRANSMEDITERRÁNEA. Historia de la Flota. Barcelona. Compañía Transmediterránea. 1998.

COMPTE I FREIXANET, Albert, *República i Guerra Civil a Castelló d'Empúries (entre la història i les memòries)*. Figueres. Gràfiques Canigó. 1995.

CONTELL I RUIZ, Josep Maria, *Gràcia, temps de bombes, temps de refugis. El subsòl com a supervivència*, Barcelona, Taller d'Història de Gracia, 2008.

DE RAMON I VIDAL, Jaume, *El Regiment Pirinenc nº1 de Catalunya*, Barcelona, Editorial Rafael Dalmau. 2004.

DE SOLA, Víctor María Y MARTEL, Carlos, *Estelas Gloriosas de la Escuadra Azul*. Cadis. Establecimientos Cerón. 1937.
-*Proa a España*. Cadis, Establecimientos Cerón. 1938.

DE SOLA, Víctor María, *Gestas de la Armada Imperial*. Cadis, Establecimientos Cerón i Librería Cervantes. 1939.

DEL CASTILLO, Enrique i BARUTELL, Carlos, *Ideas Modernas sobre Plazas Marítimas*. Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros del Ejército. 1904.

DOMÍNGUEZ BENAVIDES, Manuel, *La Escuadra la mandan los cabos.* Editorial Luz de México, 1944.

DUEÑAS ITURBE, Oriol, *La gran destrucció. Els danys de guerra i la reconstrucció de Catalunya després de la Guerra Civil (1937-1957*. Tesi Doctoral. Universitat de Barcelona. Juny 2012.

ENGEL, Carlos, *Historia de las brigadas mixtas del ejército popular de la República, 1936-1939*. Madrid. Editorial Almena. 1999.

ESTADO MAYOR DE LA ARMADA. *Comisión de la Armada para Salvamento de Buques*. Madrid. 1941.

FERNÁNDEZ GUIRAO, Francisco José i Rebecca Antonie TOMBERGS, *Arquitectura militar de la Guerra Civil en Murcia. Una fortificación olvidada: las casamatas de la Venta de Purias,* dins *Alberca*, 6 (2008). p. 155-177.

FIGUERES FRASNEDO, Xavier, *República i Guerra Civil a l'Ametlla de Mar*, Tortosa, Ajuntament de l'Ametlla de Mar. 2002.

FUENTE, Pablo de la, *Historia militar de la Guerra Civil a la comarca de la Selva*. *Patrimoni i memòria republicana*. Santa Coloma de Farners. Centre d'Estudis Selvatans. 2010.

FUENTES, Álvaro. *El Crucero Canarias proa a la victoria*. Madrid, Espasa Calpe. 1940.

GARANGOU, Sonia, *Malgrat 1930-1940: els anys silenciats. República, revolució, guerra i dictadura a un poble de l'Alt Maresme*. Malgrat de Mar,

GENERALITAT DE CATALUNYA, *Població de Catalunya 1936*. Servei Central d'Estadística. Generalitat de Catalunya. Departament de Presidència. 1936.

GESALÍ, David, *Delfín. El avión Grumman CC&F G-23 Delfín en la Guerra Civil Española*, Escuadra 7, 2005.

GESALÍ, David i ÍÑIGUEZ, David, *El Torpedo Aeri: un coet per a la República*. *Ebre 38* número 1, 2003, p. 37-46.

GESALÍ, David i ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939)*. Barcelona. Rafael Dalmau, editor. 2012.

GÓMEZ-SANTOS, Marino, *Transmediterránea. Hacia el nuevo milenio. 1917-1997*. 1997.

GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael, *La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil.* Madrid, Editorial San Martín. 1977.

GONZÁLEZ HUIX, Francisco Javier, *El asedio aéreo de Tarragona 1937-1939.* Tarragona. Diputació de Tarragona. 1990.
-El puerto y la mar de Tarragona durante la Guerra Civil 1936-1939, Tarragona, Institut d'Estudis Tarraconenses Ramon Berenguer IV, 1995.
-Enero 1939. Un proyecto de desembarco en la zona Tamarit-Berà, dins *Estudis Altafullencs*
-El torpedamiento del vapor Navarra en aguas de Altafulla durante la Guerra Civil, *Estudis Altafullencs*, número 12, 1988.

GOVERN DE LA GENERALITAT, *Normes generals i instruccions tècniques*. Barcelona. Conselleria de Treball i Obres Públiques, Junta de Defensa Passiva de Catalunya. 1937.

GRETTON, Peter. *El Factor Olvidado (La Marina Británica y la Guerra Civil Española)*. Madrid. Editorial San Martín. 1984.

GRUP BÚNQUERS D'ARENYS, *Els búnquers de la platja de la Musclera (Arenys de Mar)*, dins *XXV Sessió d'Estudis Mataronins*. 29 de novembre de 2008. Comunicacions presentades, Mataró, Museu Arxiu de Santa Maria. Patronat Municipal de Cultura, 2009, p. 63-79.
-*Els búnquers del Cavaió (Arenys de Mar)*, dins *XXVI Sessió d'Estudis Mataronins*. Mataró, 28 de novembre de 2009. Comunicacions presentades. 2010, p. 203-217.

GUARNER, Vicenç, *L'aixecament militar i la Guerra Civil a Catalunya*, Barcelona. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. 1980.
-*Cataluña en la Guerra de España*, Madrid. Editorial Gregorio del Toro. 1975.

HERNÁNDEZ CARDONA, Francesc Xavier, *Història militar de Catalunya: Temps de revolta*, vol. IV. Barcelona. Dalmau, 2004.

HERRERA, Emilio, *Entre el añil y el cobalto. Los hidroaviones de la guerra de España*. Madrid. IHCA., 1987.

HEIBERG, Morten i ROS AGUDO, Manuel, *La trama oculta de la Guerra Civil. Los servicios secretos de Franco*. Barcelona. Crítica, 2006

HOWSON, Gerald, *Armas para España*, Barcelona. Península. 2000.

INFIESTA PÉREZ, José Luis, i José COLL, *Bombardeos del litoral mediterráneo durante la Guerra Civil*, Valladolid, Editorial Quirón. 1998-2000. 2 Volums.

INFIESTA PÉREZ, José Luis i Artemio MORTERA, *La Artillería en la Guerra Civil, Material fuera de servicio incorporado a la campaña*. Col·lecció La Maquina y la Historia. Nº. 22. Valladolid, Editorial Quirón. 2000.

ÍÑIGUEZ GRÀCIA, David, *El Vesper de la Gloriosa. L'aviació republicana*, Calafell. Llibres de Matrícula. 2005.

JIMÉNEZ, Àngel, *La Guerra Civil a Sant Feliu de Guíxols (1936-1939)*, Sant Feliu de Guíxols, Ajuntament. 1995.
-*Els bombardeigs a Sant Feliu de Guíxols durant la Guerra Civil*, dins *Revista de Girona*, 105 (1983), p. 345-355.
-*Artillers bascos i catalans a Sant Feliu de Guíxols*, dins *Revista de Girona*, 130 (1988), p. 485-490.

JIMÉNEZ ARNAU, José Antonio i Ricardo, *A Madrid por la mar.* Saragossa. Editorial Heraldo de Aragón. 1938.

JOU ANDREU, David, SIERRA FARRERAS, Roland i TEIXIDÓ PASCUAL, Robert: *La Guerra Civil de 1936-1939 a Sitges*. *Tres conferències*. Sitges. Grup d'Estudis Sitgetans, 2001.

JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA. Dirección de las obras y servicios. *Memoria acerca del estado y progreso de las obras y servicios del puerto y de las vicisitudes ocurridas en el mismo y asuntos importantes durante los años 1935-1942, con reseña de varias obras para su ampliación y mejora*. Barcelona. 1942.

Lista Oficial de Buques de las Marina Militar, Mercante y Pesquera Españolas desde 20 toneladas. Madrid, Edita Subsecretaria de la Marina Civil. 1935.

LLINÀS, Àngel i MUÑOZ, Mary: *Vallcarca. Una vall, una fàbrica, una colònia, 1936-1975*. Les Roquetes del Garraf: Grup d'Investigadors de les Roquetes del Garraf, 2006.

LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING. London. Compañía Transatlántica. Barcelona. 1935-36.

LORENZO, Aïda i Esther LLORENÇ, *El defensor de la Badia de Roses*, dins *Revista de Girona*, 251 (2008), p. 42-45.

MADARIAGA FERNÁNDEZ, Francisco Javier, *Las indústrias de guerra de Cataluña durante la Guerra Civil*, tesi doctoral presentada a la Universitat Rovira i Virgili, Tarragona, abril de 2003.

MALUQUER I WAHL, Joan, *L'aviació de Catalunya els primers mesos de la Guerra Civil*, Barcelona, Pòrtic. 1978.

MANRIQUE GARCÍA, José María i Lucas MOLINA FRANCO, *Las armas de la Guerra Civil Española*, Madrid. La Esfera de los Libros, 2006.

MARTÍNEZ LORENZO, Comandante, *Artillería de Costa*. Madrid. Ediciones Ejército. 1941.

MARTÍNEZ REVERTE, Jorge. *La Batalla del Ebro*. Barcelona: Crítica, 2006.

MARTÍNEZ SUÁREZ, Sandra, *Converses amb "biberons" de Sitges*. Sitges. Ajuntament de Sitges. 2006.

MAS GIBERT, Xavier, *Guerra, revolució i contrarevolució a Canet de Mar, 1936-1943*. Mataró, Caixa d'Estalvis Laietana. 2002.

MASSOT I MUNTANER, Josep, *El desembarcament de Bayo a Mallorca*, Barcelona. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1987.

MOLINA, Lucas i MANRIQUE, José María, *Legión Cóndor: Su historia olvidada*. Valladolid. Quirón, 2000.

MOLINA FRANCO, Lucas i VÁZQUEZ GARCÍA, Juan, *Los cañones de La Coruña. Un recorrido histórico y turístico por las defensas costeras del norte de España*. La Corunya. Alcañiz Fresno. 2004.

MONTLLÓ BOLART, Jordi i Joan Carles ALAY, *Els búnquers del litoral del Maresme. Un element patrimonial a punt de desaparèixer*, dins XV Sessió d'Estudis Mataronins, Mataró, 1999.

MONTOLIU, Miquel i Joan SANTACANA, *Memòria de guerra: Calafell, 1936-1939*, Calafell, Llibres de Matrícula, 1998.

MORÉ AGUIRRE, David, *La vida en los faros de España. El Cuerpo de Torreros de Faros de Técnicos. Mecánicos de Señales Marítimos (1851-1992)*. Barcelona. Edita Museu Marítim de Barcelona i Angle Editorial. 2010.

MORENO, Francisco, *La guerra en el mar (hombres, barcos y honra)*, Barcelona, AHR, 1959.

MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada*. *Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939*. 5 Volums. Madrid. Editorial Alborán. 1998.

MORTERA PÉREZ, Artemio, *La Artillería Naval en la Guerra Civil Española 1936-1939.* Gijón. Fundación ÁlvarGonzález. 2006.

NOGUERA, Joan, *La Guerra Civil a Tamarit (1938-1939)*, Estudis Altafullencs, número 8 1984.

O'DONELL TORROJA, César, *Las pérdidas de buques mercantes republicanos causadas por hidroaviones de la Legión Cóndor durante la guerra civil española (1936-1939)*, Revista de Historia Naval, núm 43, 1993, p. 55-84.

OLIVEIRA, Mauricio de, *La tragedia española en el mar.* Cadis. Establecimientos Cerón i Libreria Cervantes. 1937.
-*Las dos Españas en el mar.* Cadis. Establecimientos Cerón. 1937.
-*Marinos de España en guerra.* Cadis. Establecimientos Cerón i Libreria Cervantes. 1938.
-*Aguas de España, zona de guerra.* Cadis. Establecimientos Cerón i Libreria Cervantes. 1939.

Palamós 1936-1939. Diari de Lluís Barceló i altres veus, Palamós, Ajuntament de Palamós. 2006.

PARDO, Juan, *La Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Cataluña* (1937-1939), 1er Congrés d'Història Marítima de Catalunya, Museu Marítim, Barcelona, 2004.

PARDO CANALIS, Julio, *Cuando el mar no era un camino*. Saragossa. Tipografía La Editorial. 1937.

PERMUY LÓPEZ, Rafael A., *Ases de la Aviación Republicana (1936-1939)*. Londres. Galland Books, 2008.

PERNAU, Josep, *Diario de la caída de Cataluña*, Barcelona, Ediciones B, 1989

PUIG ROVIRA, Francesc Xavier, *Vilanova i la Geltrú 1936-1939. Guerra Civil, revolució i ordre social*, Barcelona, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2005.

PUJADÓ I PUIGDOMÈNECH, Judit, *Contra l'oblit. Els refugis antiaeris poble a poble*, Barcelona. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. 2006.
- *El Llegat Subterrani. Els refugis antiaeris de la Guerra Civil*. Badalona. Ara Llibres. 2008.

RAMON I PERA, Francesc Xavier, *Vilassar de Mar (1936-1939). Una història que no s'ha d'oblidar però que no s'ha de repetir*, Vilassar de Mar, Editorial Oikos-Tau, 1998.

RICART GIRALT, José, *Guía Marítimo Comercial de los Puertos de la Península Ibérica. Volumen Primero. Cataluña*. Edita Revista de Navegación y Comercio. 1894.

RODRIGO Y ALHARILLA, *La Casa Ramos, 1845-1960: más de un siglo de historia marítima*. Barcelona. Edició Museu Marítim de Barcelona. 2005.

RODRÍGUEZ MARTÍN GRANIZO, Gonzalo i GONZÁLEZ-ALLER, José Ignacio, *Submarinos republicanos en la Guerra Civil Española.* Madrid. Libreria Gabriel Molina. M Abella asociados. 2003.

ROJO, Vicente, *¡Alerta los pueblos! Estudio político-militar del periodo final de la guerra española*, Barcelona. Ariel. 1974.
-*Historia de la Guerra Civil Española*. Barcelona. RBA. 2010.

ROVIRA I VIRGILI, Antoni, *La guerra que han provocat. Selecció d'articles sobre la guerra civil espanyola*. A cura de Josep M. ROIG I ROSICH, Barcelona. Publicacions de l'Abadia e Montserrat. 1998.

SABATIER DE LACHADENÈDE, René, *La Marina Francesa y la Guerra Civil de España (1936-1939)*. Madrid. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Naval. 2000.

SAIZ CIDONCHA, Carlos, *Aviación republicana. Historia de las Fuerzas Aéreas de la República Española (1931-1939)*, 3 volums. Madrid, Almena, 2006.

SALAS LARRAZÁBAL, Ramón, *Historia del Ejército Popular de la República*, Madrid. Editora Nacional, 1973, 4 vol.

SÁNCHEZ de ALCÁZAR GARCÍA, César. *Los Cañones Vickers de 381/45 mm*. Londres. Galland Books. 2010.

SÁNCHEZ DE TOCA, Joaquín, *Nuestra Defensa Naval*. Madrid. 1903.

SANTAELLA PASCUAL, Federico, *La Artillería en la Defensa de Cartagena y su Base Naval. Desde los orígenes al Plan Vickers de 1926.* Editorial Áglaya. Cartagena. 2ª edició 2006.

SANTACREU SOLER, José Miguel, *Tres claves de la Guerra Civil en el Mediterráneo*.

SANTOCILDES, José i CASTAÑÓN, Carlos. *Órganos de Stalin... Made in Spain. La Artilleria coehete en el Ejército Español*. Cuadernos de Revista Española de Historia Militar, número 2. Valladolid. Quirón Ediciones. 2003.

SERVICIO HISTÓRICO MILITAR, *Partes oficiales de guerra 1936-1939*, Madrid, Editorial San Martín, 1977-1978, 2 volums.

SOLÉ SABATÉ, Josep Maria i Joan VILLARROYA I FONT, *Catalunya sota les bombes (1936-1939)*, Barcelona. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1986.
-*España en llamas. La guerra civil desde el aire*. Madrid. Temas de Hoy, 2003.
-*Breu història de la Guerra Civil a Catalunya*. (directors). Barcelona. Edicions 62. 2005.

SOLER FUENSANTA, José Ramón i LÓPEZ-BREA ESPIAU, Francisco Javier, *Soldados sin rostro. Los servicios de información, espionaje y criptografía en la Guerra Civil española*. Barcelona, Inédita Editores. 2008.

SUEIRO, Daniel, *La Flota es Roja. (Papel clave del Radiotelgrafista Benjamín Balboa en julio de 1936)*. Barcelona, Argos Vergara. 1983.

TARAZONA, Francisco, *Yo fui piloto de caza rojo*. Madrid. San Martín. 1974.

TARRADELLAS, Josep, *La Indústria de Guerra a Catalunya (1936-1939). L'obra de la Comissió, creada per la Generalitat i el seu report d'actuació*. Lleida. Pagès editors. 2007.

TEJERO FARNÓS, Alfons, *Inventari de les restes arqueològiques i històriques de la plana del Coll del Balaguer. Del barranc de les Forques al riu Llastres. De l'edat de pedra a la Guerra Civil espanyola*. Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant. 2008.

VALLES COLLANTES, Francisco, *Páginas de gloria de la Marina Nacional Española (Diario de un voluntario)*. Cadis, Imprenta de Salvador Repeto, 1938.

VERA DELEITO, Antonio i Jorge VERA DELEITO APARICI, *Defensa antiaérea republicana (1936-1939). Artilleria y refugios (algo de valor)*. Utiel, Gráficas Llogidí, 2000.

VIDAL Y RUA, Antonio, *Defensa de Costas. Baterías Económicas*. Madrid. Imprenta del Memorial de Ingenieros. 1901.

VIDIELLA RAMON, Alfons, *El Vendrell 1936-1939*, Vilafranca del Penedès, Ramon Nadal, 2001.

VILA MITJÀ, Mercè, *L'Escala, 1931-1947 (República-Guerra Civil-Postguerra)*, L'Escala, Ajuntament de l'Escala, 1994.

VILAR, Pierre, *La Guerra Civil española*, Barcelona, Editorial Crítica, 1986.

VILAR I MASSÓ, Albert, *La Guerra a Calonge*, Palamós. Bar Xicu-Galeria Tot Art, 2001.

VILLARROYA, Joan, *Els bombardeigs de Barcelona durant la guerra civil (1936-1939)*. Barcelona. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. 1999.

YBARRA MENCOS, Íñigo i CASTILLO DUEÑAS, Adolfo, *La Naviera Ybarra.* Sevilla. Guadalquivir Ediciones. S.A. 2004.

ZARAGOZA, Cristóbal, *Ejército Popular y militares de la República (1936-1939).* Barcelona. Editorial Planeta. 1981.

ANNEXES

ÍNDEX

Document nº1. Decret sobre l'organització de la Defensa de la Costa.....1102
Document nº2. Projecte de decret per la reorganització de la defensa de la costa.....1104
Document nº3. Organització de la Defensa de la Costa republicana.....1106
Document nº4. Informació nacional sobre la defensa de la costa.....1107
Document nº5. Xarxa d'observació republicana de la costa catalana.....1110
Document nº6. Cartilla d'observació de la costa.....1111
Document nº7. Determinació de distàncies marines pel reconeixement de costa.....1112
Document nº8. Reconeixement de vaixells a la nit i codi de senyals lluminoses.....1113
Document nº9. Instruccions pels guaites dels observatoris de semàfors de Marina.....1114
Document nº10. Butlletí d'informació de l'observatori de Montjuïc.....1115
Document nº11. Butlletí d'observació del lloc semafòric de Begur.....1116
Document nº12. Butlletí d'informació de defensa de la costa. (13-14 de desembre de 1937).....1117
Document nº13. Butlletí d'informació de la costa (12 de març de 1938).....1123
Document nº14. Organització de les forces de defensa de costa.....1124
Document nº15. Forces de la defensa de la costa.....1125
Document nº16. Instruccions pels caps de destacaments de Defensa de Costa.....1126
Document nº17. Plantilla de Transmissions de la Defensa de costes.....1128
Document nº18. Personal sanitari i auxiliar afecte a la Defensa de costes de la província de Barcelona.....1129
Document nº19. Informe nacional sobre forces i defenses de la Costa Brava.....1130
Document nº20. Forces de carrabiners a Catalunya.....1131
Document nº21. Composició de dos Companyies de Metralladores de carrabiners de la província de Barcelona.....1132
Document nº22. Plantilla de carrabiners de la província de Girona.....1133
Document nº23. Plantilla de carrabiners de la província de Barcelona.....1134
Document nº24. Plantilla de carrabiners de la província de Tarragona.....1135
Document nº25. Destacaments de Brigades de Costes de la província de Barcelona.....1136
Document nº26. Reflectors en servei a la costa i mapa de la seva ubicació.....1138
Document nº27. Organització de les Bateries de Costa.....1139
Document nº28. Reorganització de l'artilleria de costa.....1140
Document nº29. Organització de la Comandància d'Artilleria de costa.....1141

Document nº30. Informació nacional sobre artilleria a la costa catalana.....1142
Document nº31. Situació de l'Artilleria de Costa, Observatori i Trens Artillats per la defensa costanera de Barcelona.....1143
Document nº32. Butlletí d'informació de la costa realitzat per observatoris d'artilleria de costa. (11-12 de novembre de 1937).....1146
Document nº33. Canó 150 mm H.E.....1153
Document nº34. Canó Vickers 150 mm i Canó de 150 mm m.l.r.....1154
Document nº35. Obús de 210 mm.....1155
Document nº36. Exercicis d'Artilleria de costa. (Agost-setembre de 1938).....1156
Document nº37. Projecte de plànol artiller defensiu de la costa nord catalana.....1158
Document nº38. Projecte emplaçament de bateria a Portbou.....1159
Document nº39. Emplaçament de la Bateria de Punta Prima (Roses).....1160
Document nº40. Croquis de la Bateria de Palamós.....1161
Document nº41. Mapa nacional sobre la situació de la bateria de costa de Blanes.....1162
Document nº42. Mapa i Croquis de la Bateria de Malgrat de Mar.....1162
Document nº43. Croquis de la Bateria de Calella.....1164
Document nº44. Croquis de la Bateria de Mataró.....1165
Document nº45. Croquis de la Bateria de Caldes d'Estrac.....1165
Document nº46. Bateria de Montgat.....1167
Document nº47. Bateries de Barcelona (Bateria del Astillero i Secció flanquejant del Llobregat).....1168
Document nº48. Projecte d'emplaçament de peça de 305 mm a Montjuïc.....1169
Document nº49. Croquis de la Bateria de Castelldefels.....1170
Document nº50. Croquis d'una casamata per una peça de 75 mm de la bateria de Sitges.....1170
Document nº51. Informació nacional sobre la bateria de costa de Sitges.....1171
Document nº52. Croquis i mapa nacional sobre la Bateria de costa de Vilanova i la Geltrú.....1172
Document nº53. Croquis de la Bateria de Calafell.....1172
Document nº54. Croquis de la Bateria de Vila-seca.....1173
Document nº55. Croquis de la Bateria de Coll de Balaguer.....1173
Document nº56. Diversos mapes nacionals sobre situació de les bateries de costa (Palamós, Blanes, Caldes d'Estrac i Castelldefels).....1174
Document nº57. Diverses tipologies de nius de metralladores.....1176
Document nº58. Croquis de diversos nius de metralladora (Palamós, Vall-Llobrega, Palafrugell, Platja d'Aro, S'Agaró, Sant Feliu de Guíxols, Tossa de Mar, Lloret de Mar).....1178

Document nº59. Informe sobre les fortificacions de la costa de Girona.....1185
Document nº60. Introducció de l'informe realitzat per l'oficial anglès de la defensa de la costa catalana.....1190
Document nº61. Mapa republicà dels nius de metralladora existents entre les poblacions de Portbou i Colera.....1193
Document nº62. Mapa republicà dels nius de metralladora existents a Blanes.....1194
Document nº63. Croquis del punt de suport de Cubelles.....1195
Document nº64. Mapa republicà de les posicions defensives al litoral de Calafell i Altafulla-Tamarit.....1196
Document nº65. Diversos mapes republicans sobre la fortificació de la costa tarragonina (Sant Vicenç de Calders, Roda de Barà, Platja de la Sabinosa, Punta del Purroc (Salou), Platja de Cambrils, Caserna de Maria Cristina, Sant Jordi d'Alfama (Hospitalet de l'Infant) i Port de l'Ametlla de Mar).....1197
Document nº66. Relació segons els nacionals de totes les construccions defensives realitzades a la costa catalana.....1203
Document nº67. Informació nacional sobre les defenses costaneres de Portbou.....1210
Document nº68. Mapa nacional sobre emplaçaments de metralladores Sant Feliu de Guíxols....1212
Document nº69. Informe nacional sobre les fortificacions de Coll de Balaguer.....1213
Document nº70. Estudi republicà sobre l'organització defensiva del litoral de Barcelona.....1214
Document nº71. Mapa nacional sobre les defenses situades entre Empúries i la desembocadura del riu Ter.....1215
Document nº72. Fotografies de la costa tarragonina realitzades des del submarí nacional *General Sanjurjo*.....1216
Document nº73. Dibuixos realitzats de la costa tarragonina segons la vista de la tripulació del submarí nacional *General Sanjurjo*.....1217
Document nº74. Plànol del minat de la costa catalana per la Marina nacional.....1218
Document nº75. Informes nacionals sobre tràfic marítim republicà.....1219
Document nº76. Decret militarització dels ports.....1222
Document nº77. Mapes nacionals sobre ports catalans (Port de la Selva, Palamós).....1223
Document nº78. Informes nacionals sobre els ports de Port de la Selva i Roses.....1224
Document nº79. Ordre operacions de l'Agrupació Naval Republicana destacada a Barcelona....1226
Document nº80. Ordre d'operacions de les unitats de la Marina Republicana durant els mesos de maig i juny.....1228
Document nº81. Butlletí d'Informació de la Base Naval Secundària de Roses.....1235

Document nº82. Plantilla de la Base Naval Secundària de Roses.....1236
Document nº83. Butlletí d'operacions de les Flotilles de Vigilància i Defensa Antisubmarina republicanes.....1238
Document nº84. Informació nacional sobre guardacostes republicà.....1239
Document nº85. Ordre d'operacions pel guardacostes de la Flotilla.....1240
Document nº86. Croquis sobre una llanxa de defensa de la costa republicana.....1241
Document nº87. Instruccions tàctiques per les llanxes antisubmarines.....1242
Document nº88. Plantilla del personal dedicada al rastrejament de mines.....1243
Document nº89. Canal de rastrejament de mines submarines.....1247
Document nº90. Directrius del gabinet de xifra de Marina.....1250
Document nº91. Codis i claus de vaixells republicans.....1253
Document nº92. Operació d'un transport de guerra.....1255
Document nº93. Missatge nacional sobre la preocupació dels republicans a un desembarcament.....1256
Document nº94. Missió de desembarcament nacional a la costa catalana.....1257
Document nº95. Fotografies de reconeixement aeri de la costa tarragonina.....1267
Document nº96. Objectius militars (Gavà, Sant Adrià del Besòs, Blanes, Tarragona i Vilanova i la Geltrú).....1271
Document nº97. Pla nacional de supressió de subministrament elèctric de Catalunya.....1275
Document nº98. Pla nacional sobre objectius de la línia fèrria catalana.....1276
Document nº99. Bombardeigs efectuats per l'Aviació Legionària italiana i la Legió Còndor alemanya sobre la ciutat de Barcelona.....1278
Document nº100. Historial dels hidroavions *CANT-Z 501* nacionals.....1280
Document nº101. Plànols dels efectes de diferents bombardeigs sobre el Port de Barcelona.....1281
Document nº102. Informe sobre bombardeig del dia 13 de juliol de 1938 sobre el port de Barcelona.....1285
Document nº103. Informacions republicans sobre bombardeigs a estacions de ferrocarril (Sant Vicenç de Calders, Tarragona i Portbou).....1287
Document nº104. Mapes sobre bombardeigs realitzats a la zona indstrial de la desembocadura del riu Besòs.....1289
Document nº105. Plànols de diferents aèrodroms republicans (Vilajuïga, El Prat de Llobregat i Salou-La Pineda).....1291
Document nº106. Plànol dels bombardeigs del 18 i 19 de juny de 1938 sobre l'Aeròdrom del Prat de Llobregat.....1294

Document nº107. Butlletí d'informació republicà sobre bombardeigs.....1295
Document nº108. Butlletí del dia 1 de novembre de la Junta de Defensa Passiva de Catalunya..1296
Document nº109. Dos ordres d'operacions i respectius informes d'un hidroavió republicà.....1303
Document nº110. Dos butlletins d'operacions de l'Esquadrilla de Defensa de Costes.....1305
Document nº111. Diversos documents nacionals sobre defensa antiaèria republicana.....1307
Document nº112. Informació nacional sobre les seccions d'il·luminació republicanes.....1311
Document nº113. Informació nacional sobre les estacions de radio i observatoris antiaeris.....1312
Document nº114. Croquis republicà de la bateria antiaèria del Turó de la Rovira de Barcelona.....1313

Document nº1. Decret sobre l'organització de la Defensa de la Costa.
AGMAV, C.1150, Cp.4, D.1/2-3.

Rgtro 4

2

R E S E R V A D O

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Excmo. Sr. Jefe del Estado Mayor Central.

En Decreto reservado de 12 del actual se dice lo siguiente:

"Existen en la actualidad varios organismos dependientes de diversos Ministerios y centros con misiones distintas, pero relacionadas de modo específico con la defensa de nuestras costas; organismos que no tienen bien delimitado su cometido ni las responsabilidades que les corresponden, por lo cual se originan dualidades y confusiones de mando sobre ciertas tropas y servicios, lo cual quebranta la eficiencia necesaria.

Se impone, pues, aunar estos elementos de actuación tan dispersa, conjugando armónica y ponderadamente sus esfuerzos bajo un solo plan general.

Por lo expuesto, de acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del Ministro de Defensa Nacional,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo primero.- Se crea la Jefatura de Defensa de Costas dependiente del Estado Mayor Central y con jurisdicción en el litoral mediterráneo desde Cabo Creus hasta la desembocadura del río Segura, quedando subordinados a dicha Jefatura los actuales servicios de defensa de costas de la tercera y cuarta Divisiones Orgánicas y cuantos otros de la misma naturaleza estuviesen afectos a cualesquiera otros organismos.

Artículo segundo.- Las misiones principales de la Jefatura de Defensa de Costas serán:

a). Proponer las directivas que han de regir la defensa de costas.
b). Establecer unidad de doctrina en la instrucción y actuación de todos los elementos encargados de dicha defensa.
c). Determinar y armonizar los planes generales de defensa de la costa y los parciales o particulares de los puntos considerados como vulnerables.
d). Inspeccionar y vigilar el cumplimiento de las normas dictadas y el estado de eficiencia de las tropas y servicios afectos a la defensa de la costa.

Artículo tercero.- Cuantas peticiones y consultas se relacionen con los planes de defensa del litoral señalado en el artículo primero, se formularán precisamente por conducto del Jefe de Defensa de Costas, pudiendo éste, previa aprobación del Ministro, dictar las resoluciones que estime oportunas.

Artículo cuarto.- El Jefe de Defensa de Costas podrá, para todos los asuntos de su competencia, dirigirse por oficio, pase o nota en los expedientes a todas las autoridades, centros y dependencias militares. Asimismo dará directamente noticia a los Jefes de Ejército o Divisiones de cuantos asuntos deban conocer por razón de su cargo y solicitará de ellos los auxilios que estime necesarios.

Además tendrá facultad para autorizar gastos que no excedan de cincuenta mil pesetas, con cargo a los créditos correspondientes. Los presupuestos de gastos que excedan de esa cifra serán formulados por la

propia Jefatura, a cuyo cargo quedará la tramitación de los mismos, hasta que recaiga la resolución superior correspondiente.

Artículo quinto.- La Jefatura de Defensa de Costas propondrá al Ministro de Defensa Nacional para que las someta a la aprobación de los Ministros respectivos, las resoluciones que considere procedentes en orden a la cooperación que deban prestar los Carabineros, torreros de Faros, delegaciones marítimas y personal de la Marina Mercante.

Artículo sexto.- Se considerarán como tropas dependientes de modo directo de la Jefatura de Defensa de Costas, además de las que la Superioridad ponga a su disposición, las siguientes:

a). Los destacamentos de defensa de costas.
b). Las compañías de ametralladoras de posición.
c). Las reservas móviles.
d). Las baterías asentadas en la costa.
e). Las secciones topográficas de la tercera y cuarta Divisiones Orgánicas.
f). La sección de Costa del Grupo de Alumbrado e Iluminación.

Artículo séptimo.- El Jefe de Defensa de Costas hará las propuestas del personal estrictamente necesario para la organización de los servicios a su cargo.

Artículo octavo.- Queda autorizado el Ministro de Defensa Nacional, para dictar las disposiciones reglamentarias encaminadas al cumplimiento y desarrollo de este Decreto.

Artículo noveno.- Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo establecido en este Decreto.

Artículo décimo.- Del presente Decreto se dará cuenta en su día a las Cortes."

Lo que traslado a V. E. para su conocimiento y efectos.- Valencia 17 de junio de 1937.- Firmado: Indalecio Prieto.- Rubricado.- Hay un sello que dice: El Ministro de Defensa Nacional.- Es copia.- El Jefe E.M.C.-Manuel Rojo.- Rubricado.

E S C O P I A

DEFENSA DE COSTAS - ESTADO MAYOR -

Document nº 2. Projecte de decret per la reorganització de la defensa de la costa.
AGMAB. SHEMA. Caixa 9709.

PROYECTO DE DECRETO QUE FORMULA EL JEFE DE E.M. DE MARINA PARA ESTRUCTURAR LA ZONA DE LEVANTE DE DEFENSA DE COSTAS CON ARREGLO AL DECRETO QUE ANTECEDE.-

En cumplimiento de cuanto preceptua el Decreto reorganizando la Defensa de Costas, procede efectuar la de la Zona de Levante, unificando y coordinando cuantos elementos intervienen en la defensa de dicha Zona.

Por ello, de acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del Ministro de Defensa Nacional, vengo en decretar lo siguiente:

ARTICULO 1º.-La Zona de Levante de Defensa de Costas se dividirá en dos Agrupaciones:

La Norte, comprendiendo desde la frontera hasta el rio Cenia, y la Sur desde este Rio hasta el Segura.

Ejercera el mando de cada Agrupación un Jefe nombrado por el Ministro de Defensa Nacional, a propuesta del de la Zona.

ARTICULO 2º.-La Agrupación Norte organizará tres sectores, correspondientes a la costa de las provincias de Gerona, Barcelona y Tarragona. La Sur, organizará otros tres con la de las provincias de Castellon, Valencia y Alicante. El sector de Gerona constituirá la Base Naval Secundaria de Rosas que tendrá como limites maritimos los de aquella provincia debiendo el Jefe de la Agrupación Norte, por mediación del mando de la Zona proponer a la aprobación del Ministro de Defensa nacional los limites de tierra.

Será Jefe del sector de Gerona el nombrado para la Base Naval Secundaria de Rosas. Los restantes sectores estarán al mando del Jefe mas caracterizado del Batallon o Batallones que los guarnezcan, quienes efectuaran al ser relevados, la entrega formal de dicho mando. Las cabeceras de sector seran determinadas por el Jefe de la zona, a propuesta de los Jefes de Agrupación.

ARTICULO 3º. ORGANISMOS Y UNIDADES AFECTAS A LA ZONA DE LEVANTE.

a) Grupo Escuela de Informacion y Topografia de Artilleria (Red de Informacion)

b) Secciones Topograficas del Este, Sudeste y Norte de España con su organizacion y funcionamiento actual.

c) La Seccion de Costas del Grupo de Alumbrado é Iluminacion.

d) Las Unidades de contención e Intervencion inmediata. Sus efectivos seran por lo menos de una Brigada Mixta, un Batallon de Ametralladoras y una Compañia de Ametralladoras de posición por Agrupacion.

e) Unidades de reserva tactica.-El Ministro de la Gobernación dispondrá que las fuerzas de Asalto concentradas en Barcelona y Valencia puedan acudir, a petición del Ministro de Defensa Nacional, a cubrir los puntos amenazados de la Costa.

f)Unidades de reserva estrategica.Fuerzas del ejercito de maniobra constituiran la reserva estrategica de la Defensa de Costas.Solo podran ser utilizadas previa autorizacion del Ministro de Defensa Nacional.
g)Aviacion.Una escuadra mixta,con un grupo de caza y otro de bombardeo
h)Carabineros.Las fuerzas del Instituto que vigilan las costas y puertos,asi como todas las que,en general presten servicios que dependan de Defensa de Costas.
i)Transporte.Un Batallon,con la plantilla que se acompaña.
j)Transmisiones.Un Grupo de Transmisiones,cuya plantilla se acompaña tambien.

Las defensas antiaereas de las ciudades del litoral no formarán parte del dispositivo de Defensa de Costas.

ARTICULO 4º.-El Jefe de la zona y los de las Agrupaciones,velarán por que en su demarcación se cumpla exactamente cuanto dispone el Decreto reorganizando la Defensa de Costas.

En cada Agrupacion se constituira,con arreglo al articulo 5º del mencionado Decreto,un Estado Mayor Mixto.

Para todos los efectos los Jefes de Agrupación serán homologados a la categoria de Jefes de Cuerpo de Ejercito y el de la Zona a la de Jefe de Ejercito.

ARTICULO 5º ADMINISTRACION
a)El Jefe de la zona tendra facultad para autorizar gastos que no excedan de 50.000 pts,con cargo a los creditos correspondientes.

Los que excedan de dicha cifra,seran formulados por la misma Jefatura, quedando a su cargo la tramitación de los mismos, hasta que recaiga la resolucion correspondiente.

b)Tendra asimismo la facultad de ordenar las adquisiciones de urgente necesidad,dando cuenta a la Superioridad para su aprobacion.

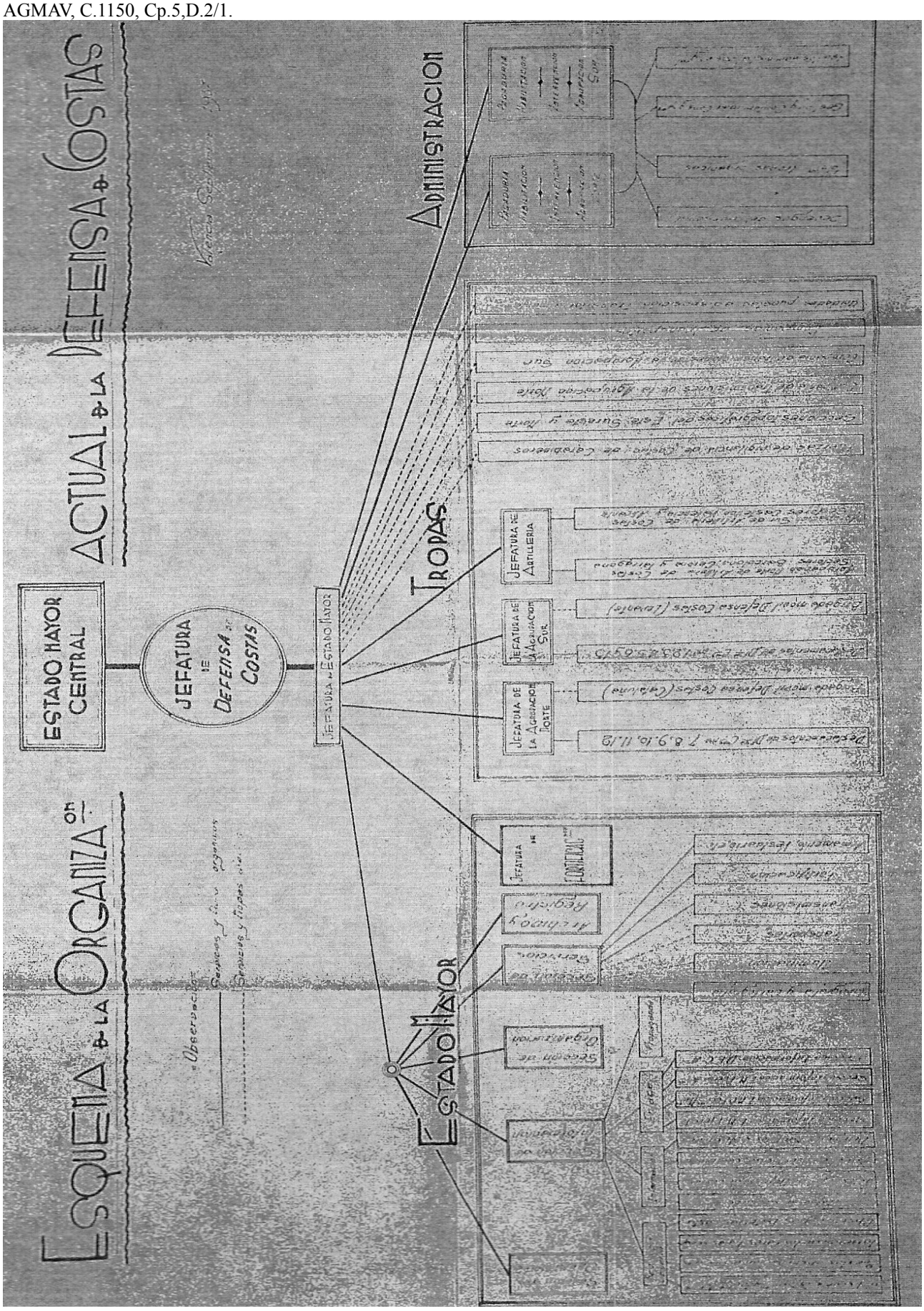
c)Someterá igualmente a la aprobacion de los Ministerios respectivos las resoluciones procedentes para la cooperacion que deben prestar los Torreros de Faro,Delegaciones Maritimas y personal de la Marina mercante.

ARTICULO 6º.- Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo establecido en el presente Decreto.

ARTICULO 7º.-Del presente Decreto se dara cuenta a las Cortes en su dia

Barcelona 5 de marzo de 1936

Document nº3. Organització de la Defensa de la Costa republicana.
AGMAV, C.1150, Cp.5,D.2/1.



Document nº4. Informació nacional sobre la defensa de la costa.
AGMAV, C.2600, Cp.37/1-3.

CUARTEL GENERAL DEL GENERALISIMO

ESTADO MAYOR — SEGUNDA SECCION

001

ORGANIZACION DE LA DEFENSA DE COSTAS EN ZONA ROJA
-----oOo-----

El enemigo tiene reorganizada la defensa de costas tanto en la zona catalana como en la zona Sur.
Los medios dedicados a ella son, sobre todo por lo que se refiere a tropas de Infanteria, muy escasos, por lo que tiene previsto el empleo en caso necesario de toda clase de fuerzas con residencia próxima a la Costa.

ORGANIZACION DE LA DEFENSA.-

En el sentido de la profundidad en cuatro escalones:
a).- Escalón de vigilancia.
b).- Destacamentos de intervención inmediata.
c).- Reservas tácticas.
d).- Reservas estratégicas.

En el sentido del frente en dos Sectores, catalán y sur, guarnecido cada uno por una Agrupación de Defensa de Costas.

a). Escalón de vigilancia.-

Integran éste escalón todos los elementos de los diferentes servicios y tropas que se indican a continuación dedicados a la vigilancia:
- puestos de observación constituidos por personal de Carabineros establecidos a lo largo del litoral.
- puestos montados por fuerzas de los destacamentos de intervención inmediata.
- personal de faros y semáforos.
- elementos de la defensa contra aeronaves.
- elementos de las baterias de costa.
- elementos del Servicio de Información de Artilleria.
- Grupo de alumbrado e Iluminación.

La misión de los elementos de vigilancia es ejercer ésta de modo constante.
El puesto que observase cualquier anormalidad que pudiera indicar aproximación por mar de tropas nuestras ha de dar cuenta por el medio más rápido de que disponga al Destacamento de intervención inmediata más próximo y al Jefe del Sector correspondiente.

b) Destacamentos de intervención inmediata.-

Están constituidos éstos por fuerzas de Brigadas Mixtas que alternan en éste Servicio de Costa. Cada Destacamento tiene asignada una zona de litoral que recibe el nombre de Subsector.

Se ignora la distancia de la Costa a que están establecidos estos Destacamentos, pero debe ser pequeña (tres a cuatro kilometros seguramente) a juzgar por el plazo de tiempo en que el enemigo prevée su intervención caso de un desembarco nuestro.

La misión de los Destacamentos es acudir en cuanto fuesen avisados a la zona amenazada y tratar de impedir que las tropas de desembarco pongan pié en tierra.

Estos Destacamentos no son por tanto núcleos llamados a actúar única y exclusivamente en una zona determinada, sino que han de estar en condiciones de actúar en cualquier zona del Subsector que cada uno tiene asignado, a cuyo fin los Jefes de Destacamento tienen obligación de conocer perfectamente la zona de Costa comprendida dentro de los límites del Subsector correspondiente, obras de fortificación construidas, fuerzas establecidas de modo permanente o eventual en el mismo, valles y caminos desenfilados que faciliten el acceso a la costa y tener estudiados los planes de fuga en toda la extensión tambien del Subsector respectivo.

c).- Reservas tácticas.-

No existen tropas que tengan exclusivamente éste caracter.
Se consideran como reservas tácticas las fuerzas que eventual o permanentemente, incluso de toda clase de organismos (Escuelas, Parques etc.,), estén establecidos en las provincias marítimas para lo cual los Comandantes Militares de éstas tienen al corriente a las Jefaturas de las Agrupaciones de Defensa de Costas de los efectivos de aquellas fuerzas en cada momento.

d).- Reservas estratégicas.-

No se tiene noticia, ni se ha tenido desde que empezó la guerra, de la existencia de Fuerzas constituidas en reservas estratégicas de la Defensa de Costas.
Puede afirmarse por lo tanto que no existen y una prueba de ello es que en cierta ocasión en que el enemigo creyó próximo un desembarco nuestro en Levante, hubo de desplazar hacía la costa tropas del frente.

DEFENSA ARTILLERIA.-

Exceptuando el Sector de Cartagena que tiene defensa artillera anterior al comienzo de la campaña, el resto del litoral se ha improvisado y su eficacia es escasa por estar organizada con materiales antiguos e impropios para costas (
(El Estado Mayor de la Armada le han sido entregados todos los informes sobre emplazamientos de baterias y calibres).

CLASES DE DESEMBARCO QUE CONSIDERA EL ENEMIGO.-

Al considerar el mando rojo la posibilidad de que nuestras tropas efectúen un desembarco en el litoral de zona enemiga, establece la diferencia entre:
- desembarco en gran escala.
- desembarcos limitados.

Supone el enemigo que un desembarco en gran escala sería acusado por la información con anticipación suficiente para cursar órdenes y mover tropas mucho antes de que nuestros barcos pudiesen ser observados por los elementos del escalón de vigilancia.
En el caso de desembarcos limitados, quepor lo pequeño del convoy y tiempo reducido necesario para prepararlos considera el enemigo se prestan más

CUARTEL GENERAL DEL GENERALISIMO 003

ESTADO MAYOR — SEGUNDA SECCION

(3ª hoja)

a la sorpresa, preceptúa el mando rojo una gran actividad por parte de las fuerzas que han de actúar en los primeros momentos (Carabineros), para dar tiempo a la llegada de las tropas de los Destacamentos de intervención inmediata.

ACTUACION PREVISTA PARA LAS TROPAS DE LOS DOS PRIMEROS ESCALONES.-

Está prevista la forma en que han de proceder ciertos elementos del escalón de vigilancia y las tropas del segundo escalón para el caso de tratarse de desembarcos limitados.

En estos casos tan pronto como un puesto del primer escalón observe cualquier anormalidad precursora de desembarco, dará cuenta inmediatamente al Jefe de quien dependa, al Destacamento de intervención inmediata más próximo y al Jefe del Sector correspondiente.

En cuanto los propósitos de desembarco se hagan patentes, las tropas de Carabineros que constituyan la guarnición de la posible zona de desembarco se concentrarán y ocuparán las obras defensivas en las que permanecerán en actitud de espera hasta el momento en que por la distancia puedan hacer uso de sus armas.

Las tropas de Carabineros destacarán enlaces para orientar a los Jefes de los Destacamentos de intervención inmediata sobre la situación para proceder en acción conjunta con aquellas.

CONSIDERACIONES.-

Se deduce por consiguiente de todo lo anterior lo siguiente:

1º.- El enemigo, apesar de no haberse intentado por nuestra parte ningún desembarco desde el principio de la campaña, no ha descartado la posibilidad de que lo realicemos.

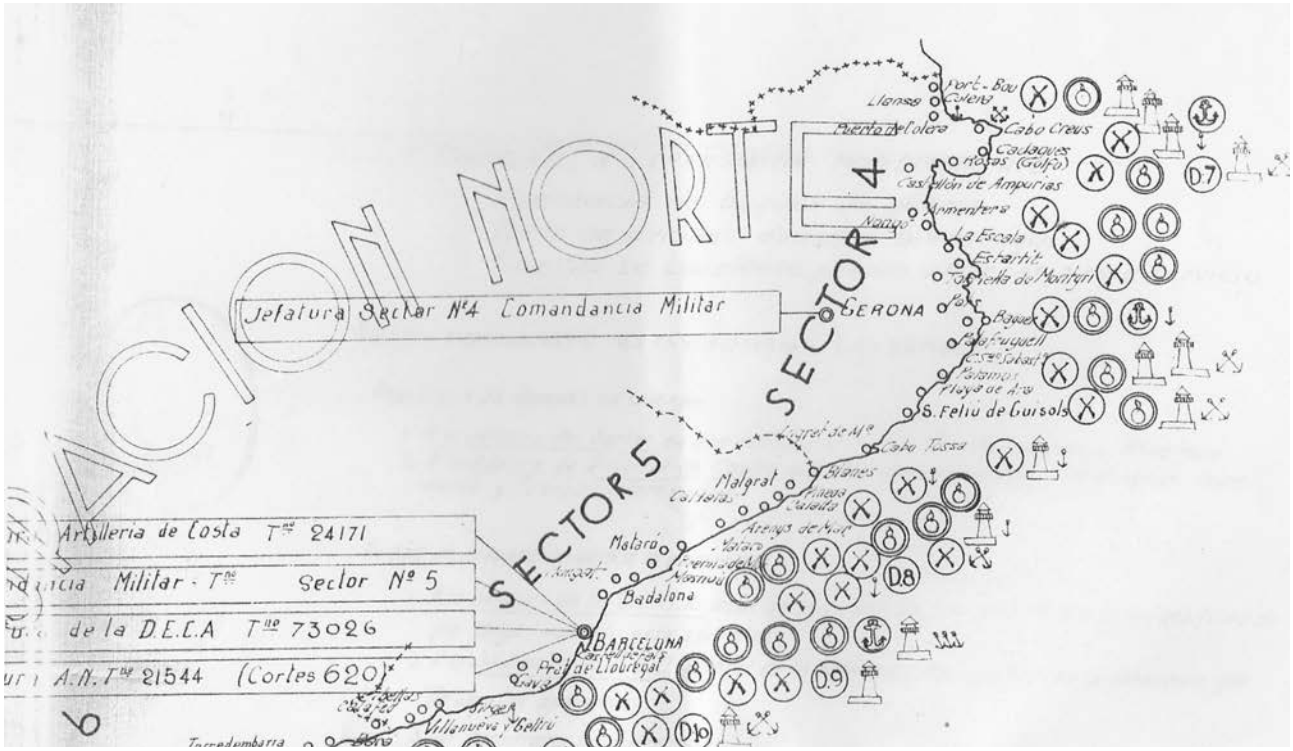
2º.- De la defensa de costas la parte organizada de modo permanente afecta:
- fortificación.
- artilleria.
- vigilancia.
- tropas de Infanteria en muy pequeña cantidad que tratan de oponerse a pequeños desembarcos.

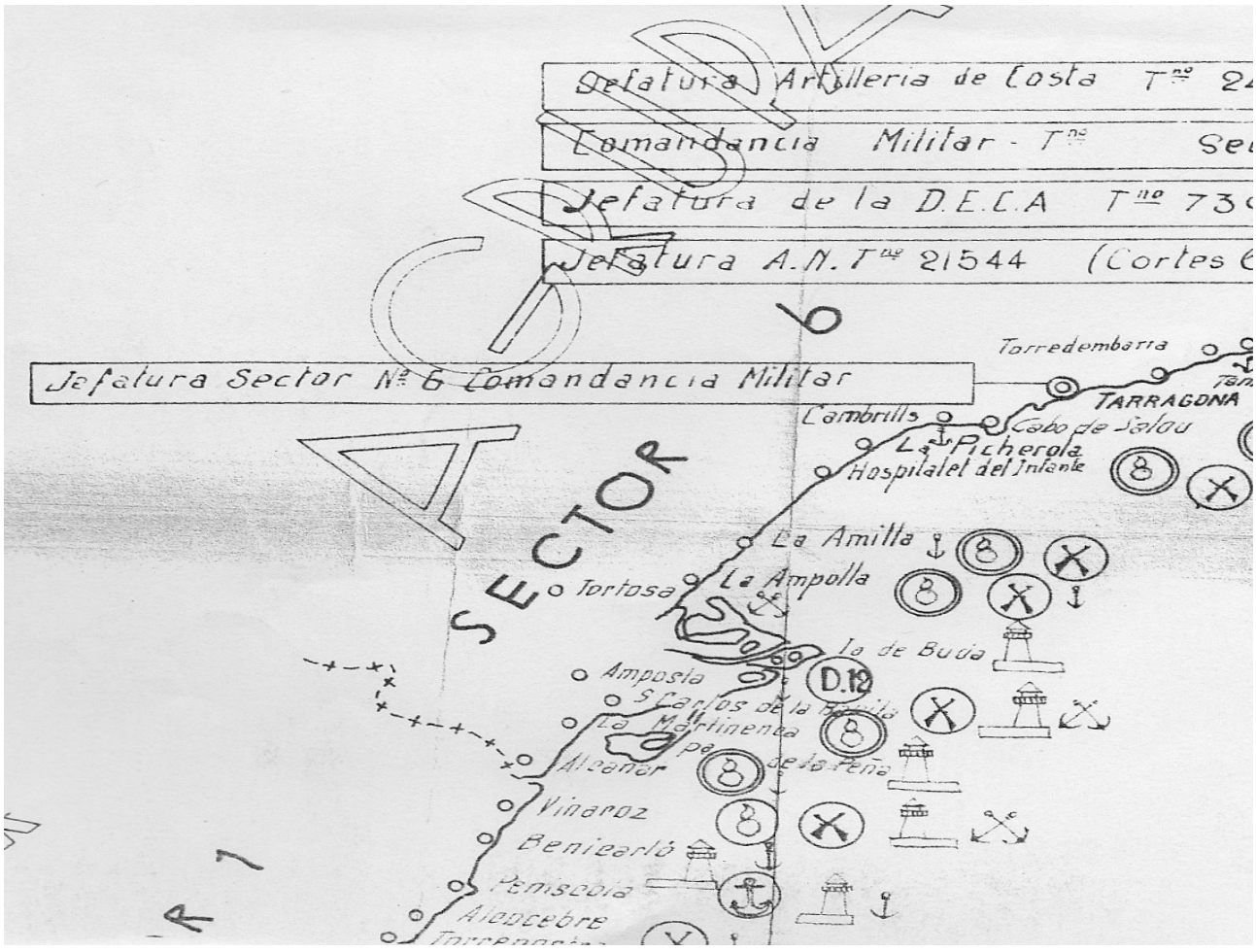
3º.- Supone el enemigo que un desembarco nuestro de importancia habría de ser acusado por un Servicio de Información, siendo por consiguiente de la mayor importancia que los preparativos de aquél se llevasen a cabo con el mayor secreto.

4º.- El no disponer el enemigo de modo permanente de reservas para su defensa de costas, aconseja, caso de un desembarco nuestro, combinar éste con una acción en el frente terrestre en Sector apropiado para fijar las reservas enemigas que pudieran acudir a la costa en menor plazo de tiempo.

Burgos 9 de Diciembre de 1.938.
III Año Triunfal.
El Coronel de E.M. Jefe de la Sección.

Document nº 5. Xarxa d'observació republicana de la costa catalana.
AGMAB. SHEMA. Caixa 9010.





Document nº6. Cartilla d'observació de la costa.
AGMAB. SHEMA. Caixa 9761.

A vanguardia

1.º La dirección del enemigo.
2.º El sector que ha de vigilar.

A la izquierda

4.º El lugar en que se encuentran los centinelas de su izquierda.

Centinela

A la derecha

3.º El lugar en que se encuentran los centinelas de su derecha.

A retaguardia

5.º El emplazamiento de la avanzadilla o puesto que le ha destacado.
6.º El itinerario para llegar al puesto que le destacó.

Además

7.º El santo y seña y los signos especiales de reconocimiento.

2. Puestos de observación.

A) *a)* Los montados por el Grupo-Escuela de Información y Topografía de Artillería afectos a este servicio.
b) Los semafóricos dependientes del Estado Mayor de Marina.
c) Los especiales que se establezcan por los Destacamentos.
d) Los que se constituyan por las Comandancias de Carabineros, particularmente en las cabeceras de compañía o puntos que se consideren vulnerables.

6.—PUNTOS DE REFERENCIA PRINCIPALES VISTOS DESDE EL PUESTO.
Nombre, coordenadas o situación geográfica, croquis, y panorámicas.

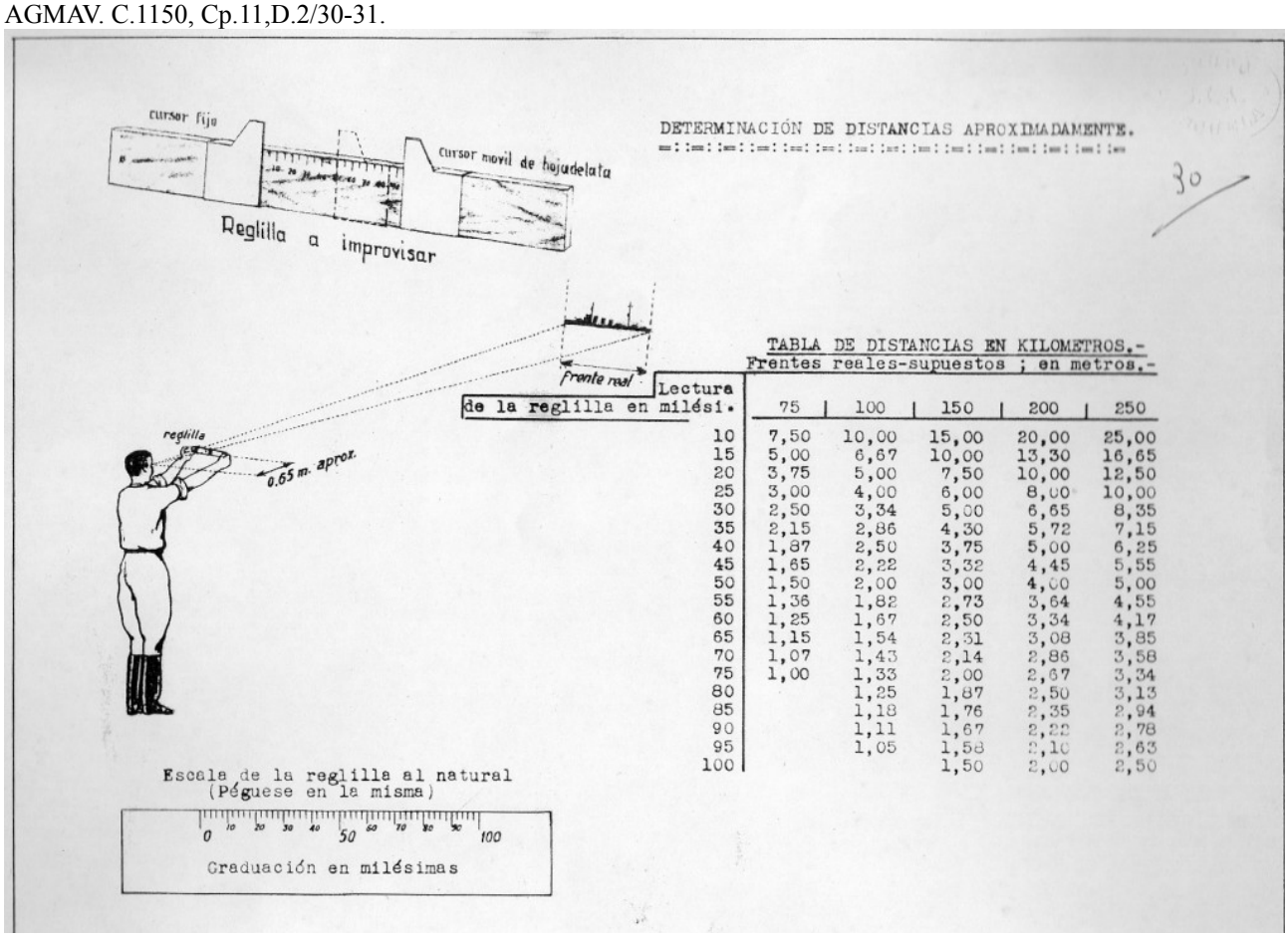
7.—OBJETIVOS PRINCIPALES VISTOS DESDE ELPUESTO.
Nombre, coordenadas o situación geográfica, croquis, y panorámicas.

8.—REGISTRO DE OBSERVACIONES.

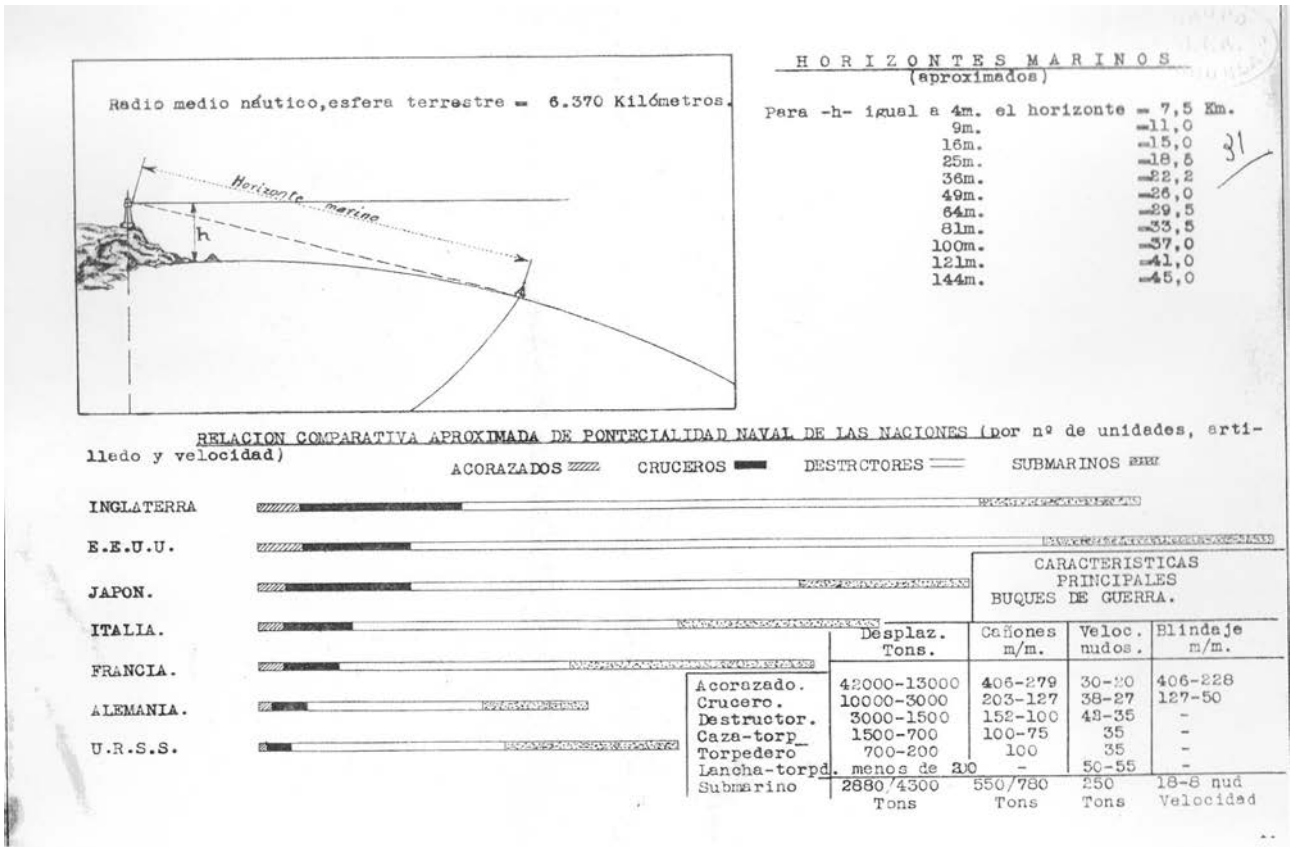
FECHA	HORA	Nombre del Comunicante	Situación del buque o avión en relación al puesto	INFORME	TRANSMITIDO A		
					Quien	Que hora	Por que medio

En él se inscribirán todas las que se vayan percibiendo, teniendo en cuenta que las observaciones se basan generalmente en percepciones fugitivas y para que conserven todo su valor deben ser registradas en el momento mismo en que sean vistas.

Document nº7. Determinació de distàncies marines pel reconeixement de costa.
AGMAV. C.1150, Cp.11,D.2/30-31.



Lectura de la reglilla en milési.	75	100	150	200	250
10	7,50	10,00	15,00	20,00	25,00
15	5,00	6,67	10,00	13,30	16,65
20	3,75	5,00	7,50	10,00	12,50
25	3,00	4,00	6,00	8,00	10,00
30	2,50	3,34	5,00	6,65	8,35
35	2,15	2,86	4,30	5,72	7,15
40	1,87	2,50	3,75	5,00	6,25
45	1,65	2,22	3,32	4,45	5,55
50	1,50	2,00	3,00	4,00	5,00
55	1,36	1,82	2,73	3,64	4,55
60	1,25	1,67	2,50	3,34	4,17
65	1,15	1,54	2,31	3,08	3,85
70	1,07	1,43	2,14	2,86	3,58
75	1,00	1,33	2,00	2,67	3,34
80		1,25	1,87	2,50	3,13
85		1,18	1,76	2,35	2,94
90		1,11	1,67	2,22	2,78
95		1,05	1,58	2,10	2,63
100			1,50	2,00	2,50



Document nº8. Reconeixement de vaixells a la nit i codi de senyals lluminoses.
AGMAV. C.1150, Cp.11,D.2/28-29.

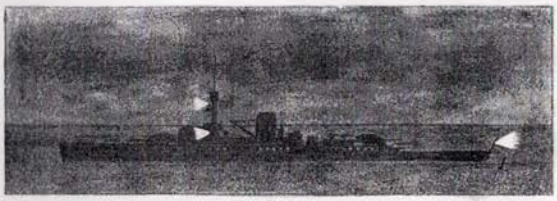
RECONOCIMIENTO DE BUQUES POR MEDIO DE LAS

LUCES.

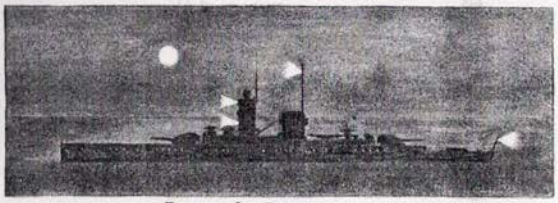
28

Luces de tope = Blancas;en palos ó torres altas.
Luz de situación= Roja en babor y verde estribor;en el puente ó en la torre de proa.
Luz de alcance = Blanca;siempre a popa.

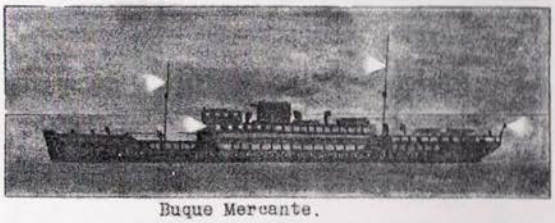
Posición luces de situación:En buques de guerra;están en vertical ó delante del tope de proa y debajo.
En buques mercantes;están aprox.en el centro de los dos topes.En petroleros;están algunas veces a popa de los dos topes.-



Buque de Guerra.



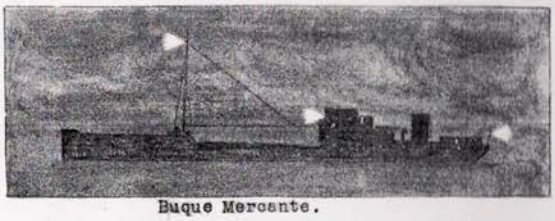
Buque de Guerra.



Buque Mercante.



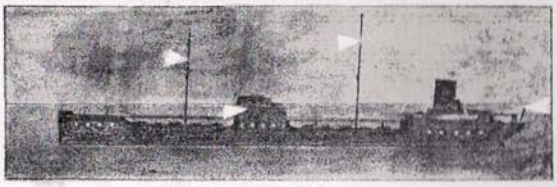
Buque de Guerra.



Buque Mercante.



Buque de Guerra.



Buque petrolero.

25

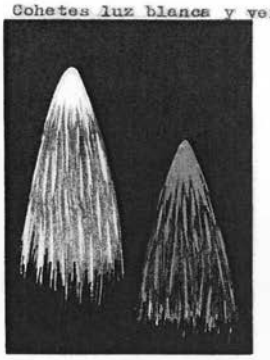
-I-
Cohete luz verde.



-II-
Cohete luz roja.



-III-
Cohetes luz blanca y verde.

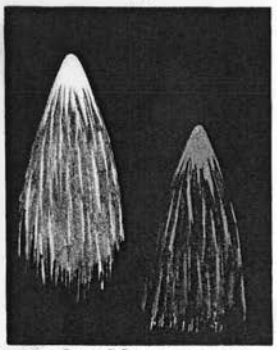


CODIGO DE SEÑALES

LUMINOSAS

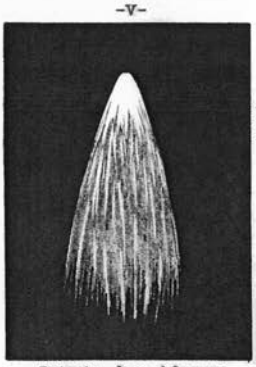
29

-IV-



Cohetes luz blanca y roja.-

-V-



Cohete luz blanca.

SIGNIFICADO DE SEÑALES

De los Puestos de Vigilancia a los Puestos de Mando.-

-I-Barcos sospechosos que se acercan a mi Puesto.
-II-Barcos sospechosos parados frente a mi Puesto.
III-Se retiran en dirección Norte.
-IV-Se retiran en dirección Sur.
-V-Se retiran mar adentro.

De los Puestos de Mando a los Puestos de Vigilancia.
(Ordenes)

Cohete luz roja.- Le envío fuerzas.
Cohete luz verde.-Continúe observando.
Cohete luz blanca.Enterado.

Document nº 9. Instruccions pels guaites dels observatoris de semàfors de Marina.
AGMAB. SHEMA. Caixa 9709.

SECCION DE SEMAFOROS

FLOTILLA DE VIGILANCIA Y DEFENSAS ANTISUBMARINAS EN CATALUÑA

REGIMEN INTERIOR DE LOS SEMAFAROS

La dotación de los Semaforos la componen el personal siguiente:
Un Auxiliar Alumno Naval.....Jefe del Semaforo
Seis Marineros de 1ª.....Guardias

El Auxiliar Jefe del Semaforo, es el responsable del mismo para todos los efectos, teniendo a sus ordenes los seis marineros para distribuirlos en tres guardias, a dos hombres en cada guardia.

El Jefe de Semaforo como responsable del mismo, hará que los Señaleros monten la guardia con toda regurosidad, cumpliendo escrupulosamente las instrucciones para regimen de comunicaciones entre esta Fltilla y el Estado Mayor de Marina.

Los Jefes de Semaforo, pondrán especial cuidado en que el personal subalterno del mismo esté siempre en perfecto estado de policia, no permitiendo ningun acto de indisciplina, por basarse precisamente la victoria sobre los traidores é invasores a nuestra Patria en este punto fundamental.

Los Jefes de Semaforo Instruirán al personal a sus ordenes, de forma que se hagan unos perfectos Señaleros, inspirados en todo momento en que sean estos ejemplo de todos los puestos de observación de la costa, honrrando de esta forma a nuestra Marina de Guerra.

Los Señaleros de servicio harán todo lo posible para que al dar la información, sea esta completa, esto es con toda clase de detalles siendo preferible un poco de retraso a que la comuniquen incompleta.

Se anotará todo el servicio en el libro destinado a este efecto, remitiendo diariamente por Correo un parte del mismo a esta Jefatura.

El Jefe del Semaforo bajo su mejor criterio podrá conceder permiso a la localidad mas proxima al Semaforo a los Señaleros que no esten de guardia, y fuera de las horas que se fije como horario de ejercicios é instrucción, pero tendrá la seguridad absoluta de que el servicio no quede por ningun concepto desatendido.

Queda terminantemente prohibido que ningun personal del Semaforopueda ausentarse de la localidad, sin permiso de esta Jefatura.

Queda autorizado el Jefe del Semaforo, para imponer los correctivos que crea convenientes segun los casos, comunivandolo a esta Jefatura para el descuento correspondiente como se ordena en el Decreto de sanciones,o su curso reglamentario al Juez.

Barcelona 6 de Septiembre de 1.938

Vº Bº EL JEFE DE LA FLOTILLA — El Jefe de la Sección

Antonio Yañez

Flotilla de Vigilancia y Defensas Submarinas en Cataluña - JEFATURA -

Document nº10. Butlletí d'informació de l'observatori de Montjuïc.
AGMAB. SHEMA. Caixa 9664.

Puesto Semafórico de Monjuich, 28 de Mayo 1937.

OBSERVACIONES EFECTUADAS DURANTE LAS ULTIMAS 24'00 HORAS.

Horas.

9'15 Por la demora 200ª distancia 17 millas,se avistó el destructor francés "6-SIMUON" que se dirigió a la rada, tomando seguidamente rumbo al E. y a las 14'45 se avistó navegando al WSW. por la demora 120ª y al estar a unas 15 millas de distancia hace rumbo al S.

11'00 Entra procedente de levante el vapor "MORISCA"

12'30 T/a.con este Castillo,distancia 25 millas,rumbo SW.,pasa un buque mercante de nacionalidad desconocida.

13'45 Entra procedente de levante el vapor"LA GUARDIA",que se avistó a las 12'--

14'25 Pasa de SW.a NE.el avión francés"F-AKEK".

14'30 Pasa de SW.a NE.el avión francés"F-AJCH".

14'35 Pasa de SSW.a NNE.el avión francés"F-AMBM".

15'45 Se avistó el petrolero inglés"MARVIA",por la demora 170°,navegando con rumbo al N.,encontrándose a las 18'-- a 10 millas de este Castillo,se le aproximó el buque de control,izándole las señales internacionales "K".PARE V.INMEDIATAMENTE. y la"OP".ACUANTESE SOBRE LA MAQUINA,MANDARE UN BOTE.

5'15 Sale el hidro"S-39"para el NE.

5'30 Sale el vapor"SAC 5°"rumbo NE.

5'30 Entra en puerto el petrolero inglés"MARVIA",que permaneció durante la noche,fondeado en la rada.

6'20 Pasa de NNE.a SSW.el avión francés"F-ALGR".

6'35 Sale el vapor"CABO TRES FORCAS"rumbo NE.

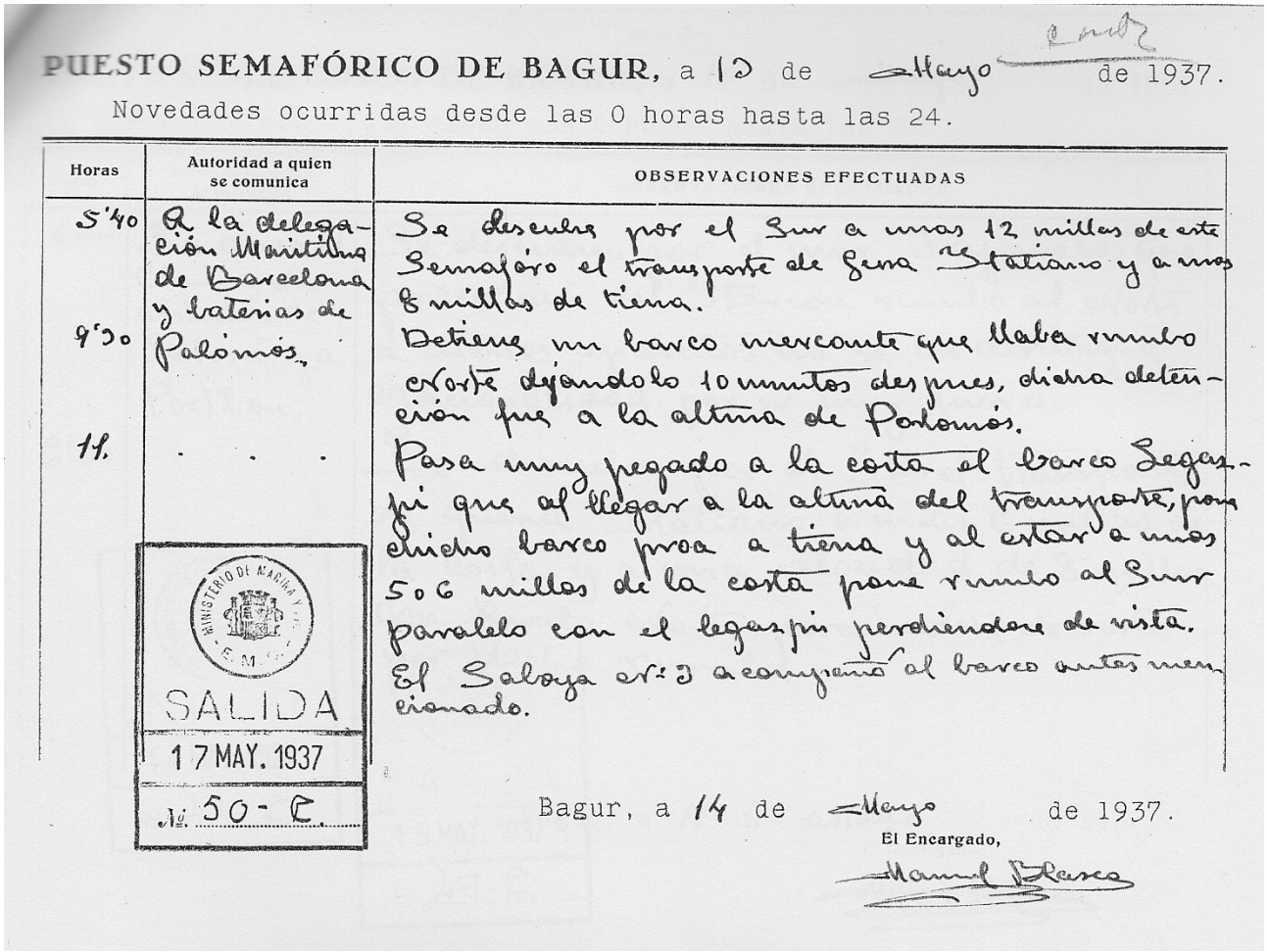
7'10 Pasa de NNE.a SSW.el avión francés"F-AMHO".

MOVIMIENTOS EFECTUADOS POR EL BUQUE DE CONTROL ITALIANO.

Durante el dia navegó desde la demora 90° a 200°,distancia de la costa 5 millas,hasta las 18'-- horas,que avistó al petrolero,inglés"MARVIA",dirigiéndose a su encuentro el cual reconoció,efectuando cuanto indica en las observaciones antes mencionadas.Separándose de dicho buque y efectuando una navegación indirecta a las 18'45 hasta las 21'50 que tomando rumbo al E.,se ha perdido de vista.
Por la demora 190°,se avistaron las luces del destructor italiano de control a las 23'30,que navega al NE.relevando por lo tanto al aviso de la misma nacionalidad que se ha perdido de vista a las 22'30 por el E.
El destructor de control al parecer el"MANIN"ha navegado hasta al amanecer al NE.a muy poca velocidad y a unas 5 millas del puerto,hasta encontrarse en la demora 90°,que arrumbo al SW.,A las 5'45 t/a.con este Castillo,distancia 3,200 metros rumbo NE.velocidad 4 millas.,ala altura de Badalona,rumbo ENE.,
A las 8'30,navega rumbo SW.a 3 millas de la costa.

SALIDA
1 JUN. 1937
Nº 111-E.

Document nº11. Butlletí d'observació del lloc semafòric de Begur.
AGMAB. SHEMA. Caixa 9664.



PUESTO SEMAFÓRICO DE BAGUR, a 13 de Mayo de 1937.

Novedades ocurridas desde las 0 horas hasta las 24.

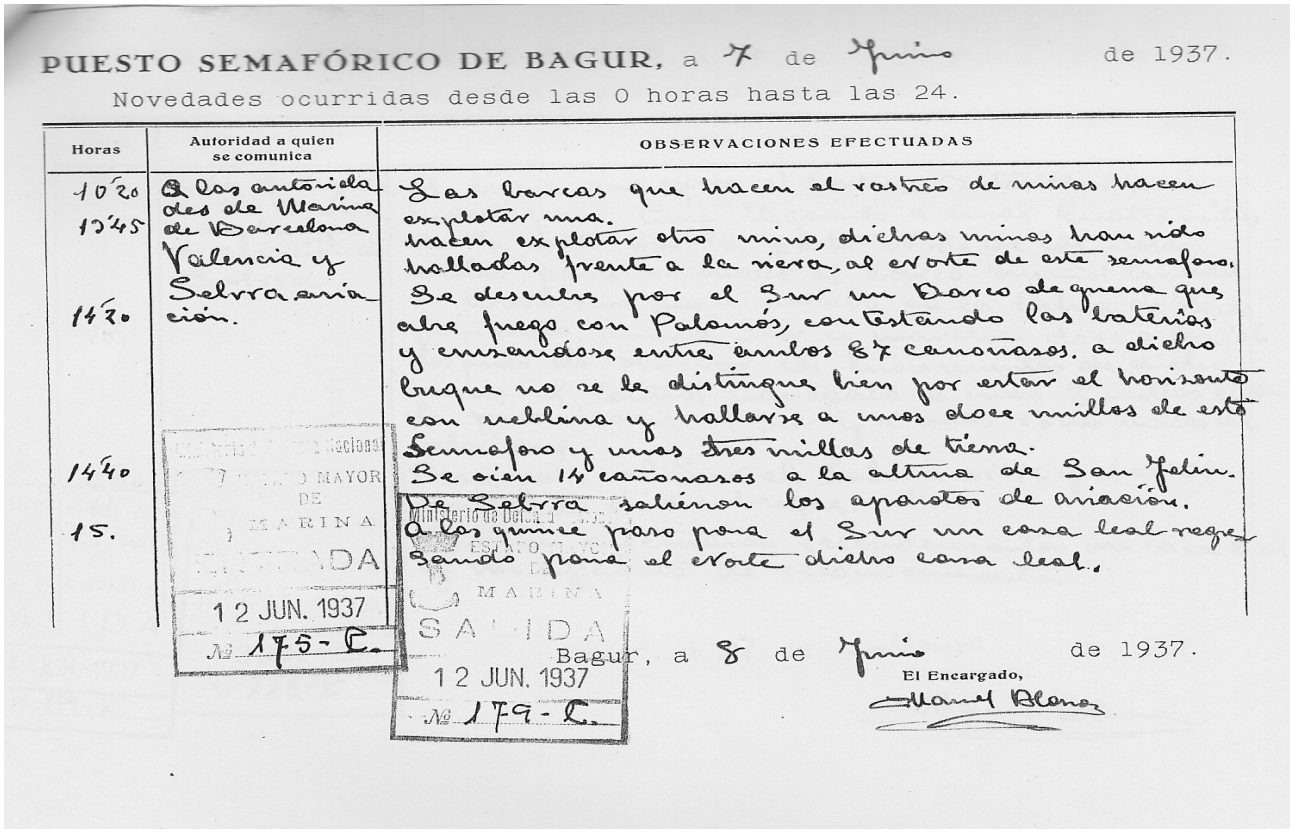
Horas	Autoridad a quien se comunica	OBSERVACIONES EFECTUADAS
5'40	A la delegación Marítima de Barcelona y baterías de Palomós.	Se descubre por el Sur a unas 12 millas de este Semaforo el transporte de Guerra Italiano y a unas 8 millas de tierra.
9'30		Detiene un barco mercante que llaba rumbo oeste dejandolo 10 minutos despues, dicha detención fue a la altura de Palomós.
11.	. . .	Pasa muy pegado a la costa el barco Segarpi que al llegar a la altura del transporte, pone dicho barco proa a tierra y al estar a unas 5 o 6 millas de la costa pone rumbo al Sur paralelo con el legarpi perdiendose de vista. El Saloya nº 3 acompaña al barco antes mencionado.

MINISTERIO DE MARINA Y AIRE E. M. C.
SALIDA
17 MAY. 1937
Nº 50-E

Bagur, a 14 de Mayo de 1937.

El Encargado,

Manuel Blasco



PUESTO SEMAFÓRICO DE BAGUR, a 7 de Junio de 1937.

Novedades ocurridas desde las 0 horas hasta las 24.

Horas	Autoridad a quien se comunica	OBSERVACIONES EFECTUADAS
10'20	A las autoridades de Marina de Barcelona Valencia y Selva sanidad.	Las barcas que hacen el rastreo de minas hacen explotar una. hacen explotar otra mina, dichas minas han sido halladas frente a la viera, al evote de este semaforo. Se descubre por el Sur un Barco de guerra que abre fuego con Palamós, contestando las baterías y cruzandose entre ambos 87 cañonazos. a dicho buque no se le distingue bien por estar el horizonte con neblina y hallarse a unos doce millas de este Semaforo y unas tres millas de tierra.
14'40		Se oien 14 cañonazos a la altura de San Feliu.
15.		De Selva salieron los aparatos de aviación. a las quince paso para el Sur un barco leal regresando para el evote dicho barco leal.

Ministerio de Defensa Nacional — Estado Mayor de Marina — Salida — 12 JUN. 1937 — Nº 175-C.

Ministerio de Defensa Nacional — Estado Mayor de Marina — Salida — 12 JUN. 1937 — Nº 179-C.

Bagur, a 8 de Junio de 1937.

El Encargado,

Manuel Blanes

Document nº12. Butlletí d'informació de defensa de la costa. (13-14 de desembre de 1937).
AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 701.

DEFENSA DE COSTAS
- - -
SECTOR NORTE

RESERVADO

DEFENSA DE COSTAS - SECTOR NORTE ★ MANDO ★

JEFATURA

SERVICIO DE INFORMACION DESDE LAS 20 HORAS DEL DIA 13 HASTA LAS 10 HORAS DEL DIA 14 DE DICIEMBRE DE L.937.

RESERVADO

HORAS NOVEDADES

7'17 por las altura de Bagur, se sabe por comunicacion Batería nº 16, que han cambiado de rumbo tomándolo N.- Actualemnte se hallan a las altura de la Bahía de Rosas, a unos 37 Kms. y visibles desde Bagur y Por-Bout. Se avisa a Marina y Aire.

8'45 Castellón de Ampurias, dice que comunica San Salvador a las 8'45 que el Canrias y el Baleares se encuetra frente a Rosas, avisan a Aire y Marina

9'30 Castellón de Anpurias, dice que San Salvador comunica que el Canarias y el Baleares han cambiado de rumbo, tomandolo NW. La aviacion evoluciona por encima de ellos. Se le pide más detalles pues no precisa si la aviacion es leal ofacciosa y dice que ya comunicará. Se comunica con Aire y preguntado si dicha aviacion es leal o facciosa, dice que son aparatos leales y que se le han hecho algunos disparos de antiaereo.

9'45 Castellón de Ampurias: Comunica que los aparatos que evolucionaban por encima del Canarias y Baleares son leales.

Barcelona 14 Diciembre de 1937

EL CORONEL JEFE,

P. A.
El Ayte.
Estanislao Ribel

DEFENSA DE COSTAS - SECTOR NORTE ★ MANDO ★

Sr.Jefe de la Seccion de Informacion del Ministerio de Defensa Nacional.

DEFENSA DE COSTAS
SECTOR NORTE.

J E F A T U R A

SERVICIO DE INFORMACION DESDE LAS 10 HASTA LAS VEINTE HORAS DEL DIA

14 DE DICIEMBRE DE 1.937

Estado Mayor del Ministerio de Defensa
SECCIÓN DE INFORMACIÓN
14 DIC.
Nº Hora 22'25
ENTRADA

HORAS	N O V E D A D E S
10'--	Amposta: A las 9'35 comunica la Torre el paso de un aparato leal direccion W a E.- A las 9'45 comunica Pous informados por Ampolla el paso de un aparato direccion S.
10'10	Comandancia de Artillería: Dice Guixols que el buque faccioso se encuentra más al N. y siguiendo el mismo rumbo, a unas 16 millas de la costa.- Comunicado a Marina.
10'15	Castellón de Ampurias: Comunica San Salvador a las 10'12 que los barcos facciosos se marchan direccion S.- Avisado a Marina.
10'17	Comandancia de Artillería: Desde Guixols dicen, que los buques facciosos se encuentra a 12 millas de la Costa y en posicion SW con Port-Bou. Frente al Cabo Creus a gran distancia se divisa un buque de guerra de las características del almirante Cervera. Avisado a Marina.
11'10	Artillería: Que frente a Port-Bou a 7 millas de la Costa el Baleares o el Canarias ha hecho tres disparos sobre el Puente de Culera. Han quedado cortos. A 3 millas de la Costa frente a los citados buques hay un submarino. El buque que se divisaba frente al Cabo Creus ha desaparecido. Se avisa a Marina.
11'15	Observatorio Central de Artillería: Dice que unos de los buques que se encuentran a la altura de Port-Bou ha hecho tres disparos entre Culera y Port-Bou. Se avisa a Marina.
11'16	Castellón de Ampurias: Comunica San Salvador que el Canarias ha hecho 4 disparos sobre Culera cayendo los proyectiles en el mar. Se encuentra dicho buque a unos 15 Kms. frente a San Salvador. Se avisa a Marina.
11'20	San Salvador comunica que los dos piratas van direccion S. van junto a ellos un cañonero y un buque mercante.- Estos dos últimos van más adentro del mar y los de guerra costeando. Avisado a Marina
11'36	Base Naval Secundaria de Rosas: A las 11'20 comunica V. 3 que los barcos facciosos Baleares y Canarias han disparado 4 cañonazos con direccion a Culera, cayendo todos al mar.- A las 11'25 comunica V.4 que los barcos Baleares y Canarias los protege un submarino. Avisado a Marina.
11'47	Castellón de Ampurias: Comunica San Salvador, que el Baleares el cañonero y el mercante toman rumbo S. y el Canarias rumbo N.
11'52	Observatorio de Artillería comunica que a 70 Kms de Barcelona rumbo S. pasan el buque francés IMERETHIE II que va escoltado por un destructor francés tipo FORBEN. Avisado a Marina.
11'55	Bagur: Comunica el Observatorio de Montjuich qu el Canarias y el Baleares van con rumbo S. a unas 20 millas de la Costa, frente a la bahía de Rosas. Avisado a Marina.
12'55	Castellón de Ampurias: Comunica San Salvador a las 11'55 que uno de los buques ha hecho 4 disparos no pudiendo apreciar donde han caido. Los buques van rumbo S.- El Baleares y el Canarias se han unido otra vez.- A las 12'05 comunica San Salvador que unos de los buques ha tomado rumbo E. y los otros siguen rumbo S.- El barco mercante parece que lo llevan prisionero.
13'15	Batería de Estartit: Comunica que apareció el Canarias a las 13'-- y al llegar a 1.300 mls. ha hecho unos cuantos disparos a rrazon de 15 por minuto habiendo caido en el mar. Va a una distancia de 38 Kms y se dirigen hacia el S.- A unos 15 Kms. detrás del Canarias van dos barcos, uno de ellos es mercante y el otro parece de Guerra, pero camuflados. Comunicado a Marina.
13'15	Salou: Comunican de Pous a las 13'--h. que según informan de Ampolla pasa un aparato al parecer faccioso con direccion Castellón. A las 13'05 la Torre comunica pasa un trimotor al parecer enemigo con direccion E. a W.- Intentado comunicar a Marina y Aire no contestan a la llamada telefónica

HORAS	N O V E D A D E S
13'15	Observatorio de Montjuich comunica que el Almirante Cervera, el Canarias y el Baleares, estan a 12 millas rumbo S.
13'20	Bagur dice que pasa un aparato a la altura del Semáforo.
13'21	Comandancia de Artillería dice comunica el Semáforo de Bagur que los buques tipo Canarias pasan rumbo Sur uno a 12-14 millas de la costa y el otro mucho más al interior.
13'25	Rosas: V.10 comunica que en estos momentos han oido 4 explosiones El Canarias y el Baleares estan a la vista y en este momento pasa un trastlantico escoltado por un destructor francés. Comunicado a Aire y Marina.
13'25	El Observatorio comunica que segun la DECA se encuentran dichos buque a la altura de Palamos.
13'35	Comandancia de Artillería: Dice le comunica P.M. de Guixols que la Batería de Palamos observa a 1.400 mts. y a 30 Kms. al Canarias, que ha hecho unos disparos sin poder precisar objetivo. Al mismo tiempo desde B agur han observado al buque gemelo que tambien ha hecho unos disparos.
13'40	Comandancia de Artillería: Dice le comunica Guixols que los disparos que han hecho los barcos facciosos han sido con las piezas antiaereas sin que halla sido posible divisar ningun avion, por la distancia en que se encuentran. Comunicado a Aire y Marina.
13'45	Amposta: Comunica la Torre el paso de 8 aparatos sin poder precisar sin son leales o facciosos, debido a su altura. Han venido por el E. y han desaparacido por el W.- Comunicado a Aire dice que son leales tipo "chatos".
13'50	Batería Estartit: Dice que el buque Cánovas del Castillo ha dado la vuelta detras de las Islas Medas y sigue rumbo N.
13'52	Observatorio Artillería comunica que uno de los tres buques ha puesto proa a Palamós y los otros dos siguen navegando lentamente rumbo SW. Comunicado a Aire y Marina.
14'--	Destacamento nº 11 Salou.- Ha dicho a Aire que segun le comunica la DECA salen de Palma de Mallorca, aparatos.
14'30	Comandancia de Artillería: Le comunica P.M. de Guixols, que el Canarias continua frente a Palamos rumbo S.
15'--	Comandancia de Artillería: Dice le comunica Observatorio, que ha desatracado del muelle contradique y ha tomado rumbo SE el buque mercante inglés HILLFERN.
15'07	Observatorio de Artillería: Comunica el paso de un avion tipo Renault procedente del NE. con direccion SW.
15'55	Castellón de Ampurias: Dice comunica San Salvador a las 15'--h. se divisa un buque tipo cañonero con direccion N. nacionalidad francesa.
16'10	Comandancia de Artillería: Le comunica Guixols, que de los barcos facciosos solamente se avista uno (Canarias o Baleares) que está perdiéndose en el horizonte entre Guixols y Blanes, no avistándolo ya esta última Batería.
16'25	Castellón de Ampurias: Dice le comunican de San Salvador a las 16'-- que el buque de guerra francés, vuelve y va con rumbo S.- A los pocos minutos vuelve otra vez rumbo N. siguiendo la misma ruta que al principio.
17'45	Observatorio dice que delante de B arcelona a unos 35 Kms. se divisa un buque de alto porte con 4 o 5 luces encendidas, rumbo NE a SW. que no pueden indentificar. Segun la DECA se trata de un bueque tipo Canarias.
17'50	Guixols: Comunica que los buques facciosos que merodeaban por aquellas aguas han desaparecido en el horizonte entre Blanes y Malgrat.
18'50	Castellón de Ampurias: Comunica San Salvador a las 8'45 se divisa dos buques el Canarias y el Baleares, van frente a Rosas rumbo N.- A las 10'45 a la parte izquierda del Canarias aparece un barco mercante.- A las 11'25 el Canarias y el Baleares van costeando a 15 Kms. rumbo S. mas adentro va el barco mercante va custodiado por el cañonero que se une al Baleares y al Canarias. El Canarias y el Baleares llevan bandera monárquica. A las misma hora el Canarias coje rumbo N. a la misma hora el Canarias hace 4 disparos sobre Culera, cayendo los obuses en el mar. Comunica de San Salvador que uno de los buques ha hecho 4 disparos a las 11'--horas, no se ha podido apreciar a donde han

DEFENSA DE COSTAS · SECTOR NORTE · DO MANDO

HORAS NOVEDADES

caido los proyectiles. Los buques tomaron rumbo S.- El Canarias y el Baleares se unieron rumbo S.- A las 12'05 comunica San Salvador que unos de los buques ha tomado rumbo E. y los otros siguen rumbo S.- El buque mercante parece lo llevan prisionero.- Comunica San Salvador a las 15'--h. que se divisa un buque tipo cañonero va rumbo N. de nacionalidad francesa.- A las 16'-- comunica San Salvador que el buque de guerra francés vuelve y va rumbo S. a los pocos minutos vuelve otra vez con rumbo N. siguiendo la misma ruta que al principio.

19'05 Rosas comunica el siguiente parte: A las 6'05 comunica la DECA de Gero que está el Canarias frente a V.7- Comunica V.10 que aparecen dos buques facciosos, Baleares y Canarias pasan rumbo N. a marcha lenta.=A las 7'30 comunica Guixols que los buques Baleares y Canarias han tomado rumbo N. encontrándose a la altura de C.7.= 7'50 se avisa a C.8,- V.10 y V.18 de la presencia de los buques Baleares y Canarias en la costa.= A las 8'00 comunica C.8 la presencia de dos buques al parecer de guerra.= A las 8'05 comunica V.3 que pasa un pailebot rumbo N.= Comunicado al Semáforo de V.1 para que avisa al buque-refugio.= A las 8'10 comunica Figueras la salida de aparatos leales.= A las 8'20 comunica V.18 que a más de 15 o 18 millas se encuentran los buques facciosos rumbo N. a marcha lenta.= A las 8'25 C.8 comunica el paso de dos aviones leales rumbo E.= A las 8'30 avisado el servicio marítimo para que se avise al pailebot para que busque refugio.= A las 8'35 V.10 comunica que los buques facciosos toman rumbo N.alejándose.= A las 8'40 comunica V.4 que desde V.16 avistan dos buques facciosos rumbom N.= A las 8'50 comunica la DECA de Gerona que a tres o cuatro millas de V.1 se encuentra con rumbo S. los buques facciosos.= A las 19'15 comunica V.14 el paso de tres aviones leales.= A las 9'20 V.10 y V.18 comunican que los buques facciosos han abierto fuego contra los aviones leales.= A las 9'30 V.18 comunica que avista un buque rumbo N.= A las 9'30 V.18 dice que dicho buque raya en el horizonte sin poder precisar características.= A las 9'45 V.4 comunica que los tres aviones leales evolucionan sobre los buques facciosos que no han disparado y siguen rumbo N.= A las 10'00 V.10 comunica que han visto a los buques facciosos Canarias y Baleares con rumbo N.de 16 a 18 kilómetros de la costa.= A las 10'10 V.3 comunica que los buques Canarias y Baleares han sido vistos rumbo S. Ha salidom un buque por Punta Cerbere del cual no pueden precisar características.= A las 10'15 Observatorio de San Salvador comunica que ha visto los buques facciosos rumbo S.= A las 10'20 V.4 comunica que ha visto a los buques facciosos rumbo SE. a una distancia de 10 a 15 millas. Por V.16 sale buque de guerra sin poder precisar nacionalidad. Por el mismo punto rumbo SE pasa un cañonero francés.= A las 10'45 Observatorio de San Salvador comunica han sido vistos buques facciosos altura V.3 rumbo N. - V.4 y Destacamento 7 comunican la misma noticia.= A las 10'50 P.M. Guixols comunica que los buques facciosos siguen linea N. pero que al llegar a aguas francesas cambian de rumbo y siguen linea S. Divisan asimismo un cañonero francés a mucha distancia y a otro buque de guerra al parecer el Genoveva.= A las 10'55 V.8 comunica que a la altura de V.10 divisa buque de guerra sin poder precisar características.= A las 11'00 Observatorio de San Salvador comunica a su altura buque mercante.-V. 4 comunica paso correo francés rumbo SE.= A las 11'20 comunica V.3 que los buques facciosos Baleares y Canarias han hecho cuatro disparos dirección Culera que han caido en el mar.= A las 11'25 comunica V.4 que los buques facciosos Baleares y Canarias han hecho tres disparos dirección Culera, disparos que han caido al mar. Divisan tambien un submarino que al parecer protege a los citados buques.= A las 11'26 Destacamento 7 comunica que el buque que se unió a los facciosos es un cañonero y que éste ha hecho los disparos citados.= A las 11'45 P,M. Guixols comunica que los tres disparos han sido hechos por el Canarias.= A las 11'55 C.8 comunica que se divisan tres buques de guerra frente a Cabo Norfeo.= A las 12'00 comunica V.18 que salen cinco aparatos de Figueras direcci Port-Bou.= A las 12'10 comunica V.10 que los tres buques facciosos se dirigen hacia el S.= A las 12'11 comunica V.10 que se divisa un trasatlántico rumbo S. el cual va escoltado por un destructor.= A las 13'30 comunican V.10 y V.18 que se han oido varias explosiones en el mar dirección N.= A las 14'20, V.18 comunica pasa un trasatlántico

HORAS NOVEDADES

rumbo N.= A las 14'21 la DECA de Gerona informa haber salido de Barcelona dos aviones correos franceses.= A las 15'25 comunican desde el Castillo de Golf por mediación de la DECA de Gerona que dos bimotores leales practicarán un servicio de reconocimiento sobre los buques facciosos.= A las 15'30 V.10 comunica que pasa un destructor francés rumbo N.= A las 15'40 V.5,- V.4 y V.18 informan que ven un buque tipo cañonero rumbo N.- A las 17'00 V.3 da cuenta de que un buque francés a la altura de Punta Cerbere ha disparado varias ráfagas de ametralladora.

Barcelona 14 de Diciembre de 1937.

EL CORONEL JEFE,



Sr. Jefe de la Sección de Organización del Ministerio deb Defensa Nacional.

Document nº13. Butlletí d'informació de la costa. (12 de març de 1938).
AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 701.

DEFENSA DE COSTAS
AGRUPACION NORTE

ESTADO MAYOR
SECCION DE INFORMACION

Parte de las 20 HORAS del día 12 de MARZO de 193 8

Sector	Lugar	Estado mar	Hora	Movimiento Marítimo	Hora	Movimiento Aéreo
1	S. Salvador				8'00	se eleva hidro r/s.
	Puerto Selva		16'40	pasa velero 2 palos r/NO.		
	Cabo Creus	RIZADA				
	Falconera				9'15	pasa hidro leal r/N.
	Faro Rosas				9'30	amariza en la bahíahidro leal
	Mongó		14'15	pasa velero 2 palos r/SO.		
	Bagur		22'05	pasa buque al parecer de guerra r/S.		
	Guixols		23'10	pasa buque al parecer de guerra r/SO.	EX'	evolucionan cazas leales de las 6 a las 14'35 horas.
			7'44	sale velero CALAVIRGILI r/SO.		
			14'00	entra puerto pailebot COMERCIO.	8'56	evoluciona hidro leal
					11'16	pasa VIKERS r/SO.
2	Observtrio.		18'16	entra puerto mercante español Frutero	19'30	ha sido bombardeado S. Vicente (Tarragona
			21'30	" " pailebot 2 palos	8'20	se eleva A.F. avion correo Frances r/SO.
			5'50	sale puerto pailebot 2 palos r/SO.	9'21	aterriza A.F. avion correo Frances
			6'50	" " " 2 " r/NE.	10'37	se eleva VIKERS BROO 1 r/NE.
			8'45	" " balandra r/SO.	12'17	amariza dársena hidro anterior
			13'00	entra puerto pailebot 2 palos	13'08	pasa internado mar avion correo Frances r/NE.
					13'40	se elevan de A.F. 2 aviones correos r/N.
		PARTE METEOROLOGICO DE LAS 18 HORAS.- Presión barométrica 764'8 m.- Humedad relativa 87 %.- Temperatura actual 11'2 º.- Cielo 8/10 cubierto de st y Fr-st., Niebla.- Viento del SSE a 5'2 K. h.- Visibilidad N yNE hasta 4000 mtrs., N a 10000 m., S a 4000 m.- SO 10000., O 4000m.- Mar rizada.		
	OCER		2'20	buque de guerra Italiano TRIESTE a 50 millas al N. de Tarragona	8'04	aviones de la Base de Palma en vuelo
					13'14	" " " " " " " "
			16'18	a las 15 horas localiza al Canarias en el sector de Palma	14'02	avion de la Base de Alcudia en "
					14'30	2 aviones de la Base de Palma en vuelo
			17'12	situa el Cervera en el sector Cabo Salinas (Mallorca)	16'07	avion de bombardeo de la Base de Palma en vuelo
					18'05	aviones de la Base de Palma en vuelo y que oyen muy fuerte las señales
	Faro Llobregat		5'57	sale puerto pailebot 3 palos s/SE.	7'30	oye ruido aviacion
			12'55	entra puerto pailebot 2 palos	7'45	aterriza Prat avion correo Frances
					9'34	" " " " "
					10'44	se eleva darsena hidro r/NE.
					12'20	amariza hidro anterior
					13'37	sale Prat correo Frances r/N.
3	Roda Bará		5'40	pasa velero 2 palos r/E.	19'45	aviación faccioga bombardea estación de S. Vicente, de Torredembarra y ametralla las vias de comunicación
			12'56	" " 3 " r/SO.		
	Tamarit		11'50	pasa velero 3 palos r/SO.		
			12'15		12'15	señal de alarma en Tarragona por aviación faccioga
	Cabo Salou		12'57	sale puerto Tarragona velero r/SE.	12'30	cesa alarma en Tarragona
			14'00	entra puerto Tarragona un velero		
			14'30	pasa velero r/N.		
			14'50	" " 2 palos r/SO.		
			15'15	entra Tarragona un velero		
	Calafell		10'05	pasa velero 3 palos r/S.		

Están incomunicadas telefónicamente Monnás, Martinenca, Alcanar, Cabo Salou, Ametlla, Tamarit y Amposta a la hora de cerra este parte.

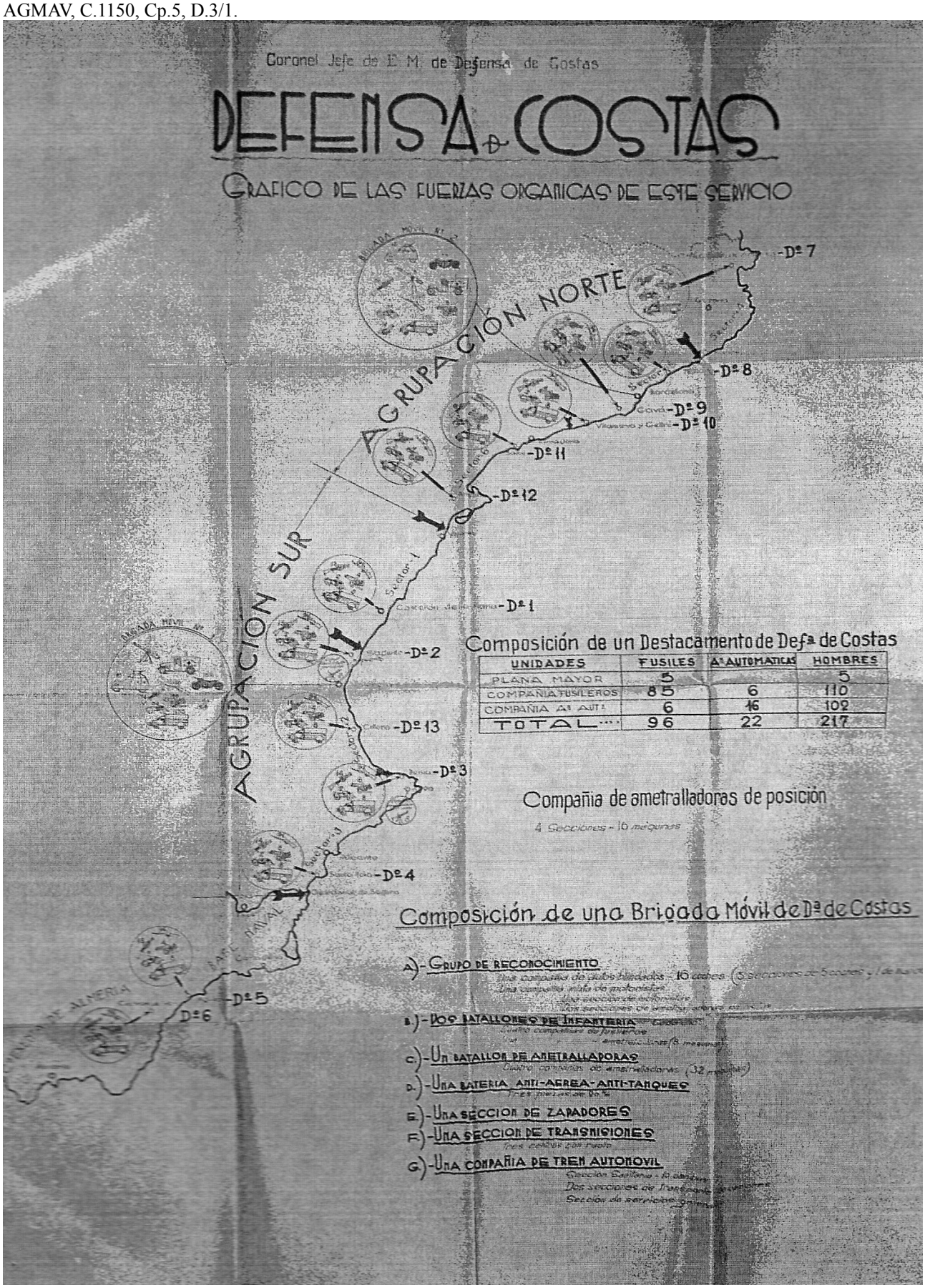
A: Observatorio de Motjuich informa que a las 19'10 la aviación enemiga actua sobre San Vicente de Calders y lineas de comunicaciones que a ellos conducen.

EL CORONEL JEFE,
P.O.:
EL JEFE DE ESTADO MAYOR
Teniente Coronel de Infantería,

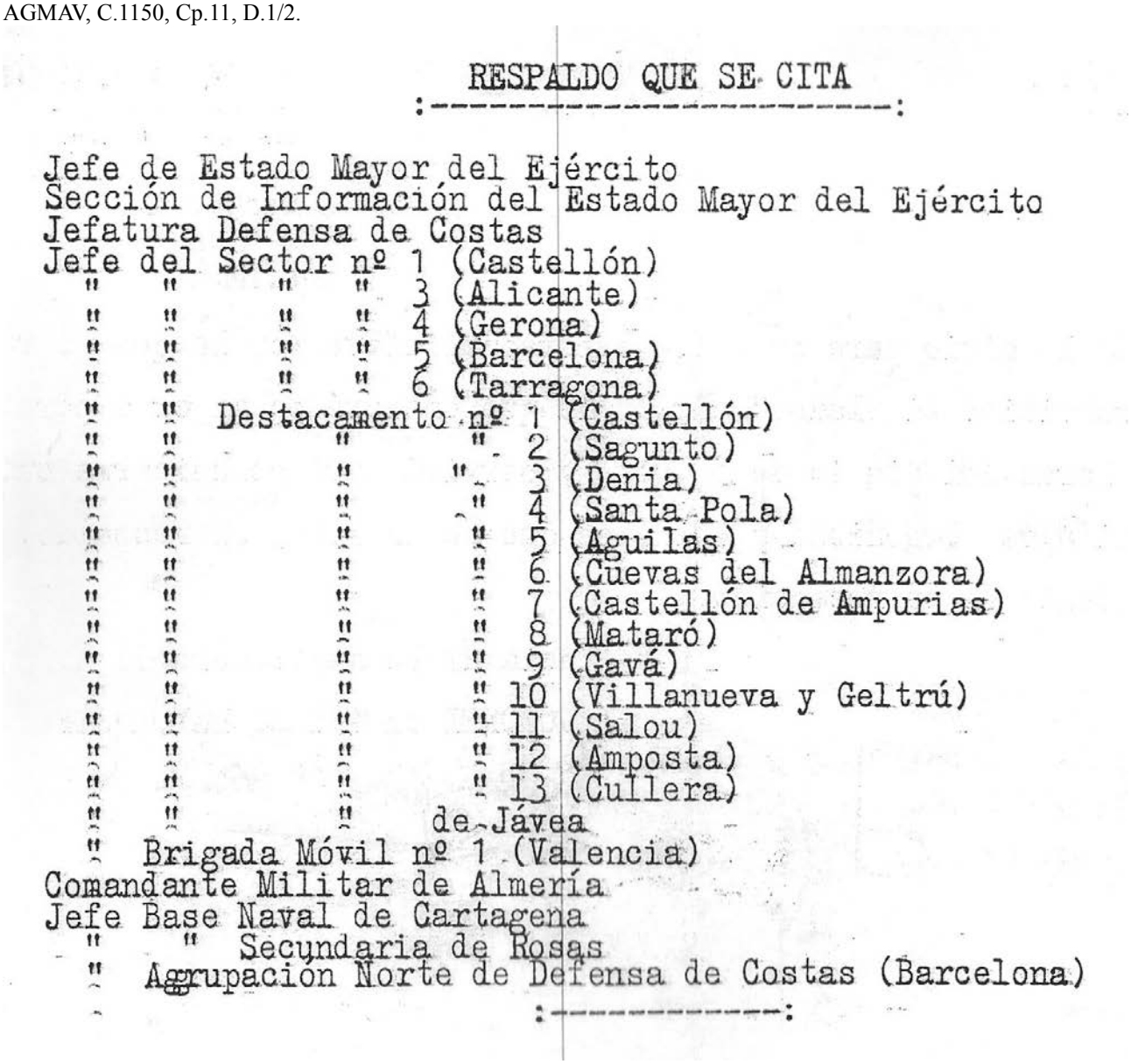
DEFENSA DE COSTAS - AGRUPACION NORTE - JEFATURA

SR. INSPECTOR GENERAL DE ARTILLERIA

Document nº14. Organització de les forces de defensa de costa.
AGMAV, C.1150, Cp.5, D.3/1.



Document nº15. Forces de la defensa de la costa.
AGMAV, C.1150, Cp.11, D.1/2.



RESPALDO QUE SE CITA

Jefe de Estado Mayor del Ejército
Sección de Información del Estado Mayor del Ejército
Jefatura Defensa de Costas
Jefe del Sector nº 1 (Castellón)
" " " " 3 (Alicante)
" " " " 4 (Gerona)
" " " " 5 (Barcelona)
" " " " 6 (Tarragona)
" " Destacamento nº 1 (Castellón)
" " " " 2 (Sagunto)
" " " " 3 (Denia)
" " " " 4 (Santa Pola)
" " " " 5 (Aguilas)
" " " " 6 (Cuevas del Almanzora)
" " " " 7 (Castellón de Ampurias)
" " " " 8 (Mataró)
" " " " 9 (Gavá)
" " " " 10 (Villanueva y Geltrú)
" " " " 11 (Salou)
" " " " 12 (Amposta)
" " " " 13 (Cullera)
" " " de Jávea
" Brigada Móvil nº 1 (Valencia)
Comandante Militar de Almería
Jefe Base Naval de Cartagena
" " Secundaria de Rosas
" Aggrupación Norte de Defensa de Costas (Barcelona)

Document nº16. Instruccions pels caps de destacaments de Defensa de Costa.
AGMAV, 1156, Cp.14,D.2/2-3.

DEFENSA DE COSTAS — ESTADO MAYOR — 2

INSTRUCCIONES A LOS JEFES DE DESTACAMENTO DE DEFENSA DE COSTAS

= = = = = = =

1.- Estos Destacamentos en número de seis (uno por Sector) constituyen el segundo escalón de la Defensa de Costas (el primero es el de vigilancia a cargo de otras fuerzas) y tienen por misión el "contener" un intento de desembarco, interin llegan las fuerzas de la Reserva Móvil para producir el "choque".

2.- Estos dispositivos de contención se han organizado a base de mucha potencia de fuego y una gran movilidad con solo el número de fusiles precisos para la debida protección de las máquinas.
Los Destacamentos de los Sectores 2 - 3 y 4 tienen además afecto un número de máquinas variables (4 en Sagunto, 8 en Jávea y 4 en Alicante) al mando de un Oficial que dependerá del Jefe del Destacamento a los efectos de su misión táctica.

3.- Cada Destacamento tiene a su cargo varios lugares de posible desembarco que se están fortificando a base de nidos, dobles, de ametralladoras elegidos convenientemente para servir a un plan de fuegos cuidadosamente estudiado, cuyo detalle (secreto) obra en esta Jefatura.
Cada Jefe de Destacamento debe personarse en la referida Jefatura para conocer los planes de fuego del sector que le está confiado, antes de incorporarse al mismo.

4.- La idea de un plan de fuegos preparado de antemano para sorprender con él a las tropas que intenten un desembarco debilitadas tácticamente por la operación del desembarco mismo coloca a la defensa en una"situación de privilegio" ya que le asegura el efecto sorpresa que siempre triunfa en la guerra contra un enemigo que acomete una empresa de audacia.

5.- Y si a ello se añade que el dispositivo de defensa elegido (plan de fuegos) con soluciones de continuidad (nidos de ametralladora) difíciles de localizar desde el mar y el aire y por consiguiente de batir hacen invulnerable la defensa si la serenidad no se pierde conscientes los hombres de que es más peligroso abandonar los refugios de tiro que permanecer en ellos. A esta moral de guerra deben dedicar los Jefes preferentemente su atención con charlas frecuentes al instruir a sus tropas.

6.- El conocimiento de los caminos de acceso a estos lugares por los conductores de los vehículos automóviles. La familiarización de los hombres con los nidos. La entrada y salida del material y hombres a los mismos. El conocimiento de los depósitos de municiones campo de tiro de cada asentamiento y emplazamiento. El enlace con los proyectores que se establecerán etc. etc. han de ser práctica constante de estos Destacamentos conscientes siempre de que su actuación, si precisa, habrá de ocurrir seguramente de noche. Por lo que hay que eliminar toda posibilidad de confusión o duda con esta práctica.

7.- A tal fin se releva a los mandos de toda atención administrativa que se centraliza en un organismo dependiente de esta Jefatura (Inspección de los Destacamentos de Defensa de Costas) para dejar al cuidado del Jefe del Destacamento sólo las actividades tácticas y logísticas del mismo.

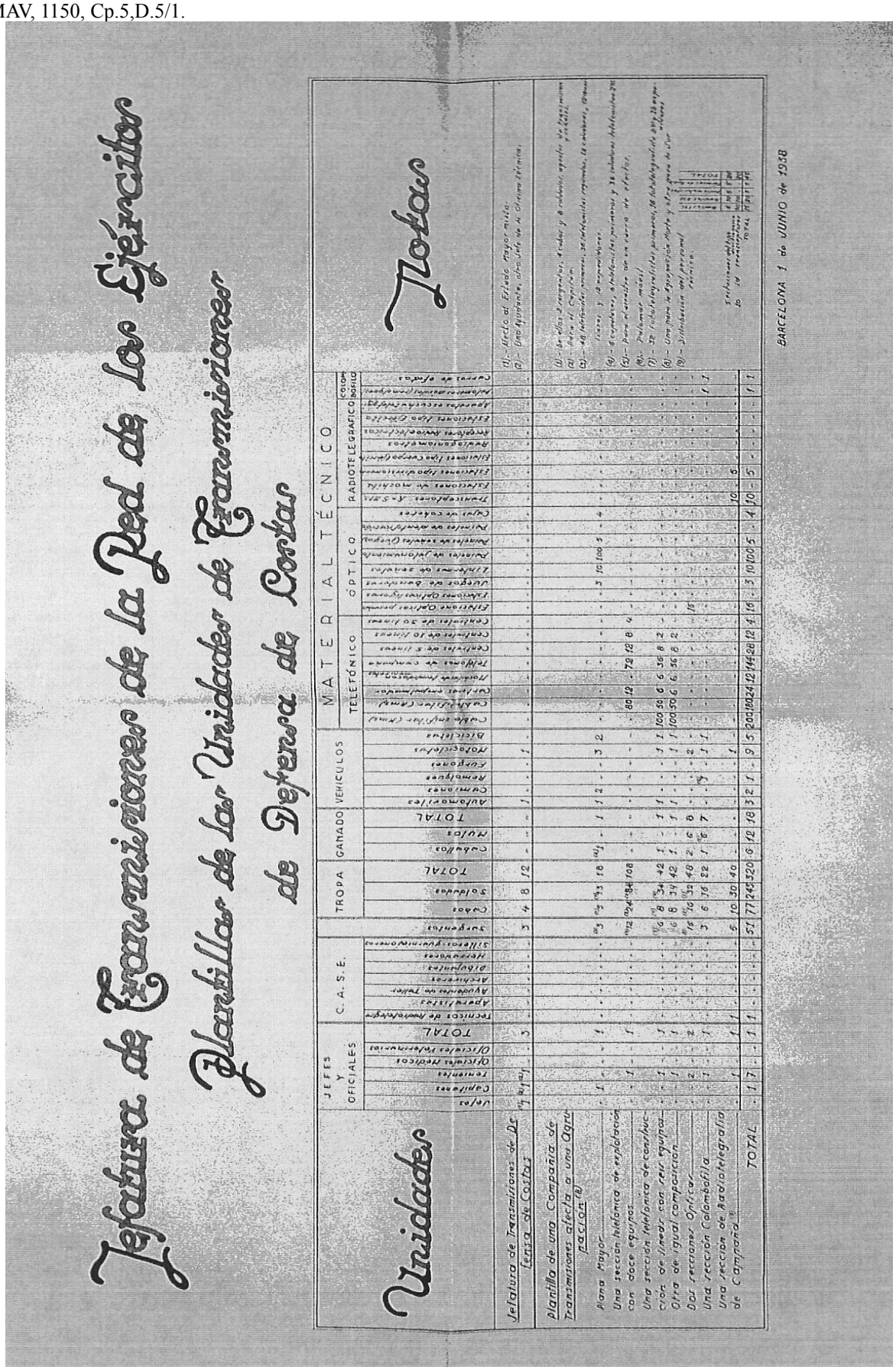
8.- La especial constitución orgánica de estos Destacamentos (a base de máquinas) los hace muy aptos para servir de núcleos de instrucción de otras unidades similares que se puedan organizar en el porvenir.
Ello obliga a establecer una rígida disciplina en las tropas y mandos. A cuidar constantemente de la prestancia y presencia de los hombres atendiendo con todo celo a la uniformidad en el vestir. A exigir rigidez en los saludos ateniéndose a los reglamentos en toda clase de servicios. A frecuentar la lectura de leyes Penales, Ordenanzas y Código durante la instrucción teórica, etc. etc. Es decir, hacer de estos Destacamentos un modelo de tropas que no tenga nada que envidiar a las más selectas conque cuenta el Gobierno de la República.

Valencia 30 de Abril de 1937

El Coronel Jefe de Estado Mayor

DEFENSA DE COSTAS
ESTADO MAYOR MIXTO

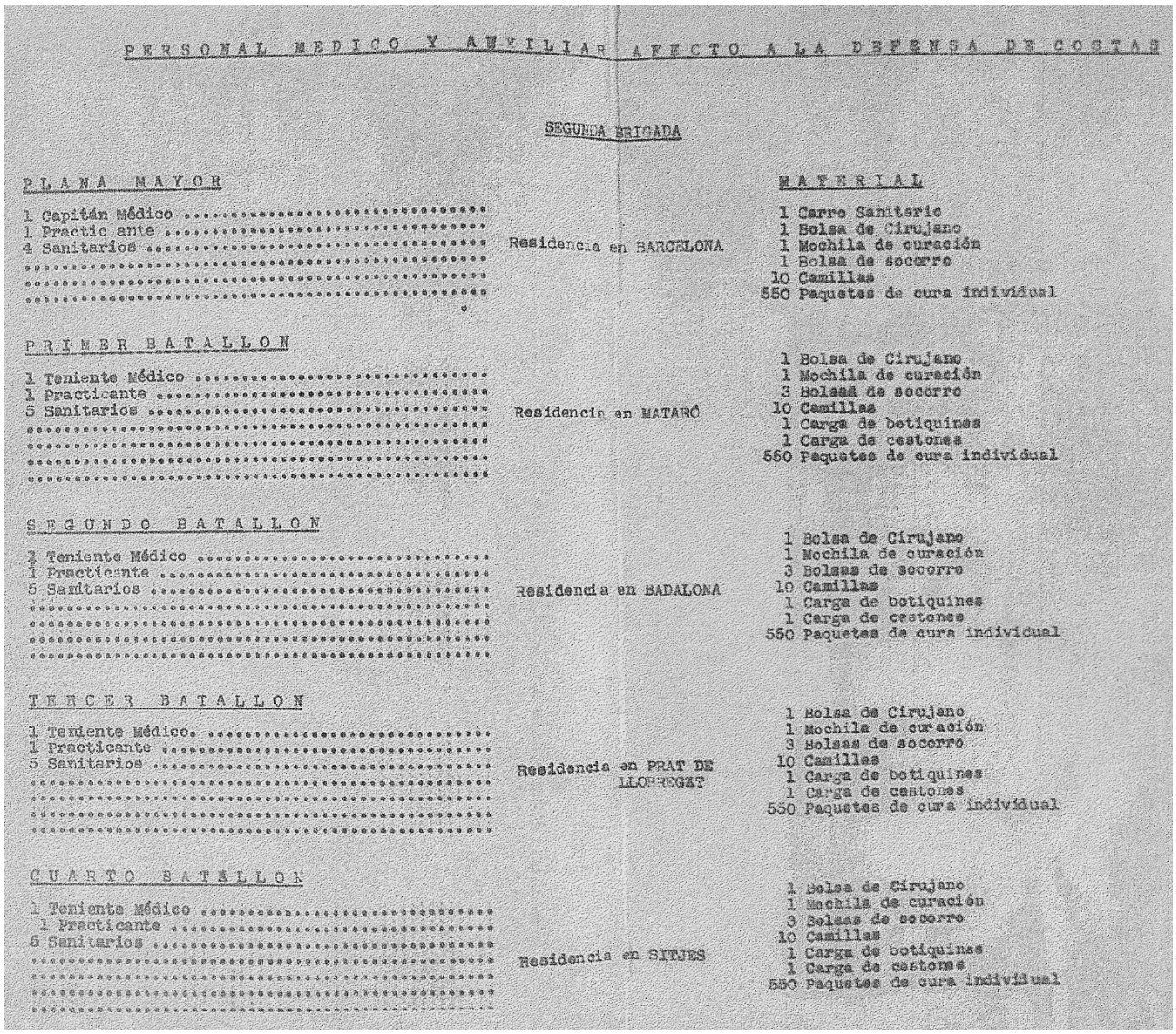
Document nº17. Plantilla de Transmissions de la Defensa de costes.
AGMAV, 1150, Cp.5,D.5/1.



Jefatura de Transmisiones del Ejército
en Pie de Guerra
Plantilla de Unidades de Transmisiones
de Defensa de Costas

| Unidades | JEFES Y OFICIALES | C. A. S. E. | TROPA | GANADO | VEHÍCULOS | MATERIAL TÉCNICO | | |

Document nº18. Personal sanitari i auxiliar afecte a la Defensa de costes de la província de Barcelona.
ANC.



PERSONAL MEDICO Y AUXILIAR AFECTO A LA DEFENSA DE COSTAS

SEGUNDA BRIGADA

PLANA MAYOR		**MATERIAL**
1 Capitán Médico 1 Practicante 4 Sanitarios	Residencia en BARCELONA	1 Carro Sanitario 1 Bolsa de Cirujano 1 Mochila de curación 1 Bolsa de socorro 10 Camillas 550 Paquetes de cura individual
PRIMER BATALLON		
1 Teniente Médico 1 Practicante 5 Sanitarios	Residencia en MATARÓ	1 Bolsa de Cirujano 1 Mochila de curación 3 Bolsas de socorro 10 Camillas 1 Carga de botiquines 1 Carga de cestones 550 Paquetes de cura individual
SEGUNDO BATALLON		
1 Teniente Médico 1 Practicante 5 Sanitarios	Residencia en BADALONA	1 Bolsa de Cirujano 1 Mochila de curación 3 Bolsas de socorro 10 Camillas 1 Carga de botiquines 1 Carga de cestones 550 Paquetes de cura individual
TERCER BATALLON		
1 Teniente Médico. 1 Practicante 5 Sanitarios	Residencia en PRAT DE LLOBREGAT	1 Bolsa de Cirujano 1 Mochila de curación 3 Bolsas de socorro 10 Camillas 1 Carga de botiquines 1 Carga de cestones 550 Paquetes de cura individual
CUARTO BATALLON		
1 Teniente Médico 1 Practicante 5 Sanitarios	Residencia en SITJES	1 Bolsa de Cirujano 1 Mochila de curación 3 Bolsas de socorro 10 Camillas 1 Carga de botiquines 1 Carga de cestones 550 Paquetes de cura individual

Document nº19. Informe nacional sobre forces i defenses de la Costa Brava.
AHEA. A 1926.

10.507 2.-

INFORMACION SOBRE LA COSTA BRAVA CATALANA ENTRE BLANES Y PORT-BOU

BLANES:	10 G.C.	y 40	carabineros	y	milicianos.	
TOSA:	30 G.C.	y 45	"		"	
LLORET:	10 G.C.	Y 45	"		"	
SAN FELIU DE GUIXOLS :	10 G.C.	y 20	"	y	40	milicianos.
CALONGE:	10 G.C.	y			25	"
PALAMOS:	10 G.C.	y 25	"	y	70	"
PALAMOSACELL:	10 G.C.	y 8	"	y	40	"
BAGUR :	10 G.C.	Y 6	"	y	20	"
PALS :		10	"	y	20	"
ESTARTIT :	10 G.C.	y 10	"	y	50	"
LA ESCALA :	30 G.C.	y 15	"	y	100	"
SAN PEDRO PESCADOR :	10 G.C.	y 10	"	y	20	"
CASTELLO DE AMPURIAS :	10 G.C.	y 8	"	y	20	"
ROSAS :	15 G.C.	y 30	"	y	200	"
CADAQUES :	10 G.C.	y 10	"	y	15	"
PUERTO DE LA SELVA :	10 G.C.	y 8	"	y	20	"
SELVA DE MAR :	10 G.C.	y			20	"
LLANSA :	10 G.C.	y 20	"	y	60	"
PLAYA DE GARBET :		10	"	y	15	"
CULERA :		10	"	y	125	"
PORT-BOU :	20 G.C.	y 200	"	y	200	"

Sig. A1926

MINISTERIO DE DEFENSA · ARCHIVO HISTORICO DEL E.A. ·

MATERIAL DE GUERRA Y FORTIFICACIONES

ROSAS: A la izquierda del faro mirando desde el mar hay 4 cañones del 15'5.7

PLAYA DE GARBET: En un chalet solitario situado a la izquierda del pueblo mirando desde el mar, está instalado el delegado político del sector, y que se llama ROCA. Camuflado con un árbol del jardín del chalet hay un cañon de montaña.

CULERA: Frente al túnel de Culera y sobre la carretera de Culera a Garbet hay dos ametralladoras y una caseta con telefono directo a Culera.

El pánico que existe en esta región costera es grandioso, todo el mundo teme un desembarco y cada vez que nuestra gloriosa Marina bombardea Culera, los milicianos corren a esconderse tan vergonzosamente que ya todo el mundo se burla de ellos. El descontento entre la población civil es terrible.
El 90 % de los números de la G.C. son completamente blancos, un 5% de indecisos y el resto que son los entrados en el cuerpo ultimamente son rojos y son los que forman el comité. Los carabineros rojos casi todos y los milicianos unos cobardes que huyen siempre y no son de temer.

AEROPUERTO DE FIGUERAS

En dicho aerodromo hay : 6 aviones POTEZ
4 " comerciales en transformación.
2 " cazas Koth.

PERPIGNAN 12 ENERO 1937
Agente nº 5

Document nº20. Forces de carrabiners a Catalunya.
AGMAV, C.324, Cp.4, D.1/6.

INSTITUTO DE CARABINEROS.

Efectivos de jefes, oficiales, suboficiales y tropa, propuestos para integrar las comandancias fijas y moviles que deben guarnecer la frontera hispano-francesa y las costas del Mediterráneo de las provincias leales.

COMANDANCIAS.	Ntes. coronls.	Mayores.	Capitanes.	Tenientes.	Médicos.	Total de oficiales y médicos.	Sargentos.	Cabos.	Cornetas.	Carabineros.	Total tropa.	Maestros armeros.	Núm. de compañías.	OBSERVACIONES.
Lérida.....	1	1	5	17	1	25	32	64	16	688	768	1	4	Fuerzas de mar y matronas sin variación sobre las actuales plantillas.
Ripoll.....	1	1	5	17	1	25	32	64	16	688	768	1	4	
Figueras.....	1	1	6	21	1	30	40	80	20	860	960	1	5	
Barcelona....	1	1	7	25	1	35	48	96	24	1032	1152	1	6	
Tarragona....	1	1	5	17	1	25	32	64	16	688	768	1	4	
TOTAL.....	5	5	28	97	5	140	184	363	92	3956	4416	5	23	

Document nº21. Composició de dos Companyies de Metralladores de carrabiners de la província de Barcelona.
AGGCE. SM. 4303.

MINUTA

COMANDANCIA DE BARCELONA

Distribución de dos Compañías de Ametralladoras

Localidades	Cap.	Tte.	Sargtº.	Cabos.	Cros.	Ciclistas Cabo.	Ciclistas Crº 1ª	Ciclistas Crº 2ª.	Coches o motos.	Bicicletas.
Malgrat - - - - -	"	"	1	1	5	"	"	1	"	1
Canet - - - - - -	"	"	"	1	5	"	"	1	"	1
Arenys - - - - -	"	1	1	2	11	"	1	1	1	2
Mataró - - - - -	1	"	2	3	14	1	"	"	1	1
Badalona - - - -	"	1	1	1	6	"	1	"	1	1
Besós - - - - - -	"	"	"	1	5	"	1	1	"	2
Totales....	1	2	5	9	46	1	3	4	3	8

El corneta que corresponde a la Compañia, tiene su residencia en Mataró.

Aduana e - - - -	"	"	1	1	5	"	"	1	"	1
Casa Antúnez - -	"	"	"	1	5	"	"	1	"	1
Prat de Llobregat	"	1	1	1	6	"	1	"	1	1
Castelldefels - -	"	"	"	1	5	"	"	1	"	1
Sitges - - - - -	1	"	2	3	14	1	1	"	1	2
Villanueva - - -	"	1	1	2	11	"	1	1	1	2
Totales...	1	2	5	9	46	1	3	4	3	8

El corneta que corresponde a la Compañia, tiene su residencia en Sitges.

Bar-

»

Document nº22. Plantilla de carrabiners de la província de Girona.
AGGCE. SM. 2425.

COMANDANCIA DE CARABINEROS DE GERONA

ESTADO numérico de la fuerza que en el día de la fecha pertenece a esta Comandancia, con expresión de la localidad donde se halla destacado.

Armas	Compañías	Secciones	LOCALIDAD donde se halle destacado por Armas	PERSONAL: Coronel	Teniente Coronel	Mayores	Capitanes	Tenientes	Sargentos	Cabos	Cornetas	Carabineros de 1ª	Carabineros de 2ª	Marineros	Maestros Armeros	Médicos	VEHÍCULOS: Automóviles ligeros	Camiones	Camionetas	Motocicletas	Bicicletas	Falúas a motor	Falúas a remo y vela	Caballos	SERVICIOS que tiene encomendados
INFANTERIA			En Figueras	"	"	3	4	5	4	19			44												
			En Gerona						1	3	1		10												
			En Pont de Molins							1			3												
			En Terradas							1		1	2												
			En Albañá							1			3												
			En Agullana					1	1	2			6												
			En La Junquera						1	3			10	2											
			En Massanet							1			3												
			En Cantallops						1	2			8												
			En La Bajol						1	2		1	5												
			En Tapis							1															
			En Vilopella							1			3												
			En Aabós							1			3												
			En Vilamaniscle							1			3												
			En Llansá							1			4												
			En Ptº.la Selva							1			4												
			En Cadaqués							1		1	2												
			En Rosas						1	2			6												
			En La Armentera						1			1	5												
			En La Escala							1			3												
			En Torroella							1	1		3												
			En Estartit							1			4												
			En Jagur							1			3												
			En Calella							1			3												
			En Playa de Aro							1		1	1												
			En Palamós						1	2			8												
			En Tossa de Mar							1			3												
			En Lloret de Mar(1)						1	1			3												
			En Guíxols					1	1	3			10												
			En Blanes							1	1		3												
			En Llagostera							1			4												
			En Port-Bou						1	3		1	8	2											
			En Pals							1			1												
			En La Bisbal							1			1												
			En Castelló							1															
MAR			En Port-Bou						1	3		1	8	2											
			En Pals							1			1												
			En La Bisbal							1			1												
			En Castelló							1															
			En Garriguella							1															
			En Colera							1															
			En Vilajuiga							1															
			En S.Lorenzo										1												
			En Llanya de Munt						2	4			6												
			En Barcelona			1	6	3	24			1	27												
			En Valencia							1															
			Colegios										1												
			Puigcerdá											1											
			Ptº.la Selva						2	2			8												
			En Rosas							1			3												
			Por incorporar										2												
			TOTAL	"	"	3	5	13	22	100	3	7	260	5											

(1)Por haberse suprimido la categoría de Brigada se le incluye en la de Sargentos.

ALTAS CON RESPECTO AL ESTADO ANTERIOR

CLASES	NOMBRES	MOTIVOS
Cabo Carabº.	José Benavides Benavides Valeriano Amador Martín	Ascendido para esta Comandancia Del Batallón Nº.31.

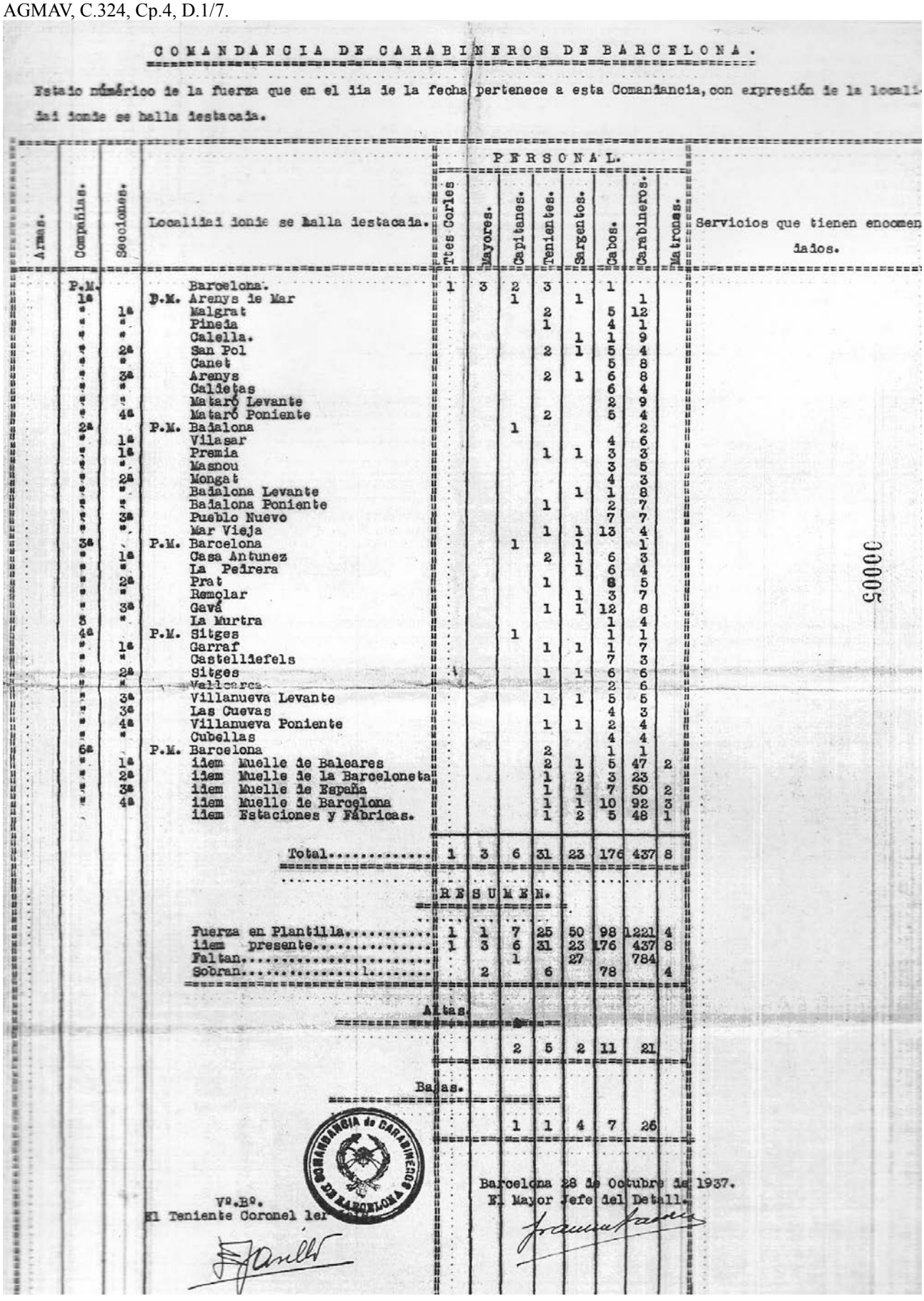
BAJAS CON RESPECTO AL ESTADO ANTERIOR

Capitán	D.Juan Fernández Chimeno	A la Base de Castellón
Teniente	D.Laureano Canela Barceló	A la Comandancia de Barcelona
Sargento	D.Martín Cebollero Barrio	Retirado
id	D.Antonio Salmerón Pons	A la Comandancia de Valencia
Cabo	Fausto Pérez Fernández	Retirado
Carabº.1ª	Ernesto Corris Pol	id
id	Antonio Montiel González	id
id 2ª	Agustín Fagúndez García	id
id	Gaspar Bosch Rubio	id
id	Aniceto Hernández López	id
id	José Benavides Benavides	Ascendido a Cabo

Figueras, 1º. de Enero de 1.938.
El Capitán Jefe acctal.del Detall.

Vº.Bº.
El Mayor 1er.Jefe.

Document nº23. Plantilla de carrabiners de la província de Barcelona.
AGMAV, C.324, Cp.4, D.1/7.



COMANDANCIA DE CARABINEROS DE BARCELONA.

Estado numérico de la fuerza que en el día de la fecha pertenece a esta Comandancia, con expresión de la localidad donde se halla destacada.

Armas.	Compañías.	Secciones.	Localidad donde se halla destacada.	PERSONAL. Ttes Coles	Mayores.	Capitanes.	Tenientes.	Sargentos.	Cabos.	Carabineros.	Matronas.	Servicios que tienen encomendados.
	P.M.		Barcelona.	1	3	2	3		1			
	1ª		P.M. Arenys de Mar			1		1		1		
	"	1ª	Malgrat				2		5	12		
	"	"	Pineda				1		4	1		
	"	"	Calella.					1	1	9		
	"	2ª	San Pol				2	1	5	4		
	"	"	Canet						5	8		
	"	3ª	Arenys				2	1	6	8		
	"	"	Calieras						6	4		
	"	"	Mataró Levante						2	9		
	"	4ª	Mataró Poniente				2		5	4		
	2ª		P.M. Badalona			1				2		
	"	1ª	Vilasar						4	6		
	"	1ª	Premia				1	1	3	3		
	"	"	Masnou						3	5		
	"	2ª	Mongat						4	3		
	"	"	Badalona Levante					1	1	8		
	"	"	Badalona Poniente				1		2	7		
	"	3ª	Pueblo Nuevo						7	7		
	"	"	Mar Vieja				1	1	13	4		
	3ª		P.M. Barcelona			1		1		1		
	"	1ª	Casa Antunez				2	1	6	3		
	"	"	La Pedrera					1	6	4		
	"	2ª	Prat				1		8	5		
	"	"	Remolar					1	3	7		
	"	3ª	Gavá				1	1	12	8		
	"	"	La Murtra						1	4		
	4ª		P.M. Sitges			1			1	1		
	"	1ª	Garraf				1	1	1	7		
	"	"	Castelldefels						7	3		
	"	2ª	Sitges				1	1	6	6		
	"	"	Vallcarca						2	6		
	"	3ª	Villanueva Levante				1	1	5	5		
	"	3ª	Las Cuevas						4	3		
	"	4ª	Villanueva Poniente				1	1	2	4		
	"	"	Cubellas						4	4		
	6ª		P.M. Barcelona				2		1	1		
	"	1ª	idem Muelle de Baleares				2	1	5	47	2	
	"	2ª	idem Muelle de la Barceloneta				1	2	3	23		
	"	3ª	idem Muelle de España				1	1	7	50	2	
	"	4ª	idem Muelle de Barcelona				1	1	10	92	3	
			idem Estaciones y Fábricas.				1	2	5	48	1	
			Total.....	1	3	6	31	23	176	437	8	

RESUMEN.

Fuerza en Plantilla.....	1	1	7	25	50	98	1221	4
idem presente.....	1	3	6	31	23	176	437	8
Faltan.....			1		27		784	
Sobran.....		2		6		78		4

Altas.

		2	5	2	11	21	

Bajas.

		1	1	4	7	26	

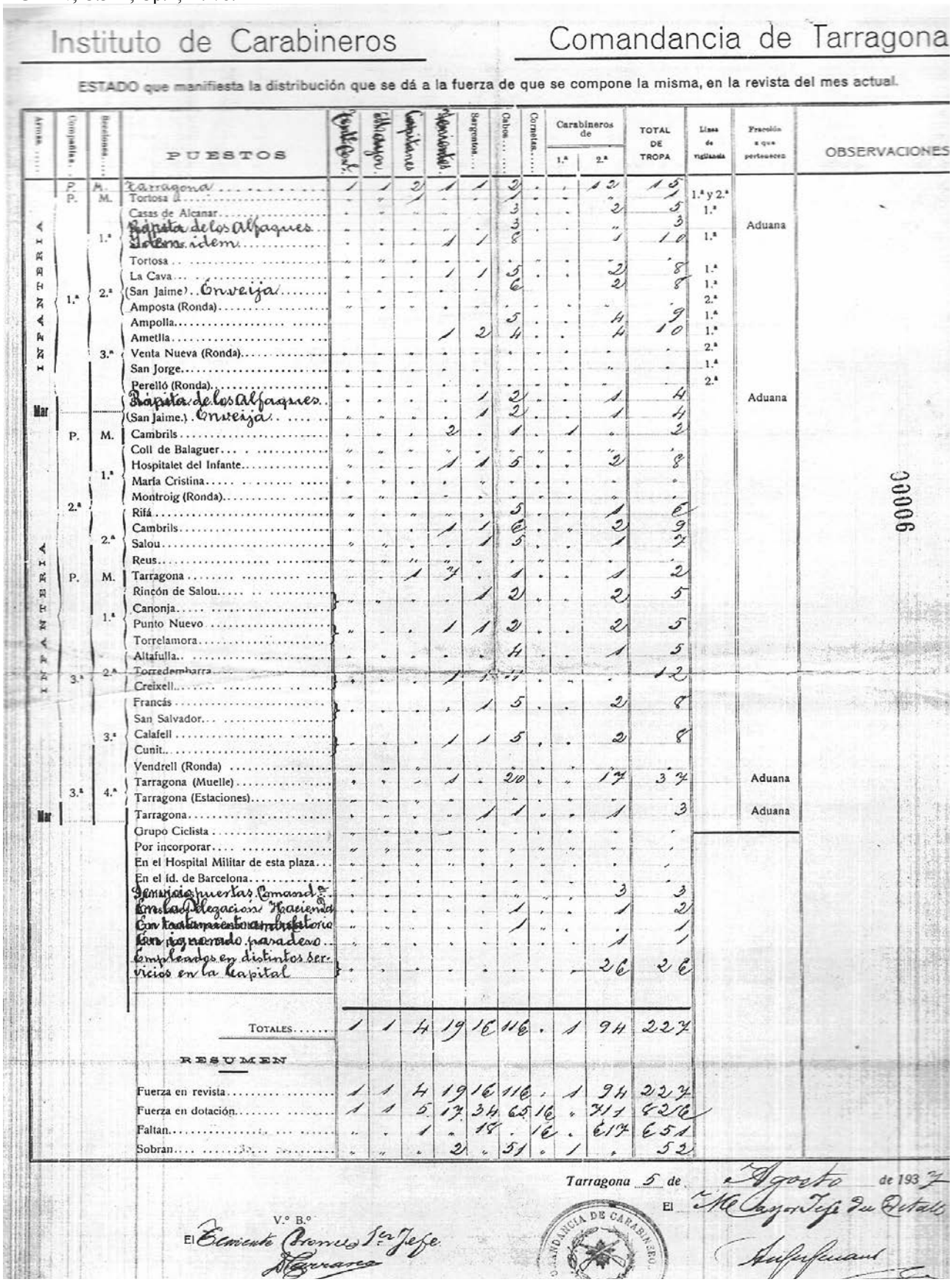
Barcelona 28 de Octubre de 1937.
El Mayor Jefe del Detall.

Vº.Bº.
El Teniente Coronel Jefe

COMANDANCIA de CARABINEROS DE BARCELONA

30005

Document nº24. Plantilla de carrabiners de la província de Tarragona.
AGMAV, C.324, Cp.4, D.1/8.



Instituto de Carabineros — Comandancia de Tarragona

ESTADO que manifiesta la distribución que se dá a la fuerza de que se compone la misma, en la revista del mes actual.

Arma	Compañías	Secciones	PUESTOS	Tenientes	Alféreces	Capitanes	Brigadas	Sargentos	Cabos	Cornetas	Carabineros de 1.ª	Carabineros de 2.ª	TOTAL DE TROPA	Líneas de vigilancia	Fracción a que pertenece	OBSERVACIONES
INFANTERIA	P.	M.	Tarragona	1	1	2	1	1	2	-	-	12	15	1.ª y 2.ª		
	P.	M.	Tortosa	-	-	1	-	-	1	-	-	1	1			
			Casas de Alcanar	-	-	-	-	-	3	-	-	2	5	1.ª		
		1.ª	Capita de los Alfaques	-	-	-	-	1	2	-	-	1	3		Aduana	
			Idem idem	-	-	-	1	1	6	-	-	1	10	1.ª		
			Tortosa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
			La Cava	-	-	-	1	1	5	-	-	2	8	1.ª		
	1.ª	2.ª	(San Jaime) Enveija	-	-	-	-	-	6	-	-	2	8	1.ª		
			Amposta (Ronda)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.ª		
			Ampolla				-	-	5	-	-	4	9	1.ª		
			Ametlla				1	2	4	-	-	4	10	1.ª		
		3.ª	Venta Nueva (Ronda)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.ª		
			San Jorge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.ª		
			Perelló (Ronda)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.ª		
Mar			Capita de los Alfaques	-	-	-	-	1	2	-	-	1	4		Aduana	
			(San Jaime.) Enveija	-	-	-	-	1	2	-	-	1	4			
	P.	M.	Cambrils	-	-	-	2	-	1	-	1	-	2			
			Coll de Balaguer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
			Hospitalet del Infante	-	-	-	1	1	5	-	-	2	8			
		1.ª	María Cristina	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
			Montroig (Ronda)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
	2.ª		Rifá	-	-	-	-	-	5	-	-	1	6			
			Cambrils	-	-	-	1	1	6	-	-	2	9			
		2.ª	Salou	-	-	-	-	1	5	-	-	1	7			
			Reus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
	P.	M.	Tarragona	-	-	1	1	-	1	-	-	1	2			
			Rincón de Salou	-	-	-	-	1	2	-	-	2	5			
		1.ª	Canonja	-	-	-	1	1	2	-	-	2	5			
			Punto Nuevo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
			Torrelamora	-	-	-	-	-	4	-	-	1	5			
			Altafulla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
		2.ª	Torredembarra	-	-	-	1	1	11	-	-	-	12			
	3.ª		Creixell	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
			Francás	-	-	-	-	1	5	-	-	2	8			
			San Salvador	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
		3.ª	Calafell	-	-	-	1	1	5	-	-	2	8			
			Cunit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
			Vendrell (Ronda)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
			Tarragona (Muelle)	1	-	-	1	-	20	-	-	17	39		Aduana	
	3.ª	4.ª	Tarragona (Estaciones)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		Aduana	
Mar			Tarragona	1	-	-	-	1	1	-	-	1	3			
			Grupo Ciclista	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
			Por incorporar	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
			En el Hospital Militar de esta plaza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
			En el íd. de Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
			Servicio puertas Comandancia	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3			
			Escolta Delegación Hacienda	-	-	-	-	-	1	-	-	1	2			
			Con tratamiento ambulatorio	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1			
			Con sueldo retenido paradero	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1			
			Empleados en distintos servicios en la Capital	-	-	-	-	-	-	-	-	26	26			
			TOTALES	1	1	4	19	16	116	-	1	94	224			

RESUMEN

Fuerza en revista	1	1	4	19	16	116	-	1	94	224	
Fuerza en dotación	1	1	5	17	34	65	16	-	311	456	
Faltan	-	-	1	-	18	-	16	-	217	232	
Sobran	-	-	-	2	-	51	-	1	-	54	

Tarragona 5 de Agosto de 193 7

El Teniente Coronel Jefe de Detalle

V.º B.º
El Teniente Coronel 2.º Jefe

COMANDANCIA DE CARABINEROS

Document nº25. Destacaments de Brigades de Costes de la província de Barcelona.
AGGCE. SM. 4303.

DESTACAMENTO DE CALELLA.

CARABINEROS.

Aun que en número reducido cubren las necesidades de la Vigilancia que tienen asignada de las embarcaciones y de la Costa, estando en buena relacion con los Agentes.

GUARDIAS DE ASALTO.

En la actualidad hay 4 guardias y 1 cabo de asalto y seria conveniente se enviasen por lo menos 6 guardias más.

AGENTES.

Hay 2 Agentes que en colaboracion con los Carabinerosy Guardias cubren las necesidades del servicio y en caso necesario colaboran con los A gentes del destacamento de Arenys de Mar (como tambien con el Agente que ira destinado al nuevo destacamento de Caldetas).

CONSIGNACION PARA GASTOS DE LA DEPENDENCIA

Seria conveniente se asignase para pequeños gastos y limpieza de la Inspecion Cien pesetas mensuales.

DESTACEMENTO DE ARENYS DE MAR.

En iguales condiciones que el Destacamento de Calella.

DESTACEMENTO DE CALDETAS (De nueva Creación)

CARABINEROS

Aun que en número reducido cubren los servicios que tienen asignados.

GUARDIAS DE ASALTO

Hay en número crecido para la Vigilancia de las Embajadas y de los lugares donde se encuentran refugiados los españoles acogidos en una Embajada. Pero de todos modos seria conveniente hubiesen por lo menos 4 guardias a las ordenes de los Agentes.

AGENTES.

En la actualidad no presta servicio ninguno, siendo conveniente que fuesen destinados 2 Agentes, dada la importancia que tienen en la actualidad este Destacamento, por atracar diariamento buques de guerra extranjeros para recoger la valija Diplomatica asi como embarcar subditos extranjeros, como tambien los refugiados españoles (facistas) acogidos en la Embajada de Francia.

CONSIGNACIÒN PARA GASTOS DE LA DEPENDENCIA.

Careciendo en la actualidad de Inspección, se ignora los gastos que tendra de Telefono, Electricidad, limpieza, Etc.

DESTACAMENTO DE MASNOU.

CARABINEROS.

Cubren las necesidades de Vigilancia que tienen asignada.

GUARDIAS DE ASALTO.

No presta servicio ningun Guardia de Asalto, Siendo necesario que fuesen destinados 10 guardias.

AGENTES.

En la actualidad prestan servicio en dicho destacamento 2 Agentes, siendo necesario que por lo menos fuesen enviados 2 Agentes más.

CONSIGNACIÒN PARA GASTOS DE LA DEPENDENCIA.

Para pequeños gastos y limpieza de la Inspección, Cien pesetas mensuales.

DESTACAMENTO DE GAVA.

CARABINEROS.

Cubren las necesidades de Vigilancia que tienen asignada.

GUARDIAS DE ASALTO

No hay guardias de Asalto, seria necesario fuesen enviados por lo menos 10 guardias.

AGENTES.

Hay solamente un agente que presta servicio y seria necesario fuesen enviados por lo menos 2 agentes mas, por estar distante del otro sector de unos 25 Kilometros y tener la vigilancia de todas las costas de Garraf y del puerto de Vallcarca.

CONSIGNACION PARA LOS GASTOS DE LA DEPENDENCIA.

Para pequeños gastos y limpieza de la Inspección, Cien pesetas mensuales.

DESTACAMENTO DE SITGES.

Carabineros

Cubren las necesidades de Vigilancia que tienen asignadas.

GUARDIAS DE ASALTO

Seria necesario fuesen destinados 4 o 6 Guardias.

AGENTES.

En la actualidad no presta servicio ninguno y seria necesario fuesen destinados 2 Agentes. (provisionalmente se han hecho cargo de dicho destacamento los Agentes del de Villanueva y Geltrú.

CONSIGNACION PARA GASTOS DE LA DEPENDENCIA.

Careciendo en la actualidad de Inspección, se ignora de momento los gastos que tendra de telefono. electricidad, limpieza, etc..

DESTACAMENTO DE VILLANUEVA Y GELTRÙ

CARABINEROS

Cubren la necesidades de vigilancia que tienen asignadas.

GUARDIAS DE ASALTO

En la actualidad hay 1 sargento 1 cabo y 7 guardias, que tienen por misión hacer el control de la carretera por ser el último pueblo de la provincia de Barcelona de la Costa, siendo conveniente que por la importancia de esta poblacion fuesen enviados 10 guardias más.

AGENTES.

En la actualidad prestan servicio 2 Agentes.. Dada la importancia de esta población que en la actualidad se calcula de cerca de 30.000 habitantes y la importancia que tiene referente al control de las barcas de pesca, evasión de capitales y en la actualidad el paso constante de profugos y tener por tal motivo una vigilancia especial de que no huyan en las barcas de pesca, seria conveniente fuesen enviados 3 o 4 Agentes más.

Document nº 26. Reflectors en servei a la costa i mapa de la seva ubicació.
AGMAV, C.1156, Cp.16, D.3 /5-6.

AGRUPACION NORTE

DEFENSA DE COSTAS — **ARTILLERIA** — **COMANDANCIA PRINCIPAL**

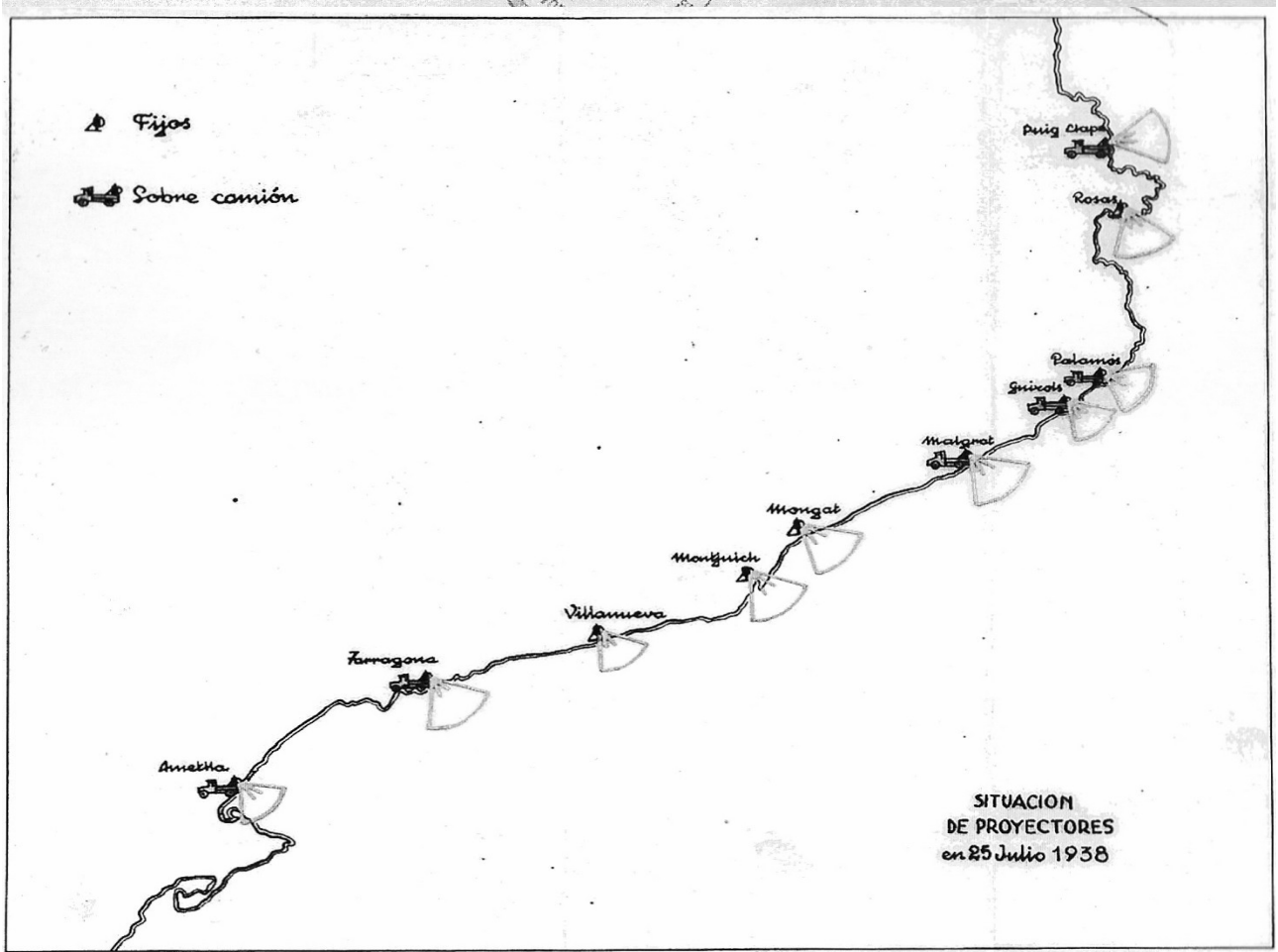
6-1425

REFLECTORES EN SERVICIO EN EL DIA DE LA FECHA.

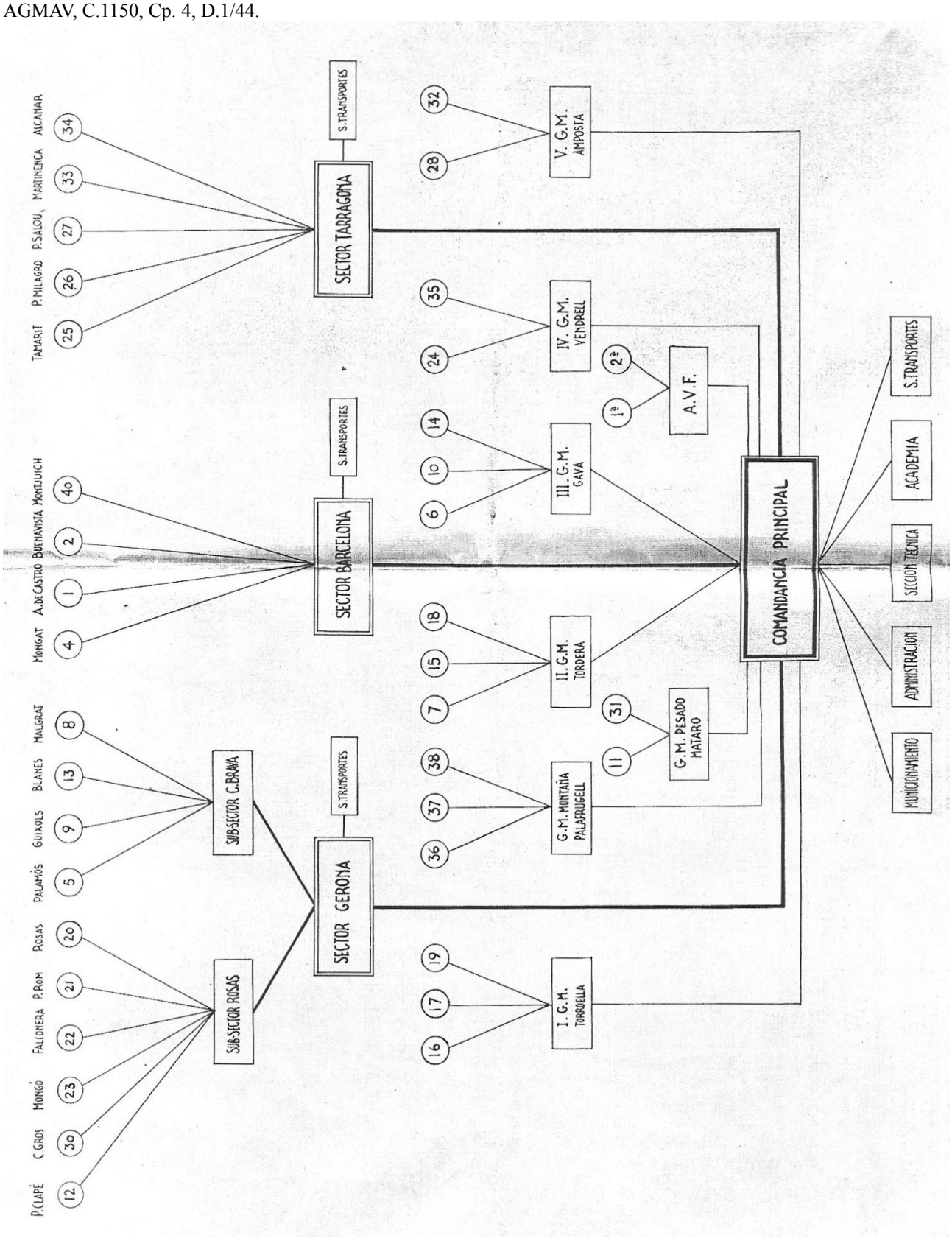
AMETLLA	s.c.	90 cm.
TARRAGONA	s. c.	120 "
VILLANUEVA	fijo	90 "
MONTJUICH	fijo	120 "
MONTGAT	"	120 "
MALGRAT	s. c.	120
GUIXOLS	s. c.	90 "
PALAMOS	s. c.	90 "
ROSAS	fijo	120 "
PUIG CLAPE	s. c.	120 "

DEFENSA DE COSTAS - S.T.A.

Barcelona 26 de Juliode 1938



Document nº27. Organització de les Bateries de Costa.
AGMAV, C.1150, Cp. 4, D.1/44.



Document nº28. Reorganització de l'artilleria de costa.
AGMAV, C.1150, Cp. 4, D.1/43.

DEFENSA DE COSTAS — AGRUPACION NORTE

40

COMANDANCIA PRINCIPAL DE ARTILLERIA

PROYECTO DE REORGANIZACION DE LA MISMA.

Próximo a terminarse el relevo del personal de la costa, se reorganizará ésta, bajo las bases siguientes:

SECTORES.
a) Subsisten los 3 Sectores actuales correspondientes a las costas de Gerona, Barcelona y Tarragona; subdividido el 1º en subsectores (Rosas y Costa Brava).

BATERIAS COSTA Y GRUPOS MOVILES.
b) Se establecerá una separación marcada entre baterías de costa, propiamente dichas y los Grupos Móviles. Los Jefes de Sector se ocuparán exclusivamente de las baterias de costa, (organización y empleo táctico de las mismas) organizando con éstas, los grupos tácticos adecuados.

R. G. A.
c) Las baterias motorizadas , de montaña y el Pesado Móvil de Mataró, constituirán una especia de reserva general de Artillería, bajo las órdenes directas de esta Comandancia Principal

SECCION TECNICA UNICA.
d) Se constituirá una Sección técnica abbase de la actual y las que radican en las Jefaturas del Sector, con objeto de homogenizar en toda la costa servicios de tanta importancia, dotando a las baterias de todos los elementos y datos necesarios para el desarrollo de su actuación. En las Jefaturas de Sector, se dejará una pequeña oficina técnica.

ACADAMIA DE COSTAS.
e) Se organizará en Bagur, "Finca de Coll Llach", una academia donde se desarrollarán cursillos de capacitación para la Oficialidad y Clases en la especialización de tiro de costa, donde por turno acudirán los Oficiales de las baterías; unos para adquirir la aptitud que les falte, y otros para ampliar sin limitación sus conocimientos de tal especialidad, al objeto de formar los futuros cuadros de mando escogiendo el personal que reúna mejores condiciones técnicas.

TRANSPORTES.
f) Se centralizará de momento, en cada una de las cabeceras del Sector y Subsector, el servicio de Transportes hasta tanto funcione la Compañía de este Cuerpo, que ha de subvenir a las necesidades de la costa. En estos centros de transportes, radicarán todos los coches ligeros y camiones correspondientes a distintos servicios, que dejarán de ser personales o independientes como lo son en la actualidad; y en ellos se facilitarán coches y documentos exclusivamente en actos del servicio.

MUNICIONAMIENTO.
g) Se organizará de la manera siguiente:
a) 2 módulos con las baterías.
b) 2 en local apropósito en las cabeceras de P.M. en las baterias de los G.M. o en las mismas baterías en las de costa, como depósitos avanzados o estaciones reguladoras.
c) 4 módulos en Parques que existen o se organizarán en los Sectores (Barcelona-Gerona-Tarragona) como estación de acumulación.

Barcelona, Marzo de 1938

SERVICIO HISTORICO MILITAR
ARCHIVO DE LA GUERRA DE LIBERACION
DOCUMENTACIÓN ROJA
ARMARIO | LEGAJO | CARPETA | DOCUMENTO
NUMERADO DEL 1 AL

Document nº29. Organització de la Comandància d'Artilleria de costa.
AGMAV, C.1150, Cp. 4, D.1/7.

ESTADO NUMERO 5

DEFENSA DE COSTAS

AGRUPACION NORTE

SECRETO

JEFATURA DE ARTILLERIA

PLANA MAYOR DE LA JEFATURA.- Con emplazamiento móvil y punto central de residencia en Barcelona, organizada.

1 - Mayor Jefe
2 - Oficiales
5 - Brigadas o Sargentos
1 - Armero (C.A.S.E.)
20- Artilleros
3 - Conductores
7 - Motoristas

TALLERES.- Organizado.

1 - Sargento
1 - Cabo
6 - Artilleros

OBSERVATORIO CENTRAL Y METEREOLOGICO.- Organizado

3 - Oficiales
7 - Cabos
17- Artilleros

SECTOR DE BARCELONA.- Plana Mayor con emplazamiento móvil y punto central de residencia en Barcelona (Organizado).

1 - Capitán Jefe de Sector
3 Oficiales
1 - Ajustador
1 - Cabo
10- Artilleros
2 - Conductores
7 - Motoristas

SECTOR DE GERONA.- Plana Mayor con emplazamiento móvil y punto central de residencia en Güixols (organizado).

1 - Jefe de Sector
3 - Oficiales
1 - Armero
1 - Sargento
1 - Cabo
23- Artilleros

SECTOR DE TARRAGONA.- Plana Mayor con emplazamiento móvil y punto central de residencia en Altafulla (organizado).

1 - Capitán Jefe de Sector
2 - Oficiales
1 - Sargento
28- Artilleros

Document nº30. Informació nacional sobre artilleria a la costa catalana.
AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.

18 NOV. 1937 115

ESTADO ESPAÑOL

S. I. M.

JEFATURA

Salida n.º 16133

ESTADO ESPAÑOL S. I. M.

Burgos 11 de Noviembre de 1937
II Año Triunfal

Se nos informa lo siguiente:

ULTIMAS NOTICIAS DEL ARTILLADO DE LA COSTA CATALANA.

LOCALIDAD	ARTILLADO
Prov. Gerona	
PUIG CLAPE (entre Port-Bou y Culera).....	Bateria del 15,5 (dentro de breves dias se mandaran las piezas.
CABO DE CREUS	Obuses del 15 (hay que empezar la bateria.)
PUNTA PRIMA (Cadaqués-Mas de Baltra).....	Cañones de acero del 15 Krupp (sin empezar la bateria).
CABO NORFEU.....	Cañones de acero del 30,5 del Jaime I.
PUNTA FALCONERA.....	Cañones de acero del 15,5 (pueden tirar de un emplazamiento provisional).
PUIG ROOM	Cañones de acero del 7,5 de tiro acelerado. (Actualmente hay los del 15,5 que se destinan a Port-Bou).
MONGO (Montículo al lado derecho de la Escala mirando hacia el mar).	Cañones de acero del 15,5 que estan ya emplazados y preparados.
PUNTA MILA	Se emplazaron cañones del 15,24 procedentes de Mahon.
ESTARTIT-BAGUR-PALAMOS-SAN FELIU DE GUIXOLS-BLANES	Se procederá a cambiar los emplazamientos de las baterias existentes. Se comunicara oportunamente los nuevos emplazamientos.
LLANSA-TORROELLA DE MONTGRI-RORDERA	Se emplazaran baterias moviles en todas ellas.
Prov. de Barcelona	
MONCAT	Se emplazaran cañones del 15,24 procedentes de Mahon.
PUEBLO NUEVO Y ARTILLERO	Cañones del 15 Ordoñez.
MONTJUICH	Cañones del 30,5, Alvarez de Castro.
LLENGUA DE SIRA	Cañones del 30,5 del Jaime I. (Segun noticias cuestan mucho de quitar).
ARGENTONA	Habra baterias motorizadas del 8 ó 9.
Prov. de Tarragona	
TAMARIT	Cañones del 15,24 de Mahon.
SALOU	Cañones de acero del 15 Krupp
ADMETLLA	Obuses de bronce del 15.
ALCAÑAR	Cañones de acero del 15, Krupp.
VENDRELL-HOSPITALET-AMPOSTA	Baterias motorizadas del 8 ó 9.

Trasmitido a: Generalisimo y a Gobiernos Militar de Baleares.

PASADO

Document nº31. Situació de l'Artilleria de Costa, Observatori i Trens Artillats per la defensa costanera de Barcelona.
AGMAV, C.1150, Cp.12, D.5/3,17,6,7,8, 18.

3

OBSERVATORIO PRINCIPAL

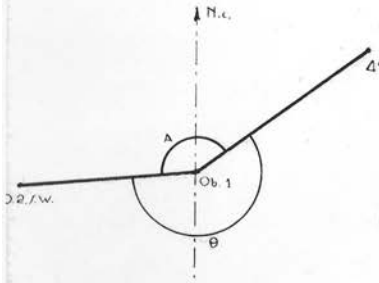
(Montjuich)

Orient. Ob.1 - Ob.2 = 238g 36' 16"05 = 265g 1160650

Orient. Ob.1 - 4g B.= 33g 30' 51"28 = 37g 2380493

θ = 205g 5' 24"77 = 227g 8780157

A = 154g 54' 35"23 = 172g 1219843



Azimut Ob.1 - Ob.2 = 242g 10' 0"16 = 269g 074323

Azimut Ob.1 - 4g B. = 37g 16' 38"76 = 41g 419370

Distancia Ob.1 - Ob. 2 = 29552,27 metros

Distancia Ob.1 - 4g B. = 14507,96 metros

17

TREN ARTILLADO Nº 1

emplazamiento (a)

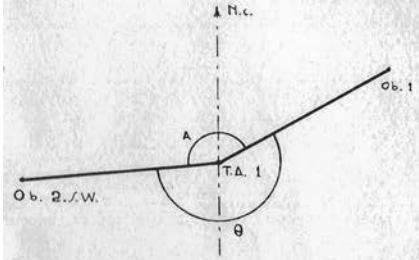
(Prat de Llobregat)

Orient. Tren Nº 1- Ob.2= 238g 56' 49"86 = 265g 4968703

Orient. Tren Nº 1- Ob.1= 56g 46' 8"08 = 63g 0765679

θ = 182g 10' 41"78 = 202g 4203024

A = 177g 49' 18"22 = 197g 5796976



Azimut Tren Nº 1 - Ob.2 = 242g 40' 45"30 = 269g 6436113

Azimut Tren Nº 1 - Ob.1 = 60g 30' 3"52 = 67g 2233089

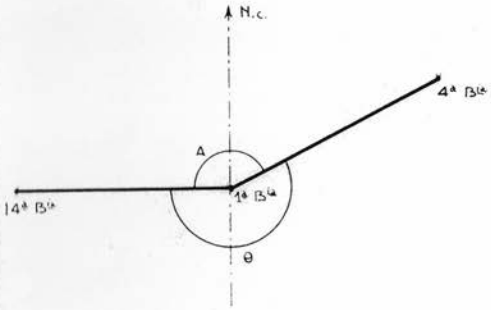
Distancia Tren Nº 1 - Ob. 2 = 24904,95 metros

Distancia Tren Nº 1 - Ob. 1 = 4650,15 metros

6

1ª BATERIA

(Alvarez de Castro)



Orient. 1ª - 14ª = 234g 20' 12"53 = 260g3742576

Orient. 1ª - 4ª = 34g 38' 42"71 = 38g4944700

θ = 199g 41' 29"82 = 221g8797676

A = 160g 14' 30"18 = 178g1202324

Azimut 1ª - 14ª = 238g 28' 6"14 = 264g9648676

Azimut 1ª - 4ª = 38g 24' 34"34 = 42g6772650

Distancia 1ª - 14ª = 20644,42 metros

Distancia 1ª - 4ª = 13904,37 metros

7

2ª BATERIA

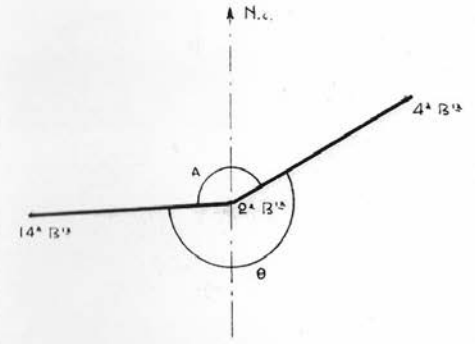
(Buenavista)

Orient. 2ª - 14ª = 235g 4' 28"44 = 261g 1939630

Orient. 2ª - 4ª = 33g 26' 23"11 = 37g 1552808

θ = 201g 38' 5"33 = 224g 0386822

A = 158g 21' 54"67 = 175g 9613178



Azimut 2ª - 14ª = 238g 48' 26"75 = 265g 3786270

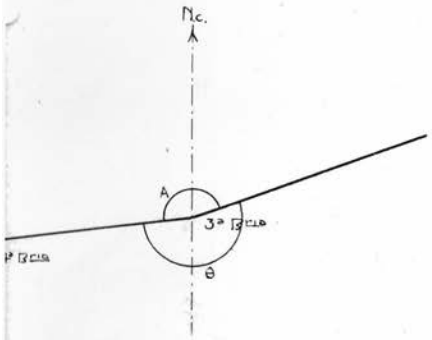
Azimut 2ª - 4ª = 37g 12' 21"42 = 41g 3399448

Distancia 2ª - 14ª = 20765,57 metros

Distancia 2ª - 4ª = 13885,19 metros

8

3ª BATERIA
(Astilleros)



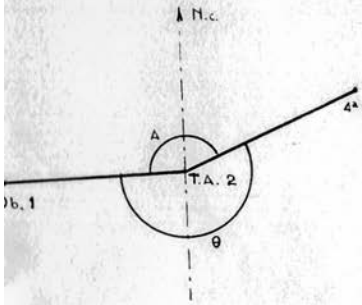
Orient. 3ª - 14ª = 235g 18' 49"56 = 261g 4597407
Orient. 3ª - 4ª = 30g 19' 4"08 = 33g 6864440
θ = 204g 59' 45"48 = 227g 7732967
A = 155g 0' 14"52 = 172g 2267033

Azimut 3ª - 14ª = 239g 5' 27"21 = 265g 6565407
Azimut 3ª - 4ª = 34g 5' 41"73 = 37g 8832

Distancia 3ª - 14ª = 22369,32 metros
Distancia 3ª - 4ª = 12447,31 metros

18

TREN ARTILLADO Nº 2
emplazamiento (b)
(B. E. C. S. Adrián)



Orient. Tren Nº 2 - Ob. 1 = 216g 18' 55"62 = 240g 3505000
Orient. Tren Nº 2 - 4ª B. = 27g 16' 2"65 = 30g 2971142
θ = 189g 2' 52"97 = 210g 0533858
A = 270g 57' 7"03 = 189g 9466142

Azimut Tren Nº 2 - Ob. 1 = 220g 7' 24"25 = 244g 5815590
Azimut Tren Nº 2 - 4ª B. = 31g 4' 31"28 = 34g 5281732

Distancia Tren Nº 2 - Ob. 1 = 9034,83 metros
Distancia Tren Nº 2 - 4ª B. = 5805,60 metros

Document nº32. Butlletí d'informació de la costa realitzat per observatoris d'artilleria de costa. (11-12 de novembre de 1937).
AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 701.

DEFENSA DE COSTAS

ZONA DE CATALUÑA

--o--

JEFATURA

Copia del parte del Servicio de Observación efectuado desde las 8 horas del dia 11 de noviembre de 1937 hasta la misma hora del dia 12 por el Observatorio de Montjuich, recibido en esta Jefatura a las 17 horas del dia de la fecha.

HORAS	NOVEDADES
8'	Estado del tiempo según los siguientes comunicados. Plaza. - Cielo 8/10 cubierto de Cu., Fr-Cu.; mar rizada; visibilidad N. 8; NE. 5; S. 5; SW. 7; y O. 6; ventolina NNW. NE= Malgrat. - Cielo cubierto; mar rizada; visibilidad 7; viento flojo del N. SW. Villanueva.- Cielo semi-cubierto; mar rizada; visibilidad 7; fiento flojo N. O. 2 SW. - Cielo 9/10 cubierto de Cu., Cu-Nb y St.; mar rizada; visibilidad W. 7, resto 5; viento flojo S.E.
8'03.	Comandancia nos comunica que Blanes ha señalado ruido de motores de aviación rumbo SW.
8'04	A 1908 mils.de la Bateria de Castelldefels, distancia 18.Km. avistan con rumbo SW. el buque mercante "Frutero".
8'08	Fondea en la bocana del puerto el destructor francés "Milán".
8'12	Procedente del NE. y con rumbo SW., pasa un avión correo francés, tipo "Fokker" F-ALGR.
8'37	Se eleva del aeródromo de "Air France" el avión correo francés tipo "Dewoitine", F-AOZA, tomando rumbo SW.- Comunicado a la DECA.
8'40	La Bateria de Castelldefels comunica el paso del F-AOZA, rumbo SW.
8'41	Desde el O. 2 SW. avistan dicho avión con el mismo rumbo.
8'45	Pasa por Sitges el correo francés F-AOZA.
8'46	Villanueva avista con rumbo SW. a dicho correo aéreo.
8'46	Baja del dique el buque petrolero español "El León".
8'46	A 1637 mils. del O. 2 Sw., distancia 10 Km., avistan el pesquero "Maria". procedente del SE.
8'49	A 1955 mils. de la Bateria de Castelldefels, distancia 9 Km., avistan con rumbo W. el buque mercante "Ampurdán".
	Visibilidad.
9'	Plaza. - 6. NE. Malgrat. - 7. SW. Villanueva. - 7. O. 2 SW. - E. 4, resto 7.
9'50	aA 2180 mils. de la Bateria de Sitges, navegando a 1 Km. de la costa, avistan el buque mercante "Furtero" con rumbo W.
9'56	A 1770 mils. de la Bateria de Castelldefels, avistan en la linea del horizonte, un buquemmercante, rumbo NE.
	Visibilidad.
10.	Plaza. - 6.

Estado Mayor del Ministerio de la Guerra
SECCIÓN DE INFORMACIÓN
12. NOV. 1937
Nº ..... Hora 22.30
ENTRADA

HORAS	NOVEDADES
	NE. Malgrat.- 7. SW. Villanueva. - 7. O. 2 SW. - 6.
10'	Pasa por Castelldefels, rumbo W. un avión monoplano leal de ala baja.
10'04	El O. 2 SW. comunica el paso de dicho avión rumbo W.
10'20	A 2905 mils., distancia 60 Km., avistamos un buque mercante rumbo NE.
10'25	A 166o Mils. de la Bateria de Villanueva, distancia de 3.500 metros, avistan el buque mercante "Frutero", rumbo W.
10'25	Desatraca del muelle de España W. el buque petrolero "Tampico"
10'36	A 2797 mils., dejamos de avistar, por perderlo entre la niebla, el buque mercante observado a las 10'20, el cual sigue con el mismo rumbo y a 60 Km. de distancia.
	Visibilidad.
11'	Plaza. - 6. NE. Malgrat- 7. SW. Villanueva.- 7. O 2 SW. - 6.
11'02	A 1900 mils de Villanueva, distancia 4 Km., avistan el buque mercante "Ampurdán", con rumbo W.
11'34	Aparece de nuevo a nuestra observación el buque mercante dejado de avistar a las 10'36, el cual sigue con rumbo NE. y a 60 Km. de distancia.
	Estado del tiempo según los siguientes comunicados.
12'	Plaza. - Cielo semicubierto de St.-Cu., Cu, Cu-Mb.; Fr.-Cu. y Ci-St.; mar rizada; visibilidad 7; viento flojo ESE. NE. Malgrat.- Cielo 3/4 cubierto; mar rizada; visibilidad 7; viento flojo Norte. O. 2 SW. - Cielo cubierto de Cu., Fr-Cu., y Nb; mar rizada; visibilidad 7; viento fresco E. SW. Villanueva. - Cielo despejado; mar gruesa; visibilidad 7; viento fuerte SW.
12	
12'20	A 4.542 mils., distancia 55 Km., dejamos de avistar el buque mercante "Frutero"
	Visibilidad
13'	Plaza. - 7. NE. Malgrat. - 8. SW. Villanueva. - 7. O 2 SW. - 7.
13'05	Aterriza en el aeródromo del Prat un aparato leal. Comunicado a la DECA.
13'20	Pasa por Villanueva con rumbo E. un avión de caza leal. Comunicado a la DECA.
13'20	Pasa por Sitges un trimotor correo francés rumbo E.
13'22	Castelldefels comunica el paso de dicho avión correo, rumbo, E.
13'23	Procedente del SW., aterriza en el aeródromo de "Air France" un avión correo francés tipo "Wibault".
13'25	El O. 2 SW. comunica el paso rumbo E., del avión avistado por Villanueva a las 13'20.
13'28	Avistamos al W., con rumbo NE., dicho aparato.
13'30	Pasa por Castelldefels el referido avión de caza leal.
13'32	Aterriza en el aeródromo del Prat el citado aparato.
13'47	Se eleva del aeródromo de "Air France" un avión correo francés tipo "Fokker", tomando rumbo ENE.- Comunicado a la DECA.

HORAS	NOVEDADES
13'55	Se eleva del aeródromo de "Air France" un avión correo tipo "Wibault", tomando rumbo ENE.- Comunicado a DECA.
13'59	Pasa por Caldetas el avión correo francés tipo "Fokker" F-ALSB. rumbo NE.
	VISIBILIDAD
14'	Plaza. - 7. NE. Malgrat. - 8. SW. Villanueva - 7. O 2 SW. - 7.
14'10	La Bateria de Malgrat comunica el paso de un avión del cual no pueden precisar características pues vuela mar adentro con rumbo NE.- Nos informamos se trata del correo francés.
14'25	A 1900 mils., distancia 50 Km., dejamos de observar el buque mercante observado a las 10'20 siguiendo rumbo NE.
	Visibilidad
15'	Plaza. - SW. 7, resto 5. NE. Malgrat. - 8. SW. Villanueva. - 7. O 2 SW. - 7.
15'	Pasa por Castelldefels rumbo W. un avión bimotor leal. Comunicado a la D.E.C.A.
15'04	El O. 2 SW. comunica el paso de dicho bimotor, rumbo W.
15'10	Pasa por Villanueva el citado avión bimotor en vuelo con el mismo rumbo.
15'11	Baja del dique el buque mercante "Sac. 6"
15'30	El "Sac. 6" atraca de estribor en el muelle de la Costa.
15'55	Desatraca del muelle de Barcelona S. el buque mercante inglés "Calderón".
	Estado del tiempo según los siguientes comunicados.
16'	Plaza. - Cielo 1/10 cubierto de Fr.-Cu. y St.-Cu; marejadilla; visibilidad 7; viento flojo NW. NE. Malgrat. - Cielo 1/4 cubierto; marejadilla; visibilidad 7; viento flojo SW. SW. Villanueva. - Cielo despejado; mar ligeramente rizada; visibilidad 7; viento calma.
16'09	Sale del puerto el buque mercante inglés "Calderón".
16'15	El Calderón toma rumbo NE.
16'19	Procedente del N. aterriza en el aeródromo del Prat un avión bimotor tipo "Douglas".- Comunicado a la D.E.C.A.
16'23	El "Calderón" fondea a 1600 milésimas, distancia 4 Km.
16'36	El O. 3 NE. observa como fondea el "Calderón" a 25 Km. de distancia y a 4.240 mils. de situación.
16'36	Desatraca del muelle de Barcelona S. el aviso de guerra francés CH-1.
16'41	Sale del puerto el aviso de guerra CH-1.
16'45	Leva anclas el destructor francés "Milán 4", que estaba fondeado en la bocana del puerto.
16'48	El destructor francés "Milán 4" sale de puerto.
16'55	El destructor "Milán 4" toma rumbo NE.
	Visibilidad.
17'	Plaza. - 6 a 7. NE. Malgrat. - 4. SW. Villanueva. - 5. O. 2 SW. - 6.
17'	El aviso de guerra CH-1 fondea frente a la 3ª Bateria.

HORA	NOVEDADES
17'01	Al encontrarse a 2030 mils., distancia 4 Km., el destructor MILÁN 4 arrumba SSE.
18'	Visibilidad. Plaza. - Normal 2 - sobre luces 6. NE. Malgrat.- ,, 0 - ,, ,, 5. SW. Villanueva. - ,, 0 - ,, ,, 5. O 2 SW. - ,, 1 - ,, ,, 6.
18'	Parte metereológico. Presión barométrica a 0º y sobre el nivel del mar: 761'7 mm. Humedad relativa: 37 %: Temperatura actual: 13 º. Temperatura máxima de hoy a las 14 h: 15'2 º. Temperatura mínima de esta mañana: 11'5 º. Cielo despejado. Viento del W. a 6 Km. por hora. Visibilidad normal 1 Km., sobre luces 15 Km. Marejadilla. Comunicado a Comandancia y Baterias de la Plaza.
18'14	A 3443 mils del O 3 NE., distancia 30 Km., avistan al destructor "Milán 4", rumbo SE.
19'	Visibilidad. Plaza.- Normal 2 - Sobre luces 6. NE. Malgrat. - ,, 0 - ,, , 6. SW. Villanueva. - ,, 0 - ,, ,, 5. O 2 SW. - ,, 1 - ,, ,, 6.
19'12	Nos comunica la D.E.C.A. que a la altura de Villanueva, a ocho millas de la costa, rumbo E. han observado una luz Preguntamos a la 11ª Bateria, que sólo observa una luz perteneciente a una barca pesquera que está estacionada a esa distancia.
19'30	A 2437 mils., distancia 55 Km., el destructor "MILAN 4" arrumba al SE.
19'50	Nos comunica Comandancia que el Jefe de la Flotilla les ha preguntado si habia novedad en la costa para poder salir a efectuar un servicio desde Barcelona a Guixols. Contestamos que hasta el momento no ocurre novedad alguna.
20'	Estado del tiempo según los siguientes comunicados. Plaza. - Cielo despejado; mar ligeramente rizada; visibilidad, normal 2, sobre luces 6; viento flojillo WSW. NE. Malgrat.- Cielo despejado; mar rizada; visibilidad normal 3, sobre luces 6; viento flojo SW. SW. Villanueva. - Cielo despejado; mar plana; visibilidad normal 0, sobre luces 5; viento flojo N. O 2 SW. - Cielo despejado; marejadilla; visibilidad normal 2, sobre luces 6; viento fresco N.
20'19	A 2438 mils, distancia 60 Km., dejamos de avistar el destructor Milán 4, el cual sigue navegando con el mismo rumbo.
20'20	Nos comunican de la Bateria de Castelldefels que han oido unas detonaciones hacia el SW. Preguntamos a la 10ª Bateria y al O. 2 Sw. que dicen no haber oido nada.
21'	Visibilidad. Plaza. - N Normal 2 - sobre luces 6. NE. Malgrat. - ,, 3 - ,, ,, 6. SW. Villanueva. - ,, 0 ,- ,, ,, 6. O 2 SW. ,, 1 - ,, ,, 6.
22'	Las mismas condiciones de visibilidad que a las 21 horas.

HORA	NOVEDADES
23	Visibilidad Plaza . Normal, 2 sobre luces 6 NE Malgrat " 0 " " 6 SW Villanueva- " 0 " " 6 O-2-SW " 1 " " 6
23.40	A 4160 Mls. de la Bateria de Sitges, distancia 9800 Mts, avistan una luz roja, rumbo W. Creen se trata de una barca pesquera.
24.	Estado del tiempo segun los siguientes comunicados. Plaza- Cielo despejado, vest. St en el horizonte; marejadilla; Visibilidad normal 2, sobre luces 7; viento fresco NNW. NE Malgrat - Cielo despejado; Mar rizada; Visibilidad normal 0, sobre luces 6; viento flojo SW. SW Villanueva. - Cielo despejado; marejadilla; Visibilidad normal 0, sobre luces 6; viento suave M. O-2-SW - Cielo 1/10 cubierto de St. ; mar rizada ; visibilidad normal 1, sobre luces 6; viento fresco NNE.
1.-	Visibilidad Plaza- Normal 1. sobre luces 6.- NE Malgrat " 0 " " 6- SW Villanueva - " 0 " " 6- O-2 SW - " 1 " " 6-
1.35	El buque mercante inglés " CALDERON" , fondeado frente a la escollera, leva anclas y toma rumbo SE.
1.55	El "CALDERON" al encontrarse a 1850 mls., distancia 8 Kms. arrumba al ENE.
2	Visibilidad Plaza- Normal 1. sobre luces 6 NE Malgrat " 0 " " 6- SW Villanueva " 0 " " 6- O-2 SW - " 0 " " 5
2.50	El O3NA comunica que a 3140 mls. distancia 10 Klms. , avista las luces de un buque mercante, navegando rumbo ENE. ("CALDERON")
2.50	A 1763 mls. y a unos 20 Klms. de distancia dejamos de avistar las luces del buque mercante "CALDERON".
3.-	Visibilidad Plaza - Normal 1 sobre luces 6 NE Malgrat " 0 " " 6 SW Villanueva " 0 " " 5 O-2 SW " 0 " " 6
3.15	A 2859 mls. de la Bateria de Caldetas, distancia 20 Kms. avista las luces del buque mercante quenavega rumbo NE. Les informamos se trata del "Calderón".
3.16	A 4376 Mls., distancia 25 Kms., avistamos las luces de situación de un buque, rumbo ENE.
3.47	El buque cuyas luces de situación avistamos a las 3.16, -se encuentra a 3765 mils.
4.-	Estado del tiempo según los siguientes comunicados Plaza- Cielo despejado; marejadilla, visibilidad normal 2, sobre luces, 6; Viento flojo NNW. NE Malgrat- Cielo despejado; mar rizada; visibilidad normal 0, Sobre luces, 6 ; viento flojo N.

HORA	NOVEDADES
	SW Villanueva - Cielo despejado; mar llana; visibilidad normal 0, sobre luces 5; Viento flojo N.
	0-2 SW - Cielo despejado; mar ligeramente rizada; visibilidad normal 0, sobre luces, 5; Viento fresco N.
4.20	A 2397 mils. de la Bateria de Calella, distancia 17.600 Mts avista las luces de situación de un buque rumbo NE, (Calderón").
4.25	Malgrat comunica avista dicho buque a 3.034 mils., distancia 12 Kms. rumbo NE.
4.50	A 2.280 mils. de la Bateria de Castelldefels, distancia 16 Kms., avistan las luces de un buque que navega rumbo NE. (Obs-3.16).
	Visibilidad
5.-	Plaza - Normal 2, sobre luces 7
	NE Malgrat " 2 " " 6
	SW Villanueva " 0 " " 5
	0-2 SW " 0 " " 5
5.09	A 2291 mils de la Bateria de Malgrat, distancia 20 Kms., dejan de observar el buque mercante inglés "Calderón" que entra sin novedad en el sector Gerona, rumbo NE.
5.26	El buque cuyas luces avistamos a las 3.16 se encuentra navegando a una distancia de 25 kms. rumbo NE.
5.35	Procedentes de NE y con rumbo SW, avistamos el armado en corso " ADELA" custodiando un buque mercante.
5.45	El buque avistado a las 3,16 resulta ser un crucero.
	Visibilidad
6 -	Plaza - 6
	NE Malgrat - 6
	SW Villanueva - 5
	0-2 SW - E a S -5; resto 3
6.10	Entra en puerto el armado en corso"ADELA".
6.10	Desatraca del muelle de España W, una balandra de dos palos.
6.11	Desatraca del muelle de España W, el buque mercante panameño " STORM KING".
6.14	Entra en puerto el buque mercante "LA GUARDIA", avistado a las 5.35 juntamente con el "ADELA".
6.20	Desatraca del muelle de Bosch y Alsina un pailebot de tres palos.
6.25	Sale del puerto el buque mercante panameño "Storm King", tomando rumbo NE.
6.25	Atraca de babor en el muelle de San Bertran, el "Adela" .
6.30	Sale del puerto la balandra de dos palos desatracada a las 6.10.
6.33	Sale del puerto el pailebot de tres palos, desatracado del muelle de Bosch Alsina a las 6.30, tomando juntamente con la balandra, rumbo SW.
6.38	Al encontrarse a 2052 mils, distancia 22 Kms., el crucero avistado a las 3.16, arrumba al NNW.
6.45	El buque mercante "LA GUARDIA" atraca de estribor en el muelle de España N.
6.55	A 1420 mils. del 0-2 SW. distancia 15 Kms., avistan al pailebot de tres palos, salido del puerto a las 6.33
	Visibilidad
7.-	Plaza - 7
	NE - Malgrat -7
	SW Villanueva - 7
	0-2 SW - 8
	Parte Meteorológico
7	Presión barometrica a 0 grados. y al nivel del mar:765.2m/m
	Humedad relativa: 47 %

HORA	NOVEDADES
	Temperatura actual : 8.8º Temperatura mínima de hoy : 6.8º Cielo - 3/10 cubierto de nuebes altas. Visibilidad - 20 Klms. Viento del WNW.a 11 kms. por hora. Mar llana. Comunicado a Comandancia y Baterias de la Plaza.
7.05	A 3.700 mils de la bateria de Montgat, distancia 8 Kms. avistan el"Storm King", rumbo NE.
7.10	Leva anclas de frente a la 3ª bateria, el aviso de guerra frances "CH-1"
7.30	El crucero avistado a las 3.16 al encontrarse a 1575 mils. distancia 30 Kms. arrumba al W. Es el LONDON de nacionalidad inglesa. Desplaza 9750 tons., y mide 193 mts. de eslora, 20.11 de manga y 5.13 de puntal. Va armado de VIII 203, IV 102 AA, XXII piezas ligeras, VIII T 533 y una catapulta con un aparato.
7.30	Entra en puerto el "CH-1".
7.41	El aviso de guerra frances "CH-1" atraca en el muelle de Barcelona S.
7.45	Al NE. y con rumbo SW , avistamos un avion correo frances tipo "Fokker" F-FALGR. Comunicado a la D.E.C.A.
7.50	A 2.700 Mils de la Bateria de Castelldefels, distancia 4 Kms., avistan el pailebot, salido del puerto a las 6.33. el cual navega rumbo W.
8	Aterriza en el aerodromo de la "Air France", el avión correo franc'es, avistado a las 7.45. (Durante quince minutos, hemos podido observar el vuelo de dicho aparato).

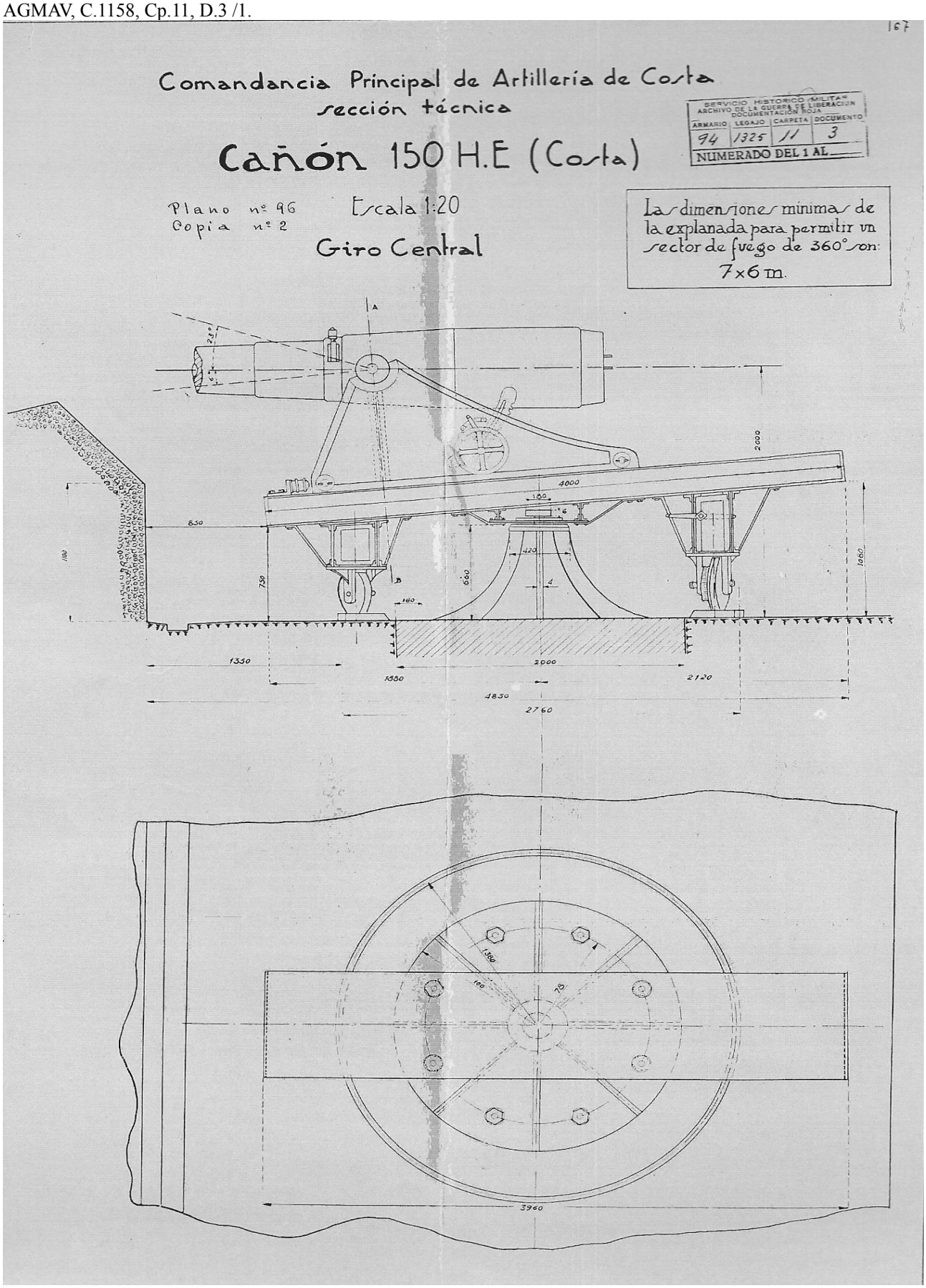
Barcelona, 12 de noviembre de 1937

El Coronel Jefe
P.A.
El Oficial de Información

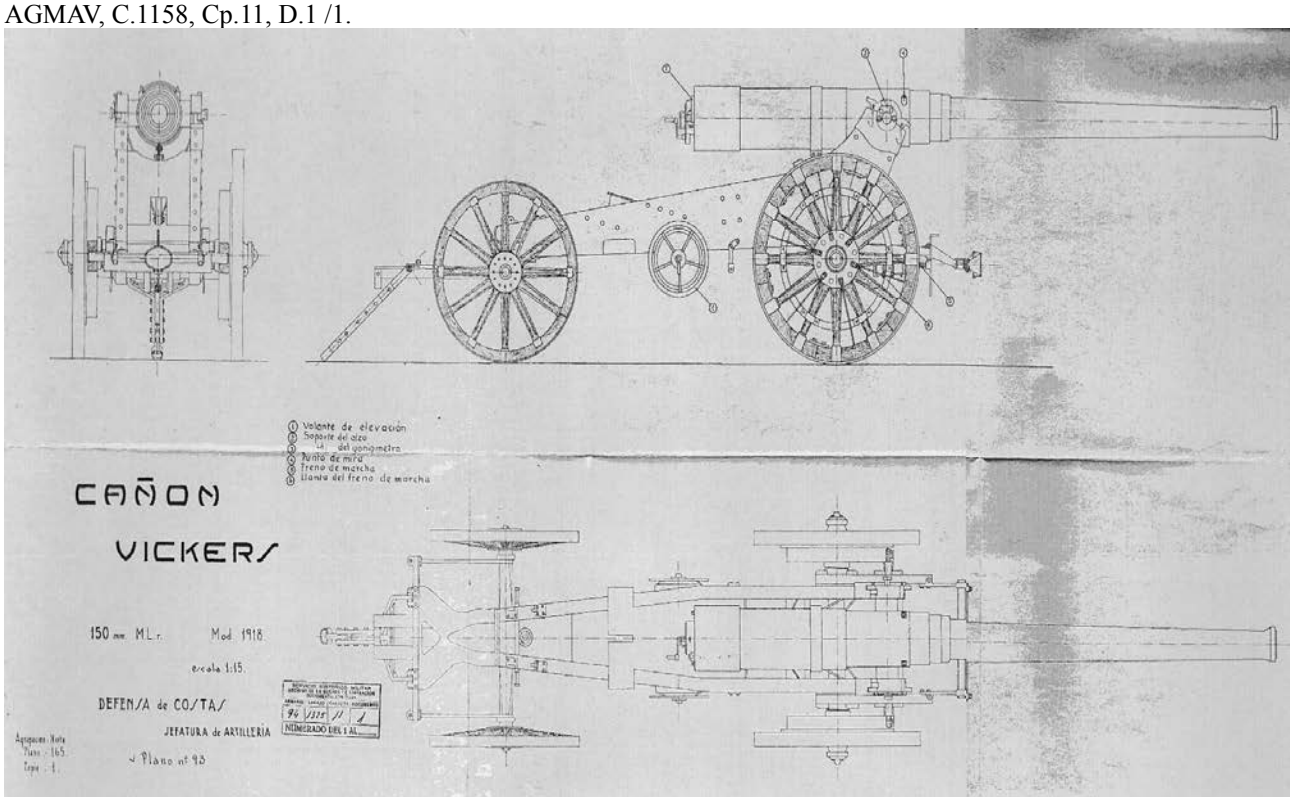
DEFENSA DE COSTAS - ZONA DE CATALUÑA
MANDO

Al Jefe del Servicio de Información del Ministerio de Defensa Nacional
Plaza

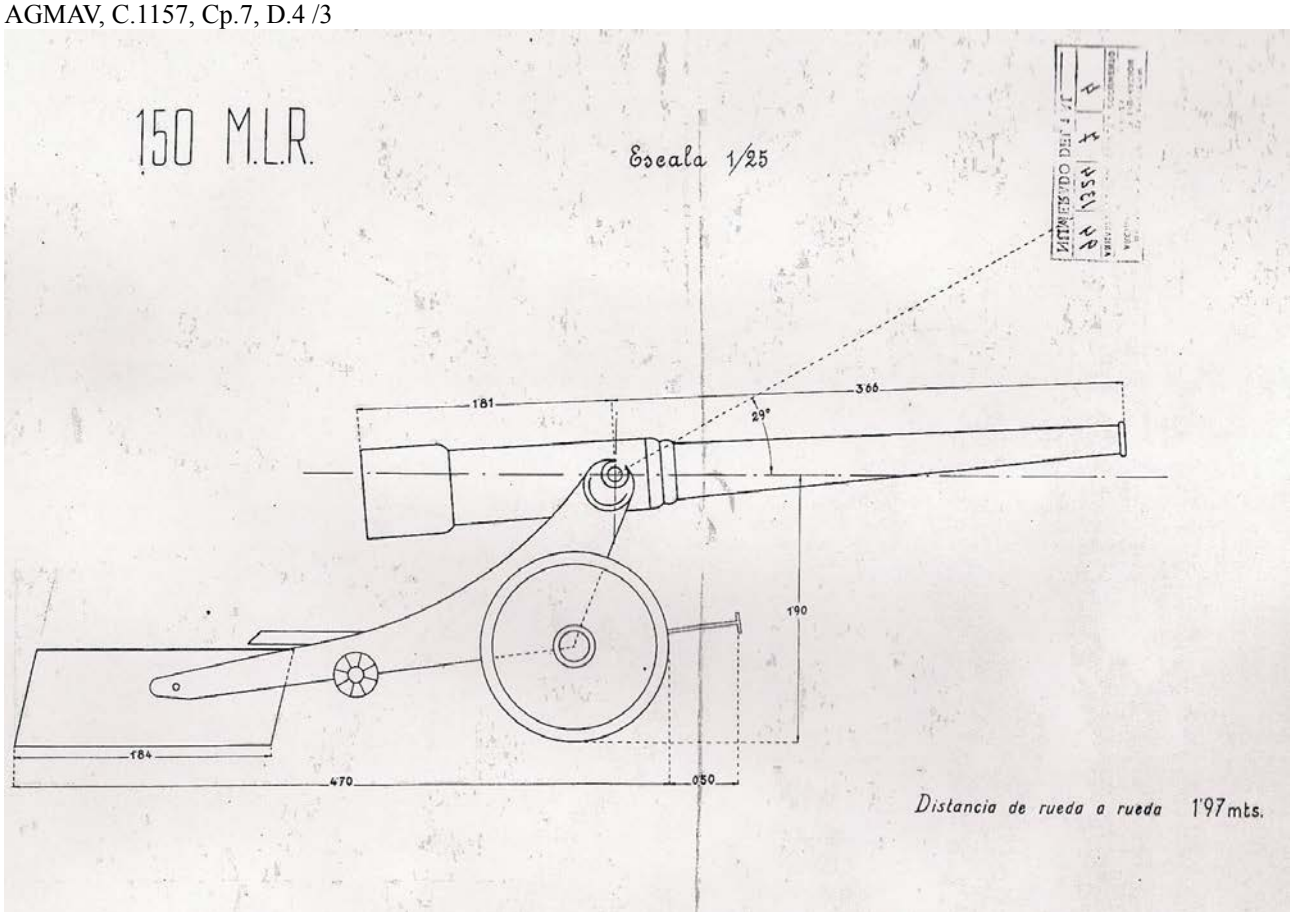
Document nº33. Canó 150 mm H.E.
AGMAV, C.1158, Cp.11, D.3 /1.



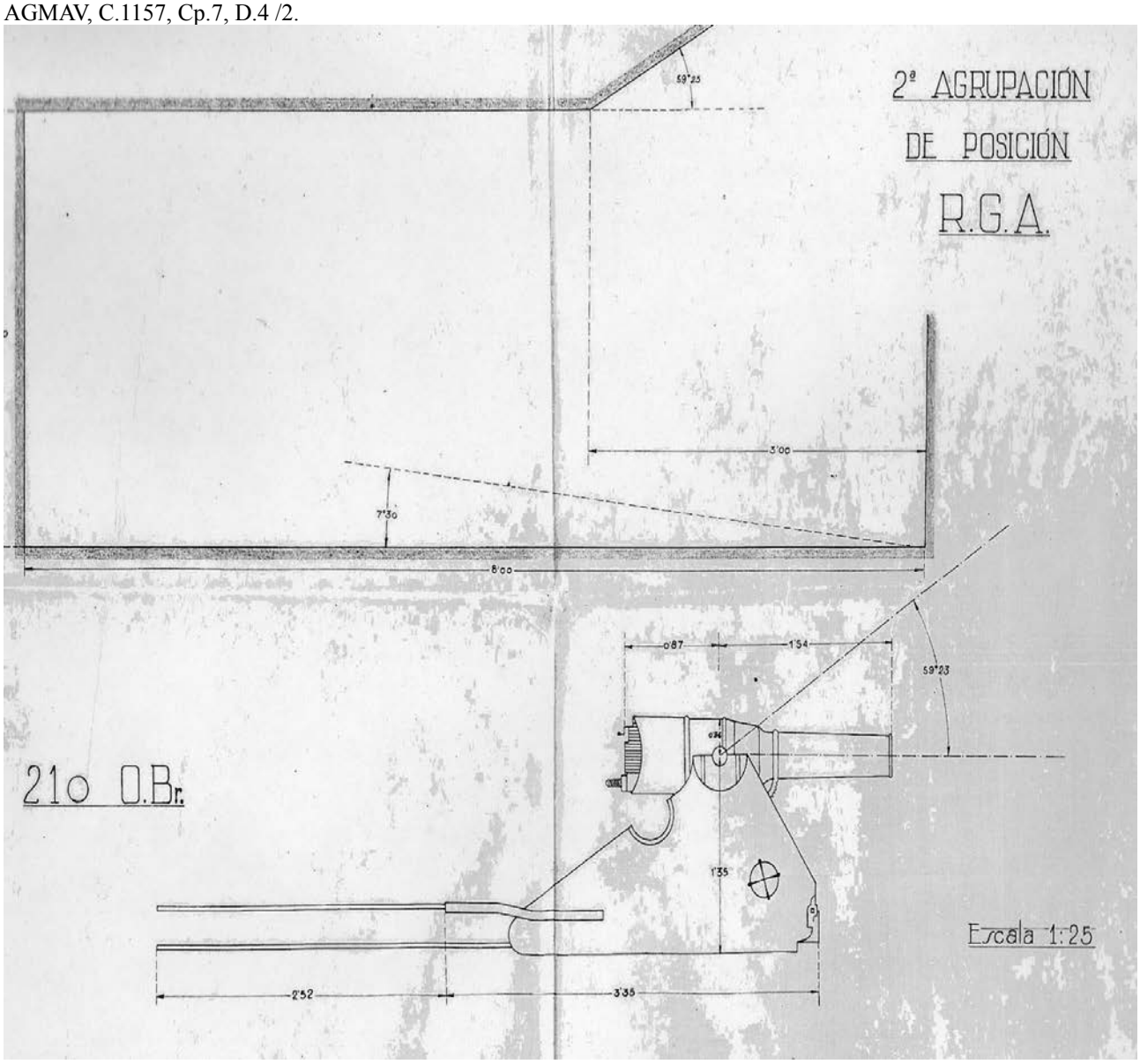
Document nº34. Canó Vickers 150 mm i Canó de 150 mm m.l.r.
AGMAV, C.1158, Cp.11, D.1 /1.



AGMAV, C.1157, Cp.7, D.4 /3



Document nº35. Obús de 210 mm.
AGMAV, C.1157, Cp.7, D.4 /2.



Document nº36. Exercicis d'Artilleria de costa. (Agost-setembre de 1938).
AGMAV. C. 1150, Cp.2, D.3/2.

AGRUPACION NORTE DE DEFENSA DE COSTAS

COMANDANCIA PRINCIPAL DE ARTILLERIA

8-1870

Baterías comprendidas . . . . . 1 . . . . . Baterías armadas con 305. O. (costa).
2 . . . . . " " " 150. H. E. (costa).
1 . . . . . " " " 155. r.
1 . . . . . " " " 150. L. r.
3 . . . . . " " " 150. Ac. k.r.
7 . . . . . " " " 150. O. Br.
1 . . . . . " " " 75. k. Md. 1904

PROGRAMA DE LOS EJERCICIOS DE INSTRUCCION PARA LAS ESCUELAS PRACTICAS DE 1938

Ejercicios	Fecha	Hora	Batería que efectúa el ejercicio.	Material	Disparos completos con				OBJETO DEL EJERCICIO	
					G.O.	G.R.	G.M.	G.P.	Tema táctico	Tema técnico
1	22 Agosto	11	12-P. Clapé	2p-150.L.r.				12	Tiro de una Bate-	Comprobación del
2	22 "	16	30-P. de la Selva	2p-150.O.Br.	8		8		ría sobre blanco	funcionamiento y
3	23 "	10	21-Falconera	2p-150.Ac.k.r.	8		8		al garete o re-	manejo de la Ba-
4	23 "	12	20-Puig Rom	2p- 75K.Md 1904		16			molcado .	tería, así como,
5	23 "	17	23-Mongó	2p-155 r.		12				la comprobación
6	24 "	10	5-Palamós	2p-150 Ac.K.r.	8		8			del factor de co
7	24 "	12	9-Guixols	2p-150 O.Br.	8		8			rrección inicial.
8	24 "	17	8-Malgrat	2p-150 O.Br.	8		8			
9	25 "	9	4 Mongat	2p-150.H.E.	12					
10	25 "	16	1-A. de Castro	4p-305.O.	8					
11	25 "	16	2-Buenavista	4p-150.H.E.	20					
12	26 "	10	11-Villanueva	2p-150.O.Br.	8		8			
13	26 "	17	25-Tamarit	2p-150.O.Br.	8		8			
14	26 "	17	26-[illegible]Milagro	2p-150.Ac.K.r.	8		8			
15	27 "	11	31-Ametlla	2p-150.O.Br.	8		8			
16	27 "	17	27-P. Salou	2p-150.O.Br.	8		8			

Vº. Bº.
EL CORONEL PRIMER JEFE,

Barcelona, 13 de Agosto de 1938.
EL JEFE DE INSTRUCCION,

DEFENSA DE COSTAS - Agrupación Norte - Jefatura de Artillería - S. T. A.

Sector nº 3	1 " " "	150 K. L. r.
	1 " " "	80 K. r.
	1 Pieza A.V.F.	
Sector Tarragona	2 Batería armada con	150 O. Br.
	1 " " "	150 Ac. K. r.

PRO RAMA DE LOS EJERCICIOS DE ESCUELAS PRACTICAS DE 1938.

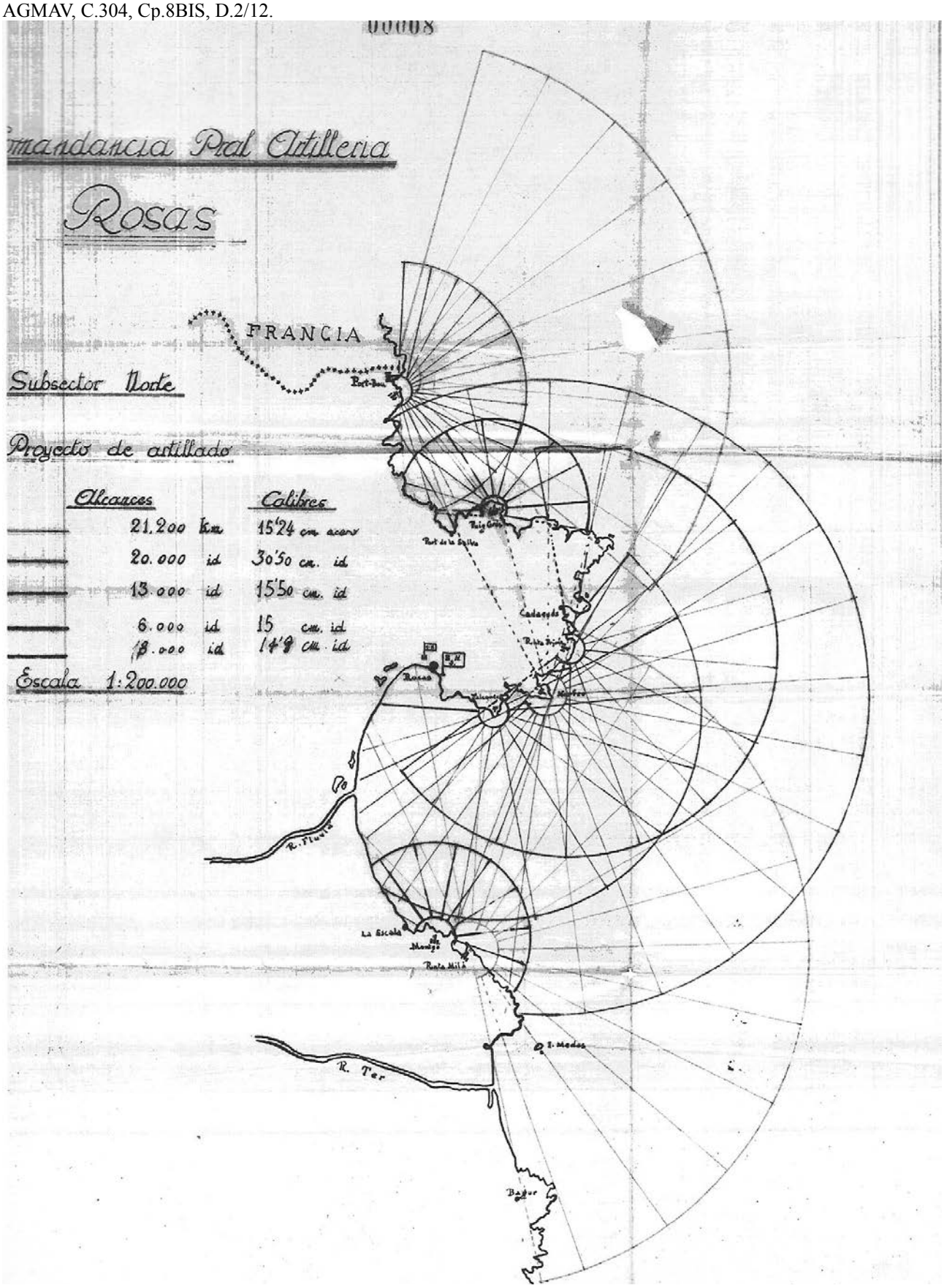
Ejercicios	Fecha	Hora	Sector	Baterías que intervienen.	Material	Disparos completos G.O.	G.R.	G.M.	G.P.	Objeto del ejercicio: Tema táctico	Tema técnico
1	14 Sepbre	11	Nº 1	12-Puig Clapé	2p-150 L.r.				12	Tiro de grupo(concentración)sobre un blanco al garete o remolcado.	Práctica del mando de grupo, señalamiento de objetivos, concentraciones de fuego, cambios de objetivo, etc.
				30-P.de la Selva	2p-150 O.Br.	16					
2	14 Sepbre	17	Nº 1	21-Falconera	2p-150 Ac.K.r.	16				"	
				20-Puig Rom	2p- 75 K.M.1904		24				
				23-Mongó	2p-155 r.		12				
3	15 Sepbre	11	Nº 2	5-Palamós	2p-150 Ac.K.r.	16				"	
				9-Guixols	2p-150 O.Br.	16					
4	15 Sepbre	17	Nº 2	39-Blanes	2p-150 H.E.(cos	12				"	
				8-Malgrat	2p-150 O.Br.	8		8			
5	16 Sepbre	10	Nº 3	11-Villanueva	2p-150 O.Br.			16		Tiro de Bª sobre cubierta con G.M.	
6	19 Sepbre	22	Nº 3	4-Montgat	2p-150 H.E.(cos	30				Tiro de Bª sobre blanco instantán.	
				1-A.de Castro	4p-305 O.(costa	32				Tiro de grupo(concentración)sobre un blanco al garete con auxilio de los reflectores.	
				2-Buenavista	4p-150 H.E.(cos)	60					
				40-Montjuich	2p-150 M.L.r.		30				
					3p-80 K.r.			90			
					1p-A.V.F.		8				
7	17 Sepbre	11	Tarrag.	25-Tamarit	2p-150 O.Br.	16				Tiro de grupo combinado con el cambio de objetivo para la 26 Bª.	
				26-P.Milagro	2p-150 Ac.K.r.	8		8			
				26-P.Milagro	2p-150 Ac.K.r.	8					
				27-P.Salou	2p-150 O.Br.	16					

Vº Bº
EL CORONEL PRIMER JEFE,

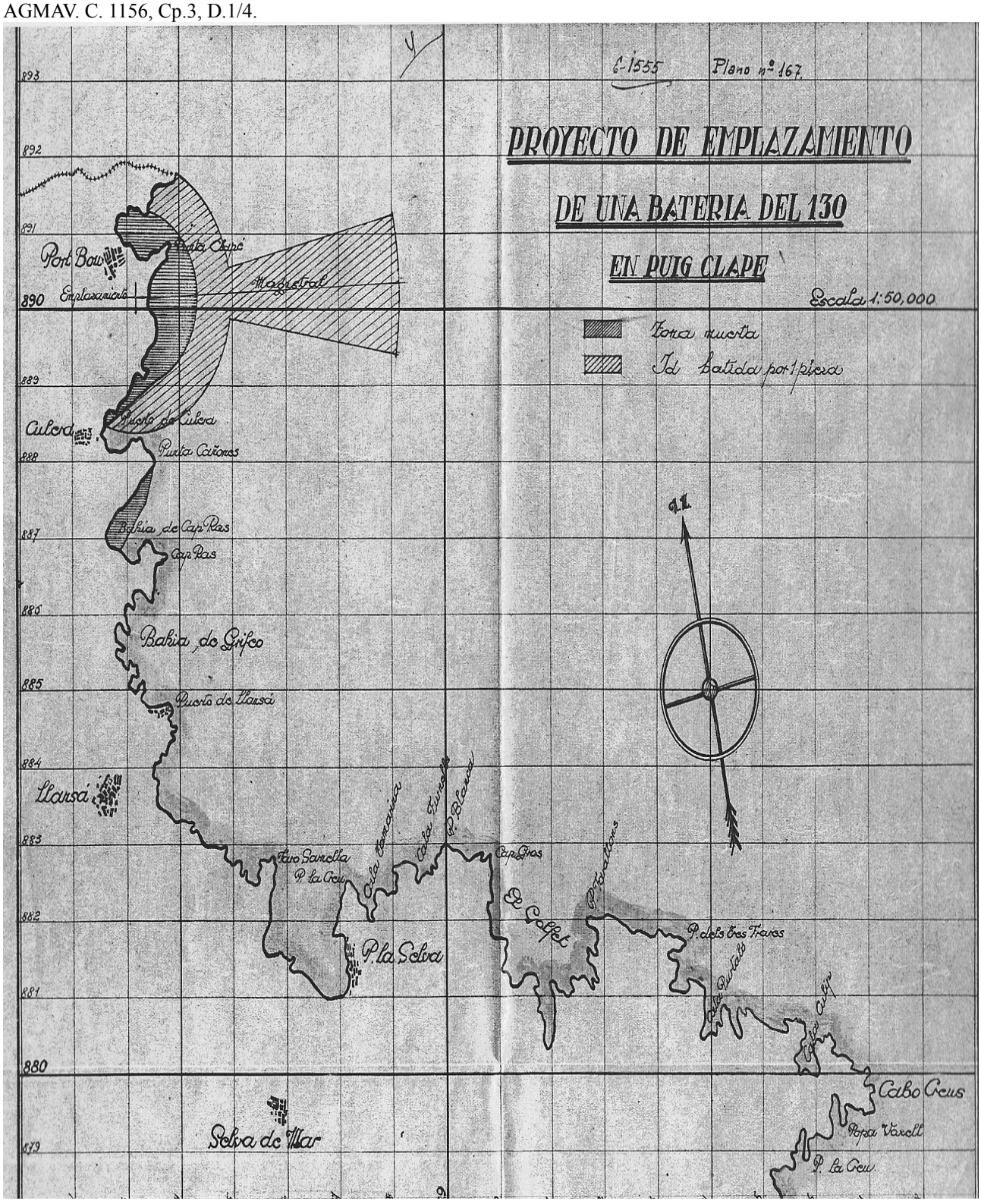
Barcelona, 1º de Septiembre de 1938,
EL JEFE DE INSTRUCCION,

DEFENSA DE COSTAS - Agrupación Norte - Jefatura de Artillería - S.T.A.

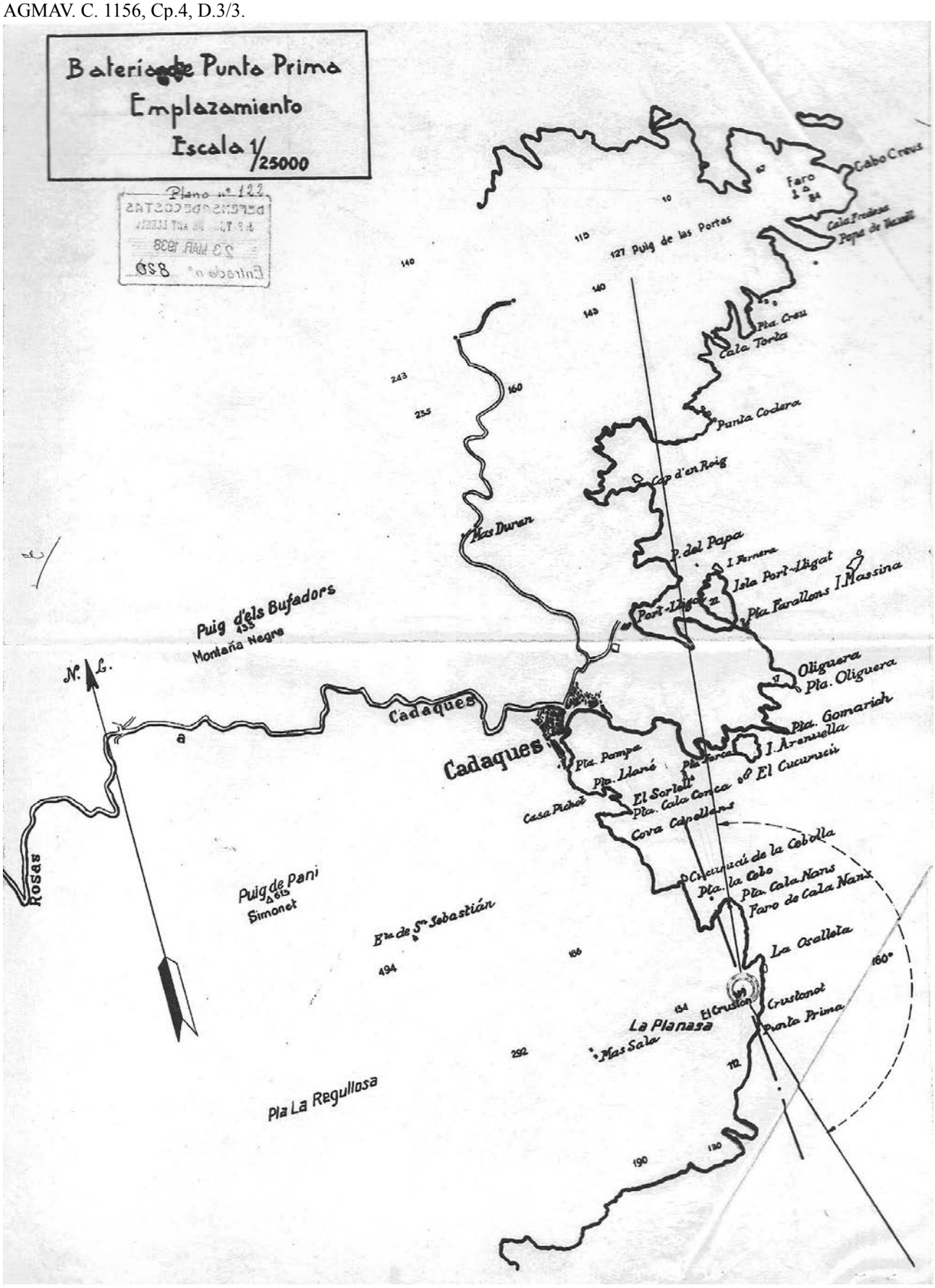
Document nº37. Projecte plànol artiller defensiu de la costa nord catalana.
AGMAV, C.304, Cp.8BIS, D.2/12.



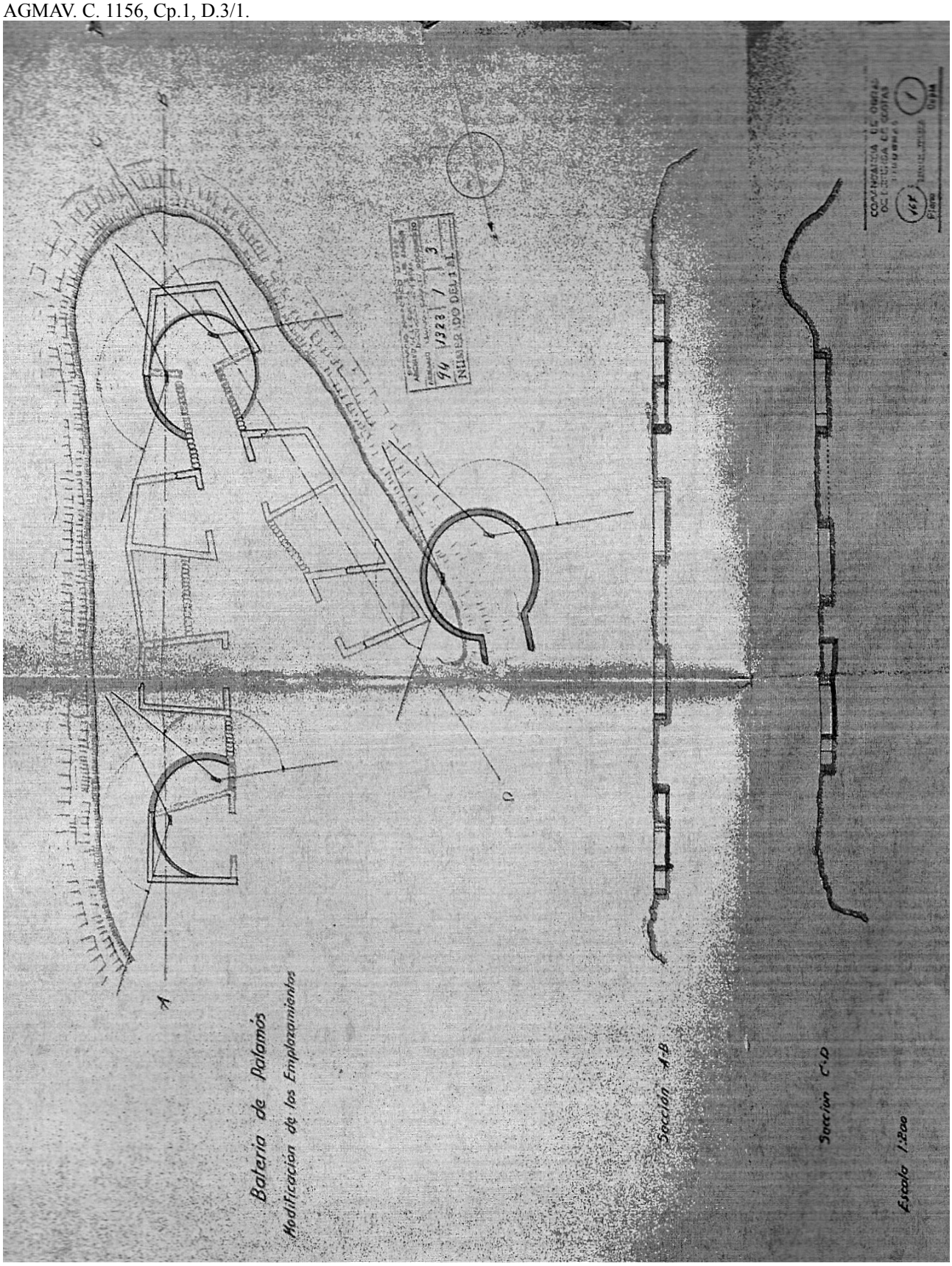
Document nº38. Projecte emplaçament de bateria a Portbou.
AGMAV. C. 1156, Cp.3, D.1/4.



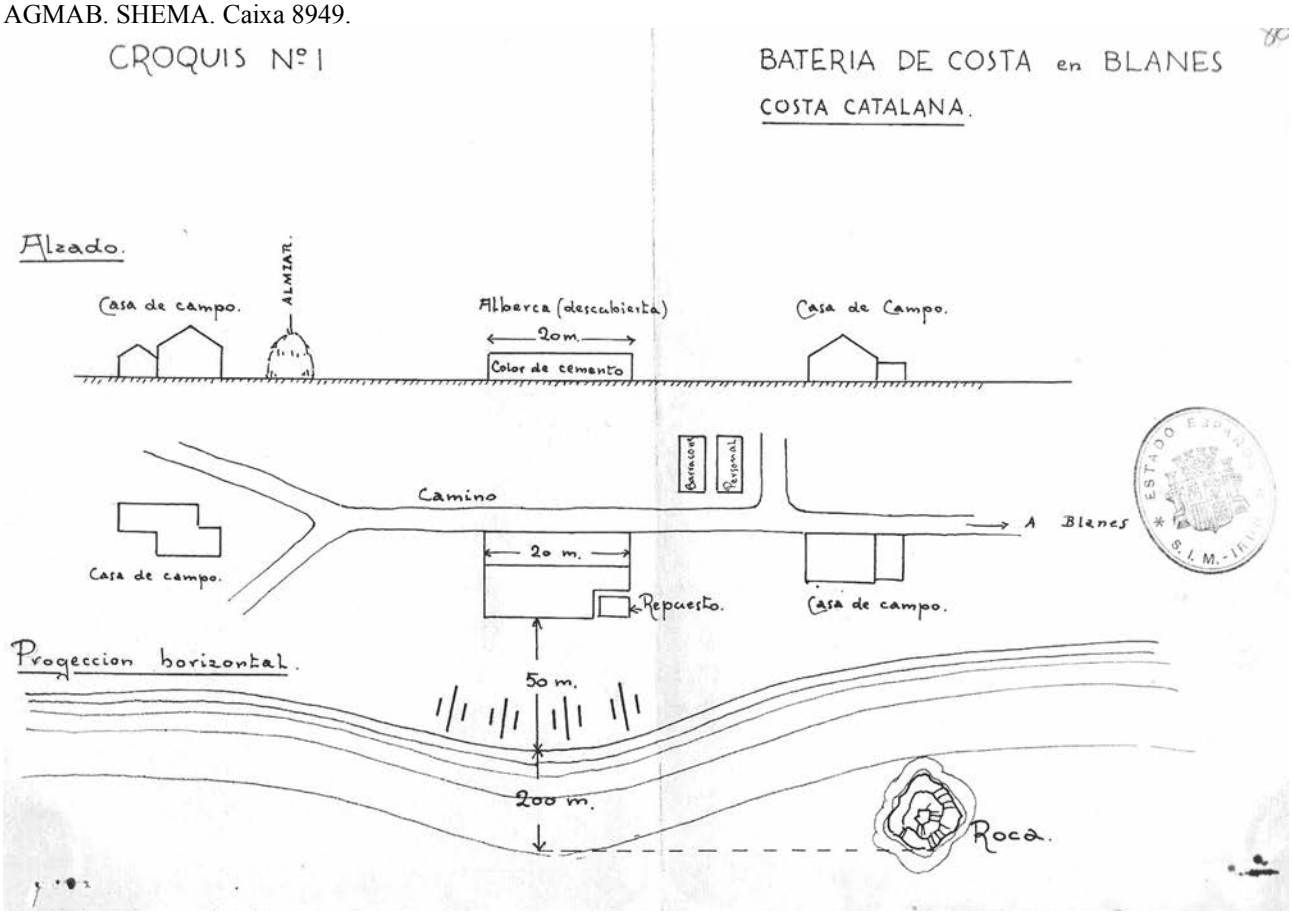
Document nº39. Emplaçament de la Bateria de Punta Prima (Roses).
AGMAV. C. 1156, Cp.4, D.3/3.



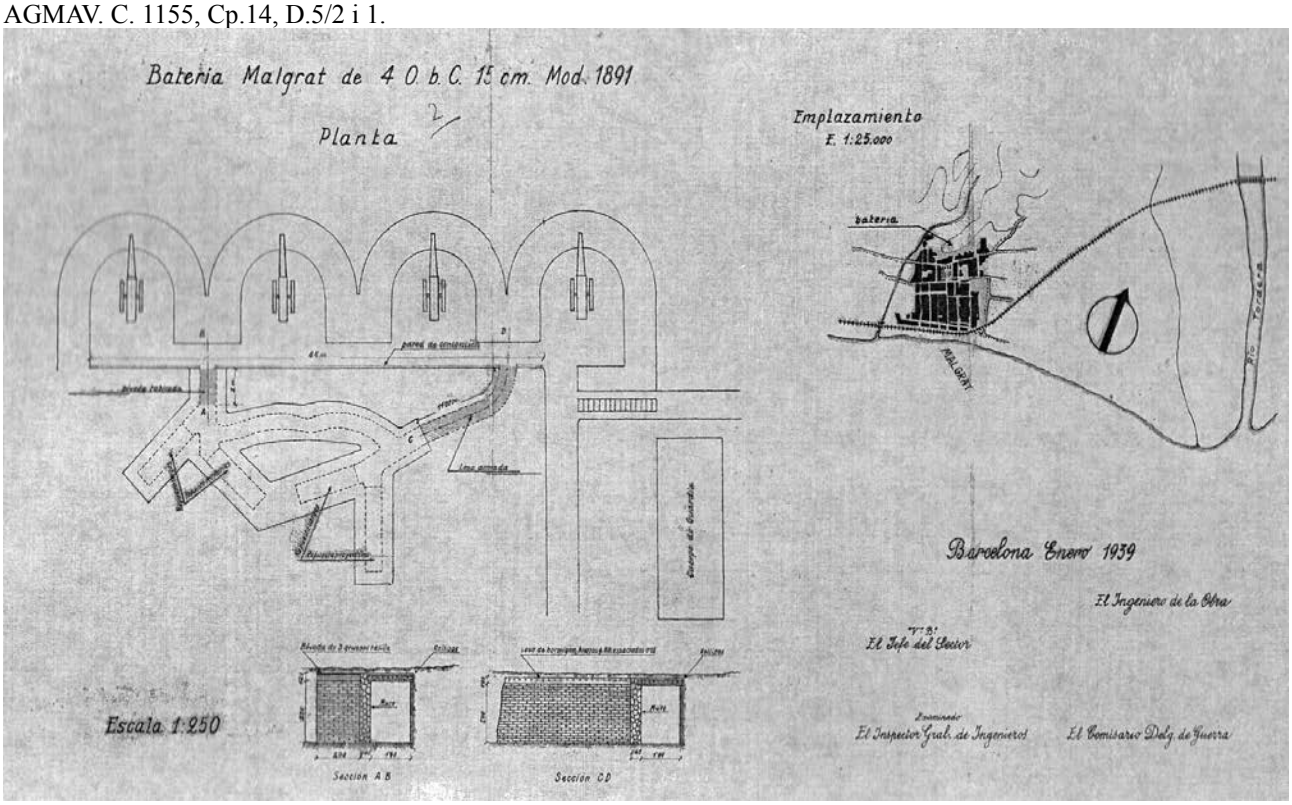
Document nº40. Croquis de la Bateria de Palamós.
AGMAV. C. 1156, Cp.1, D.3/1.



Document nº41. Mapa nacional sobre la situació de la bateria de costa de Blanes.
AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.



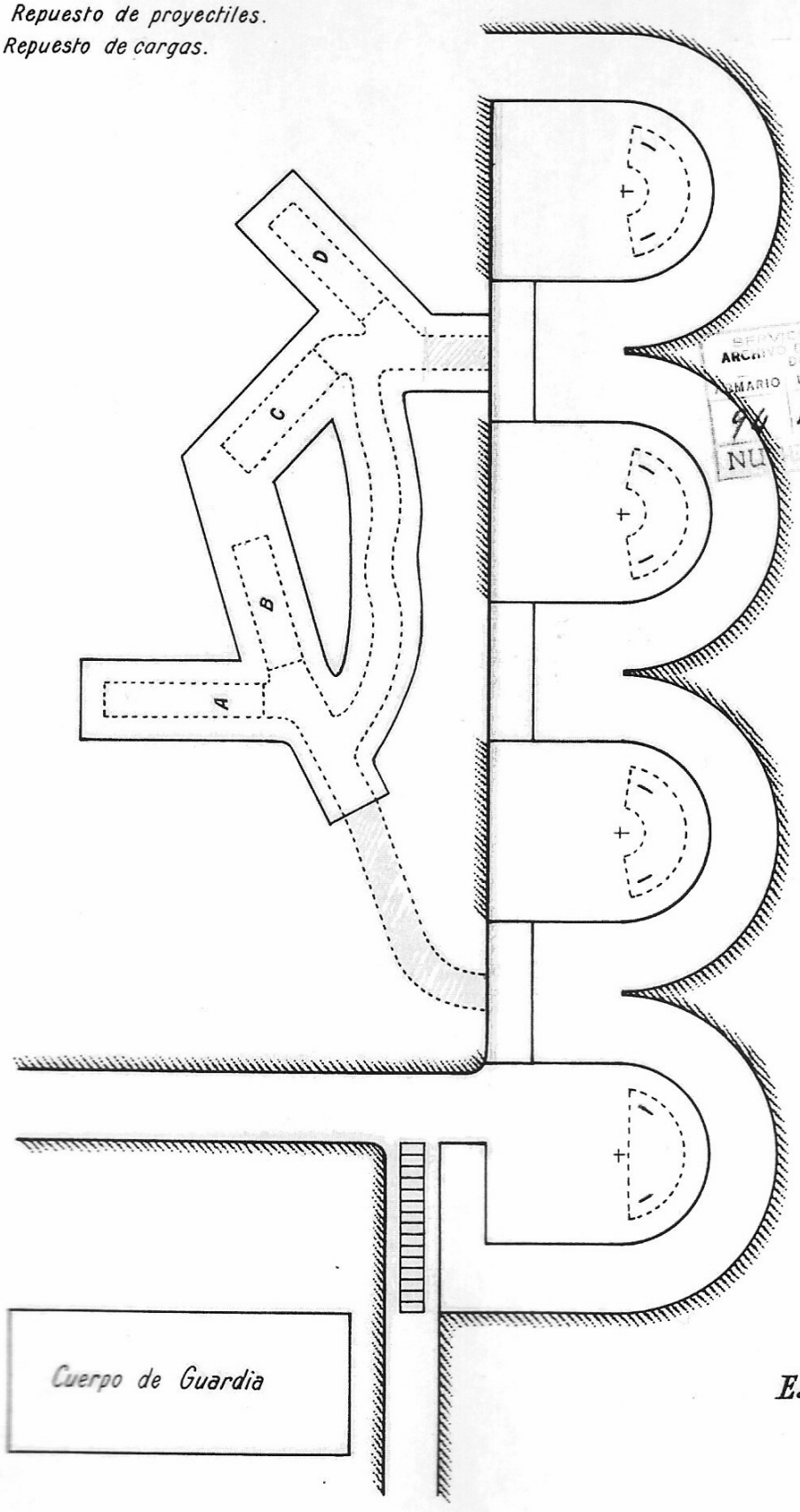
Document nº42. Mapa i Croquis de la Bateria de Malgrat de Mar.
AGMAV. C. 1155, Cp.14, D.5/2 i 1.



BATERÍA MALGRAT DE 4 O.B.C. 15 CM. MOD. 1891

1

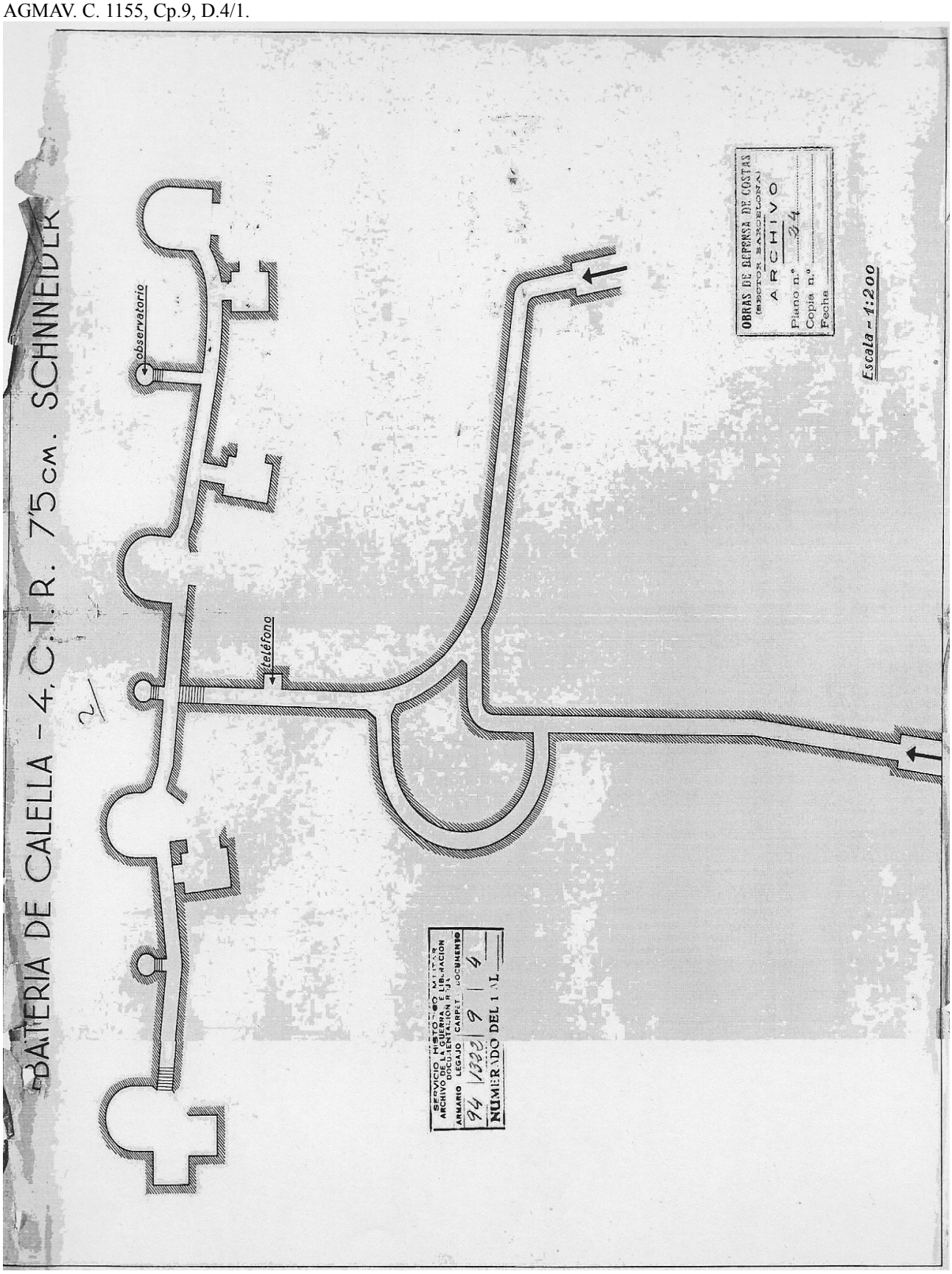
A. C. Repuesto de proyectiles.
B.D. Repuesto de cargas.



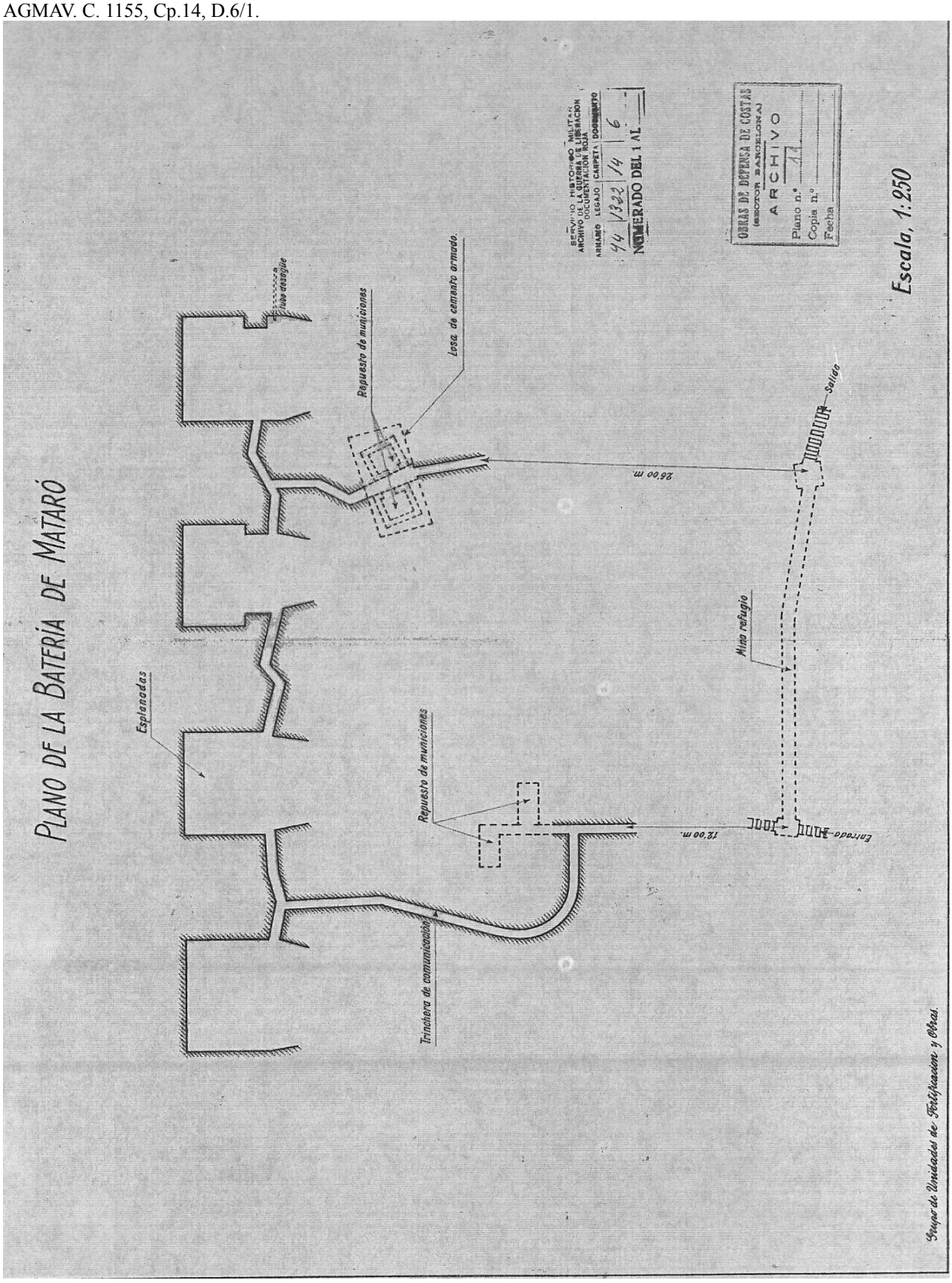
SERVICIO HISTÓRICO MILITAR
ARCHIVO DE LA GUERRA DE LIBERACIÓN
DOCUMENTACIÓN NACIONAL
ARCHIVO | LEGAJO | CARPETA | DOCUMENTO
94 | 1322 | 14 | 5
NÚMERO DEL LEGAJO 3

Escala 1:250

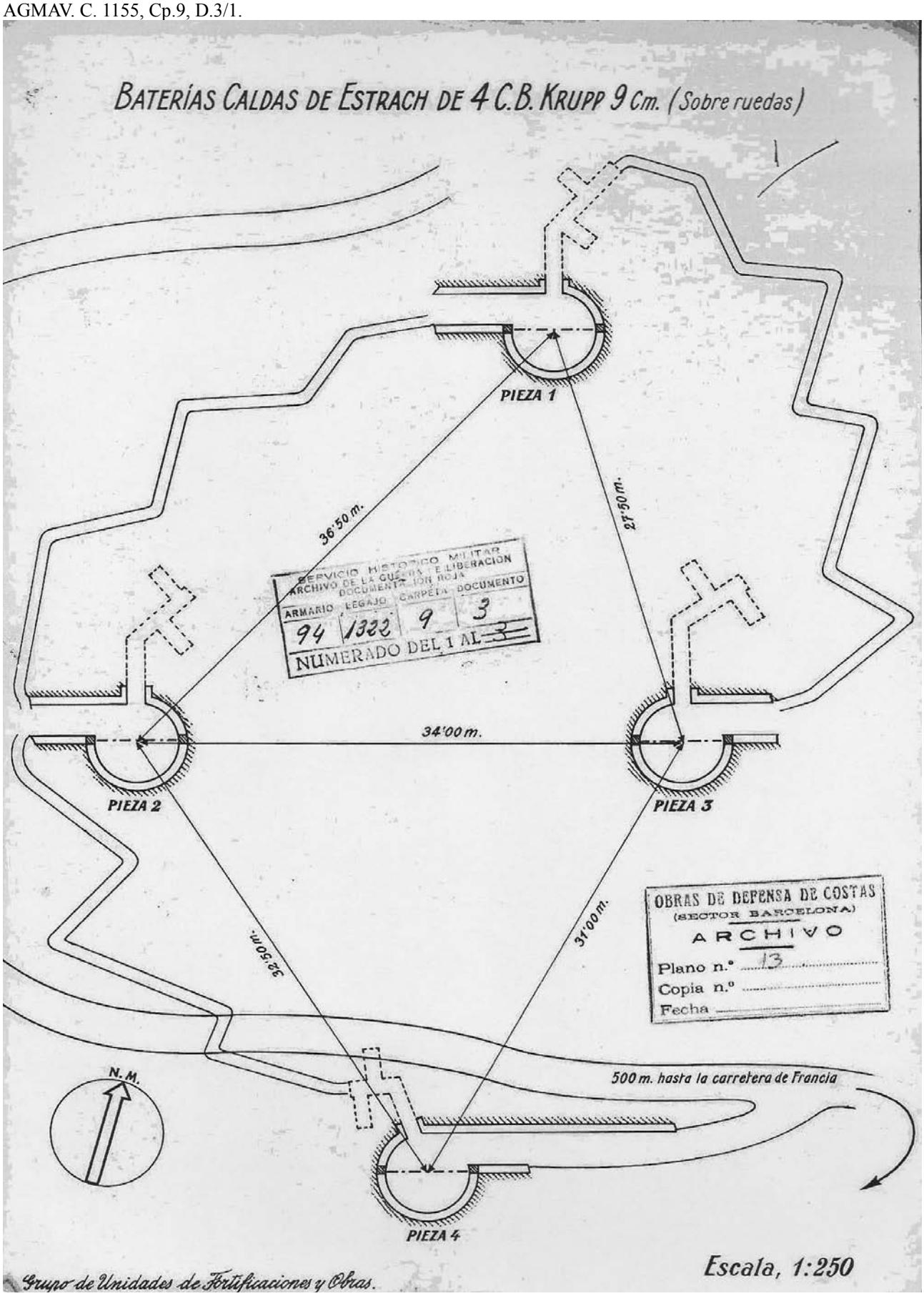
Document nº43. Croquis de la Bateria de Calella.
AGMAV. C. 1155, Cp.9, D.4/1.



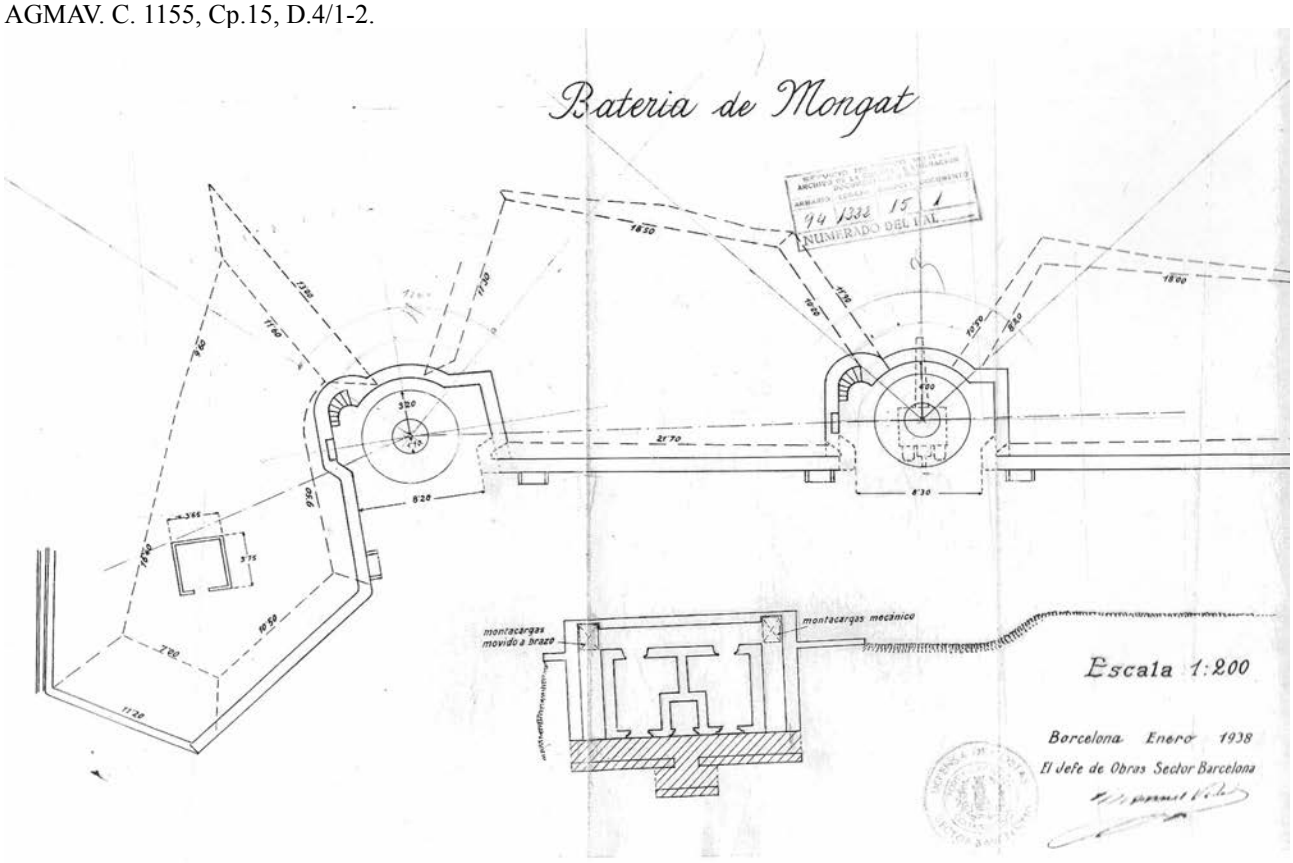
Document nº44. Croquis de la Bateria de Mataró.
AGMAV. C. 1155, Cp.14, D.6/1.

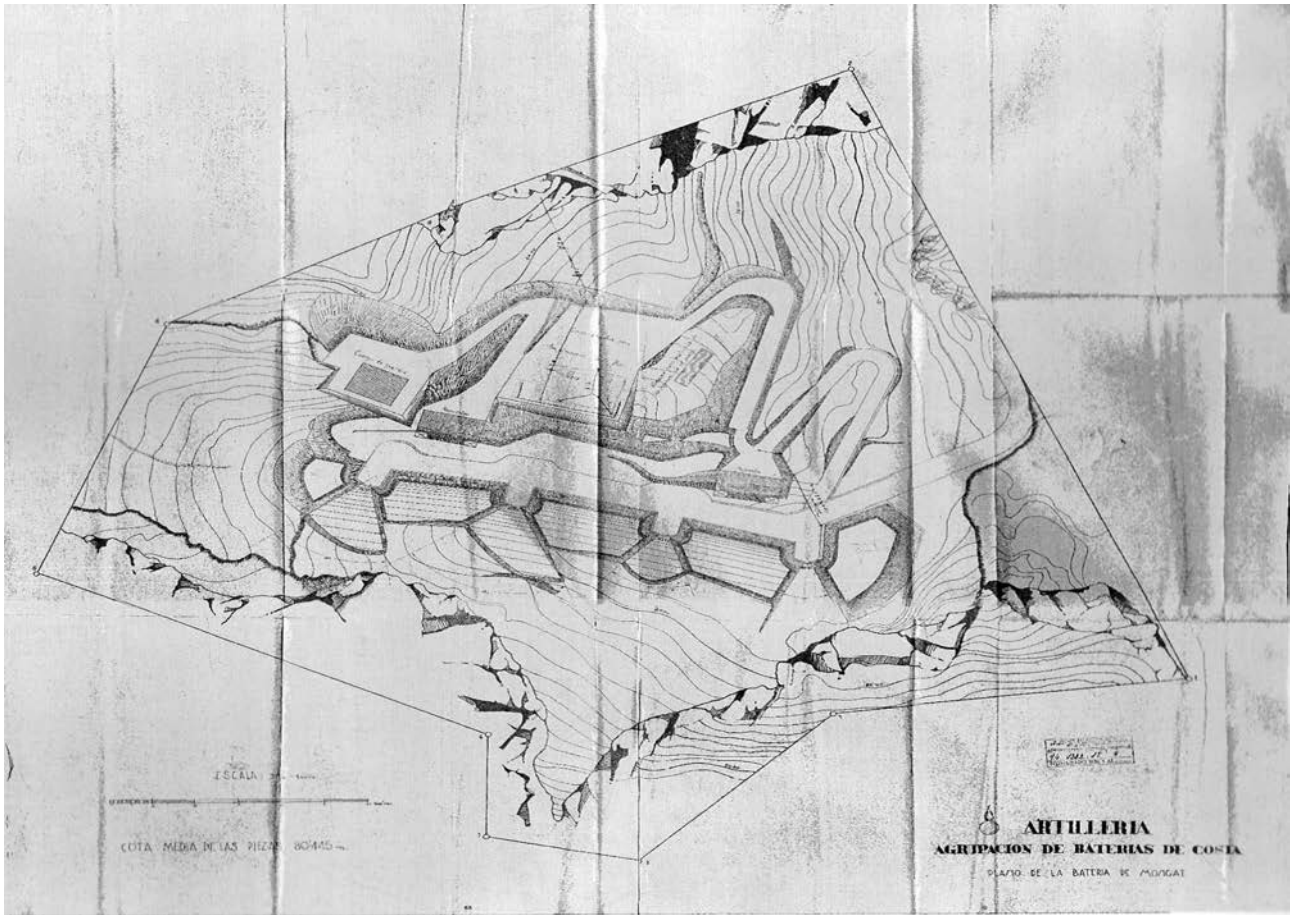


Document nº45. Croquis de la Bateria de Caldes d'Estrac.
AGMAV. C. 1155, Cp.9, D.3/1.



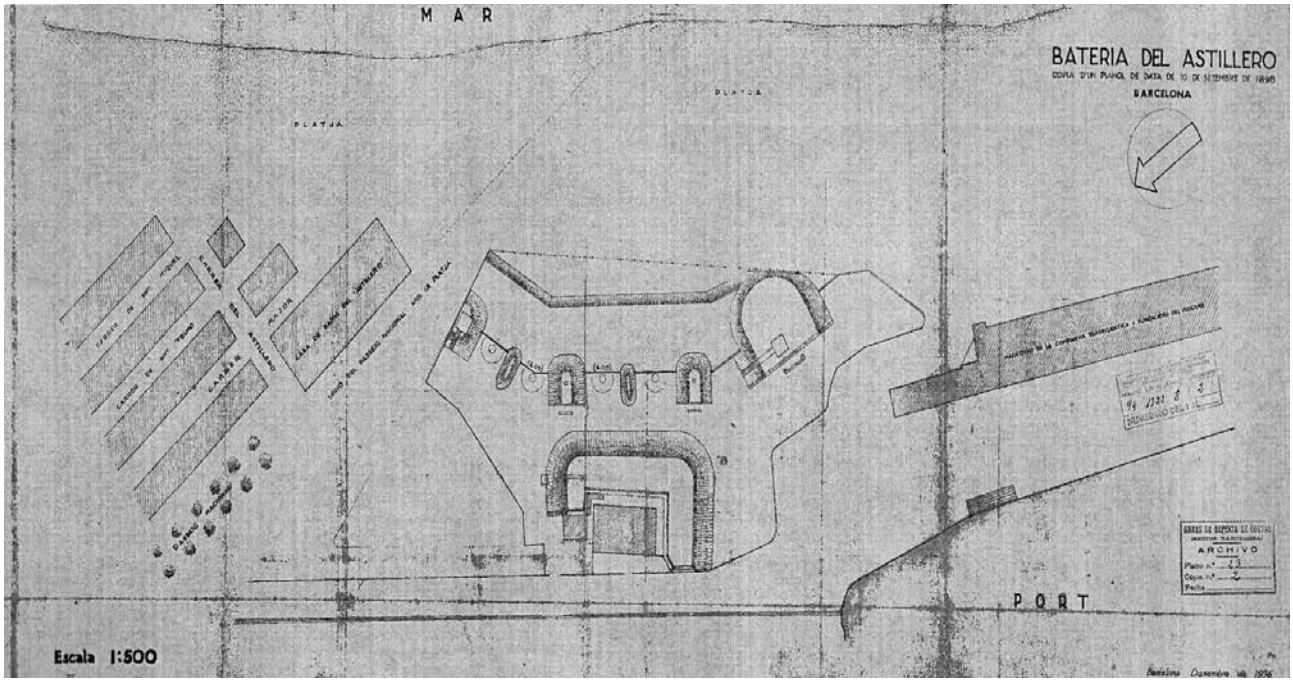
Document nº46. Bateria de Montgat.
AGMAV. C. 1155, Cp.15, D.4/1-2.



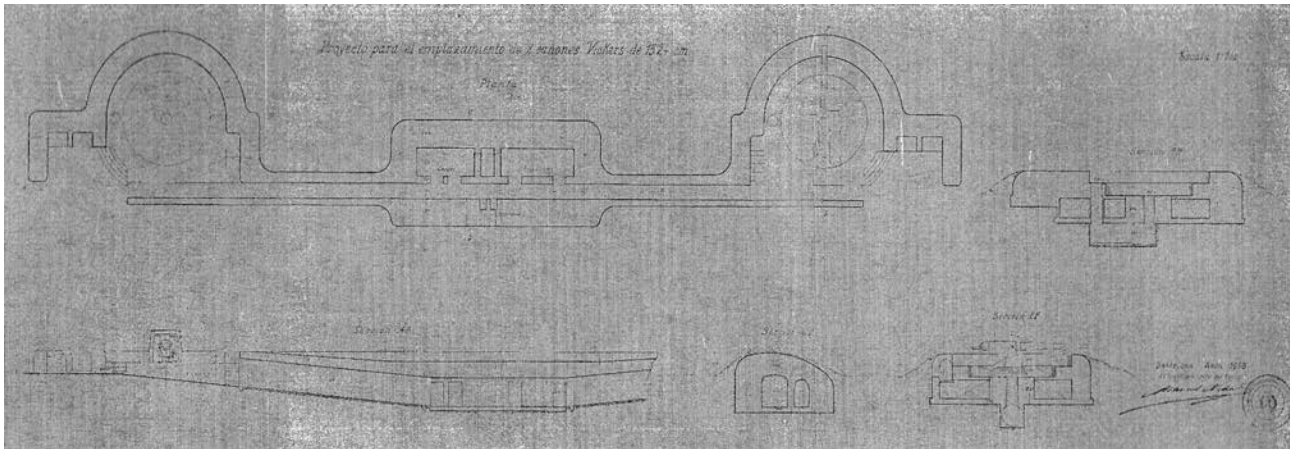


Document nº47. Bateries de Barcelona (Bateria del Astillero i Secció flanquejant del Llobregat).

AGMAV. C. 1155, Cp.8, D.2/1.

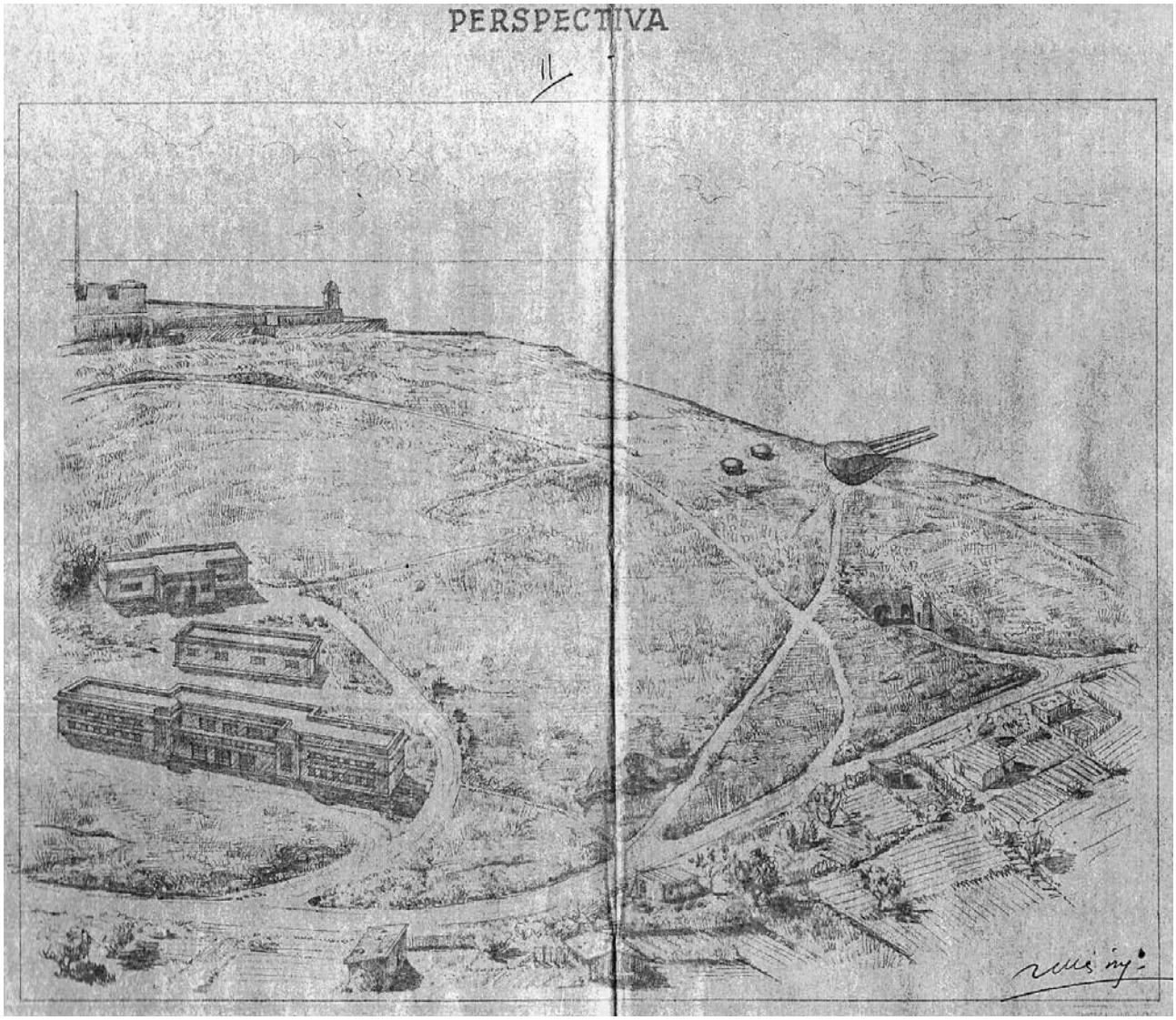


AGMAV. C. 1155, Cp.14, D.1/2.

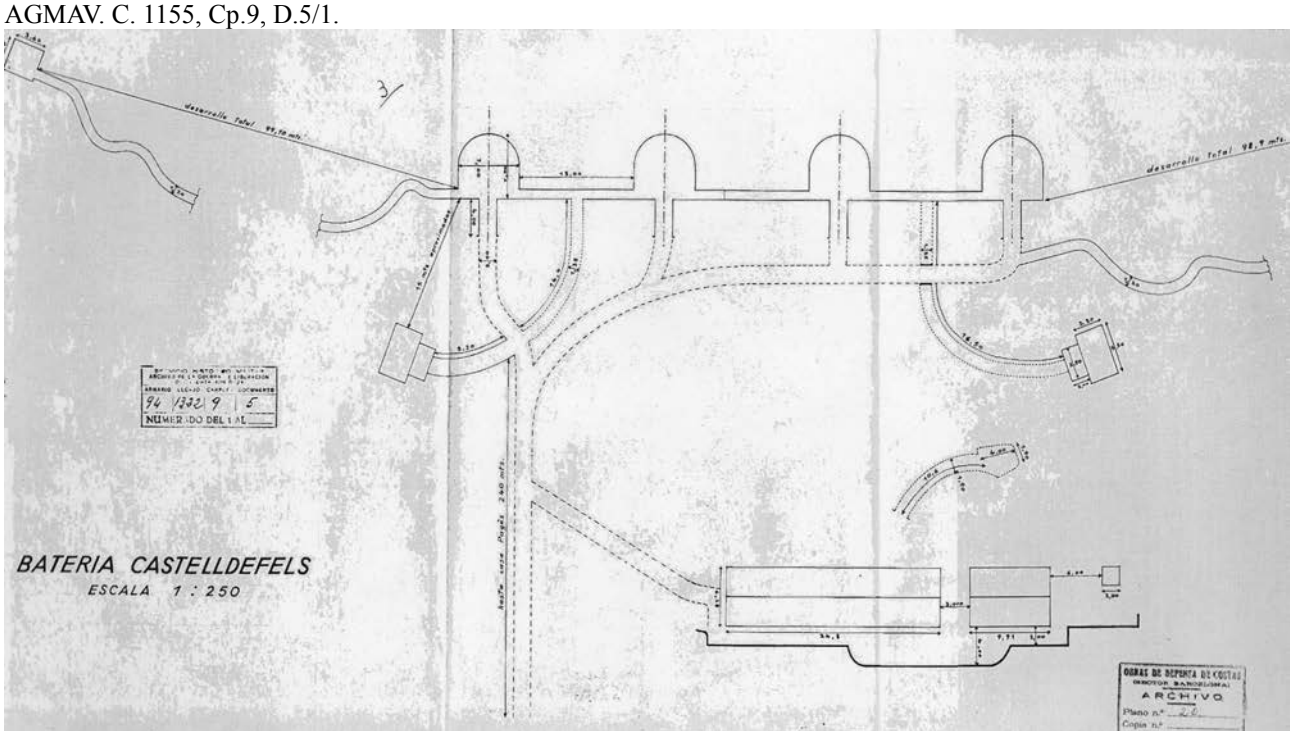


Document nº48. Projecte d'emplaçament de peça de 305 mm a Montjuïc.

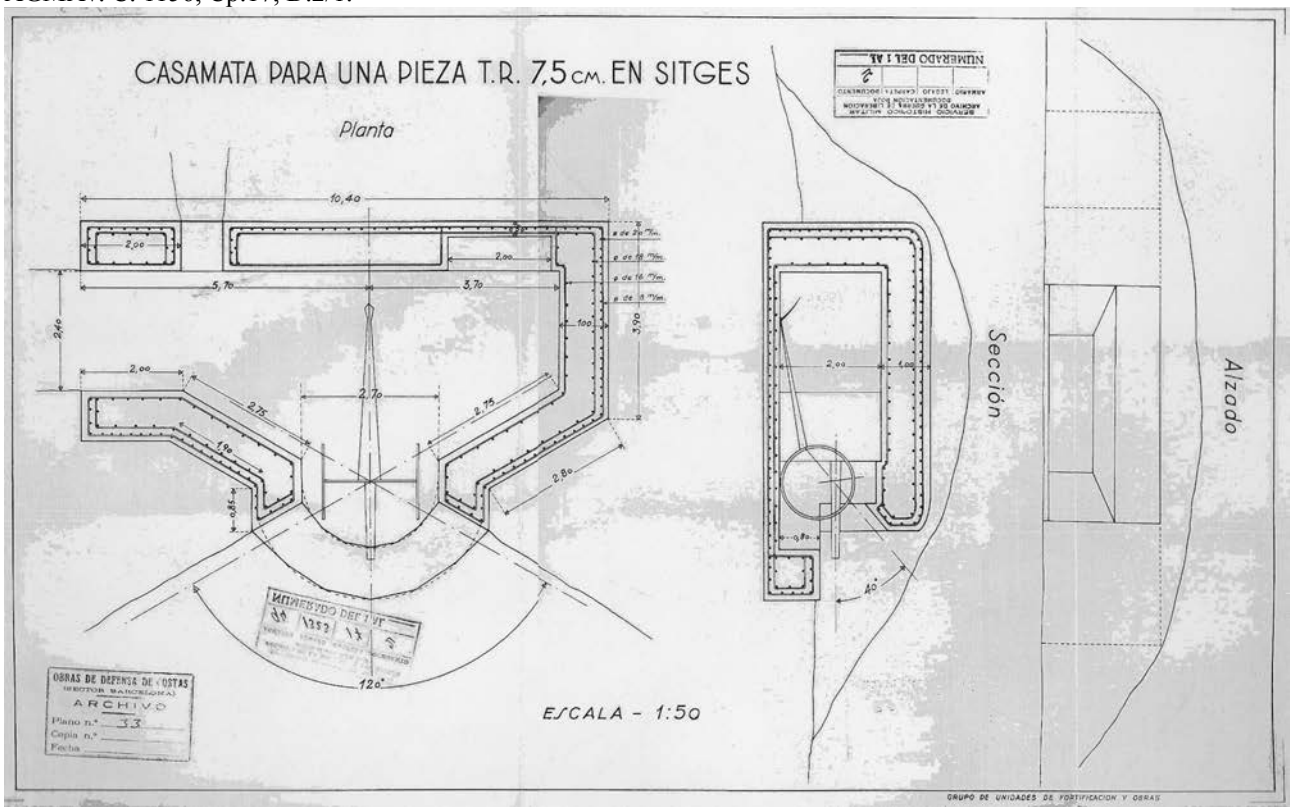
AGMAV. C. 1157, Cp.1, D.1/13.



Document nº49. Croquis de la Bateria de Castelldefels.
AGMAV. C. 1155, Cp.9, D.5/1.



Document nº50. Croquis d'una casamata per una peça de la bateria de Sitges.
AGMAV. C. 1156, Cp.17, D.2/1.



Document nº51. Informació nacional sobre la bateria de costa de Sitges.
AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.

- 1 NOV. 1937 93

ESTADO ESPAÑOL

S. I. M.
JEFATURA
Salida n.º 14677

ESTADO ESPAÑOL * S. I. M. *

Burgos 25 de Octubre de 1937
II Año Triunfal

Se nos remite el siguiente informe:

Defensa de costas del sector de Barcelona

10ª Bateria.- SITGES.

Material: 2 cañones de bronce comprimido de la fundicion de Sevilla: año 1885, de 9 cm. de calibre (sistema Krupp). Un cañon de acero Krupp, año 1878, calibre 9 cm.: del mismo sistema que los anteriores.

Alcance de las piezas.- Segun los oficiales de la bateria, las piezas con angulo de tiro normal, no alcanzan mas de 5.000 metros, pero forzandolo al maximo, pueden llegar a los 6,500 metros, pero sin precision.

Declinacion: 8º,40' (grados sexagesimales) que corresponden a 153,95 milesimas sexagesimales.

Fortificacion: Dos casamatas de cemento de un metro 50 de espesor, despreciadas hoy por reducir enormemente el sector de tiro ydemas por resultar insuficientes para cubrir las tres piezas de que consta la bateria. En caso de hacer fuego se utilizaran unos emplazamientos provisionales, protegidos por sacos terreros situados a 40 metros del mar, siguiendo una linea de direccion Este-Oeste, que empieza con el observatorio cubierto y con una separacion entre pieza y pieza de unos 20 metros.

Emplazamiento: En la actualidad quedan dos piezas dentro de sus respectivas casamatas, y la tercera al descubierto, rodeada de sacos terreros pintados de verde y a 25 metros al Sud-Oeste del observatorio cubierto.

Telemetro.- Es de Infateria(frances), de 80 cm. de base, graduado hasta los 5,000 metros y de suma imperfeccion.

Municion.- 50 granadas ordinarias y 50 granadas de metralla.

Personal.- Teniente Jefe, DANIEL TORRES, de la Escuela Popular de Guerra nº 1, afiliado a Accion Catalana -anteriormente estuvo en las baterias de Rosas y Malgrat.

Esta bateria enlaza con carabineros, diariamente, al atardecer, comunican por telefono interurbano de Sitges desde el Cuartel de carabineros, la consigna para la noche entre la infanteria (carabineros), y la guardia de la bateria, se da en clave numerica siguiente:

10...A - 14..A - 17..A - 24..B - 29..C - 53..D - 44..E - 71..E -
12...F - 27..G -33..H - 85..I - 94..J - 55..K - 46..L - 52..M -
15...N - 18..O - 34..P - 48..Q - 64..R - 69..F - 76..T - 82..U -
38...V - 54..X - 60..Y - 40..Z.

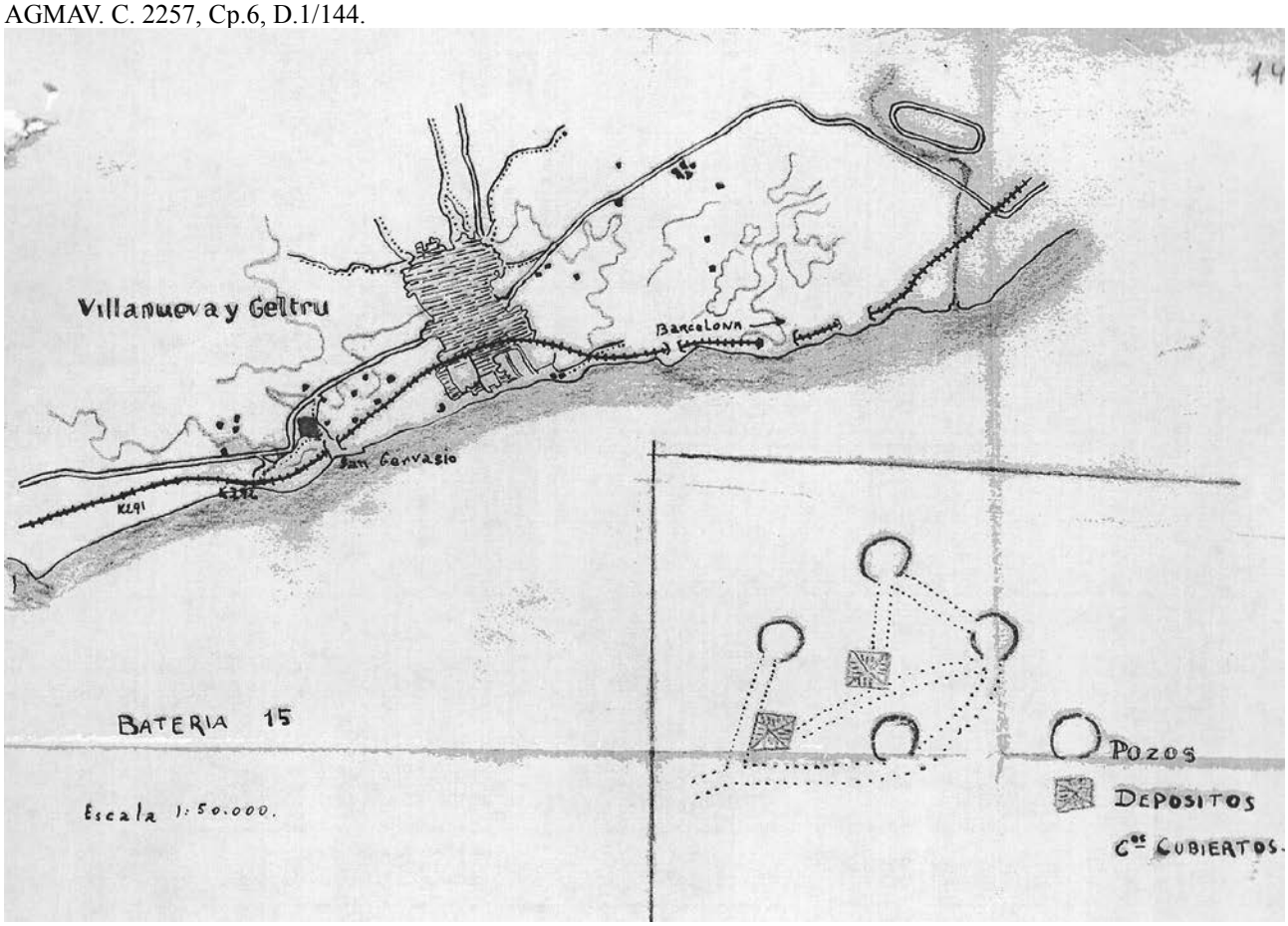
11º Bateria.- VILLANUEVA Y GELTRU.

Material: 4 piezas de bronce comprimido, de la fundición de Sevilla, del calibre 15 cm. (Obuses).

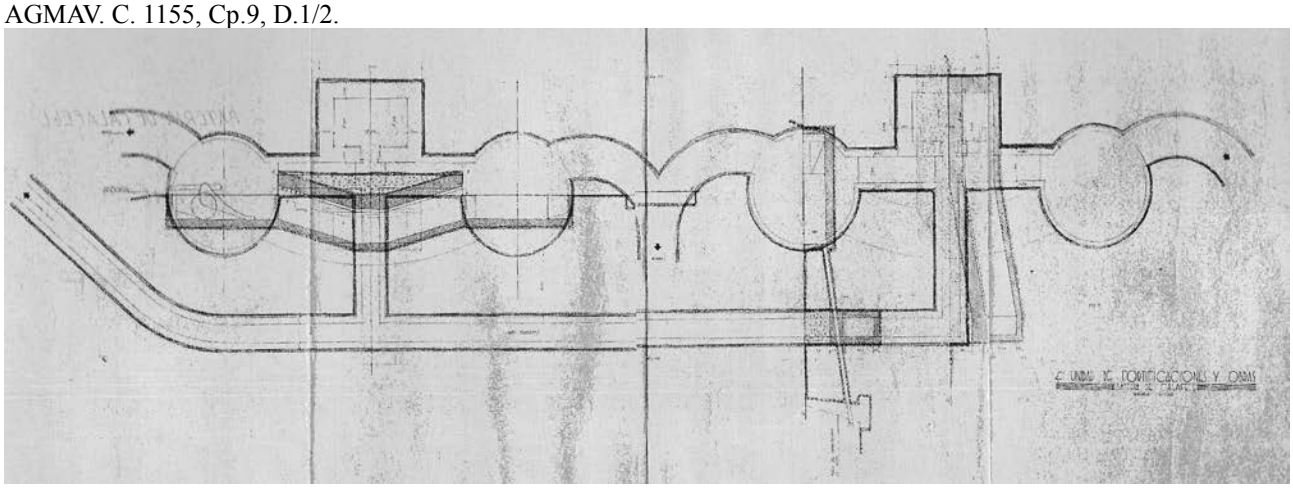
Personal: Teniente-jefe ISAIAS MUÑIZ, procedente de activo del 1º Montaña, detenido y procesado en el "Uruguay".

PASADO

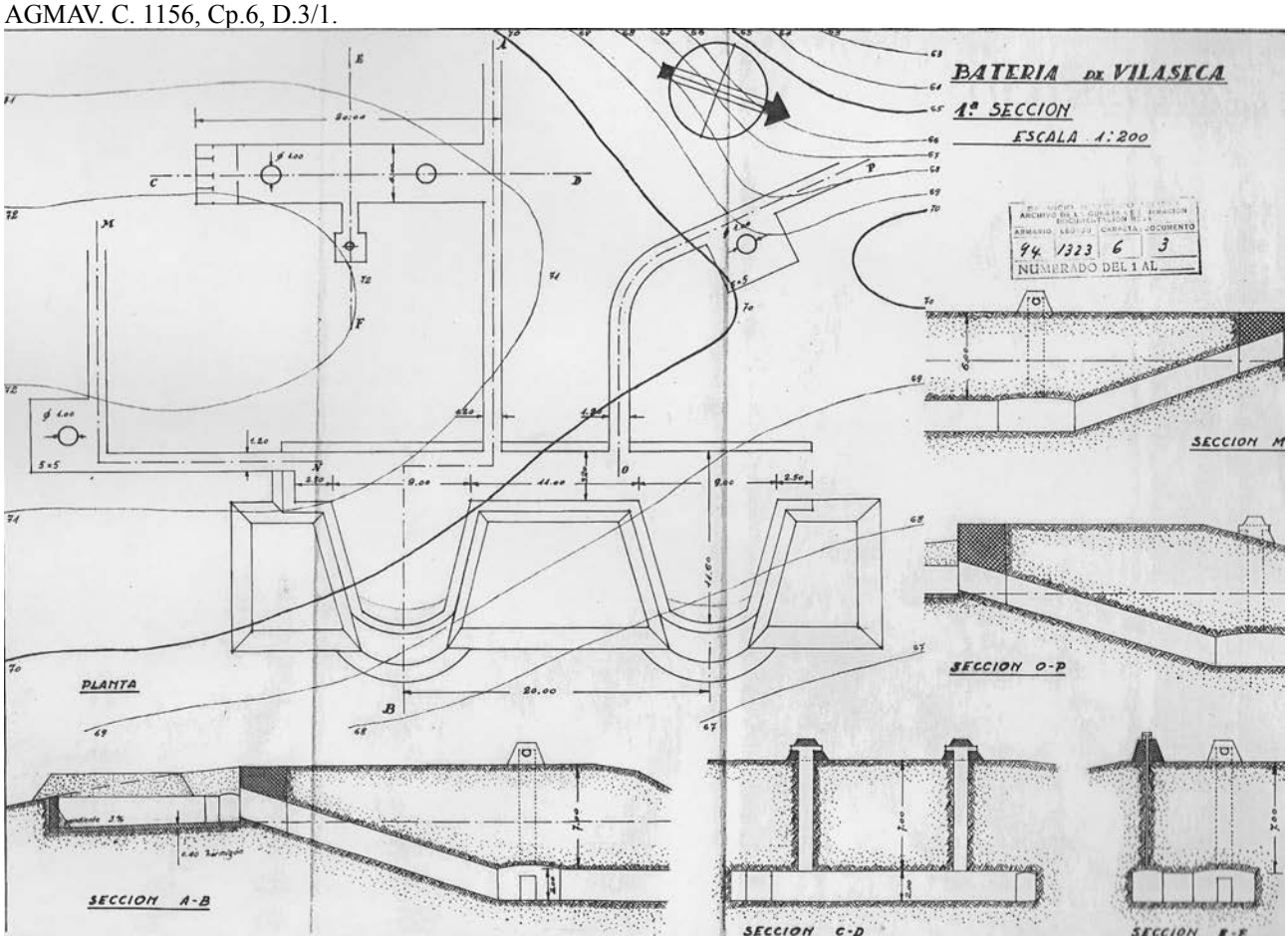
Document nº52. Croquis i mapa nacional sobre la Bateria de costa de Vilanova i la Geltrú.
AGMAV. C. 2257, Cp.6, D.1/144.



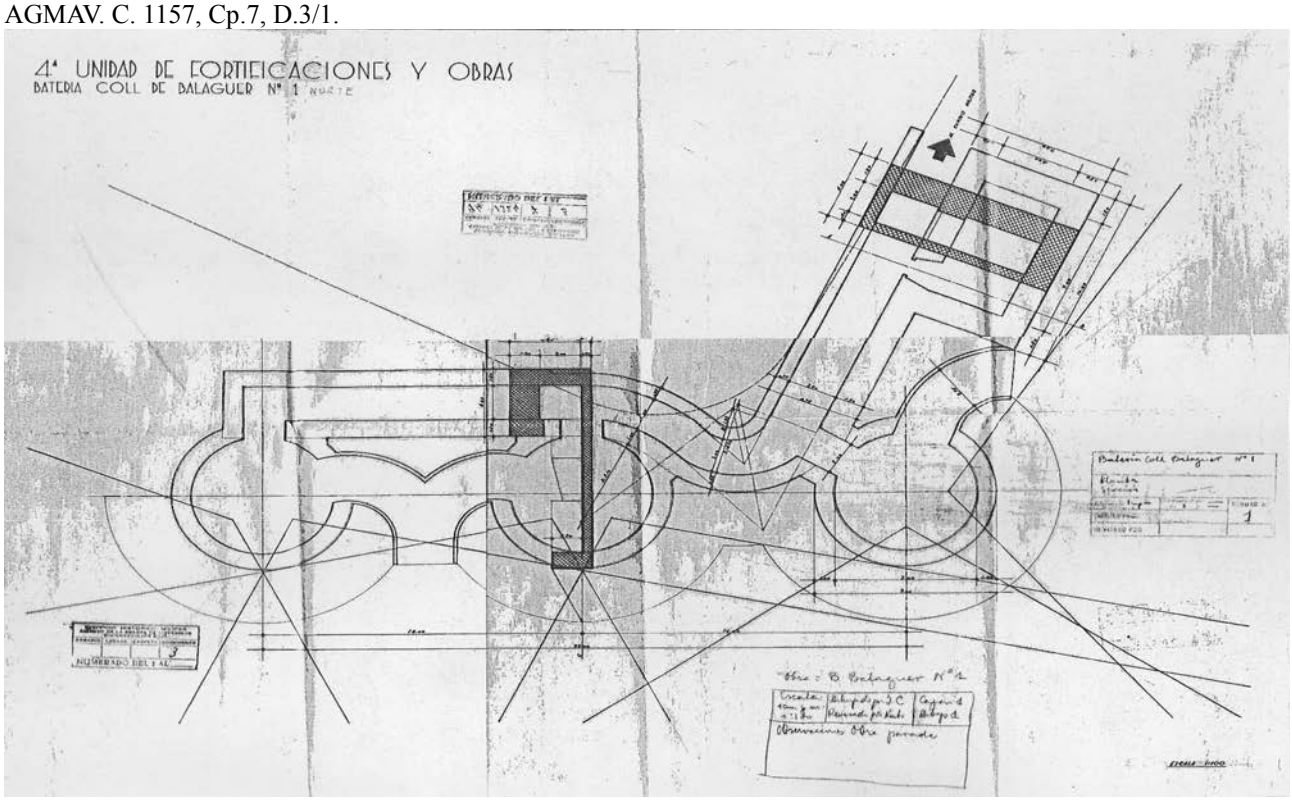
Document nº53. Croquis de la Bateria de Calafell.
AGMAV. C. 1155, Cp.9, D.1/2.



Document nº54. Croquis de la Bateria de Vila-seca.
AGMAV. C. 1156, Cp.6, D.3/1.



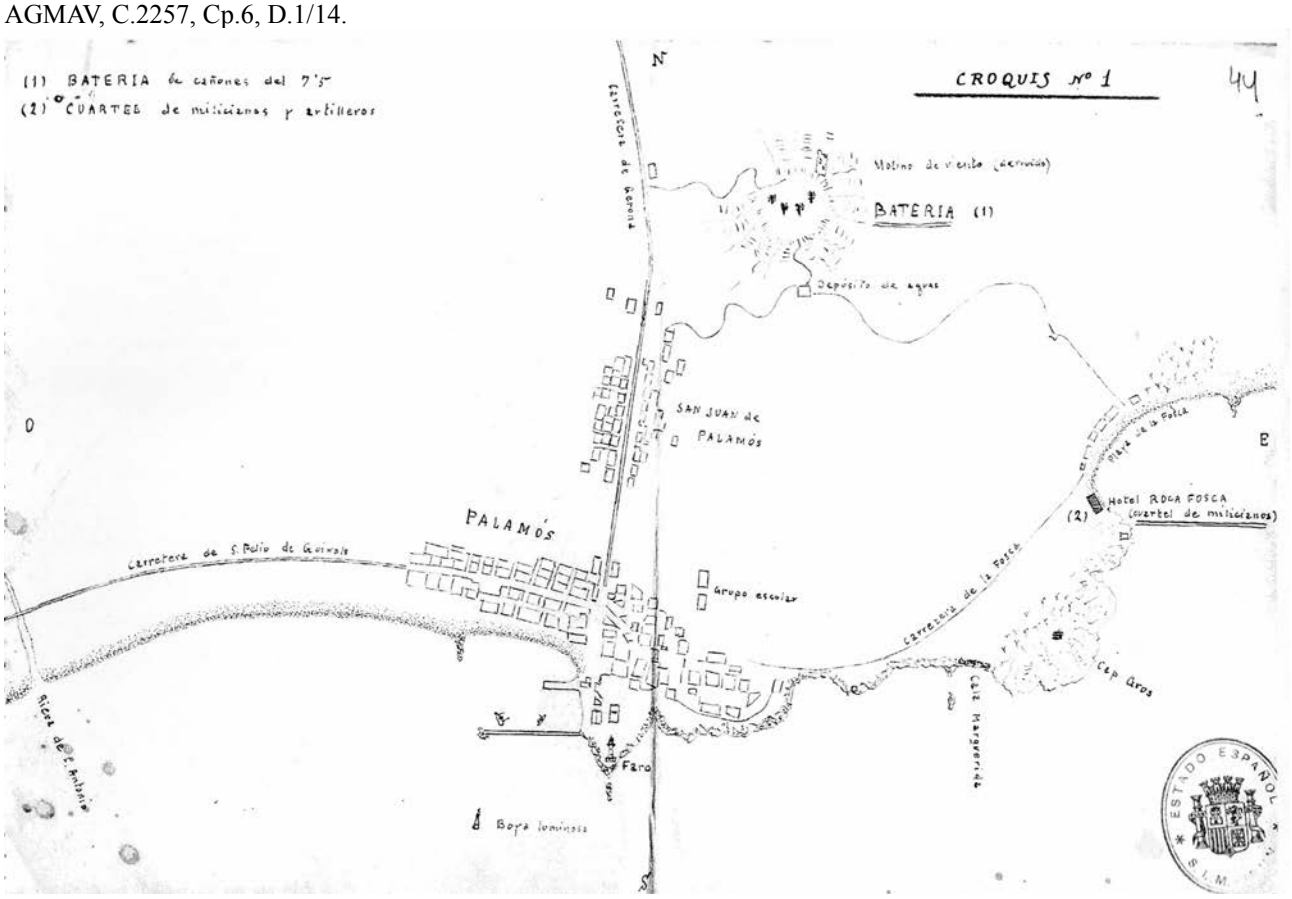
Document nº55. Croquis de la Bateria de Coll de Balaguer.
AGMAV. C. 1157, Cp.7, D.3/1.



Document nº56. Diversos mapes nacionals sobre situació de les bateries de costa (Palamós, Blanes, Caldes d'Estrac i Castelldefels).

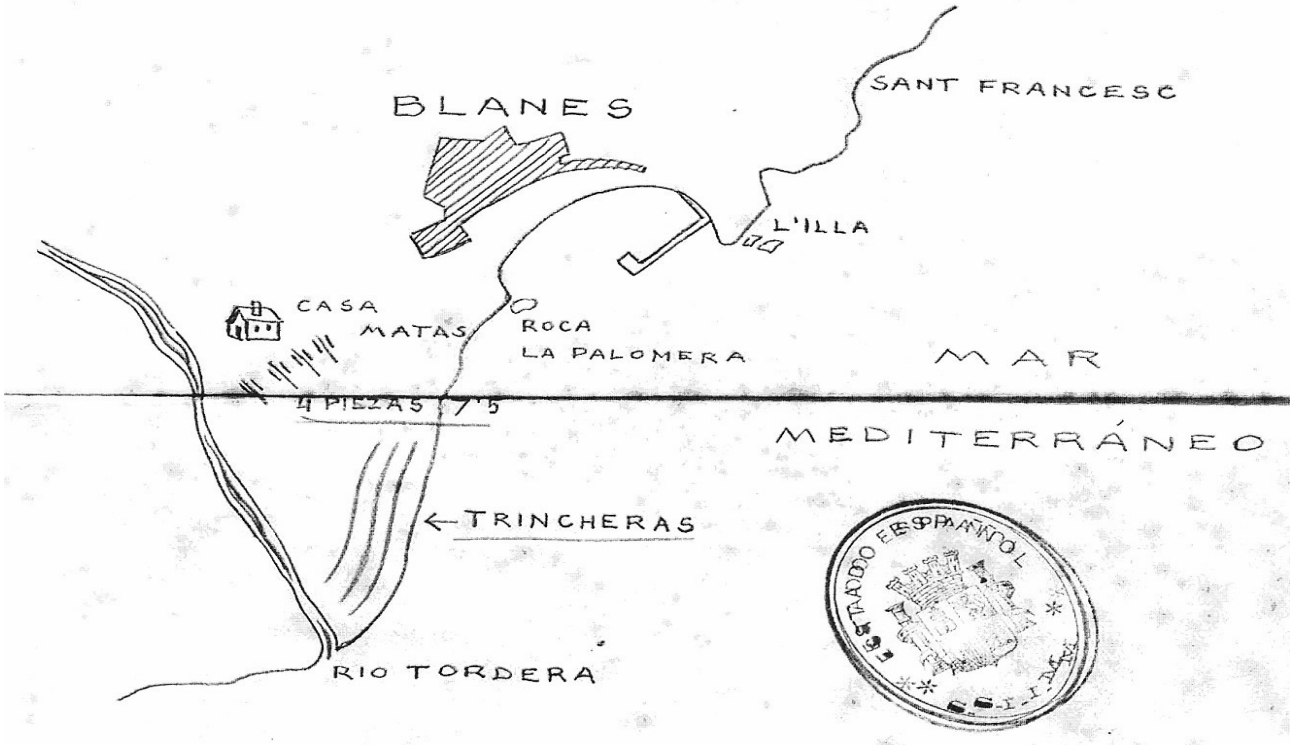
PALAMÓS

AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/14.

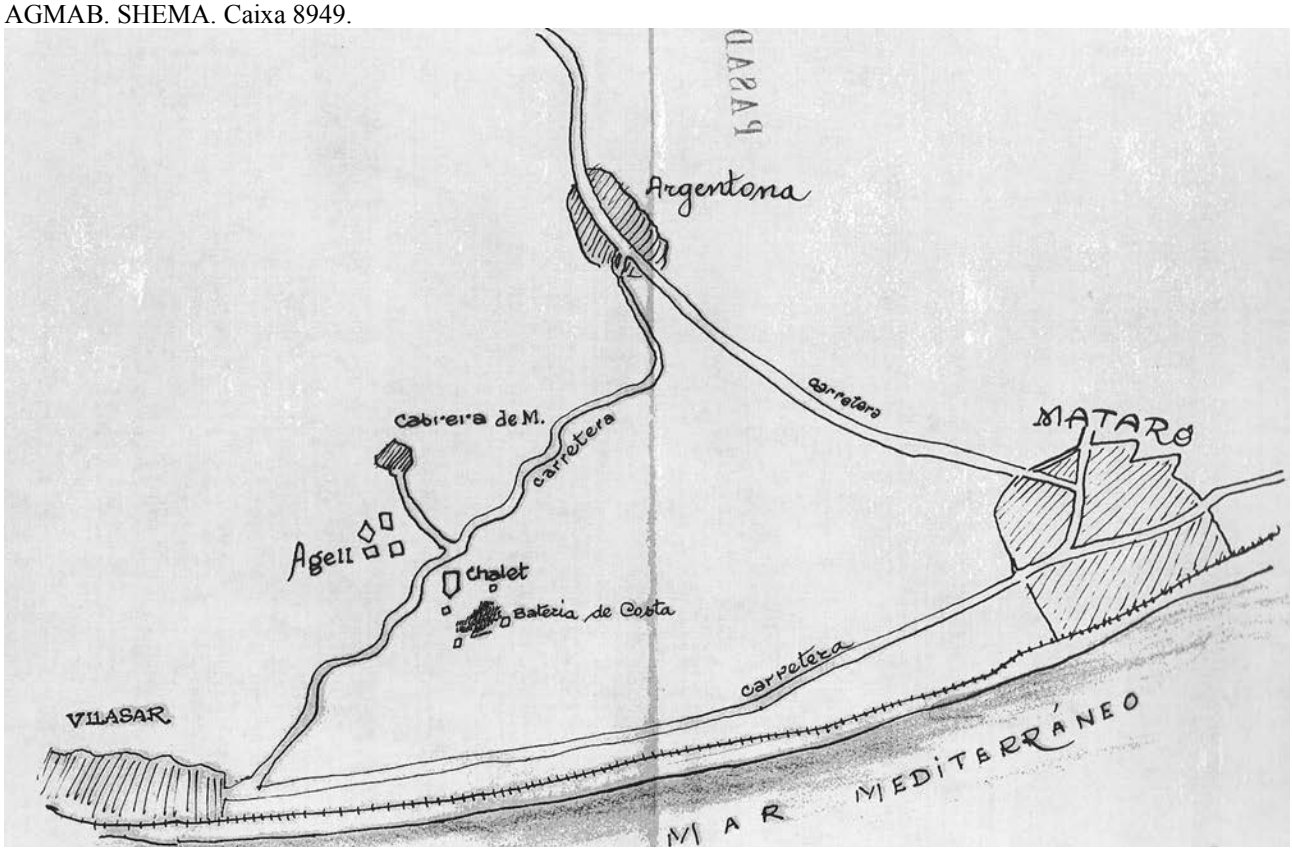


BLANES

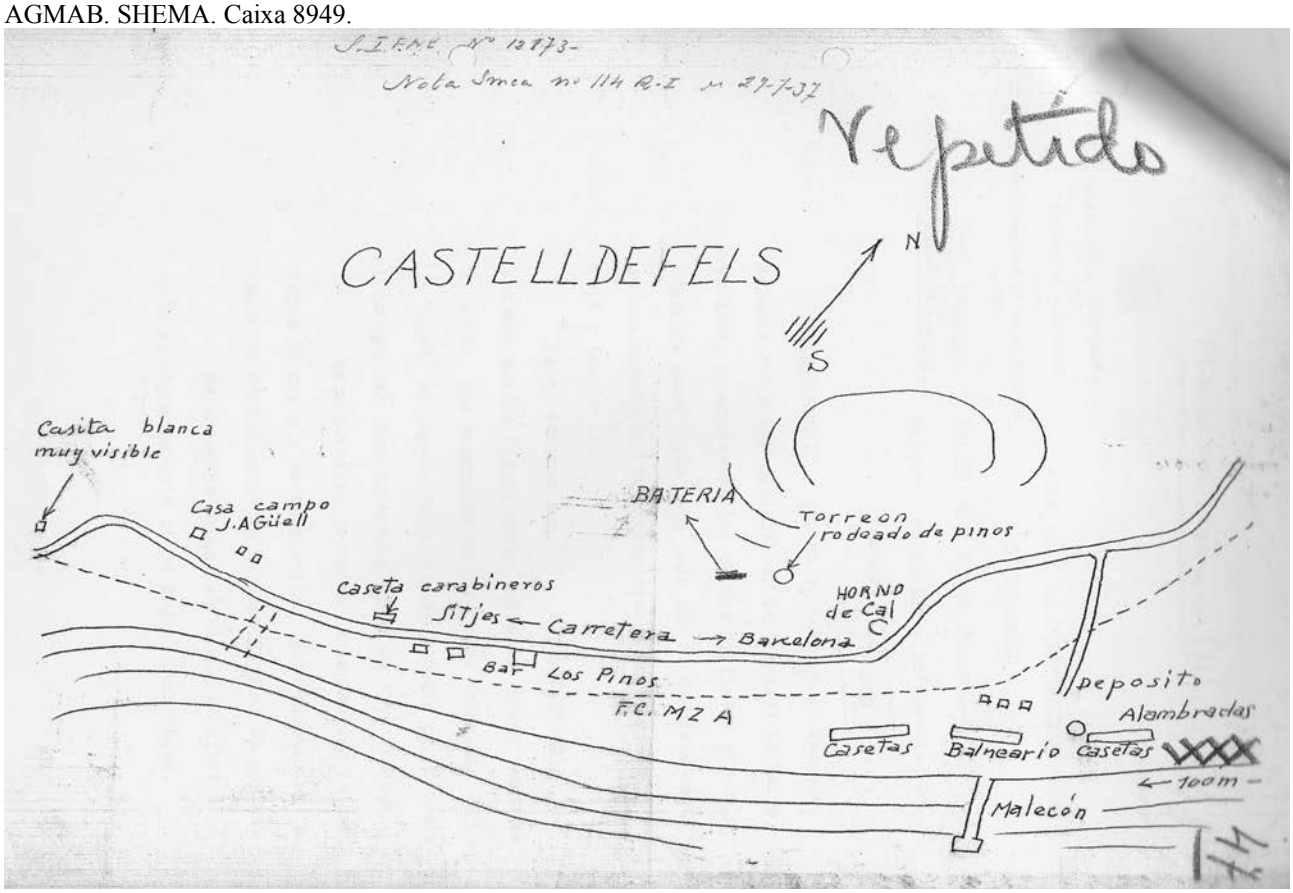
AGMAV. C. 2257, Cp.6, D.1/12.



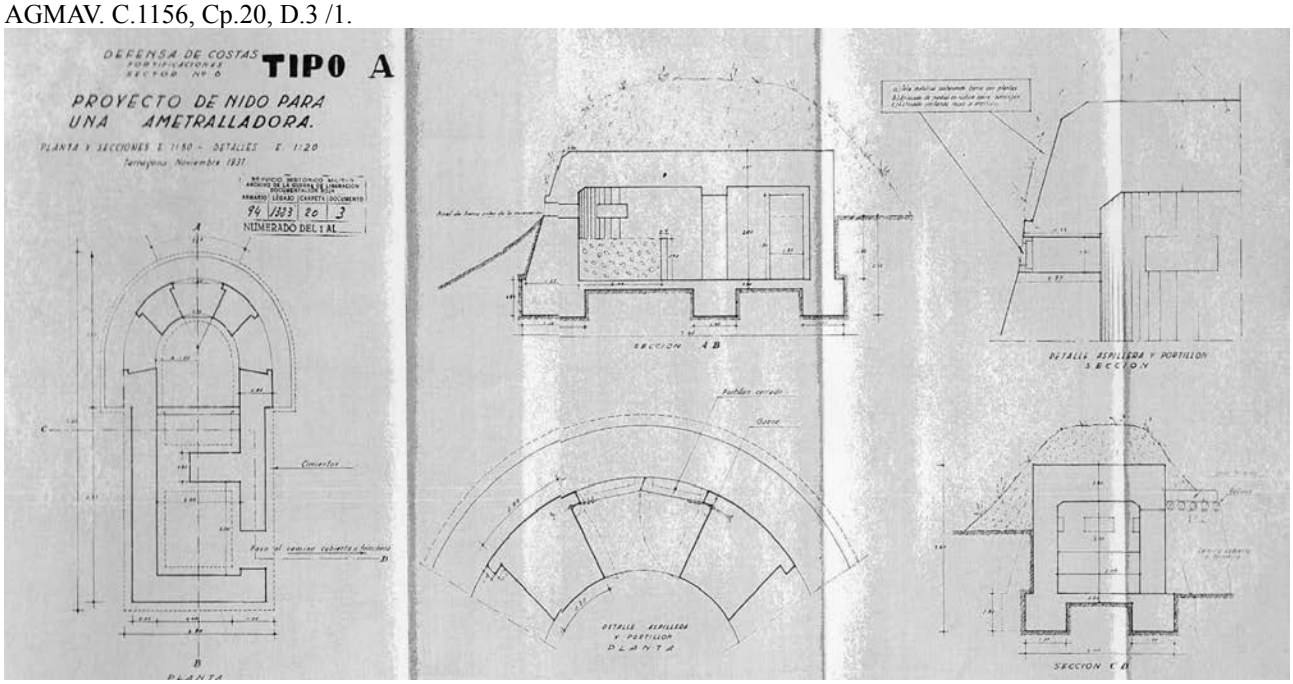
CALDES D'ESTRAC
AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.



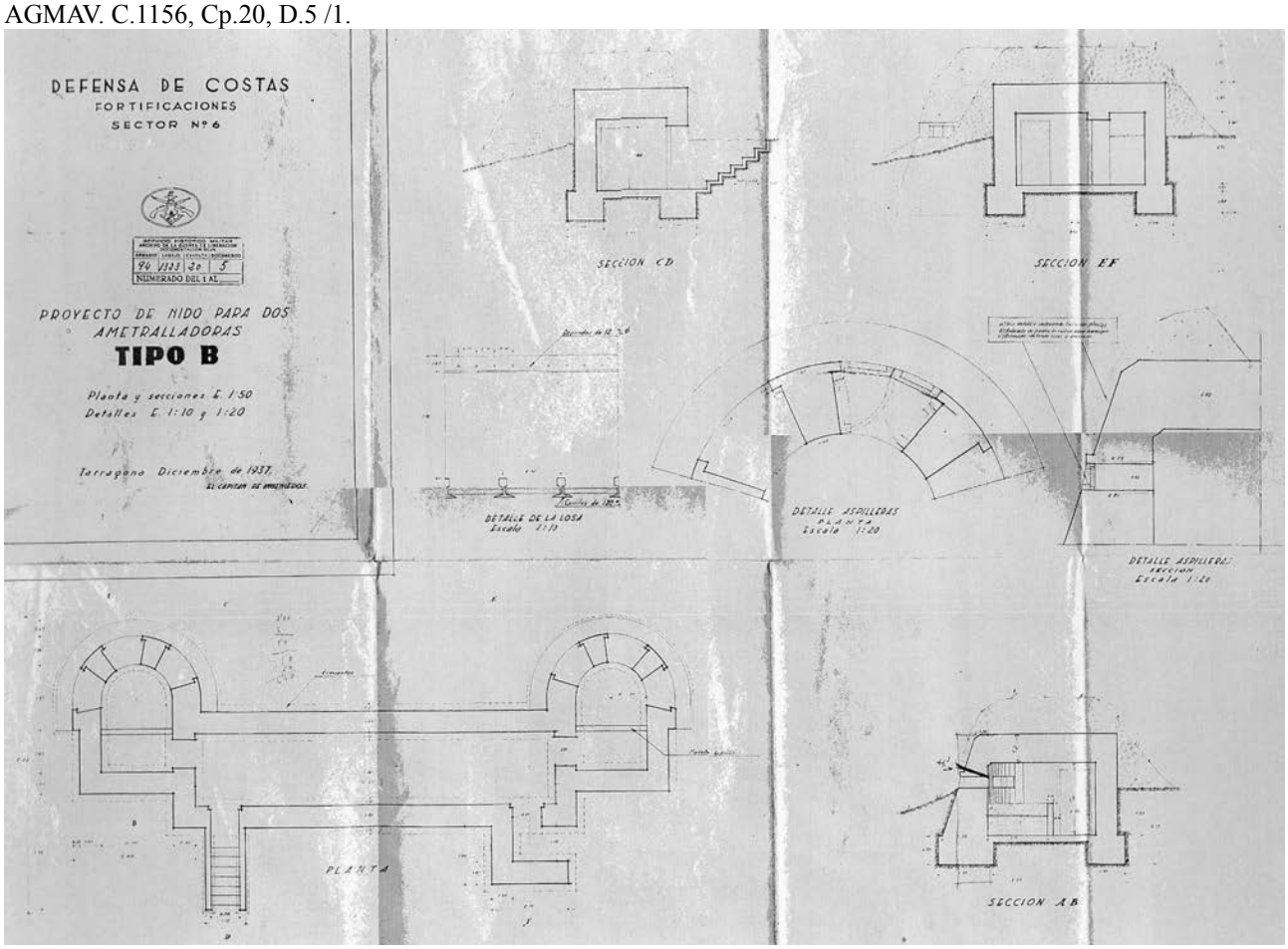
CASTELLDEFELS
AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.



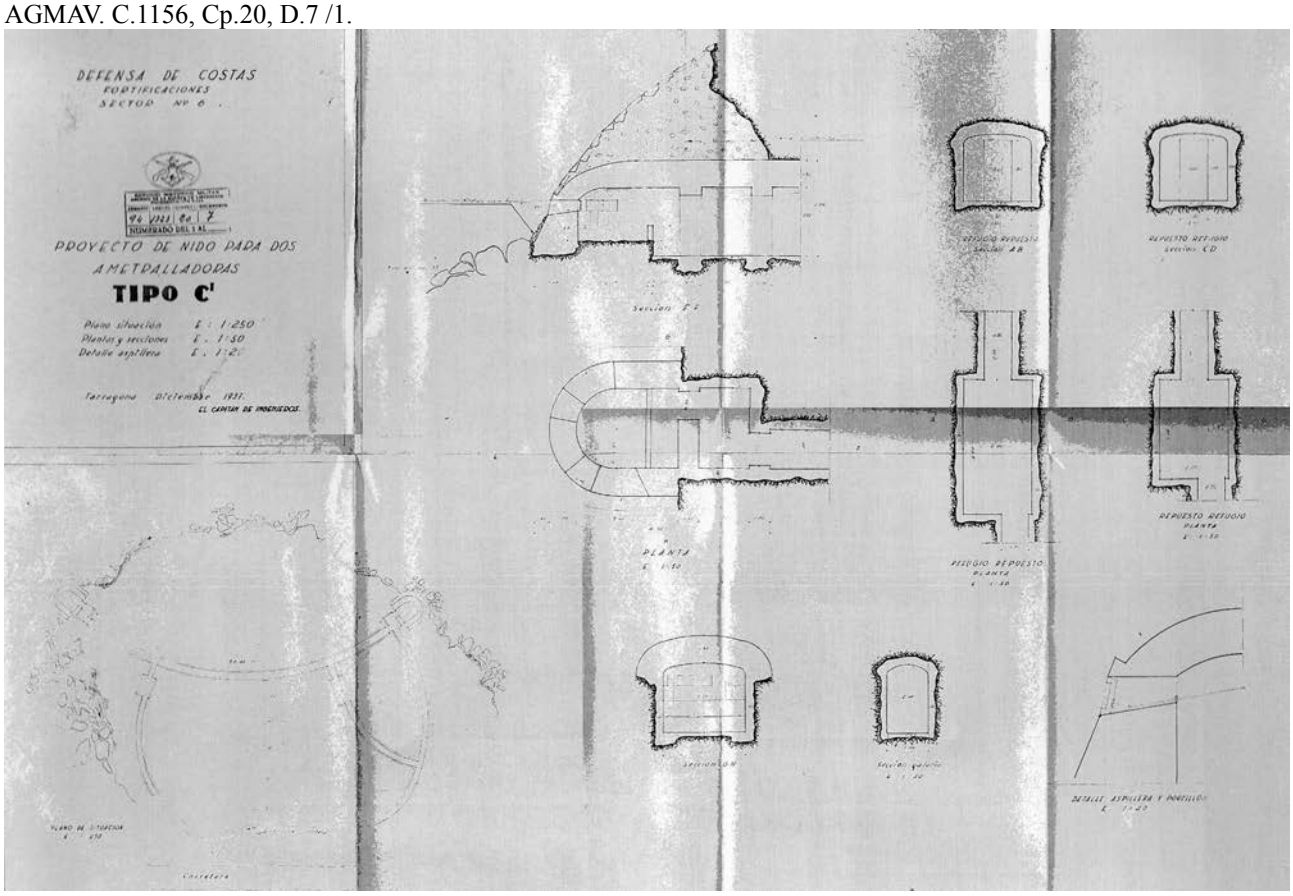
Document nº57. Diverses tipologies de nius de metralladores.
AGMAV. C.1156, Cp.20, D.3 /1.



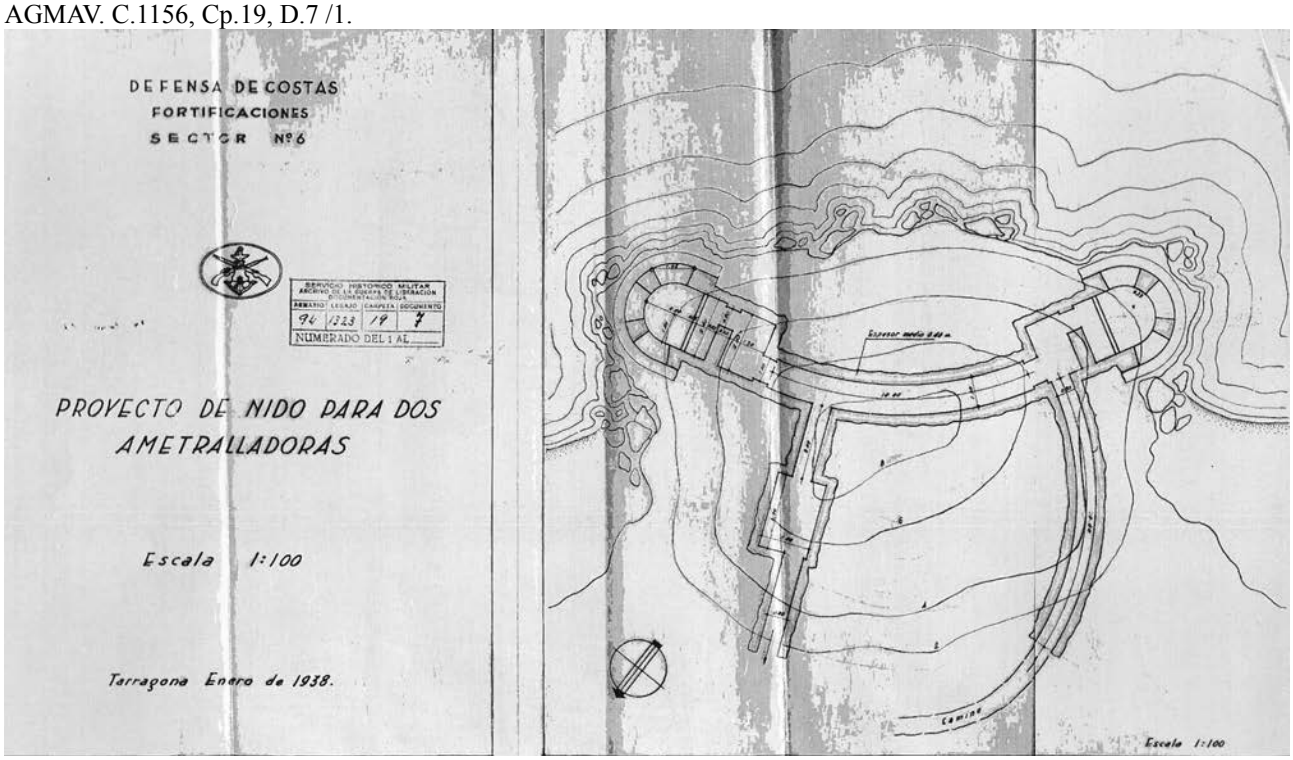
AGMAV. C.1156, Cp.20, D.5 /1.



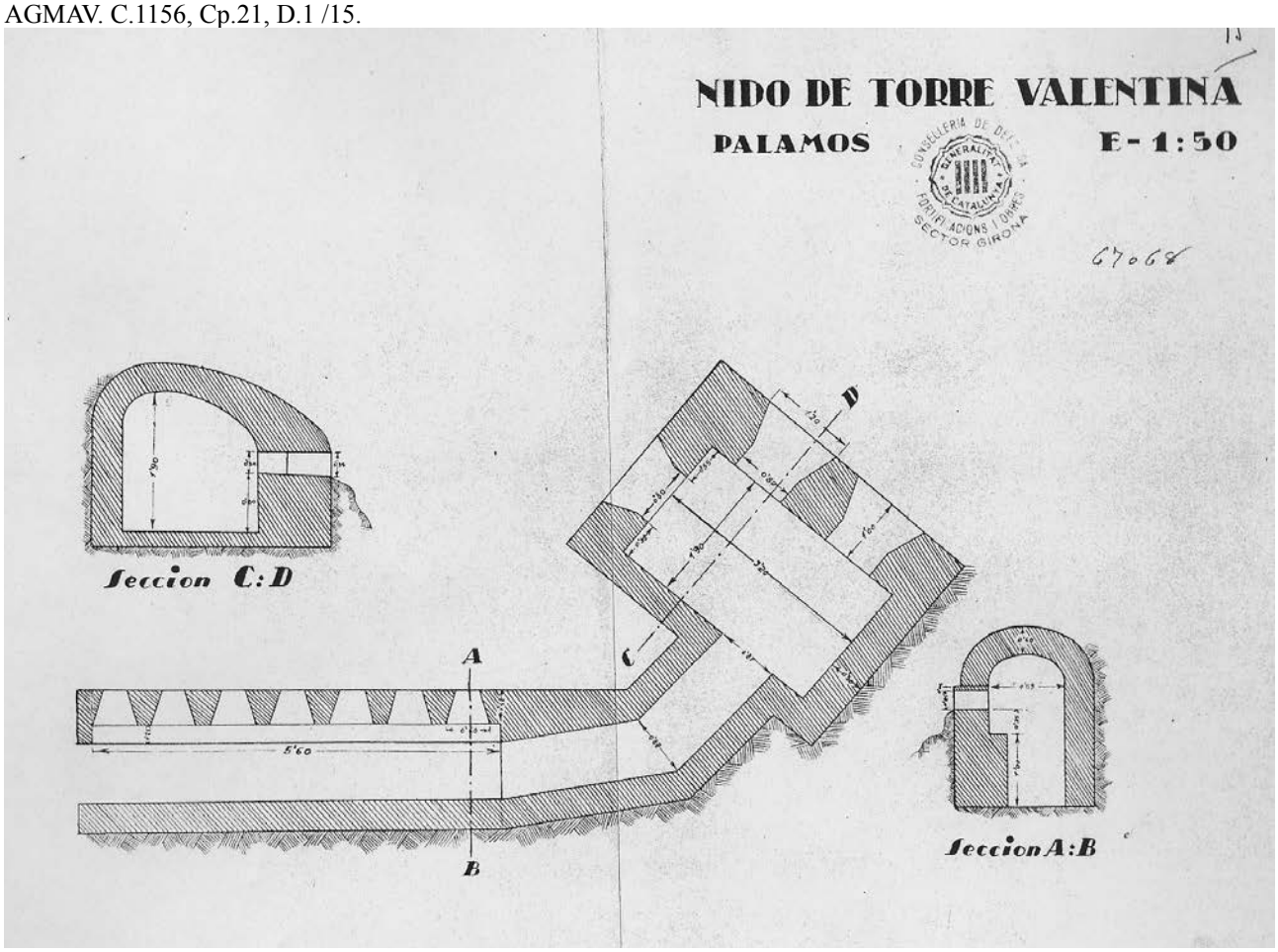
AGMAV. C.1156, Cp.20, D.7 /1.



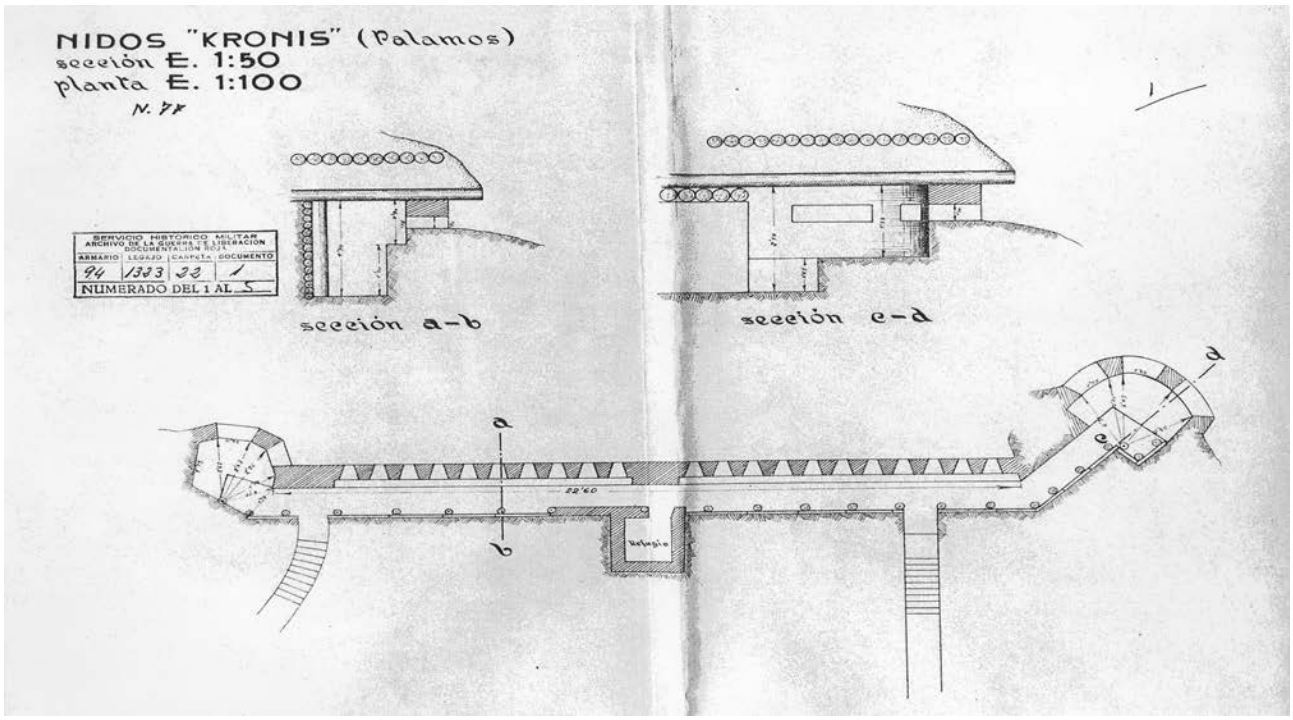
AGMAV. C.1156, Cp.19, D.7 /1.



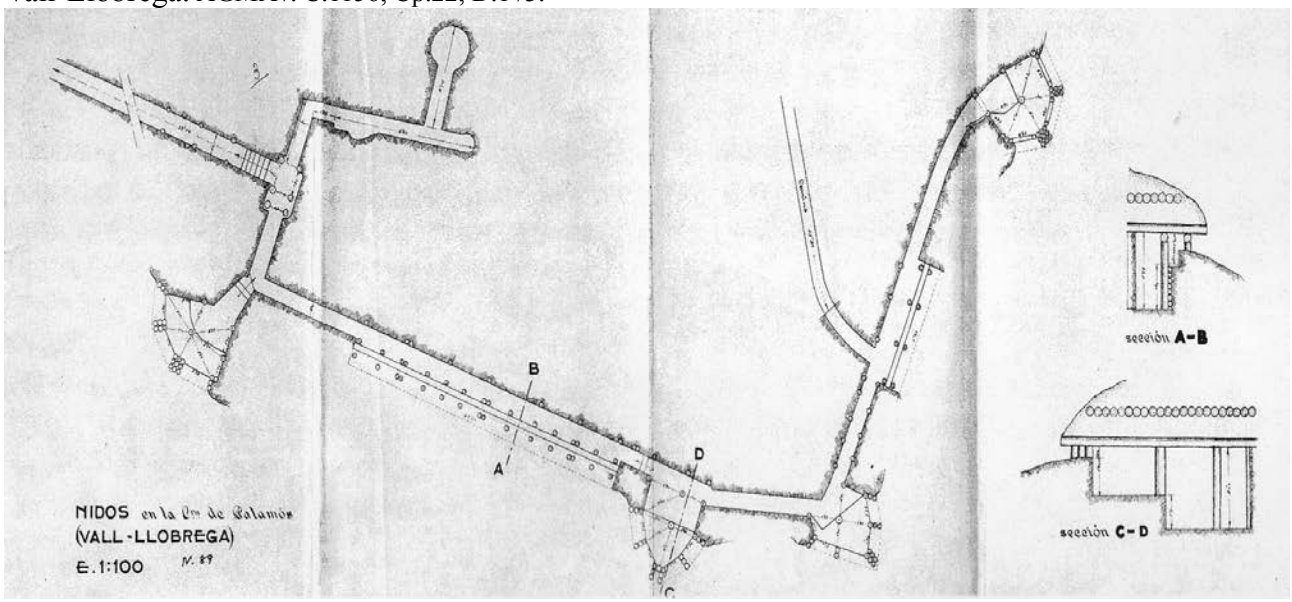
Document nº58. Croquis de diversos nius de metralladora (Palamós, Vall-Llobrega, Palafrugell, Platja d'Aro, S'Agaró, Sant Feliu de Guíxols, Tossa de Mar, Lloret de Mar).
Palamós.
AGMAV. C.1156, Cp.21, D.1 /15.



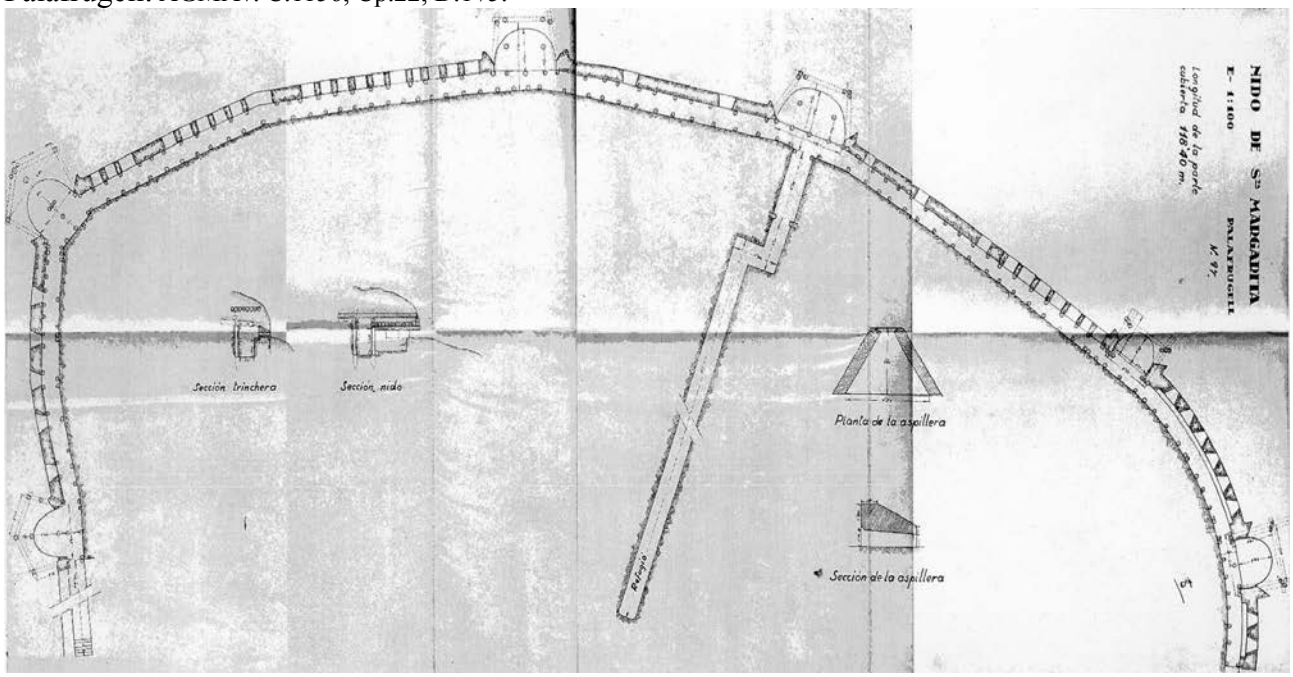
AGMAV. C.1156, Cp.22, D.1 /1.



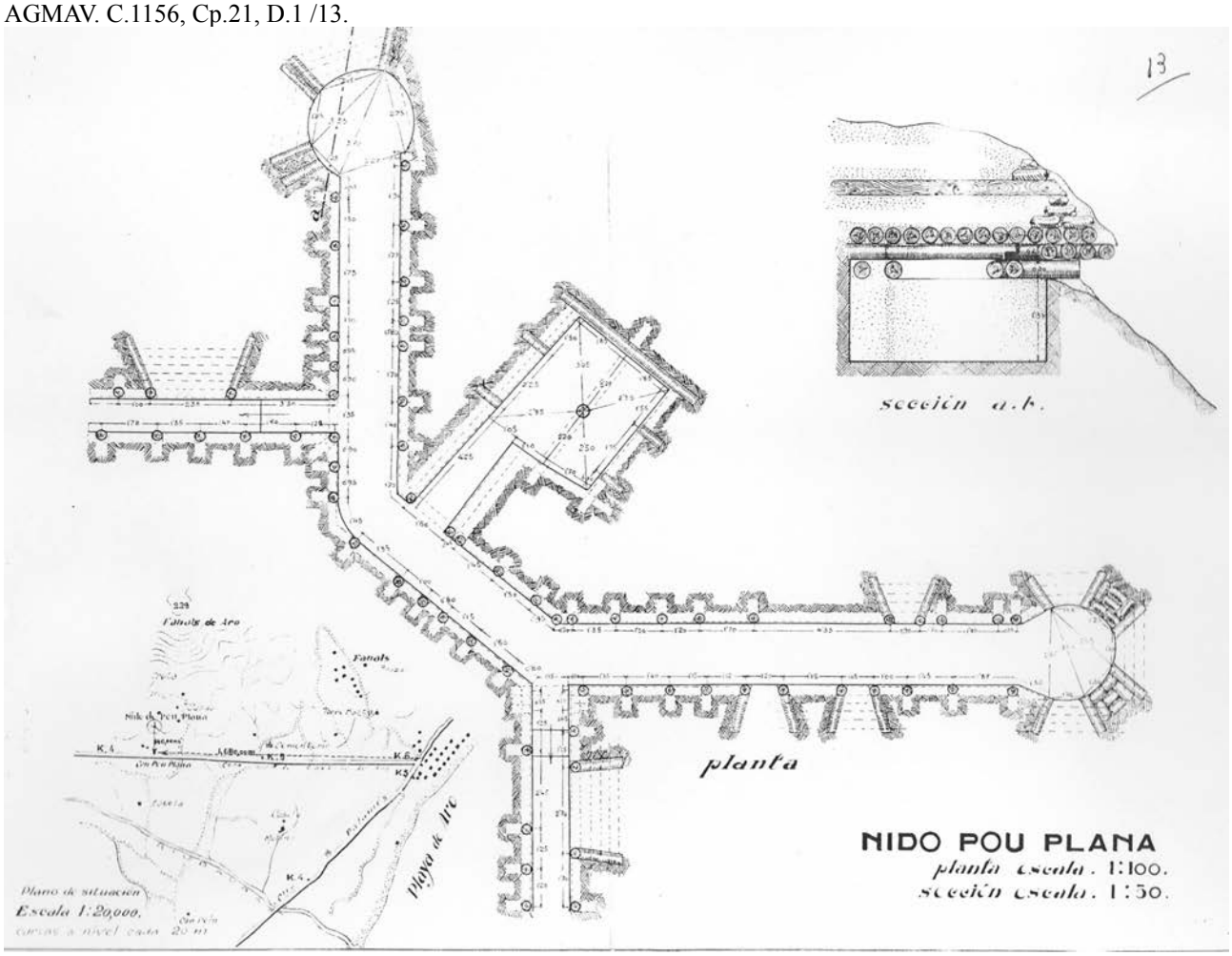
Vall-Llobrega. AGMAV. C.1156, Cp.22, D.1 /3.



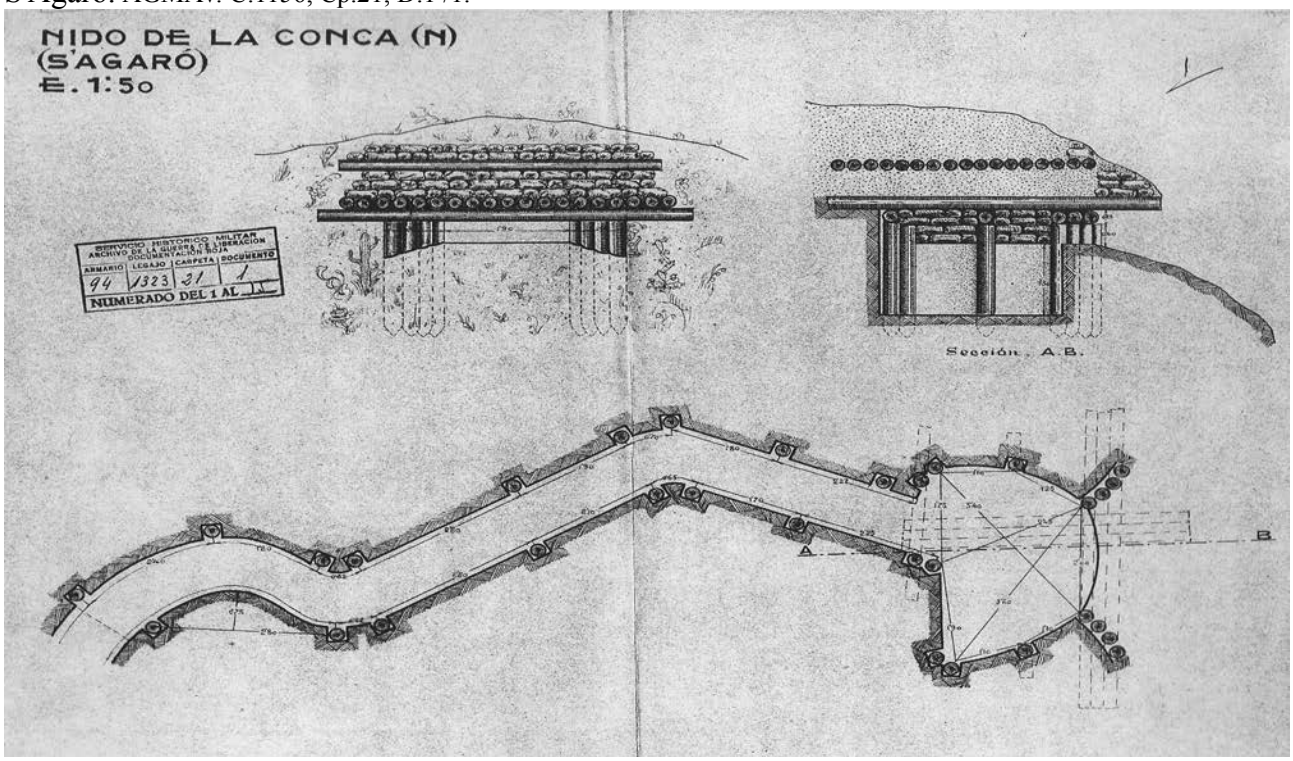
Palafrugell. AGMAV. C.1156, Cp.22, D.1 /5.



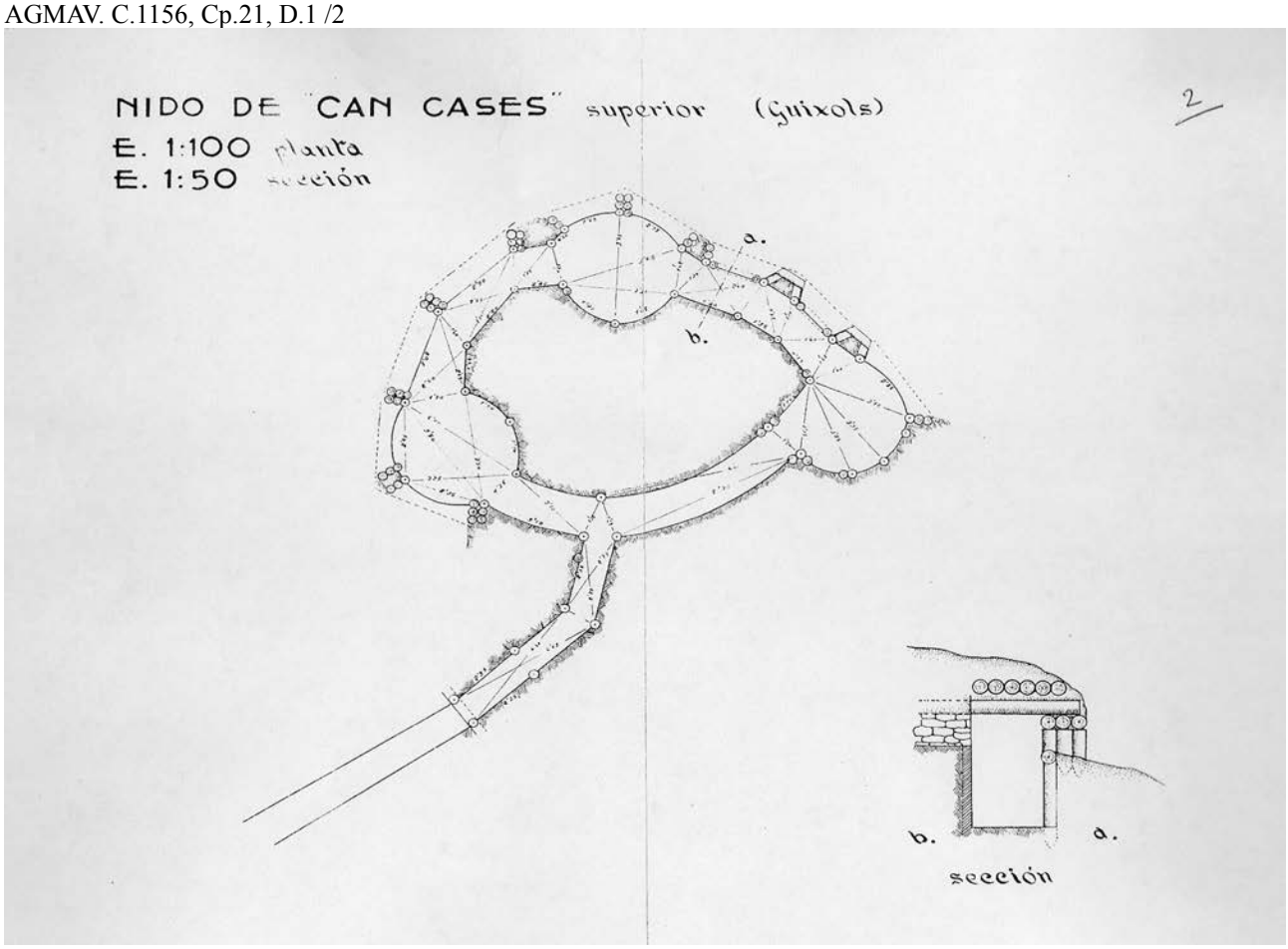
Platja d'Aro.
AGMAV. C.1156, Cp.21, D.1 /13.



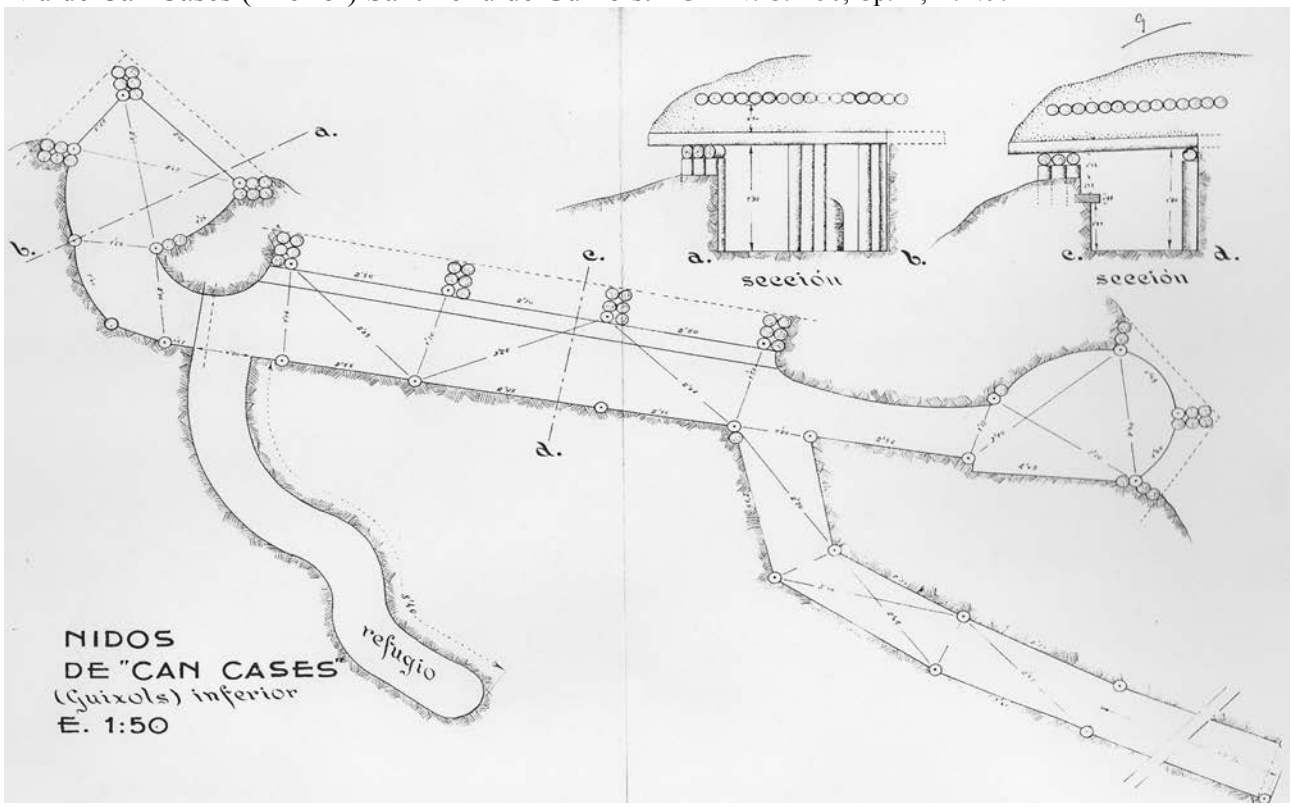
S'Agaró. AGMAV. C.1156, Cp.21, D.1 /1.



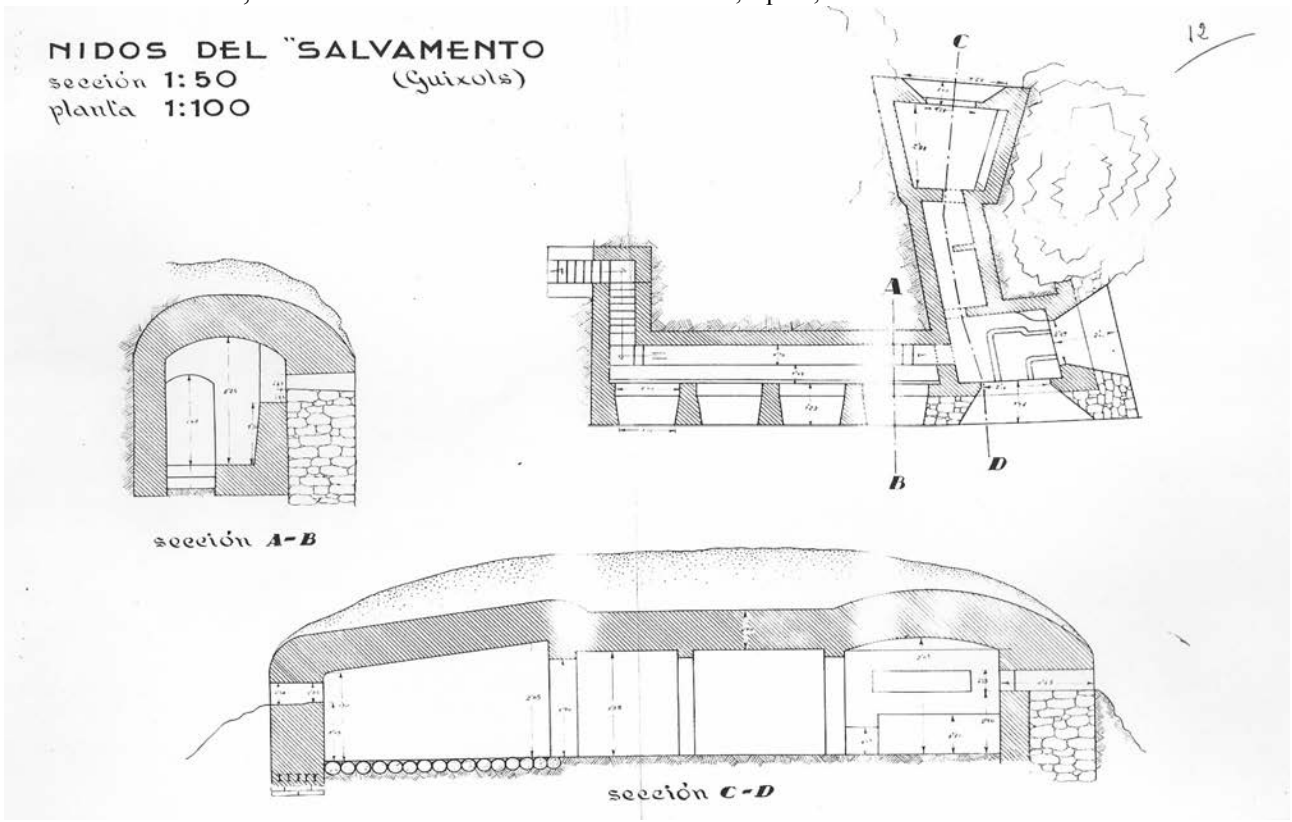
Niu de Can Cases (superior), Sant Feliu de Guíxols.
AGMAV. C.1156, Cp.21, D.1 /2



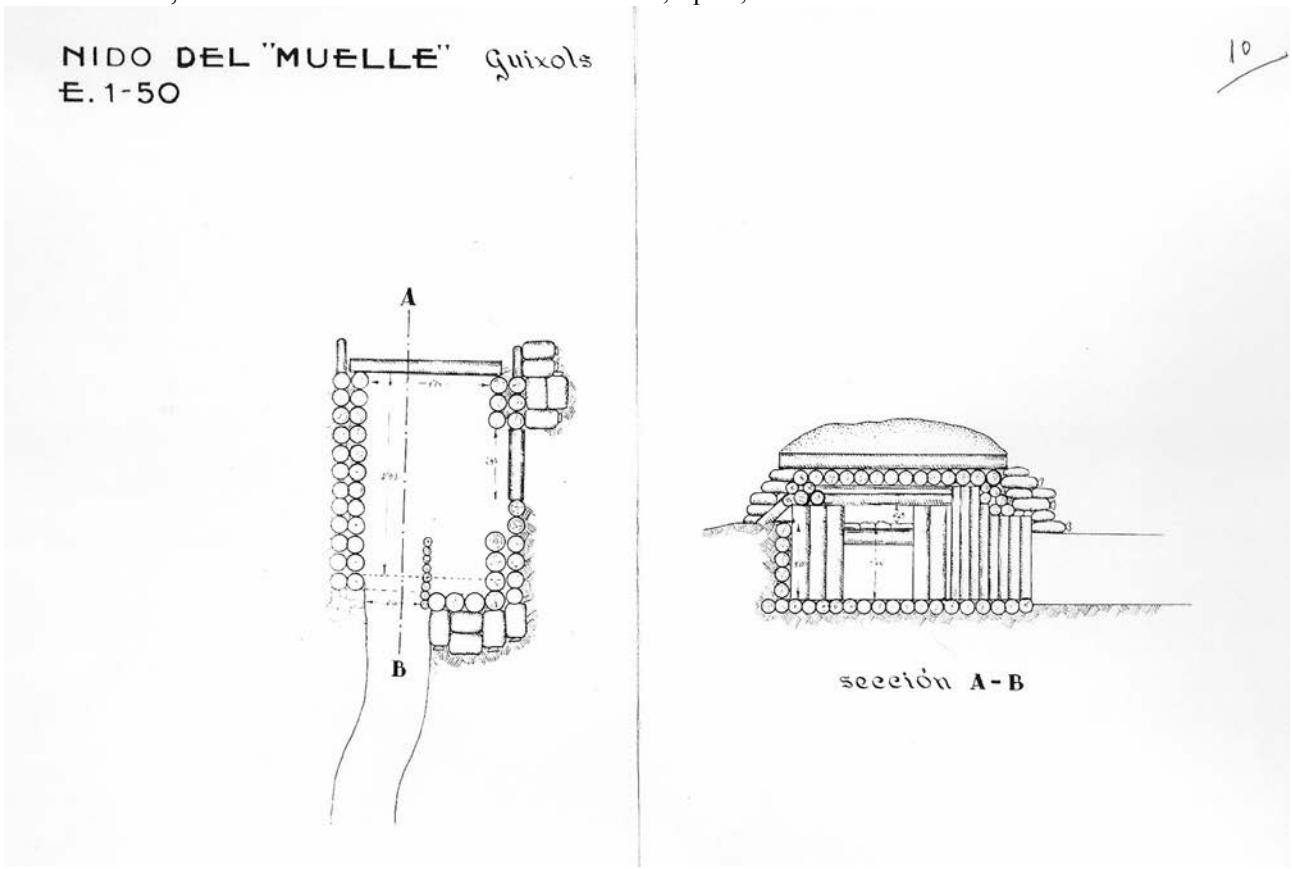
Niu de Can Cases (inferior) Sant Feliu de Guíxols. AGMAV. C.1156, Cp.21, D.1 /9.



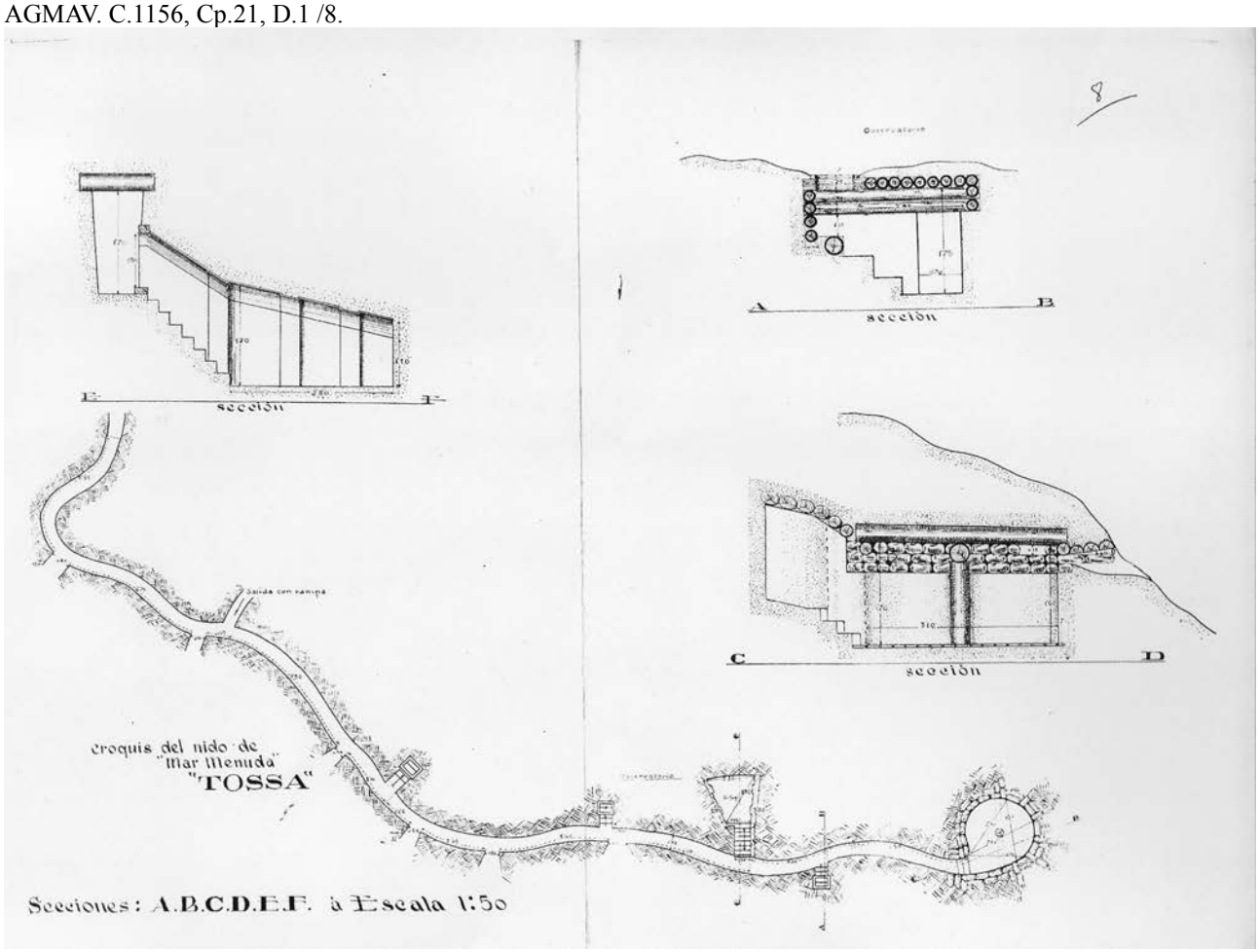
Niu del Salvament, Sant Feliu de Guíxols. AGMAV. C.1156, Cp.21, D.1 /12.



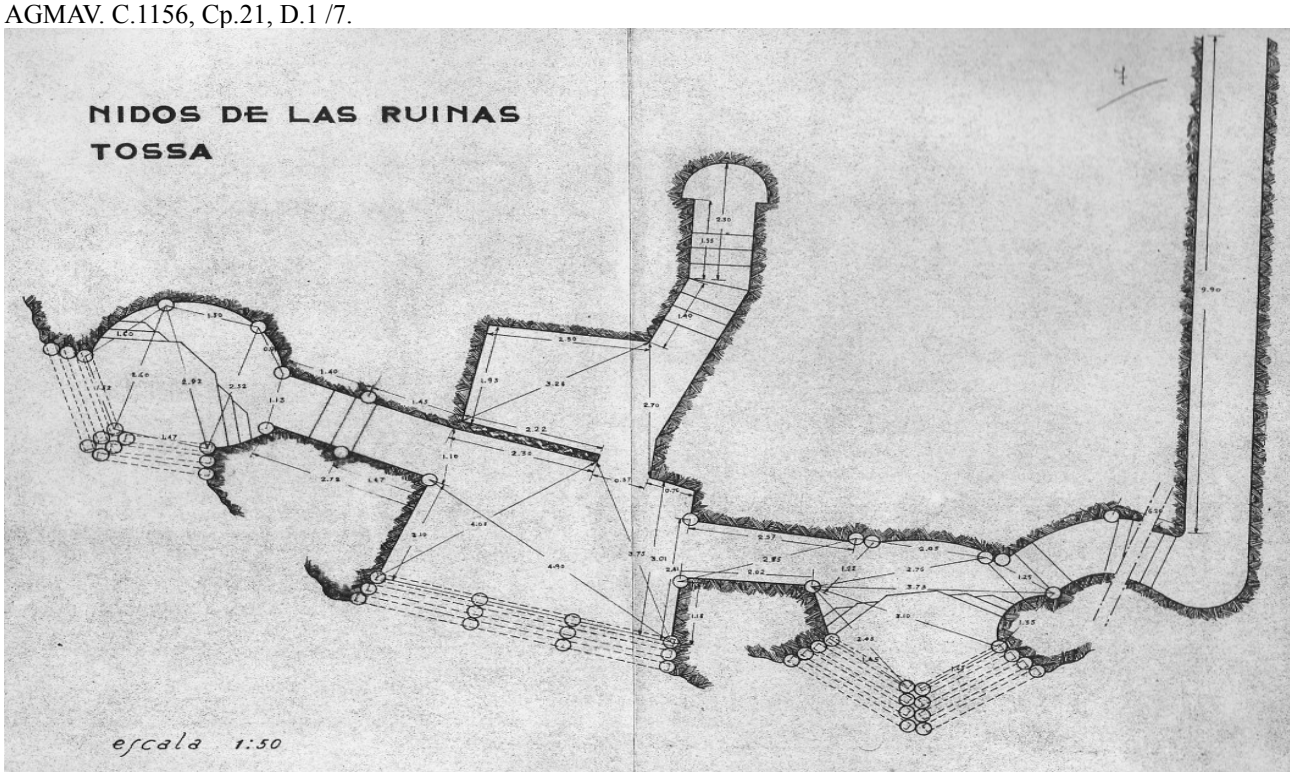
Niu del Moll, Sant Feliu de Guíxols. AGMAV. C.1156, Cp.21, D.1 /10.



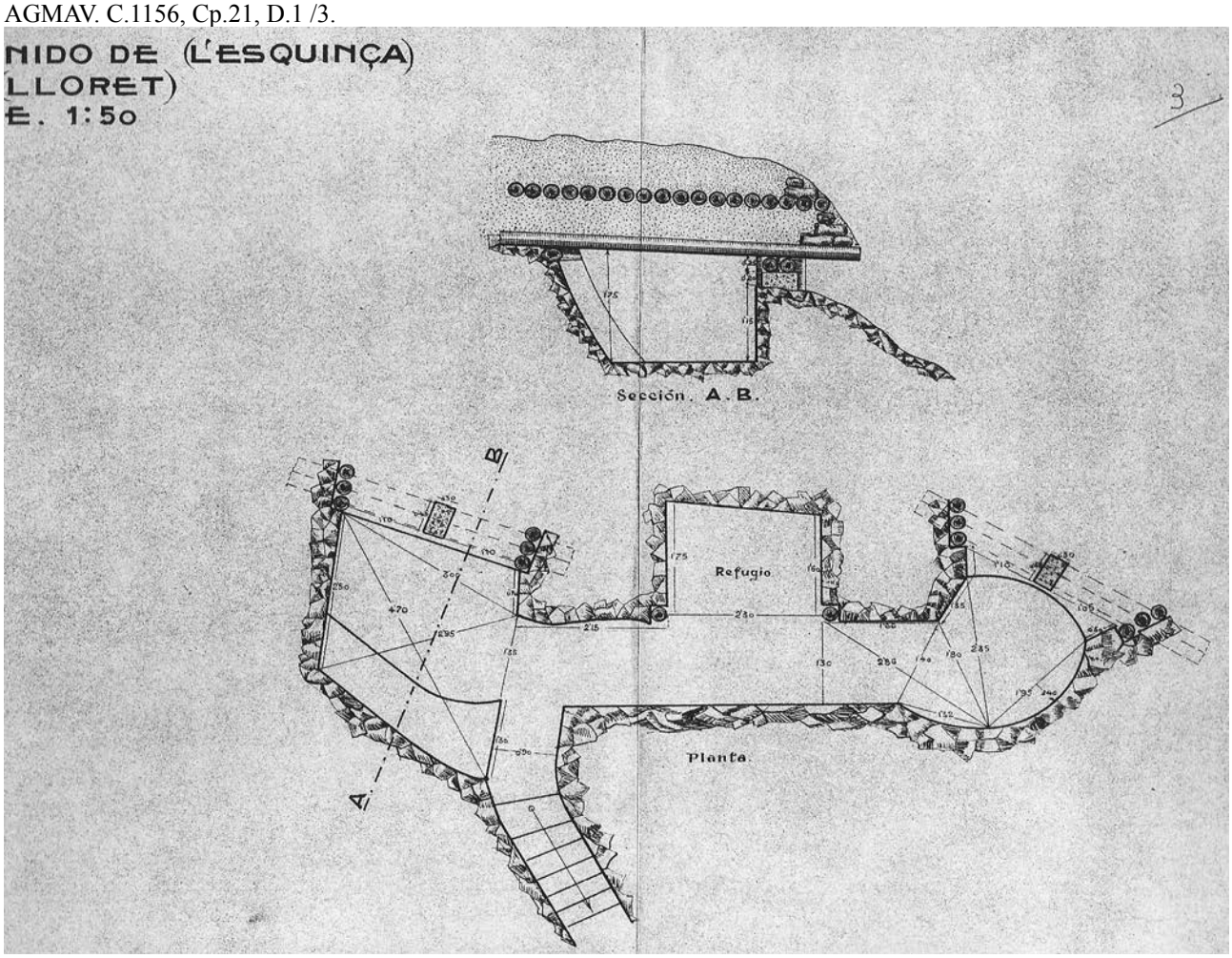
Niu de Mar Menuda, Tossa de Mar.
AGMAV. C.1156, Cp.21, D.1 /8.



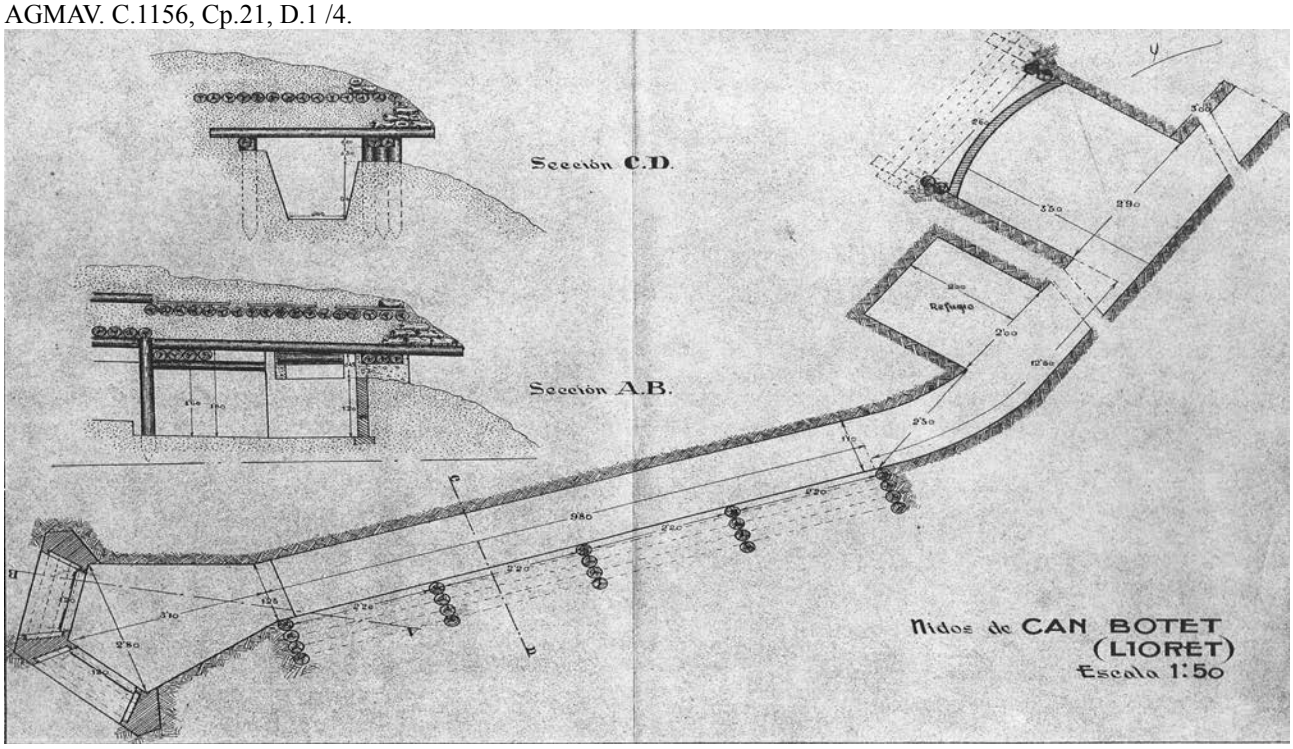
Niu de les Ruïnes, Tossa de Mar.
AGMAV. C.1156, Cp.21, D.1 /7.



Niu de l'Esquinça, Lloret de Mar.
AGMAV. C.1156, Cp.21, D.1 /3.



Niu de Can Botet, Lloret de Mar.
AGMAV. C.1156, Cp.21, D.1 /4.



Document nº59. Informe sobre les fortificacions de la costa de Girona.
AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 703.

INFORME SOBRE LAS FORTIFICACIONES DE LA COSTA.

SECTOR GERONA.

Las foritifaciones en este Sector de Costa se organiza ~~en la~~ base de dos posiciones:

PRIMERA.-POSICIÒN AVANZADA.-Y- SEGUNDA.-POSICIÒN DE RESISTENCIA.

La primera está constituida por una sola línea de nidos de ametralladoras, trincheras y pozos de tirador, cercanos al mar; desde los que se baten de enfilada los playazos y calas, puntos de desembarco probable y por algunos observatorios.

La segunda posición a 600 ó 1.500 m. de la anterior la constituyen puntos de resistencia, que con sus elementos están distribuidos en una profundidad aproximada de 500 m.

La posición avanzada tiene por objeto evitar el desembarco, hostilizando a los hombres al saltar de las barcazas a los que cooperará la Artillería ligera de que disponemos.

La segunda posición, tiene por objeto de que en el caso de que el desembarque no pudiera evitarse, recoger a los elementos de primera línea y canalizar el ataque por valles bajos y pantanosos para hostilizar al enemigo desde las alturas desde las que siempre se les estará dominando y castigando hasta aniquilarle en el llano en el que la protección es nula. Esta posición está emplazada de manera que evitará a toda costa el que el atacante suba a las alturas en donde encontraría sólido apoyo y protección.

En esto está fundado el trazado de la linea defensiva que se está ejecutando en este SECTOR GERONA.

Estas dos posiciones defensivas se están realizando en los puntos que

se han creido más accesibles de la costa a saber:

Cala de Port-Bou.-Costa de Culera.-Costa y Puerto de Llansá.-Puerto de la Selva.-Costa de Cadaqués.-Bahía de Rosas de unos 15 km. de extensión.-Playa de Estertir a Begur de unos 10 km. -Playa y puerto de Palamós de unos 3 km.-Playa de Aro de unos 2 km.-Playa de San Pol (S'Agaró).-Puerto de Guixols.-Playa de Lloret de Mar.-Cala de Tossa.-Playa de Blanes hasta la desembocadura del rio Tordera de unos 2 km. de longitud.

En las demás Calas accesibles, pero de pequeña extensión, en que sólo hay que temer un posible golpe de mano para destruir alguna comunicación, pero no un desembarco en gran escala, se organiza la defensa a base de la POSICIÓN AVANZADA unicamente.

Los demás puntos de este Sector son muy rocosos, inaccesibles en su mayoría desde el mar y facilmente defensibles desde el abrupto terreno que los domina, por ello y por la falta de medios y personal no se atiende a fortificar la parte de costa desde el Puerto de la Selva a Cadaqués, desde este punto a Cala Monjoy y desde aqui a Rosas. Igualmente y por la misma razón queda sin fortificar la Costa desde Begur al Cabo de San Sebastian, desde Calella a Palamós (Cala Fosca) y desde Guixols a Tossa. Estas únicas partes de la Costa que no se fortifican por falta de tiempo y por no creerla de importancia el que suscribe, bastando con que se pusieran destacamentos en puntos que las vigilaran, pues ya digo que son facilmente defendibles desde el abrupto terreno que los domina en donde la fortificación es natural.

POSICION AVANZADA.-Cercana al mar, viene determinada por los puntos siguientes: Port-Bou, Culera, Llansá, Puerto de la Selva, Cadaqués, Cala Monjoy, Rosas, desembocadura del rio Muga y Fluviá, Museo y Ruinas de Ampurias, La Escala, Estertit, desembocadura del rio Ter y Daró (Torroella de Mongrí), Cuartel de Carabineros de Pals, Begur, Calella, Llafranc, Palamós, S. Antonio de Mar (Calonge), Playa de Aro, Guixols, Tossa, Llo-

ret de Mar y Blanes.

POSICION DE RESISTENCIA.-A 600 ó 1.500 m. del mar y de la anterior. Pasa por los puntos siguientes: Alturas de Culera, Llansá, Puerto de la Selva, Cadaqués y Rosas, Puig de la Garriga, Castelló de Ampurias, Empori, Armentera, Viladomat, alturas de La Escala, Torroella de Montgrí, Pals, Regentós, Palafrugell, Montrás, Vall-llobrega, San Juan de Palamós, Calonge, Castillo de Aro y alturas al Oeste de Guixols, Tossa, Lloret de Mar y Blanes.

La linea de reserva de esta posición estará constituida en los pueblos de Figueras, La Bisbal y Llagostera.

En Port-Bou, Rosas, La Escala, Estertit, Bagur, Palamós, Guixols y Blanes se están construyendo en la actualidad emplazamientos para baterías del 15,5 con sus caminos correspondientes.

Actualmente trabajan en este Sector Gerona, que tiene una longitud aproximada de costa de 200 km., unos 1.500 obreros.

Para la mejor marcha de los trabajos esta Dirección tiene dividido el Sector en tres sub-sectores; primero: Port-Bou-Rosas; segundo: Rosas-Estertit; y tercero: Pals-Blanes. Al frente de cada uno está un Arquitecto que con sus delineantes y aparejadores ejecutan las obras que se les marcan. Las obras de fortificación de este Sector enumeradas según la localidad son las siguientes:

R E S U M E N DE LAS O B R A S.

NIDOS DE AMETRALLADORAS.

Emplazamientos.	Terminados.	En construcción.	En proyecto.	Total.
Port-Bou.....	3	1	–	4
Culera.....	1	5	6	12
Llansá.....	4	7	9	20
Puerto de la Selva.	2	4	13	19
Cadaqués.....	3	7	5	15
Rosas.....	5	1	9	15
Castellón.....	–	–	13	13
Empori.....	3	1	–	4
Armentera.....	–	2	3	5
La Escala.....	3	6	16	25
Estertit.....	5	4	4	13
Torroella.....	3	–	–	3
Pals.....	3	4	1	8
Bagur.....	2	2	4	8
Palafrugell.....	8	2	3	13
Palamós.....	11	8	3	22
Playa de Aro.....	10	3	2	15
Guixols.....	4	4	2	10
Tossa.....	5	2	3	10
Blanes.....	6	6	8	20
Planet	11	2	2	15
Totales...	81	69	106	264

B A T E R I A S.

Emplazamientos.	Terminados.	En construcción.	En proyecto.	Total.
Rosas.....	–	1	1	2
Port-Bou.....	–	1	–	1
Molinas.....	–	–	1	1
S. Pedro de Roda..	–	–	–	–
La Escala.....	–	1	1	2
Estertit.....	–	1	–	1
Bagur.....	–	1	–	1
Palamós.....	–	1	–	1
Guixols.....	–	1	–	1
Blanes.....	–	1	–	1
Totales..	–	8	3	11

T R I N C H E R A S.

Emplazamientos.	Terminadas.	En construcción.	En proyecto.	Total.
Port-Bou.....	150 m.	—	—	150 m.
Llansá.....	800 "	—	600 m.	1.400 "
Culera.....	—	—	200 "	200 "
Port de la Selva....	1.800 "	175 m.	—	1.975 "
Cadaqués.....	625 "	—	—	625 "
Rosas.....	1.650 "	—	150 "	1.800 "
Empori.....	2.400 "	—	—	2.400 "
La Escala.....	1.320 "	20 "	—	1.340 "
Pals.....	643 "	—	—	643 "
Bagur.....	70 "	—	—	70 "
Palafrugell.....	20 "	50 "	—	70 "
Palamós.....	400 "	—	—	400 "
Playa de Aro.....	1.350 "	—	—	1.350 "
Guixols.....	76 "	—	—	76 "
Tossa.....	250 "	—	—	250 "
Blanes.....	3.300 "	—	—	3.300 "
	324			324
Totales...	15.~~874~~ m.	245 m.	950 m.	16.~~943~~ m.

C A M I N O S - C A R R E T E R A S.

Emplazamientos.	Terminadas.	En construcción.	En proyecto.	Total.
Port-Bou.....	1.100 m.	—	—	1.100 m.
Culera.....	3.000 "	—	Arreglo de Culera a Molin.	3.000 "
Port de la Selva....	3.000 "	2.000 m.		5.000 "
Cadaqués.....	3.000 "	—	Cadaqués-Cala Juncols.	3.000 "
Rosas.....	4.700 "	4.000 "	—	8.700 "
Vilamanisclé.....	7.000 "	16.000 "	—	23.000 "
Vilajuiga.....	8.000 "	2.000 "	—	10.000 "
La Escala.....	2.500 "	1.300 "	—	3.800 "
Estartit.....	100 "	300 "	—	400 "
Palamós.....	80 "	—	—	80 "
Blanes.....		2.000 "	—	2.000 "
Totales...	32.480 m.	27.600 m.	—	60080 m.

Esto es lo que informa el Comandante Técnico Militar del Sector Gerona según interesaba la Sección Técnica de Obras y Fortificaciones.

Guixols 5 de abril de 1937.

Document nº60. Introducció de l'informe realitzat per l'oficial anglès de la defensa de la costa catalana.
AGMAV. C.2451, Cp.1, /3-5.

GERONA = FRENTE MAR.

La costa de Catalunya se extiende desde el Cabo Cerbère, en la frontera con Francia, hasta más abajo de San Carlos de la Rápita, teniendo una extension de unas 260 millas.

Tan lejos como yo he podido ver, toda la costa estaba por completo sin defensa, al estallar el movimiento insurgente, no ya solo materialmente, cosa que repetidamente he comprobado, sino tambien en prevision; pues no existian planes algunos, para el caso que tuvieran de defenderse contra un enemigo cualquiera.

Las solas baterias de costa existentes en toda la extensión arriba citada; se encuentran en las cercanias de Barcelona y son practicamente ineficaces, pues fueron construidas a toda prisa en el ano 1898; con motivo de la guerra de España contra los Estados Unidos, y fueron artilladas con cañones que ya en aquella epoca eran viejos y son los mismo que yo he podido ver actualmente.

Ni el Estado Mayor, ni las autoridades militares de Catalunya, ni sus autoridades navales, se habian preocupado de que sus costas pudieran ser atacadas desde el mar, y menos se les habia ocurrido que alguien pudiera pensar en un desembarco de fuerzas militares.

Los gobernantes de Catalunya, al empezar la guerra civil, continuaron sin preocuparse para nada de la defensa de

la costa,durante los primeros meses;pero a principios de Octubre,empezaron a circular rumores de que los insurgentes preparaban varios ataques y desembarcos.

Entonces sucedió que todos los pueblos de la costa se creyeron amenazados,y todos querian que se fortificase y se artillase su costa particular.Los comités y variadas comisiones se trasladaban a Barcelona para pedir a los gobernantes que se procediera en toda prisa a atender a sus deseos. Pero dada la gran desorganizacion que era la caracteristica de todos los actos del gobierno, las comisiones y comites se volvian a sus pueblos convencidos de que eran ellos mismos lo que tenian que hacer sus fortificaciones y organizar sus defensas.

Y este método tan especial dió los resultados que eran de esperar, y que describiré al tratar de lo hecho en cada uno de los pueblos de la larga extensión de costa de Catalunya.

Sin embargo el gobierno dijo a sus jefes técnicos militares,"que fortificaran las costas para impedir cualquier desembarco en cualquier punto" y que "pusieran el mayor número posible de baterias de costa".

Y en este lugar debo decir una de las cosas que mayor admiracion me han producido de todo cuanto he visto en Catalunya: en ninguna de las comisiones encargadas de estudiar y realizar la defensa de las costas ha figurado nunca ningun oficial de marina. Este hecho insólito dice por si mismo muchisimo más de cuanto yo podria decir sobre este asunto.

Debo hacer constar que el hecho no puede explicarse por carencia de oficiales navales,pues en Barcelona habia bastantes a las órdenes del gobierno.

El personal director de los trabajos de defensa de las costas,estaba formado por algunos ingenieros militares,movilizados por el gobierno al iniciarse la guerra,arquitectos y ayudantes,todos civiles sin conocimiento militar ni marino alguno y todos los voluntarios que creian entender algo en el asunto.

Al establecerse en España la república en el ano 1931;se concedió inmediatamente a Catalunya el "home rule" nombrandose su gobierno,que tomó el nombre de "Generalitat de Catalunya" y empezo enseguida su actuacion,con una prisa y actividad verdaderamente admirables.

Catalunya estaba anteriormente dividida en cuatro provincias: Barcelona, Tarragona, Lerida y Gerona. El gobierno de la Generalitat,anuló esa división administrativa,proclamando que Catalunya quedaba dividida en nueve "comarcas".

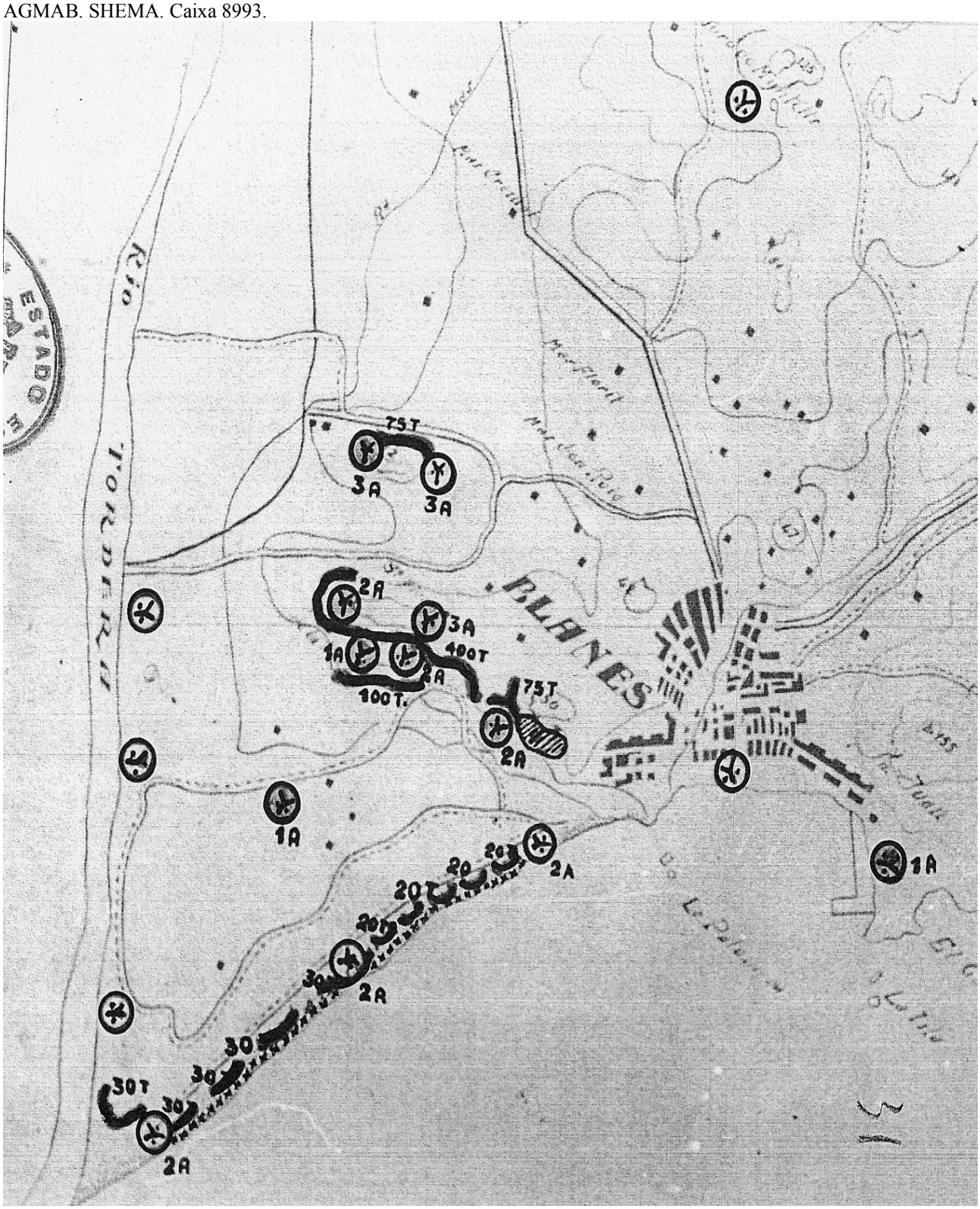
Sin embargo la mayoria de los habitantes de Catalunya,han seguido empleando la antigua división en provincias, y las comisiones de defensa al estallar la guerra,lo han sancionado con su uso. Asi para la defensa de las costas,se ha considerado el total de la costa catalana,dividido en tres secciones,comprendiendo cada una,lo que su provincia tenia de frente del mar.

Y por consiguiente la defensa de la costa consta de N. a S. del Frente de Gerona; del Frente de Barcelona y del Frente de Tarragona,de los que me ocupare sucesivamente,en el orden citado,haciendo en cada uno de los pueblos y sus terminos las anotaciones que he observado.

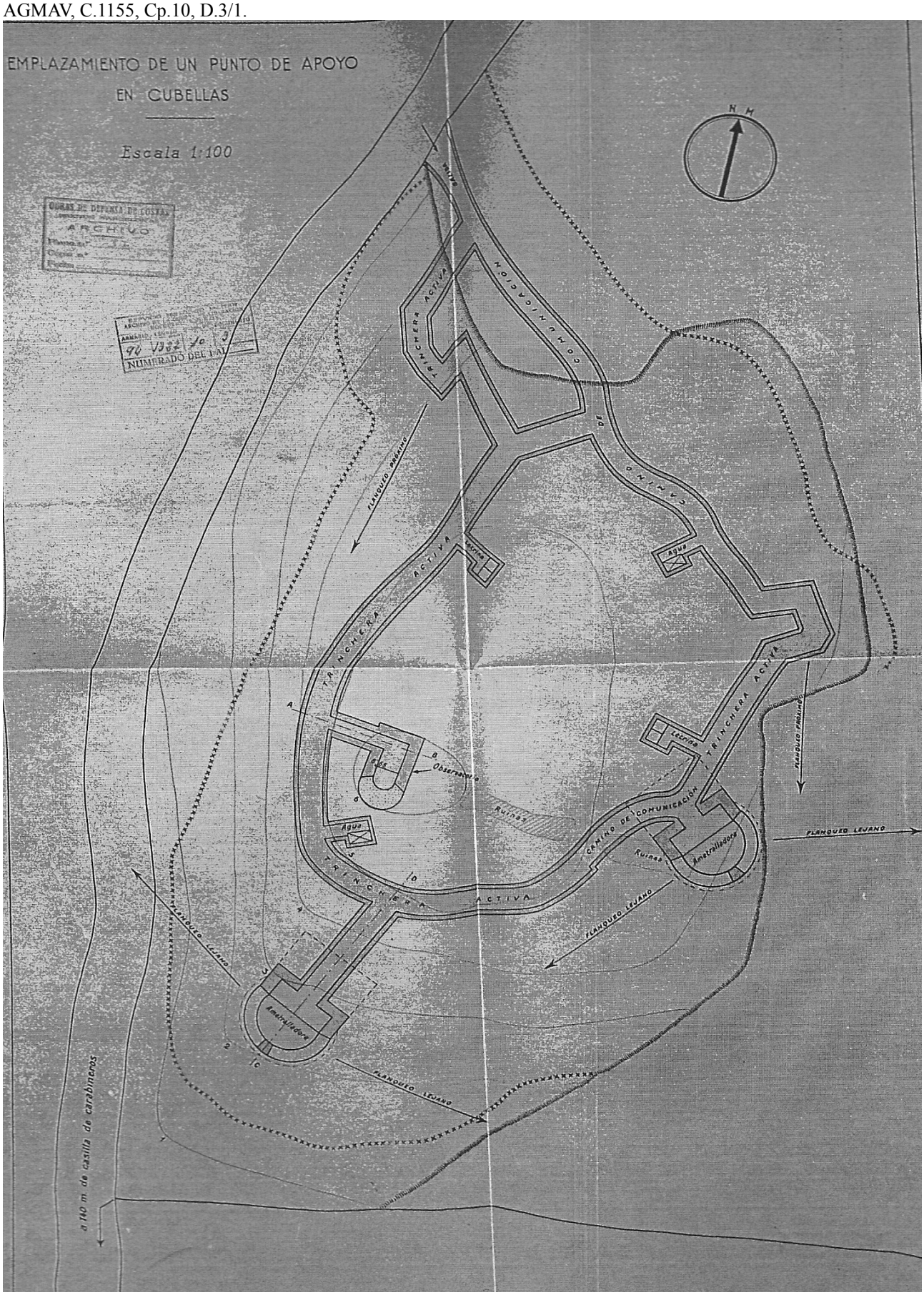
Document nº61. Mapa republicà dels nius de metralladora existents entre Portbou i Colera.
AGMAB. SHEMA. Caixa 8993.



Document nº62. Mapa republicà dels nius de metralladora existents a Blanes.
AGMAB. SHEMA. Caixa 8993.

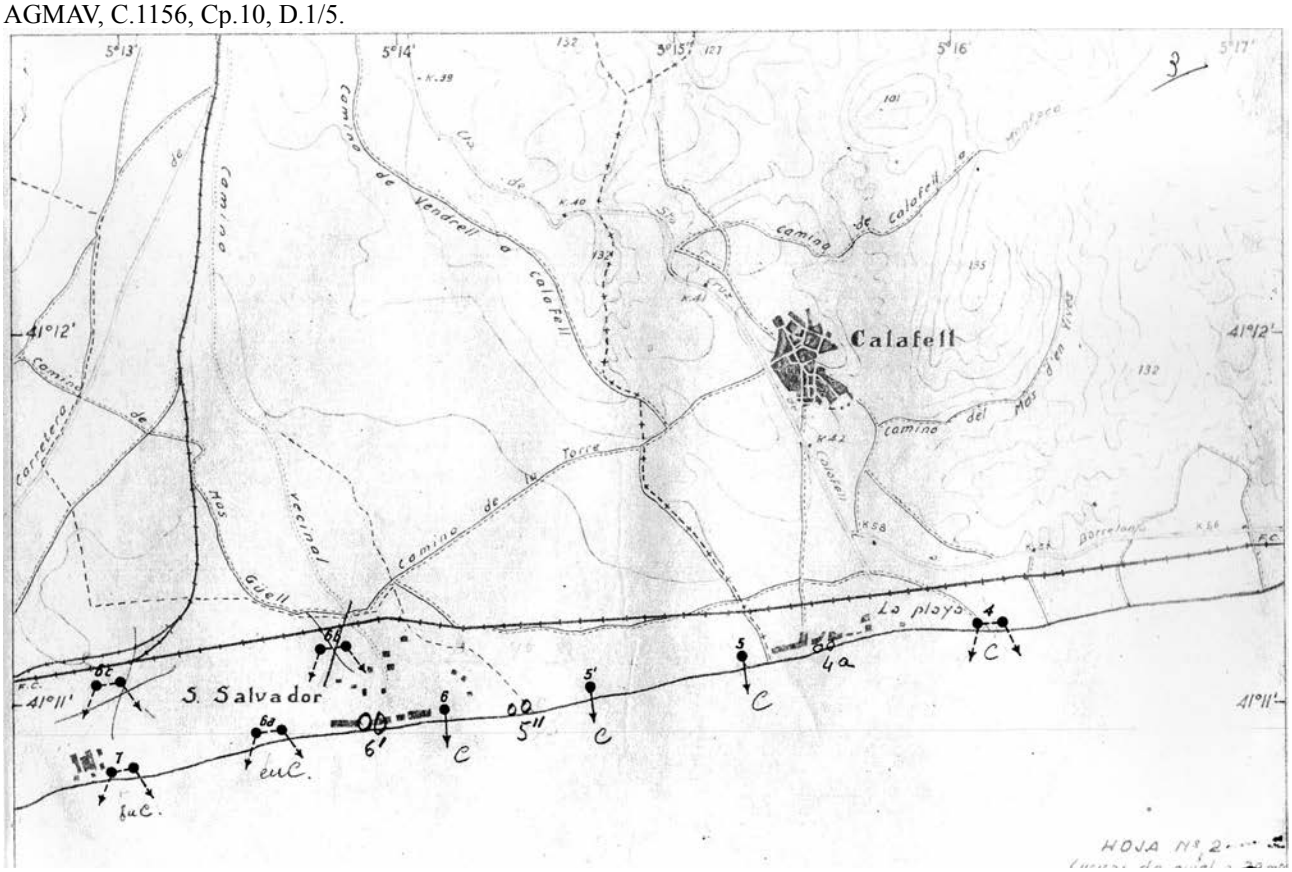


Document nº63. Croquis del punt de suport de Cubelles.
AGMAV, C.1155, Cp.10, D.3/1.

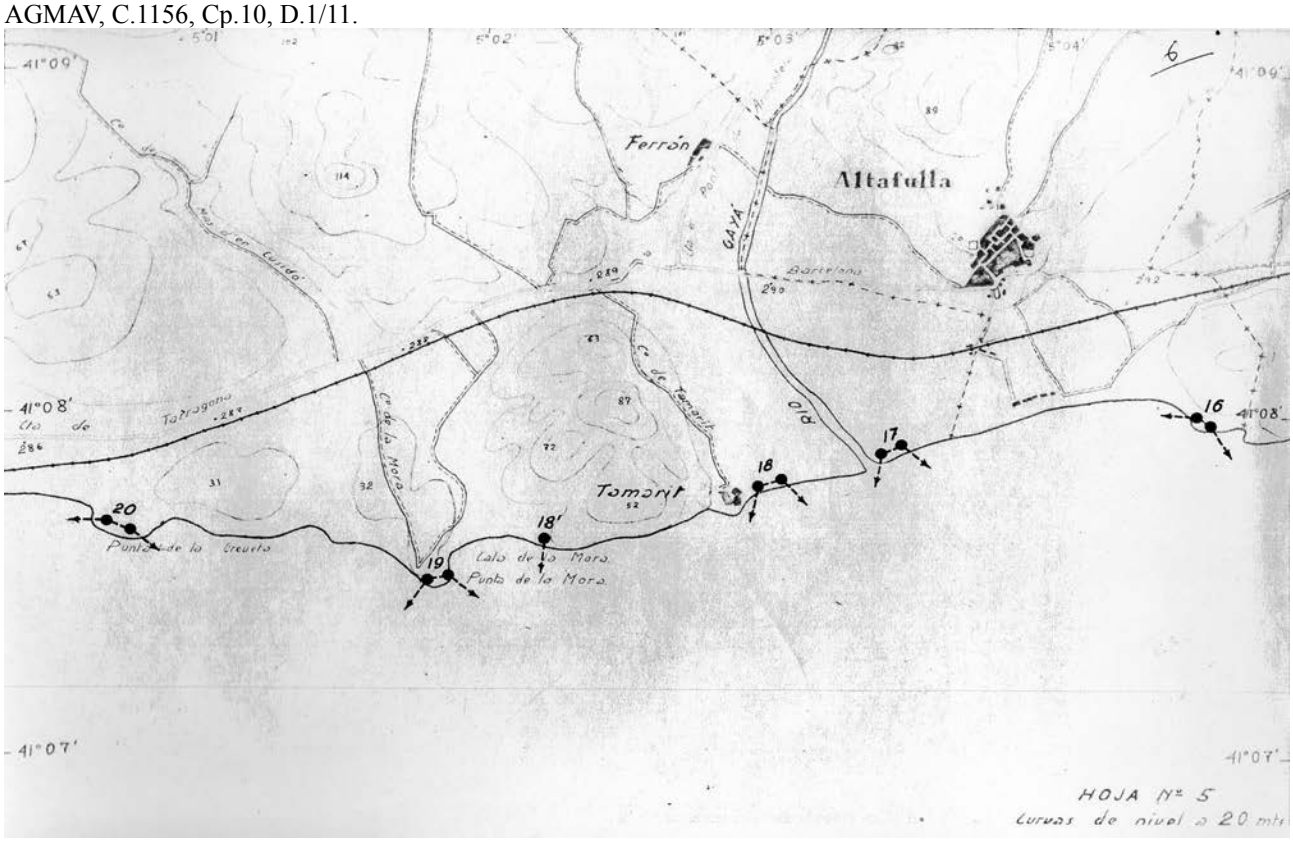


Document nº64. Mapa republicà de les posicions defensives al litoral de Calafell i Altafulla-Tamarit.

AGMAV, C.1156, Cp.10, D.1/5.



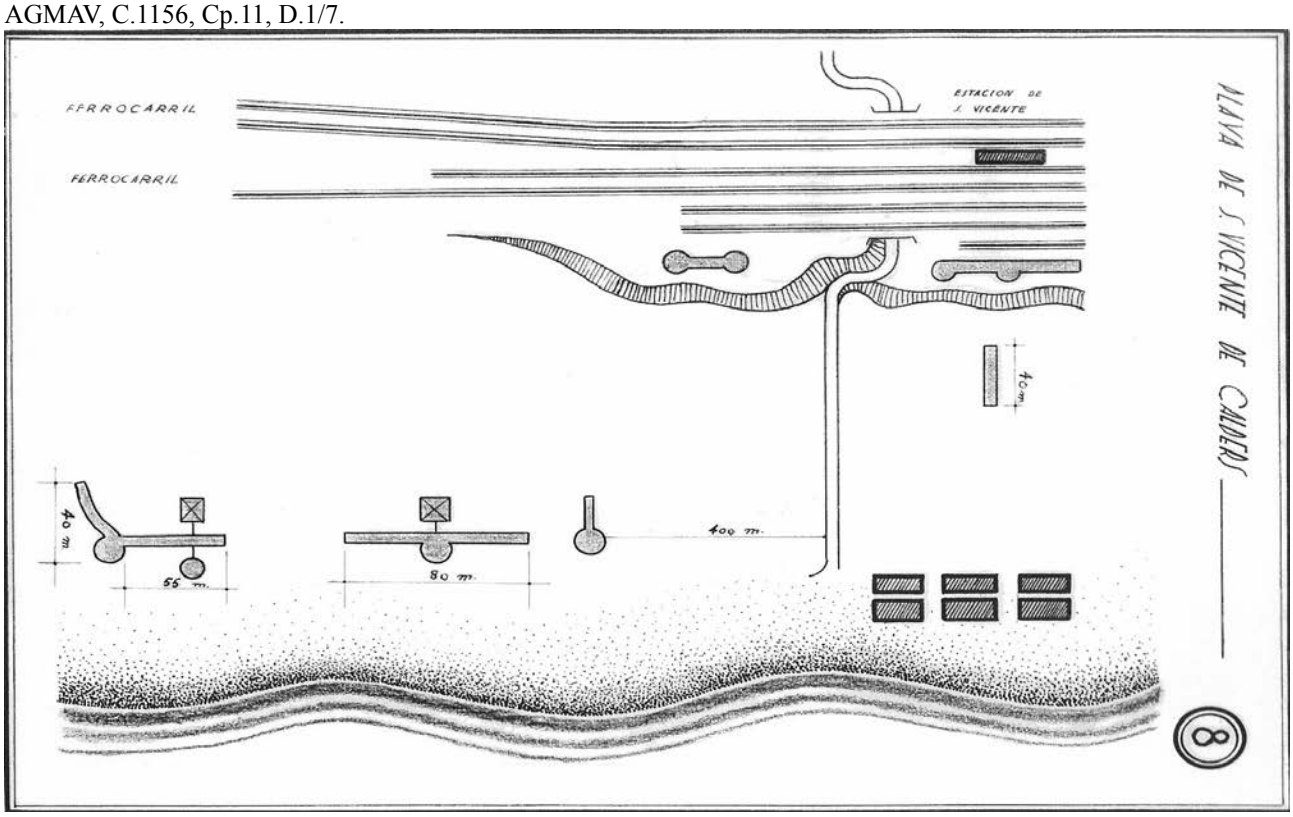
AGMAV, C.1156, Cp.10, D.1/11.



Document nº65. Diversos mapes republicans sobre la fortificació de la costa tarragonina (Sant Vicenç de Calders, Roda de Barà, Platja de la Sabinosa, Punta del Purroc (Salou), Platja de Cambrils, Caserna de Maria Cristina, Sant Jordi d'Alfama (Hospitalet de l'Infant) i Port de l'Ametlla de Mar)

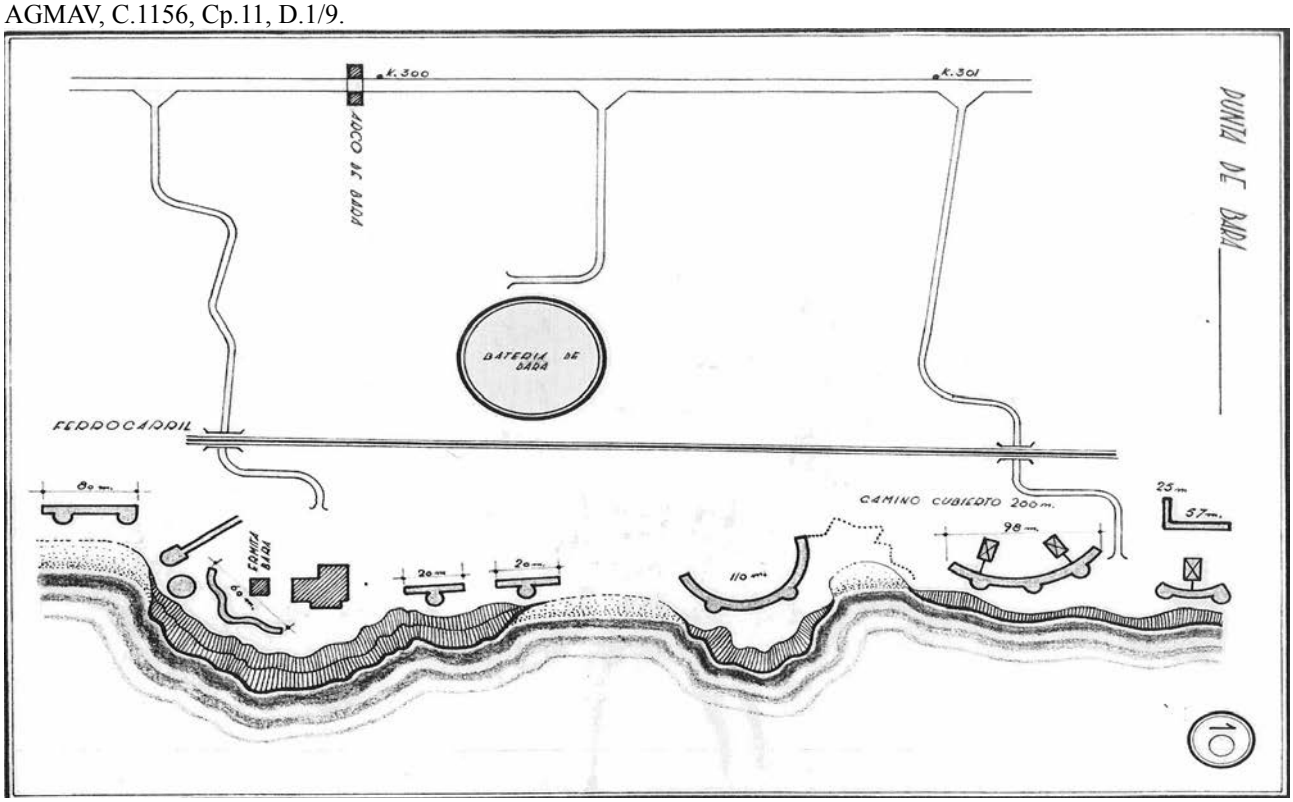
SANT VICENÇ DE CALDERS

AGMAV, C.1156, Cp.11, D.1/7.

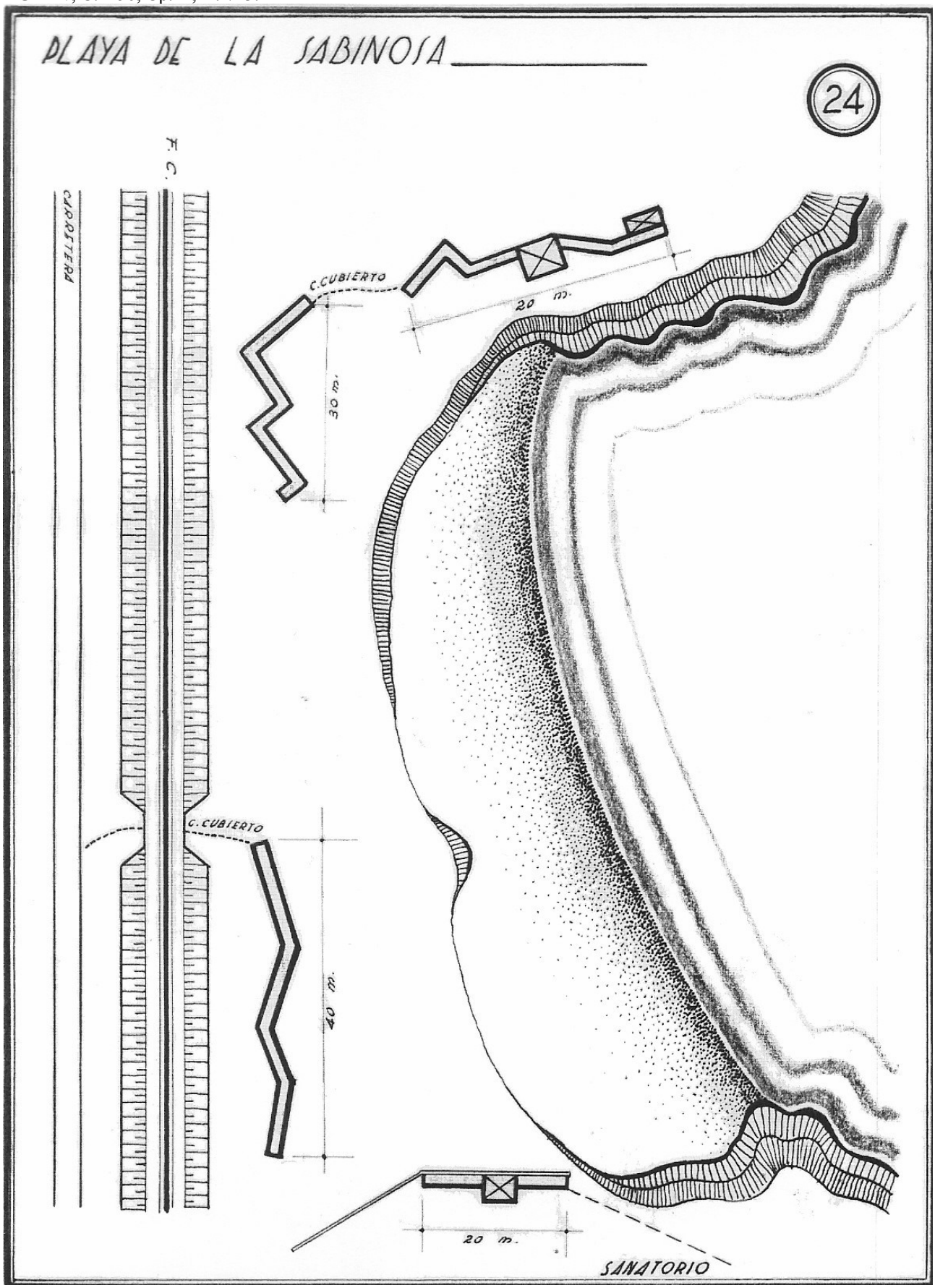


RODA DE BARÀ

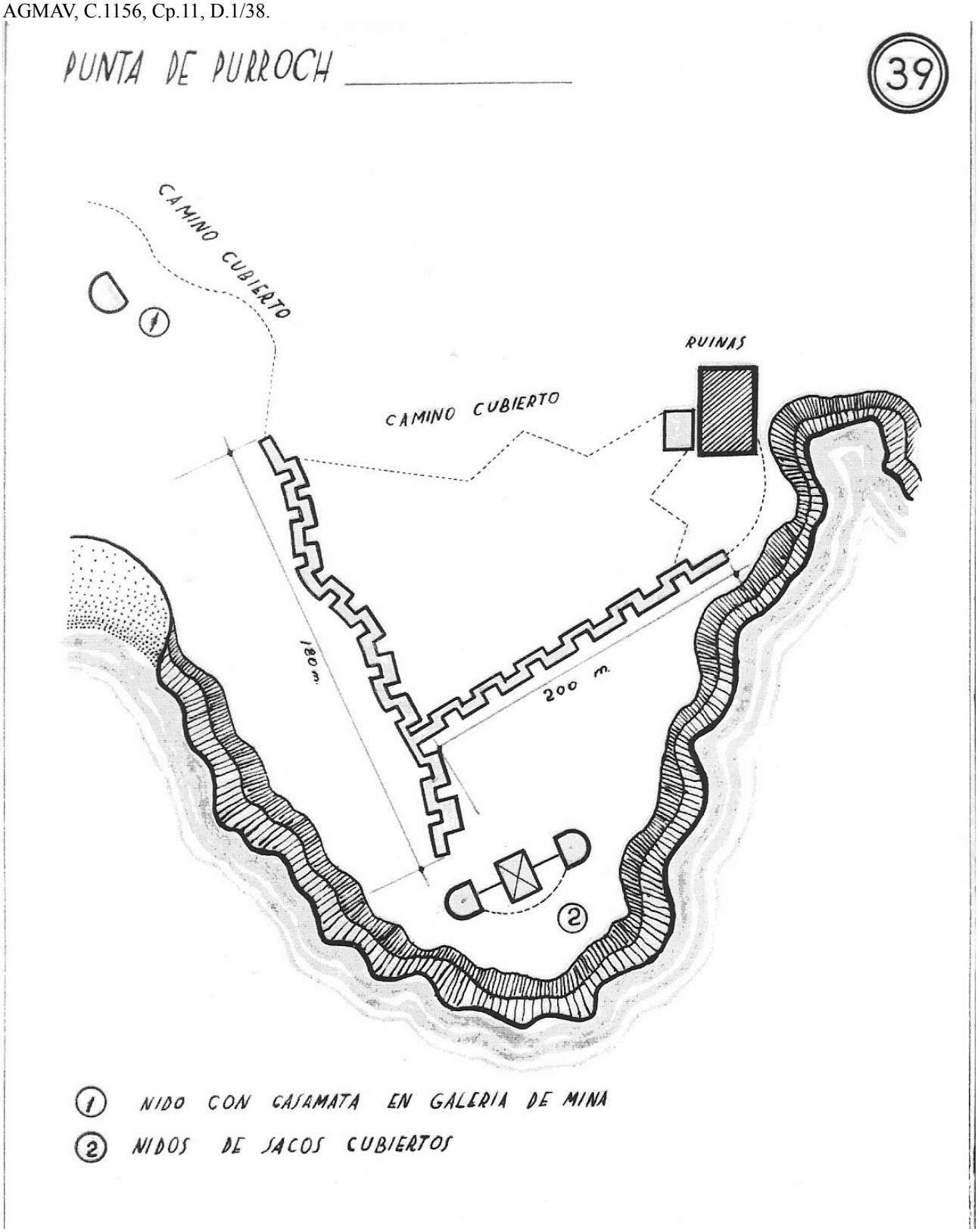
AGMAV, C.1156, Cp.11, D.1/9.



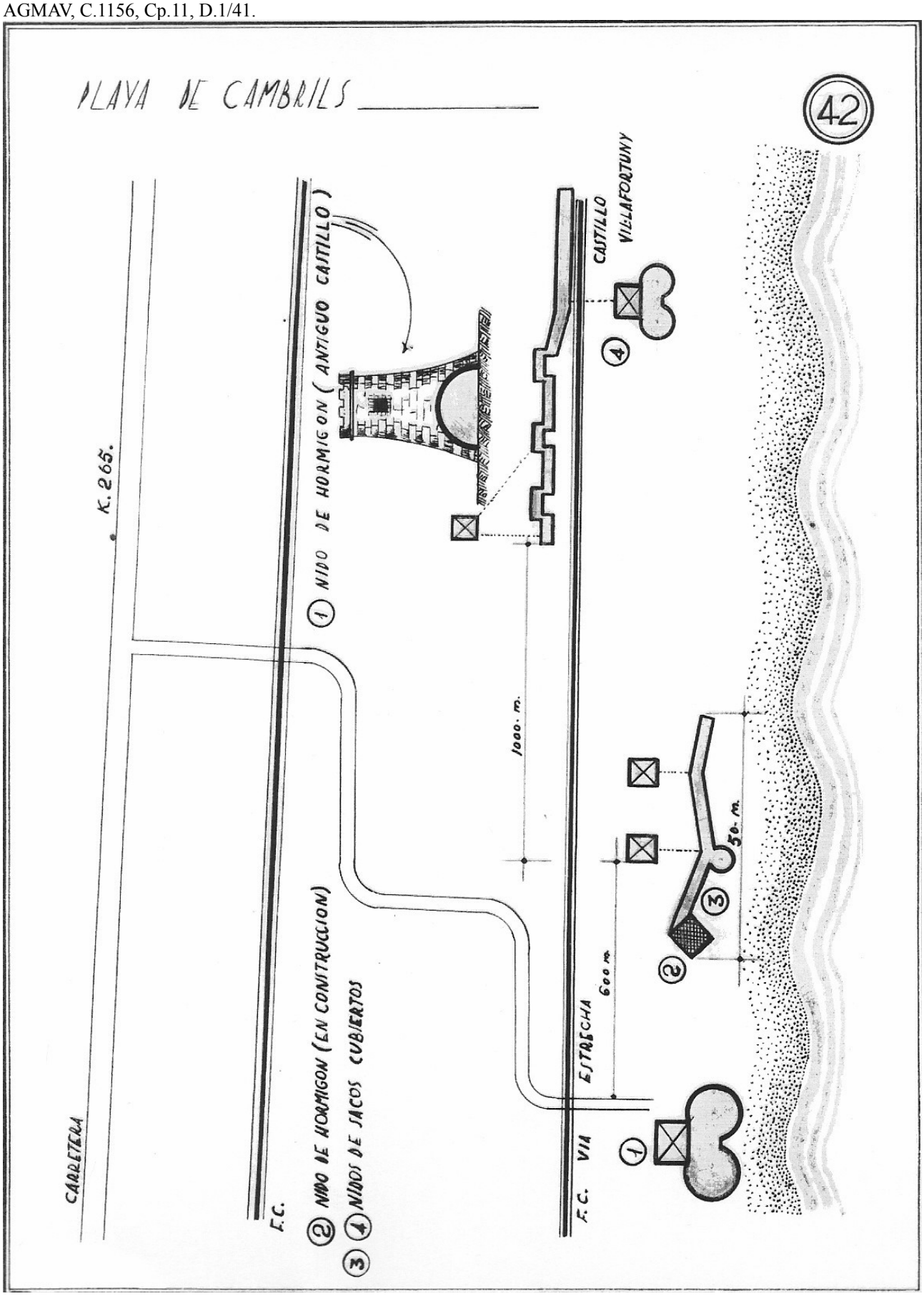
PLATJA DE LA SABINOSA
AGMAV, C.1156, Cp.11, D.1/23.



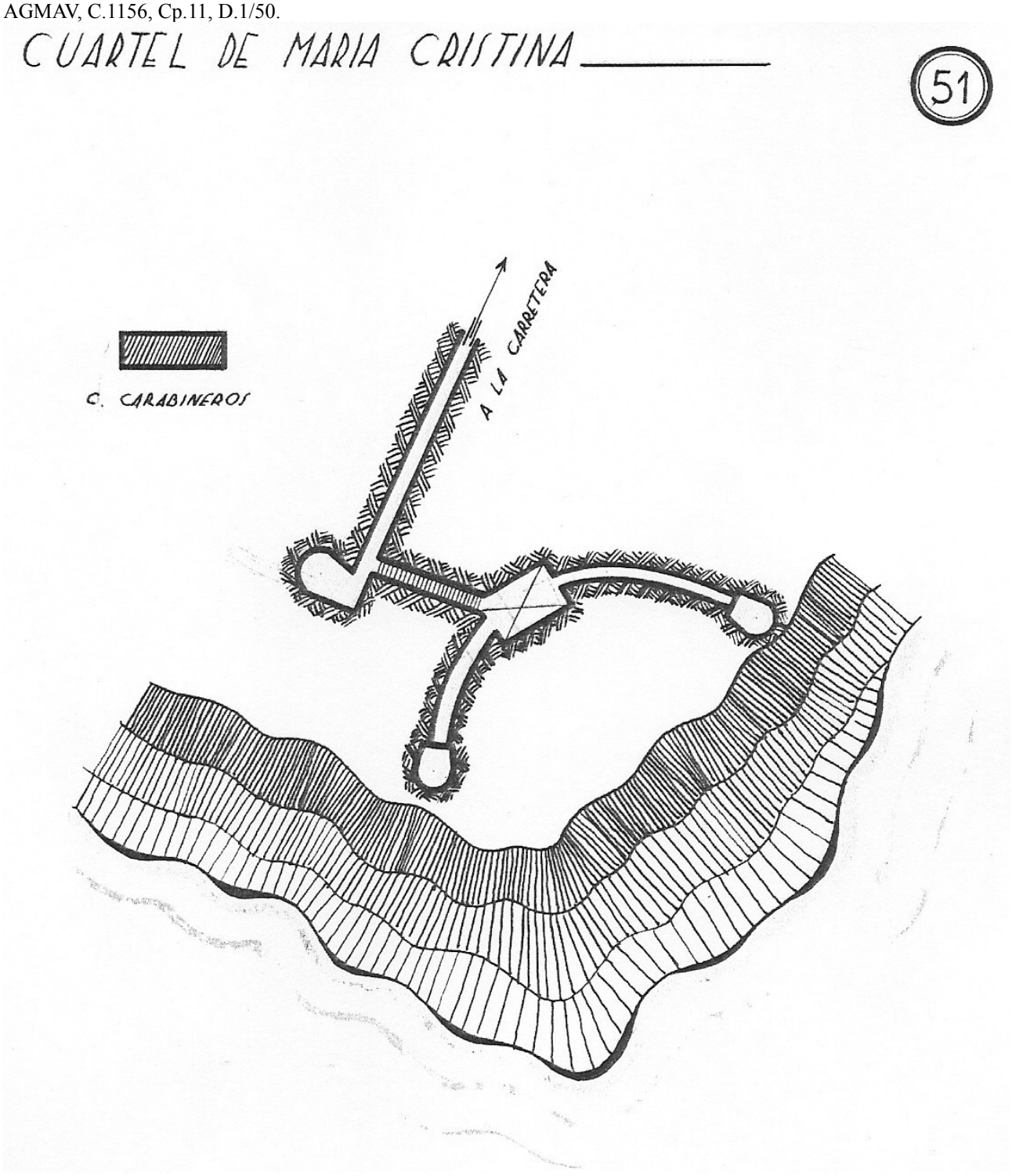
PUNTA DEL PURROC, SALOU
AGMAV, C.1156, Cp.11, D.1/38.



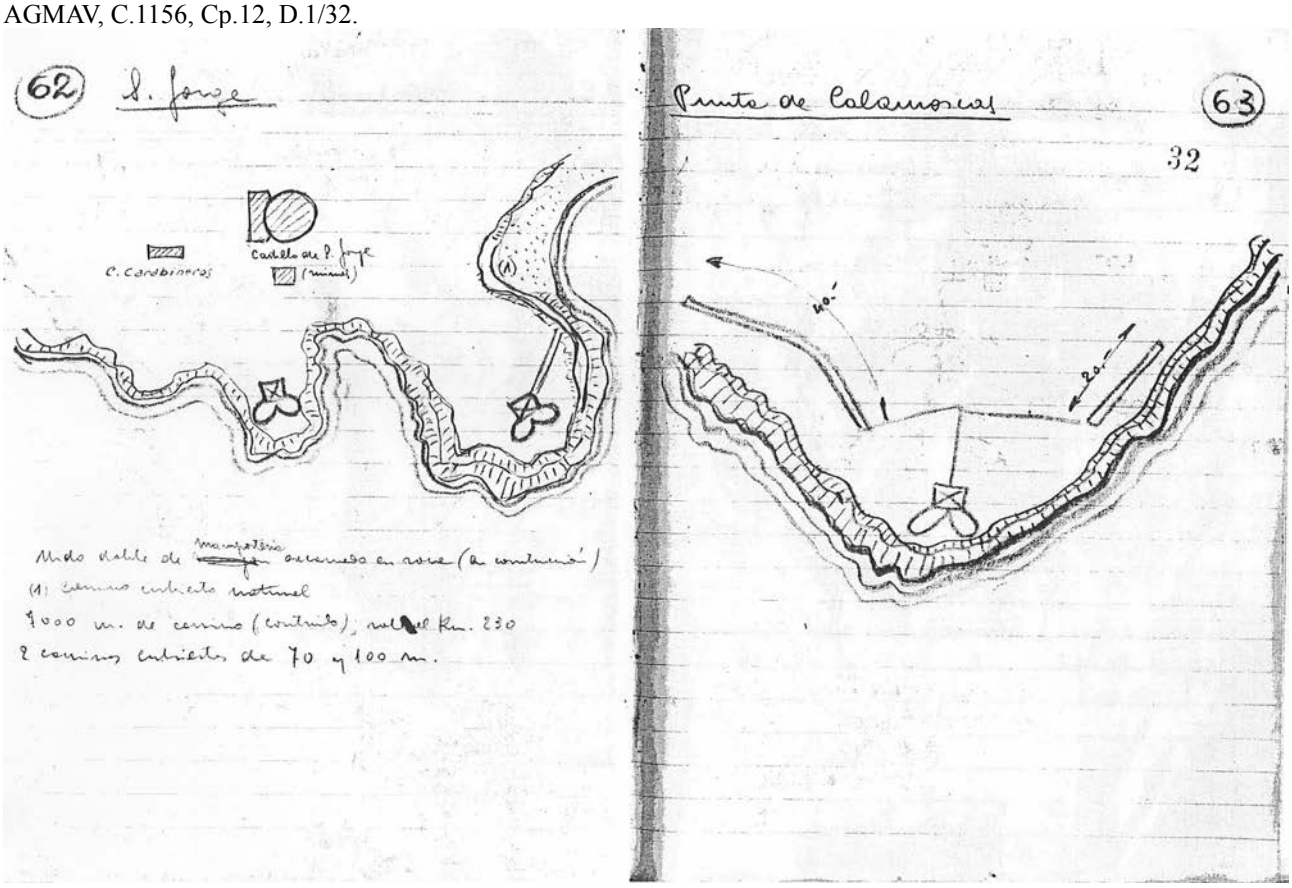
PLATJA DE CAMBRILS
AGMAV, C.1156, Cp.11, D.1/41.



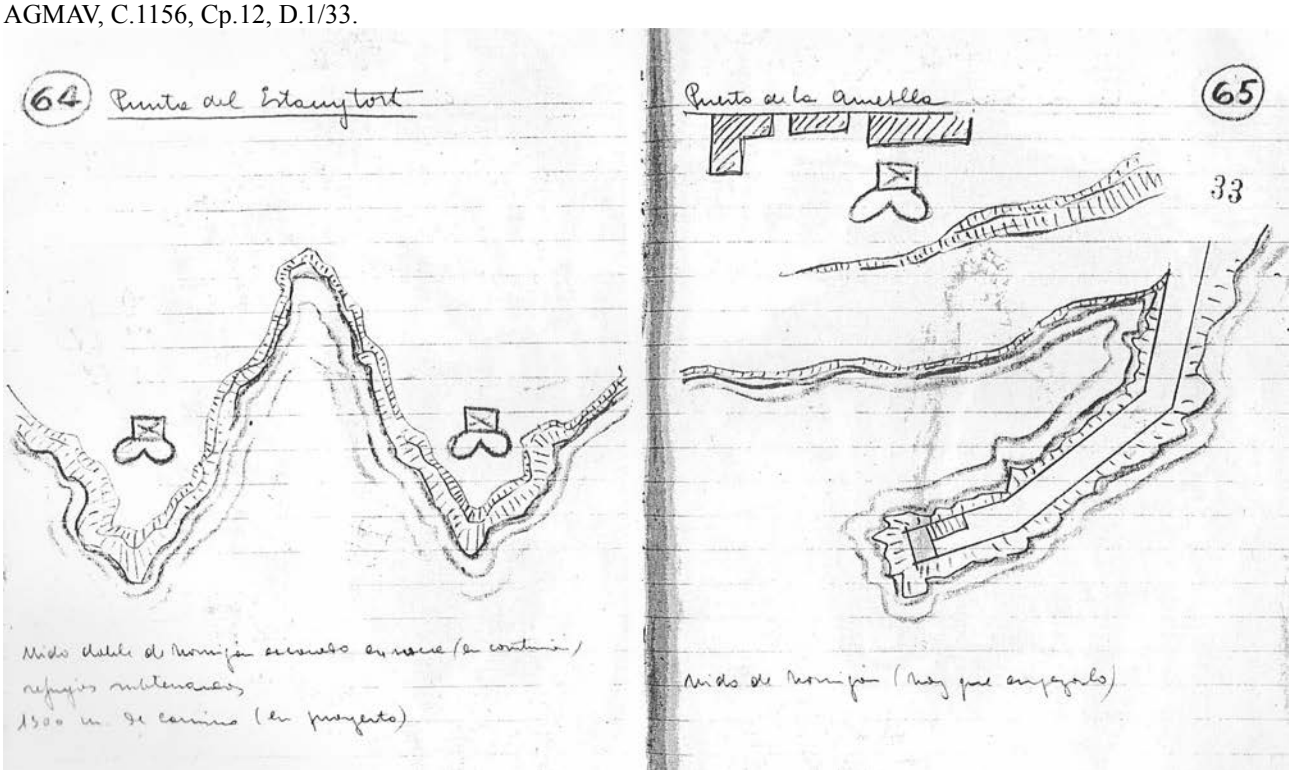
Caserna de Maria Cristina
AGMAV, C.1156, Cp.11, D.1/50.



SANT JORDI D'ALFAMA (HOSPITALET DE L'INFANT)
AGMAV, C.1156, Cp.12, D.1/32.



PORT DE L'AMETLLA DE MAR
AGMAV, C.1156, Cp.12, D.1/33.



Document nº66. Relació segons els nacionals de totes les construccions defensives realitzades a la costa catalana.
AGMAV, C.2491, Cp.12, /126-133.

FORTIFICACIONES SITAS EN LA LONGITUD DE COSTA COMPRENDIDA ENTRE PORT-BOU. SAN CARLOS DE LA RAPIDA Y ALCANAR. 140

PORT-BOU..... 4 n 2 a.c. === 150 m.
PUIG CLAPE..... B 2 ca.
FONT ROBELLADA..... 1 n 2 a.c.
CALA LA PINEDA..... 1 n 2 a.c.
CALA DE LOS MUERTOS..... 1 n 2 a.c.
KLM. 6 CARRETERA 3 n 1 a.s. === 200 m.
PUIG DE COLL FORROLL..... 1 n 2 a.c. === 100 m.
CAP LLADO..... 2n 1 a.s.
TUNEL DE CULERA..... 1 n 1 a.s.
PUIG FOLGUERA.(estación F.C.) 1 n 1 a.c. === 80 m.
CAP RAS..... 1 n 2 a.c. === 20 m.
CALA CAMELLES..... 1 n 2 a.c. === 35 m.
ESTANYS..... 1n 2 a.c.
MAS DE CAN FOLSANES..... === 100 m.
ILLA DE CASTELLA..... 1 n 2 a.c. === 100 m.
PLATJA DE LA FARELLA..... 1 n 2 a.c.
PLATJA DELS CAPELLANS..... 1 n 2 a.c. === 50 m.
LLANSSA.PLATJA de les TONYINES. COTA 60. 4 n 1 a.c.
PUIG DE LA MIRANDA..... 4 n 1 a.c.
KLM. 5 - 6 Carretera de LA SELVA 1 n 2 a.c.
FARO DE LA SELVA..... 1 n 2 a.c.
LA NOYA..... 1 n 2 a.c.
LA CREU..... 1 n 2 a.c.
KLM. 3 - 4 Carretera CADAQUES a la SELVA de DALT 3 n 1 a.c. === 100 m.
ESGLESIA VELLA..... 1 n 2 a.c. === 50 m.
SAN PERE DE RODA..... 2 n 2 a.c. === 40 m.
FARO DE CABO DE CREUS..... 1 n 1 a.c. ===
LA TORTUGA..... 1 n 1 a.c. ===
CALA CONCS..... ===
PORT LLIGAT..... 1 n 1 a.c. ===
ILLA RAOL..... 1 n 1 a.c. ===
TORRE DE SOSTRE.(Mas Raola). 12 n 2 a.s. === 1650 m.
PORT DE ROSES..... 3 n 2 a.c.
PUIG ROM..... B 4 ca.
PLATJA DE AMPURIES..... === 1500 m.
VOLTANT DE AMPURIES..... 3 n 1 a.c. === 904 m.
LA ESCALA..... B. 3 ca.
LA ESCALA..... 1n 1a.c.3n 2 a.c.1 n. 4 a.c.===150,R===50, 80, 800, 100 m.
PLATJA RIELLS..... 1 n 1 a.c.
CALA DE MONGO..... 3 n 1 a.c. === 60, 80 m.

DESPACHADO

1 ESTARTIT..... 5 n 2 a.s. R.10 n 2 a.s. & s.
TORRUELLA..... 3 n 1 a.s. === 120 m. 100 m.
PALS..... 3 n 1 a.s.
CASERNA DE CARABINERS..... === 634 m. 1 n 2 a.s. 1 n 3 a.s. & s.
PUNTA DE FORN..... 2 n 1 a.s.
BAGUR..... B 4 ca.
PUNTA DEL RUBI..... 1 n 1 a.s. a.s. == a.s. == a.s. == a.s.
LA MARINADA..... 2 n 1 a.s. ===
SANTA MARGARITA..... 6 n 1 a.s. ===
MAS VERMELL..... 4 n 1 a.s. ===
PUIG DEN BONET..... 1 a.s. === a.s.
TORRE DE CALELLA..... a.s. === a.s.
VALL LLOBREGA..... 3 n 1 a.s. ===
EL FIGUERAL..... 3 n 1 a.s. ===
MAS GORGALL..... 1 n 1 a.s.
EL CASTELL..... 2 n 1 a.s. ===
SAN ESTEVE..... 1 n 1 a.s.
PALAMOS..... B 4 ca.
ESCOLLERA..... 1 n 1 a.s.
PASSEIG DE MAR..... ===
EL COLLET..... 1 n 1 a.s.
MAS FALET..... 1 n 1 a.s.
SAN DANIEL..... 2 n 1 a.s. ===
MAS OLIVER..... 1 n 1 a.s.
MAS RIBOT..... 1 n 1 a.s.
TORRE DE CALONGE..... 3 n 1 a.s. ===
PUJADA DEN VILA..... 1 n 1 a.s.
PUIG DE LA CADIRA..... ===
ROCA CRIADORA..... 3 n 1 a.s. ===
TORRE VALENTINA..... 1 n 1 a.c.
ROCAS PLANAS..... 2 n 1 a.s.
ESCOLAS CALONGE..... 2 n 1 a.s. ===
RIERA..... 3 n 1 a.s. ===
RESTAURANT COSTA BRAVA..... 2 n 1 a.s. ===
RIU RIDAURA..... 6 n 1 a.s.
PLATJA DE ARO..... 6 n 1 a.s. ===
PUNTA PRIMA..... 2 n 1 a.s.
PLATJA..... 2 n 1 a.c. === 400 m.
CALA DE CONCA..... 3 n 1 a.s.
S'AGARO..... 2 n 1 a.s.
POU PLANA..... 2 n 1 a.s.
PUIG PIRELL..... 1 n 1 a.c. === 800 m.
PLATJA DE FINOLS..... 5 n 1 a.s. ===
MAS ISGLESIAS..... 2 n 1 a.s. & s.
BOVILA..... === 80 m.
TORRE SAN FELIU..... === 100 m. y 50 m.

DESPACHADO

PINELL A S'AGARÓ..... ===
PUNTA SAN FELIU..... 1 n 1 a.s.
SAN FELIU..... 1 n 1 a.c. & c.
FABRICA DE GAS..... 1 n 1 a.s.
GUIXOLS..... B 4 ca. sota B 1 n 1 a.s.
CASETA DE SALVAMENT..... 2 n 1 a.s.
PORT DE GUIXOLS..... 1 n 1 a.s. & s.
PUNTA DELS RATS PENATS..... 1 n 1 a.s. & s.
CAN CASAS..... 1 n 1 a.s.
PUNTA DE LA CALETA..... 1 nl a.s.
FORN DE MAS FERRER..... 1 n 1 a.s.
PINEDA DEL RUFO..... === 76 m.
MAR MENUDA..... 1 n 1 a.s.
LA ILLA..... 1 n 1 a.s.
CAN GUIXOLS..... 4 n 1 a.s. === 50, 50, 50 m. & s.
RUNES..... 2 n 1 a.s. & s.
VILA VELLA..... 2 n 1 a.s. & s. & s.
CAMELLES..... 4 n 1 a.s. === 50 m.
LA CALETA..... 3 n 1 a.s.
L'ESQUINCE..... 2 n 1 a.s.
MONICOM..... 1 n 1 a.s. & c.
CAM BITET..... 2 n 1 a.s. === 15 m.
PLATJA DE CANALS..... 5 n 1 a.s.
CAN FORNÈS..... 4 n 1 a.s. === 250 m.
SANTA CRISTINA..... 5 n 1 a.s. === 20 m.
PLATJA SABONELL..... 6 n 1 a.s. === 2.500 m.
BLANES..... B 4 ca.
CAMP DE FUTBOL..... 2 n 1 a.c. === 2 n 1 a.c. === 80 m.
CALA RECÓ BLAU..... 3 n 1 a.c. 2 n 1 a.c. === 100 m.
SAFA..... 3 n 1 a.c. 3 n 1 a.s.
AED..... === 800 m.
RIO TORDERA..... === 92 m.
BOSCH DE PINS.....prop del riu 2 n 1 a.s. & s. === 5 m.
RIERA..... 2 n 2 a.s. === 45 y 75 m.
MALGRAT..... totes les cases vista al mar fortificade
MALGRAT..... B 4 ca.
CAMP DE FUTBOL DE MALGRAT.... === 75 y 75 m.
CASA MOQUINES. Astiller//.... 1 n 1 a.s.
TORRE DE GUAITA..... 1 n 2 a.s.
PONT F/C..... ====
HORTA SANTA EULALIA..... === 72 m.
CASETA CARABINERS..... KM 50, 350 F.C. 1 n a.s.
KLM. 49..... 1 n 2 a.s.
VOLTANT...(cementerio Calella) === 30 m.
CEMENTERIO..... 2 n 1 a.s.

DESPACHADO

EDIFICIOS SALESIANOS..... Mataró-Argentona FORTIFICADOS.-

KLM. 21. 300 m. F.C..... 1 n 2 a.s. ===

KLM. 21. 000..... === 60 m.

ROCAS DEN POUS..... Klm. 21, 100 F.C. ===

CASES PREMIA-..... Paret de tanca Estació, Fortificadas.

KLM. 17. 900 m. F.C..... 1 n 2 a.s. ===

KLM. 17. 000 m. F.C..... Riera del Forn. 1 n 2 a.s. ===

PARET CARRETERA OCATA..... ===

RENTADOR PÚBLIC MASNOU..... 1 n 2 a.s.

CASES Y ESTACIO DE MASNOU.. ===

CARRETERA DE ALELLA..... 1 a.s. ===

LABORATORI NORD ESPANYA.... 1 a.s. ===

RIERA DE PELEGRI..... KLM. 12, 700 m. F.C. 1 a.c.

REC DE MONCERDÁ..... === 20 m. === 60 m.

CAN MONSOLIS..... Cases front al mar ====

FRONT BOCA TUNEL MONGAT.... 1 n 2 a.c.

BOQUES TUNEL..... === 20 m. === 10 m. === 90 m.

FÁBRICA DE QUITRÁ..... 1 n 2 a.s. === 10 m. 6 n 1 a.s. === 10 m

MONGAT..... B 4 ca. Lineas de defensa 2 n 1 a.s.
1 n 2 a.s. ===

RIERA DE POMAR..... 1 n 2 a.s. ===

ESTACIÓ BADALONA..... 1 n 2 a.s.

FÁBRICA ANIS DIANA..... ===

CAMPSA..... 1 n 2 a.c.===

FABRICA CROS..... 1 n 2 a.c. ===

ENTRADA CARRETERA..... 1 n 2 a.s. ===

SANT ADRIÁ..... B 4 ca.

FÁBRICA DE BORRAS..... 1 a.s. === 170 m.

FÁBRICA DE ELECTRICIDAD.... La Catalana. 1 n 2 a.s. === 100 m.

CAMP DE LA BOTA..... 1 n 3 a.s. === 60 m. === 900 m.

ANTIGA BATERIA..... 1 a.s.

PEQUIN..... 3 n 2 a.s. === 1000 m.

ESTACIÓ POBLE NOU..... === 1.300 m.

ASTILLER..... B 4 ca.

BONAVISTA..... B 4 ca.

ALVAREZ DE CASTRO..... B 4 ca.

ANTIAEREA DE MONTJUIC.....

FARO..... 1 a.s. ===

CAN TRUCO..... 1 a.s. ===

CASA DELS CASADORS..... ===

ESTANY DE LA PODRIDA..... 1 n 2 a.s. ===

CAL BEITES..... ===

CASERNA CARABINERS..... 1 n 2 a.s. ===

ESTANY DE LA RICARDA..... ===

ESTANY DE LILLA..... 1 n 2 a.s. ===
LA VOLATERIA..... 1 n 2 a.s. ===
CASETA..... 1 n 2 a.s. ===
ESTANY REMOLI..... 1 a.s. ===
CASETA CARABINERS..... 1 n 2 a.s. ===
ESTANY DE LA MURTRA..... 1 a.s. === 1 a.s.
CASETA CARABINERS..... 1 a.s. === 1 a.s.
RENTADORS..... 2 n 1 a.s. ===
KLM. 317. F.C. ..... Cami de comunals. 2 n 1 a.s. ===
FÁBRICA DE ROJOLES..... 2 n 2 a.s. ===
CASTELLDEFELS..... B 4 ca.
KLM. 316. F.C. ..... ===
KLM. 315. F.C. ..... 1 n 2 a.s. ===
KLM. 314. F.C. ..... ===
KLM. 313. F.C. ..... 1 a.s. ===
CALA DE LA GINESTA..... 1 a.s. ===
KLM. 311. F.C. ..... ===
GARRAF..... (Punta del Llevant).... 1 a.s. ===
PUNTA DEL FERRER..... ===
CALA DE VALLCARCA..... ===
PUNTA FERROSA..... 1 a.s. ===
CALA D'AIGUADOLCA..... ===
CEMENTERIO ..... ===
PLATJA DE PORT ALEGRE..... ===
SITJES..... Punta Grossa B 2 ca.
SITJES.....(Platja).... 1 a.s. ===
LA BARRA..... 1 a.s. ===
LES ANGUINES..... 1 a.s.
VILANOVA Y GELTRÚ..... B 4 ca.
LA FAROLA..... KLM. 246. F.C. ===
CASETA SALVAMENT..... ===
SAN GERVASI..... 1 a.s. ===
RIU FOIX..... KLM. 290. F.C. 1 a.s. ===
KLM. 289. F.C. Platja..... 1 n 2 a.s. ===
KLM. 287. F.C. ..... ===
PLATJA DE CUNIT..... 8 n 1 a.s. 8 & s. XX === 1000 m. ===1200m.
PLATJA DE CALAFELL..... 20 n 1 a.s. 2 n 2 a.c. 20 & s. === 80, 80, 100, 200, 150 y 60 m.
SANATORIA DE SAN JOAN DE DEU.. 4 n 1 a.s. 3 & s. === 100 m. 150 m.
CALAFELL..... B 5 ca.
PLATJA SAN SALVADOR..... 9 n 1 a.s. 9 & s. === 1000, 100, 40, 70, 30, 150, 16, y 10 m.
PLATJA COMARRUGA..... 4 n 1 a.s. 5 & s. === 550 m.
PLATJA SANT VICENS DE CALDERS... 14 n 1 a.s. 14 & s. === 80, 40, 55, 5, 45, 10, 50 y 60 m.

BAÑA..... B 4 ca.
PUNTA DE BARÁ ..... 14 n l a.s. 12 & s. === 60,20,60,50 y 60
PLATJA DE CREIXELL..... 7 n l a.s. 6 & s. === 71,57,94,40,y 34 m
PLATJA DE TORREDEMBARRA ... 2 n l a.s. 4 & s. === 15 y 200 m.
CAP GROS ..... 2 n l a.s. 2 & c. === 50 m.
PUNTA DE LA CREUETA ..... 2 n l a.s. & s. P.1,5 per 1,5 m. ===
20,100 m.
PUNTA DEL MORROT ..... 1 n l a.c. & c. === 30 m.
PLATJA DEL CAPELLANS ..... 3 n l a.s. & s.
PLATJA DEL CAÑADELL ..... 1 a.s. & c.
PLATJA DE ALTAFULLA ..... B 2 ca.
ALTAFULLA ..... B 2 ca.
PUNTA DE LA MORA ..... 5 n l a.s. 5 & s. 5 P. 2 m. per 2 m.
=== 30.400 m.
PLATJA DE LA SABINOSA ..... 2 n l a.s. l P. l M. per 1,5 m. 2 & c.
=== 20 m.
PLATJA DE LA RABASADA ..... 4 n l a.s. 2 & s. === 90 m.
PUNTA DEL MIRACLE ..... 3 n l a.s. 4 & c. === 120 m.
CASES BARATES ..... 1 a.c. & c. === 160 m.
PONT DEL DIABLE ..... 2 n l a.s. & c. === 150
VIVERS ..... 1 a.s. & s. === 168 m.
RIU FRANCOLI ..... 1 a.s. & s.
PLATJA DEL RIU CLAR ..... 1 n 2 a.s. & s. === 50 m.
PLATJA DE LA CANONJA ..... 2 n l a.s. 2 & s. === 100 m.
VILASECA ..... 2 B de 2 ca.
PUNTA DEL RECÓ ..... 2 n l a.s. 2 & s. === 100 m.
PUNTA GROSSA ..... 1 a.s. & c. === 100 m.
PUNTA DEL CABALL ..... 1 a.s. & c. === 100 m.
Punta DE PUBROCK ..... 1 n 2 a.c. 6 & s. = = = 200 m.
SALOU ..... Punta de San Pere 2 n 2 a.s. &s. === 50m
PLATJA DE CAMBRILS ..... 2 n l a.s. 2 & s. = = = 50 m.
RIERA DE RIUDOMS ..... 1 n 2 a.s. & c. 2 n l a.s. 2&s.===100m
PLATJA DE CAMBRILS ..... 2 n l a.s. & c.
RIERA DE CAMBRILS ..... 1 n 2 a.c. 2 7 c. === 40 m.
TORRENT DE GENE ..... 1 n 2 a.c. & c. = = = 100 m.
RIERA DE RIUCANYES ..... 1 n 2 a.s. & s. & s. = = = 200 m.
PUNTA DE LA RIXEROTA ..... 2 n 2 a.s. & s. = = = 250 m. 2 & s.
PLATJA DE RIFA ..... 1 n 2 a.s. & s. = = = 250 m. 2 & s.
PUNTA DE LA ROQUEROLA ..... 3 n l a.s. 2 & s. = = = 30.200 m.
CASERNA DE MARIA CRISTINA.. 1 a.c. & c.
PUNTA DELS PENYELS ..... 1 n 2 a.c. & c.
PUNTA DE RUTJULLASTRES .... 1 n 2 a.c. & c.
PORT D'HOSPITALET ..... 2 n 2 a.c. 4 & c. = = = 400 m.
HOSPITALET ..... B 4 ca.

DESPACHADO

PENYA SEGAT DEL COLL DE BALAGUER/.. 2 n 2 a.c. & c. === 200 m.
3 7 s. 1 n 2 a.c.
COLL DE BALAGUER ..... 2 B de 4 ca.
ESTACIÓN DE VANDELLOS ..... 1 n 2 a.c. 2 & c.
PLATJA DE ALMADRABA ..... 1 n 2 a.c. & c.
CAP DEL TERME ..... 2 n 2 a.c. 2 & c. === 500 m. &s.
PUNTA DEL CALAFAT ..... 1 n 2 a.c. & c.
CAP DE SAN JORDI ..... 1 n 2 a.c. &c.
PUNTA DE CALA MOSQUES ..... 1 n 2 a.c. & c.
PUNTA DE ESTANY-TORT ..... 2 n 2 a.c. 2 & c.
AMETLLA DE MAR ..... B 4 ca.
PORT DE L'AMETLLA ..... 1 n 2 a.c. & c.
PORT DEL ESTANY ..... 1 n 2 a.c. & c.
PUNTAS DE SANTES CREUS .... 1 n 2 a.c. & c. === 80 m.
PUNTA DEL ESTANY PODRIT ... 1 n 4 a.c. 2 & c.
PUNTA DE LA LIGA ..... 4 n 2 a.c. & c.
PUNTA DEL MORRO DE GOS .... 1 n 2 a.c. & c.
CALA MOICA ..... 1 a.c. & c.
PORT DE LA AMPOLLA ..... 1 n 2 a.c. & c.
LA AMPOLLA ..... B 4 ca.
ESTACION DE LA CABA ..... (Ribera izquierda del Ebro) 1 n 2 a.c.
& s. = = = 10 m.
CARRETERA DE SAN CARLOS RÁPITA Á AMPOSTA ..... 2 n 1 a.s.
5 & s. 2 = = = 100 m.
COSTAS DE SAN CARLES RÁPITA 2 n 2 a.c. 12 & c. 2 === 300 m.
SAN CARLOS ..... B 4 ca.
COSTAS DE ALCANAR ..... 1 n 2 a.c. 5 & s. = = = 300 m.
2 n 2 a.s. & s. = = = 20 m. 2 n 2 a.s.
& s. = = = 50 m.
ALCANAR ..... B 4 ca.

DESPACHADO

Document nº67. Informació nacional sobre les defenses costaneres de Portbou.
AHEA. A.83.

ESTADO ESPAÑOL

SERVICIO DE INFORMACION
Y POLICIA MILITAR
(S. I. P. M.)
JEFATURA

Salida n.º 6730

00047

Burgos 3 de Marzo de 1938
II año Triunfal.-

Nuestra Sección de Irun con fecha 2 de los corrientes nos dice:

"Datos aportados por el recluta Pablo Roig Bataller, recientemente incorporado.

En la carretera que de Vilajuiga se dirige a Garriguella, un kilometro antes de llegar a esta villa y a la izquierda, estan trabajando unos 200 obreros en la construcción de un aerodromo.

Al llegar los trenes a Port-Bou, pasan los vagones al tunel de Culera para no dejarlos mucho tiempo ante la estación. Los trenes procedentes de Port-Bou, al llegar a Barcelona van hasta la estación de Bogatell, donde esperan numerosos camiones que cargan rapidamente el material.

En confirmación de otras informaciones anteriores, nos dice el Sr. Roig que la estación de Brega y edificios anexos constituyen grandes depósitos de material de guerra, de municiones principalmente. Tanto es así que en dicha estación no se deja subir ni apear a ningun viajero, ni tampoco despachar billetes, debiendo haberlo en las estaciones contiguas de uno y otro lado, o sean las estaciones de Gualba y Hostalrich.

De aqui la importancia, repetidamente señalada, de bombardear la estación de Breda.

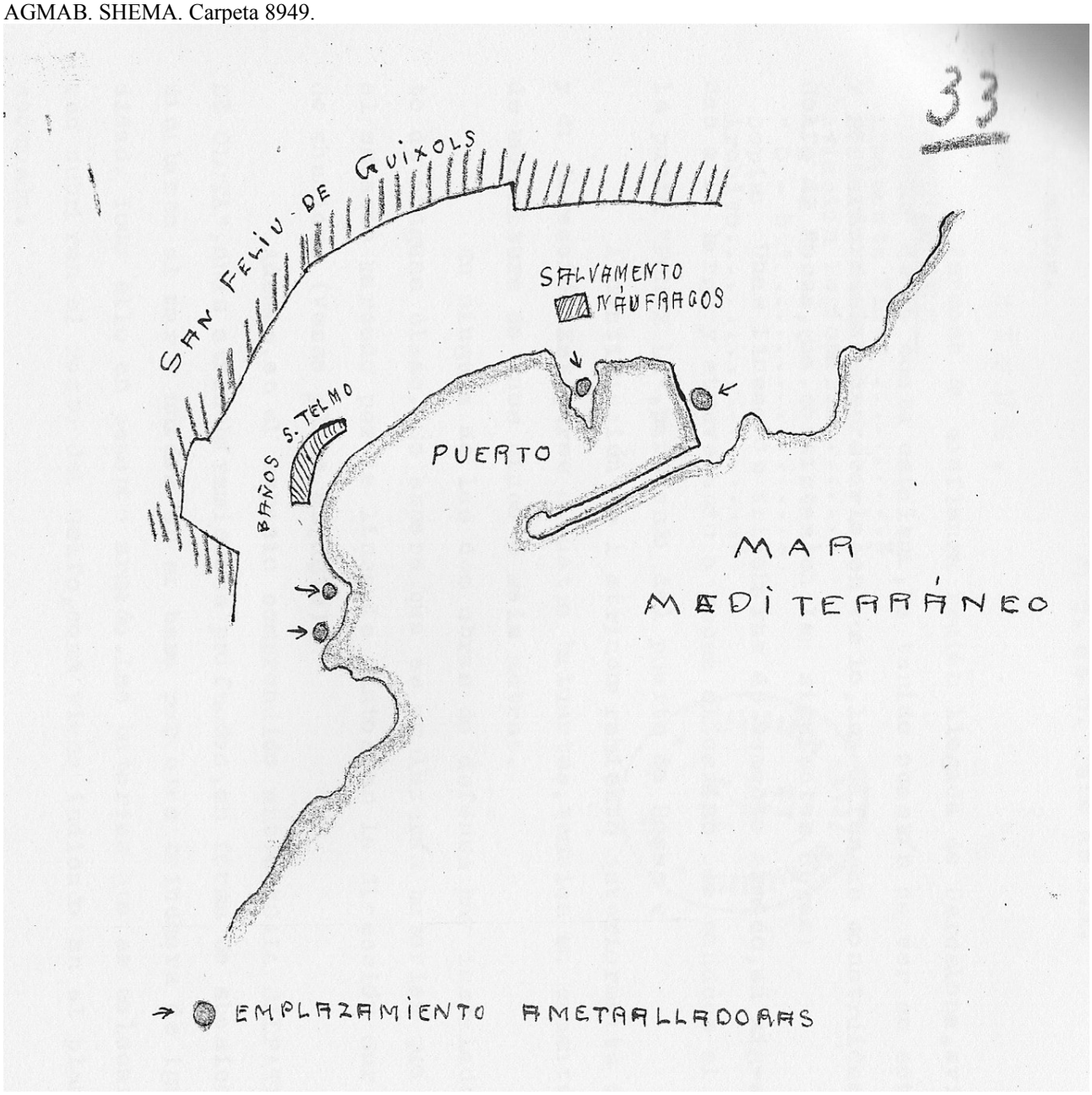
En relación con Port-Bou, nuestro informador nos facilita un esquema de la organización defensiva de la costa contigua, que nos ha servido de base para el croquis adjunto. Los numeros señalados en éste responden a los elementos indicados a continuación:

1º - Puesto de vigilancia de la Deca (Defensa Especial contra Aeronaves)
2º - Reflector, cuyo camión conductor se halla sobre la carretera a Francia.
3º - Linea atrincherada, con abrigo bajo la roca.
4º - Aduanilla de Port-Bou
5º - Ametralladora pesada tipo "Oerlikon", con proyectiles trazadores rojos
6º - Nido para ametralladora excavado en la roca.
7º -
8º - .....Lineas atrincheradas
9º - Pequeña obra defensiva, practicada en la roca, provista de tunel
10 - polvorin y repuesto de municiones; cañón de costa de 15.5 cm.
11 - Ametralladora antiaerea
12º - Vivienda subterranea para los artilleros al servicio de la "Deca"
13 - Reflector.

Transmitido: Excmo. Señor Generalisimo y Jefatura del Aire

MINISTERIO DE DEFENSA · ARCHIVO HISTORICO DEL E.A.

Document nº68. Mapa nacional sobre emplaçaments de metralladores a Sant Feliu de Guíxols.
AGMAB. SHEMA. Carpeta 8949.



Document nº69. Informe nacional sobre les fortificacions de Coll de Balaguer.
AHEA. A 83.

200.-

ESTADO MAYOR DEL AIRE | 2.ª SECCION INFORMACION

590

Grupo E- 231.

TARRAGONA (Provincia).

Origen: Noticia n. .....

Fuente C.G. (S.I.P.M.)

Fecha 23-XII-38.

L- 43.

mich. 43.

MINISTERIO DE DEFENSA
ARCHIVO HISTORICO DEL E.A.

Referencia .....

Fortificaciones Coll de Balaguer.- La primera línea de trincheras está unos 9 km. al S. de Perelló, en el Barranco San Pedro.

En Perelló han establecido el P.de Mando de resistencia, y el pueblo está fortificado, protegiendose algunas casas interiormente con cemento armado, y se han construido minas a base de cemento que comunican entre sí. Al N. del pueblo han constr. varias líneas aprov.las sinuosidades del terreno. Uno de los puntos fuertes de este sector está en el Barranco de Estang.El núcleo de resistencia mas imp.está en el "Coll de Balaguer".

En una casita al pié de la carret.al iniciarse la cuesta,yendo de Perelló a Hospitalet está el P.de Mando. En él existe estación emis.y recept. de radio, muy importante. A lo largo de la carret. princip.en las curvas han construido nidos de ametralladoras. En lo alto del "Co estan emplazadas algunas baterías de cañones de montaña, proteg.por varios nidos de ametralladoras. Esta posición domina todo el llano y línea del f.c.. En la cumbre han instalado piezas a.a.

Hasta la fecha no hay fuerzas en este sector. Al N. del Coll exi ten varios nidos de ametralladoras y puntos de resistencia bien camuflados. La carret. de Hospitalet a Perelló está minada en varios punt

Hospitalet es centro de aprovisionamiento del Sector de mar.Est en comunicación constante y directa con el frente de Falset.

Document nº70. Estudi republicà sobre l'organització defensiva del litoral de Barcelona.
AGMAV, C.1156, Cp.15, D.3/19.

16

ESTUDIO SOBRE LAS OBRAS NECESARIAS A CONSTRUIR PARA LA DEFENSA DE LA COSTA Y PUERTO DE BARCELONA, TROZOS COMPRENDIDOS ENTRE LOS RIOS BESOS Y LLOBREGAT

- - - - - - - - - - - - - - - - - -

Ordenado este estudio por el Coronel Jefe de la Agrupación Norte de Defensa de Costas, designando para efectuarlo al Tte.Coronel D.Manuel Vidal, Ingeniero-Comandante de la Agrupación Norte de Defensa de Costas y al Mayor de Carabineros del Estado Mayor de dicha Agrupación D.Claudio Martín.

Para el estudio de la organización defensiva, en lo que a Infantería se refiere, del Puerto de Barcelona la Comisión estima oportuno dividir el Plan defensivo en tres partes. Dos de ellas formadas por playas abiertas y la central por el puerto de Barcelona.

La primera zona ocupará desde la desembocadura del Llobregat hasta el punto de unión de la estación del Monrot con el muelle del Contradique que del puerto.

La segunda, la constituye el puerto de Barcelona, desde el límite antes citado hasta el Club Nautico inclusive.

La tercera, formada por el límite anterior, hasta la desembocadura rio Besós.

ZONA DEL LLOBREGAT A LA ESTACION DEL MONROT

Formada por playa abierta, bastante profundidad.

Se propone construcción de nidos de hormigón, a una distancia aproximada de 800 a 1.000 metros, unos de otros.

El edificio ocupado por la C.A.M.P.S.A. no se ha propuesto construcción de ningún nido por ser un objetivo primordial para el enemigo. Se propone no obstante la construcción de dos nidos, para fusil ametrallador situados a cada extremo del muro.

Esta parte sería la menos defendida.

A partir del nido de la "Fábrica de Mateos" hasta la estación del Monrot, todas las ametralladoras baten además la entrada del puerto.

A partir de la C.A.M.P.S.A. el Castillo de Montjuic domina y constituye una línea de resistencia.

ZONA DEL PUERTO DE BARCELONA

Debe ser protegida y fortificado fuertemente.

Su defensa básica estará encaminada a proteger la entrada situada en su parte S.O., ya que la S.E. está constituida por la Escollera que no es de fácil desembarco.

La defensa de la entrada estará constituida por las obras y fortificaciones del muelle contradique, mulle de Poniente, extremo S.O. del muelle de Levante, muelle de la Escollera, (Faro y Boca), en cada uno de ellos habrá nidos capaces para 8 ametralladoras.

Por la parte de la Escollera se colocarán tres nidos suficientes para la defensa de dicho punto.

ZONA DEL CLUB NAUTICO AL BESOS

Playa abierta y mediana profundidad.

Se colocarán nidos desde 800 a 1.000 metros de distancia. Su retaguardia está casi toda edificada.

El plan defensivo de Barcelona es completo, pero el de las otras Zonas, no se propone, por el momento mas que el esqueleto de la defensa.

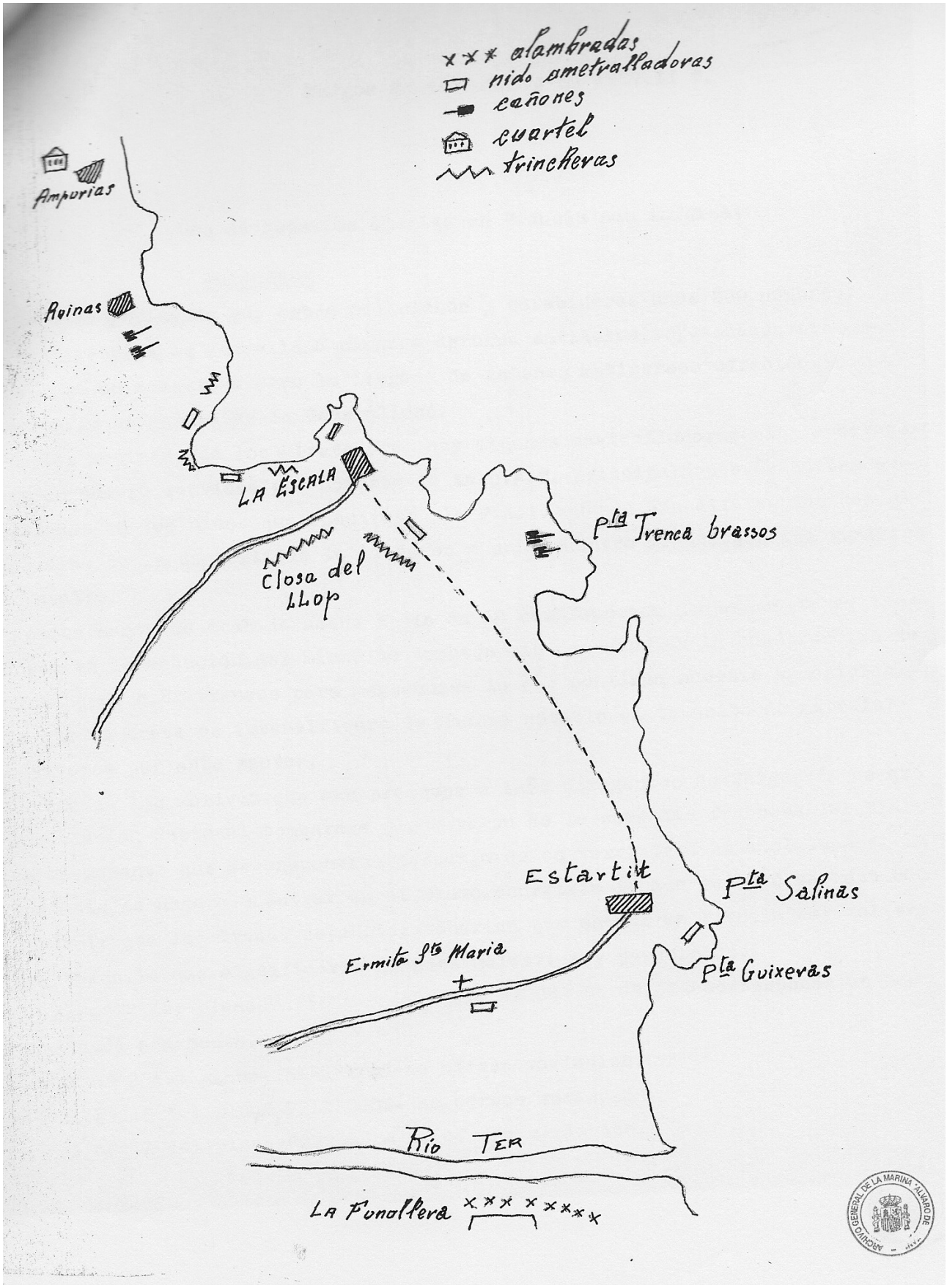
Las construcciones que se proponen, constituyen la línea de vigilancia que puede considerarse como una primera línea de resistencia.

Las posiciones principales de resistencia deben ser objeto de un estudio especial, tomando parte elementos técnicos de Artilleria.

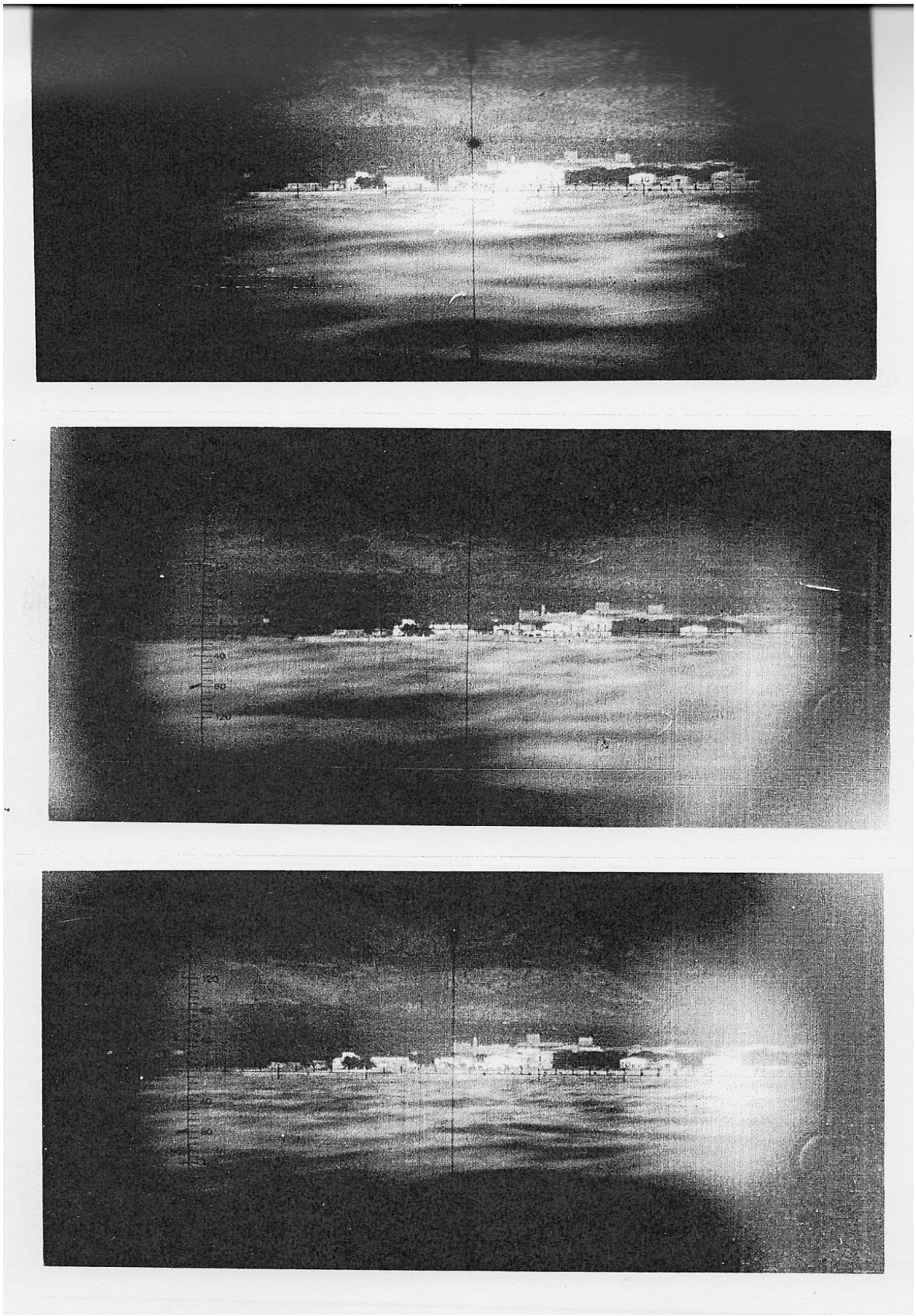
La principal dificultad para poner en marcha este Plan reside en la falta de elementos de transporte; los que posee el Sector nº 5 son insuficientes para el suministro de materiales. Interesante recabar la coo-

Document nº71. Mapa nacional sobre les defenses situades entre Empúries i la desembocadura del riu Ter.

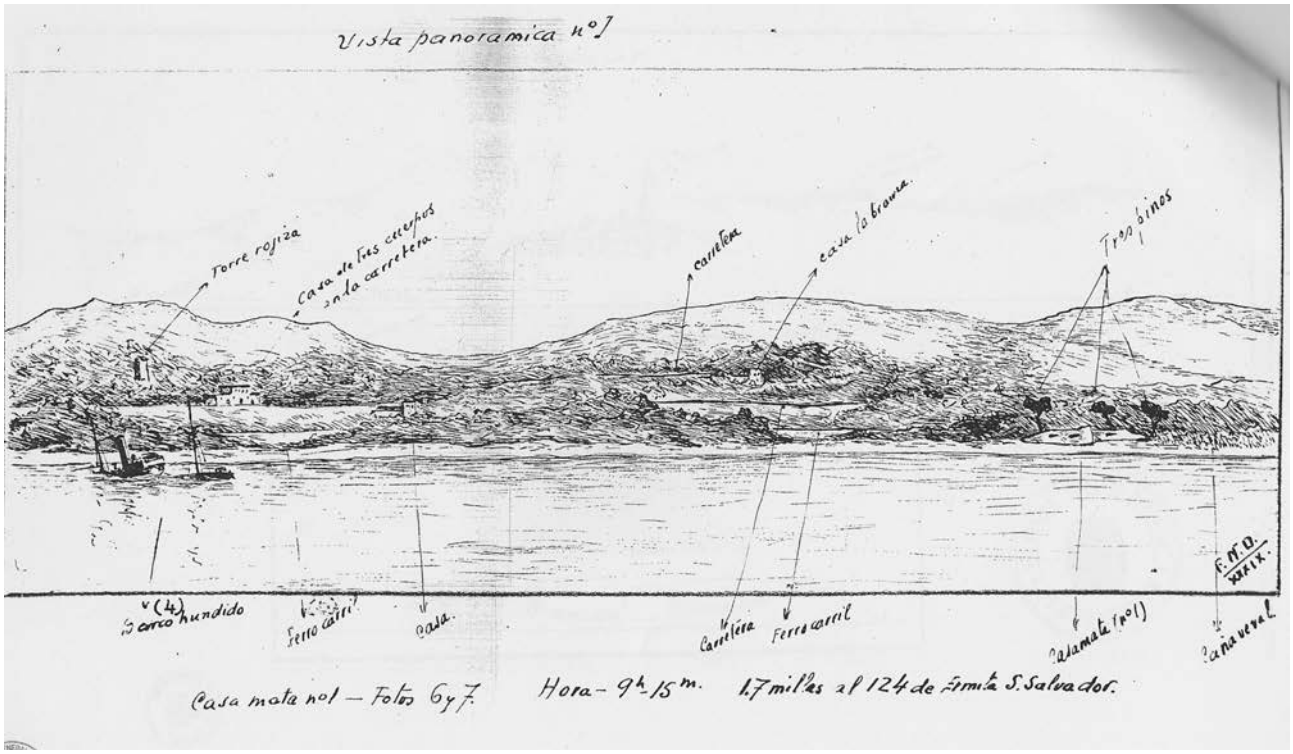
AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.

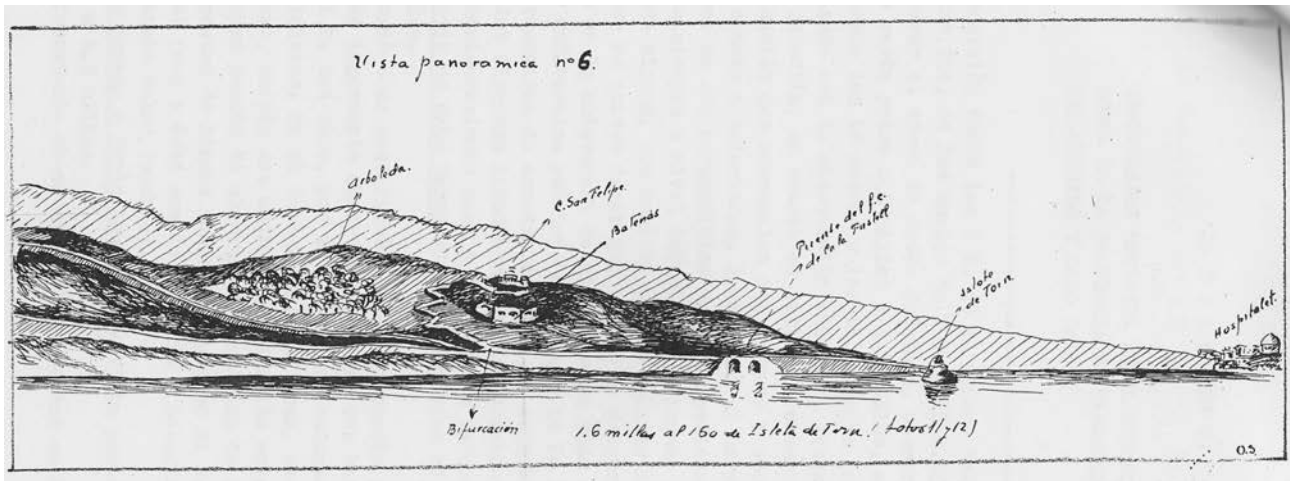


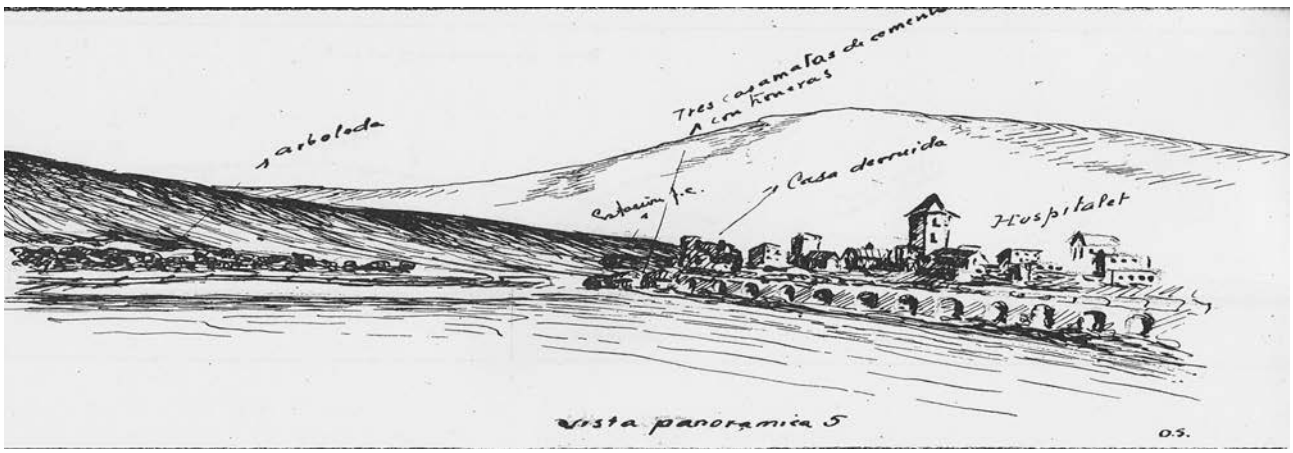
Document nº72. Fotografies de la costa tarragonina realitzades des del submarí nacional *General Sanjurjo*.
AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.



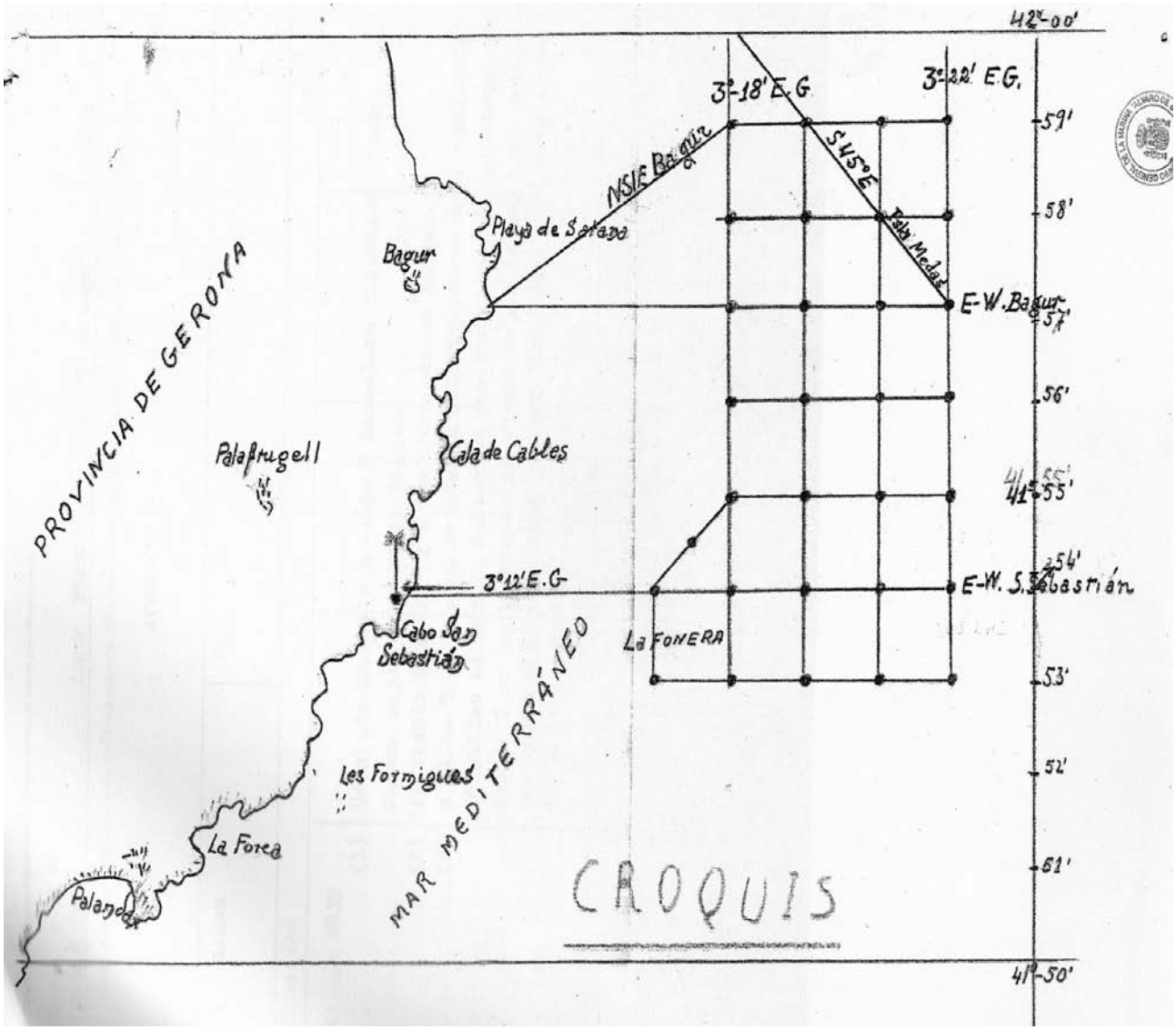
Document nº73. Dibuixos realitzats de la costa tarragonina segons la vista de la tripulació del submarí nacional *General Sanjurjo*.
AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.







Document nº74. Plànol del minat de la costa catalana per la Marina nacional.
AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.



Document nº75. Informes nacionals sobre tràfic marítim republicà.
AGMAV, C.2482, Cp.1/5-6.

CUARTEL GENERAL DEL GENERALISIMO — ESTADO MAYOR

SECUNDA SECCION

RELACION de los buques que con material de guerra han salido de Francia, durante los meses de Enero a Junio inclusive del año actual, con destino a puertos de la zona roja.

NOMBRE	NACIONALIDAD	CLASE DEL MATERIAL	PUERTO DE SALIDA	PUERTO DE LLEGADA
CALA LLONGA	español	con cañones	Marsella	se ignora
CIUDAD DE REUS	id.	Material guerra	id.	id.
VICENTE LA RODA	id.	material guerra, bombas aviación y fusiles.	id.	Barcelona
VIS	yugoeslavo	15.000 cajas municiones	id.	Puerto rojo de Levante.
KATHARIOTISA	griego	con aviones	El Havre	Puerto rojo.
DOBESIA	holandés	340 ametralladoras, y 20 automoviles-ambulancias	Marsella	Para Alicante o Valencia
AMPURDAN	español	material guerra	id.	Puerto rojo de Levante.
FRUTERO	id.	id. id.	id.	id. id. id.
RIO SEGRE	id.	id. id.	Orán.	id. id. id.
NICOLAOS NOMICOS	griego	municiones	Saint Louis de Rhone	Para Valencia.
LEGAZPI	español	con ametralladoras	Marsella	Para Barcelona
CIUDAD DE IBIZA	id.	material guerra	id.	id.
TRAMONTANA	id.	id. id.	id.	Para Valencia.
AUGUSTO	id.	id. id.	id.	id.
INES	id.	id. id.	id.	Para Alicante.
AYGUALS DE IZCO	id.	id. id	id	Para Barcelona.
CERVERA	id.	id. id.	id.	id.
CIUDAD DE REUS	id	id id	id	id.
LEGAZPI	id.	maquinaria fabricación material guerra y camiones.	id.	id.
~~S.A.C.E~~ S.A.C.E	id.	materias primas para fabricación material guerra.	id.	Puerto rojo de Levante.
VILLA DE MADRID	id.	material guerra y voluntarios	id.	id. id. id.
BOLIVAR	mejicano	granadas y cartuchos	Port-Vendres	Para Barcelona.
CIUDAD BARCELONA	español	material guerra y voluntarios	Marsella	id.
FRUTERO	id.	50 tons. material guerra	id.	id.
LEGAZPI	id.	(ametralladoras, camiones blindados, cartucheria fusil, fusiles, (material guerra, 100 voluntarios.	id.	id.
ESPAÑA 2	id.	cartucheria fusil, camiones, ame- [illegible] material guerra.	id.	id.

NOMBRE	NACIONALIDAD	CLASE DEL MATERIAL	PUERTO DE SALIDA	PUERTO DE LLEGADA
ORETO	español	material guerra	Marsella	Valencia
VICENTE	id.	id. id.	id.	Barcelona
CAPITAN SEGARRA	id.	id. id.	id.	id.
TRINIDAD CONCEPCION	id.	id. id.	id.	Barcelona y Valencia
CIUDAD DE REUS	id.	id. id.	id.	Barcelona
LA GUARDIA	id.	id. id.	id.	id.
CIUDAD BARCELONA	id.	material guerra, ametralladoras camiones, y cartucheria fusil	id.	id.
ANTONIO CAÑADA	id.	material guerra	id.	Valencia.
AMPURDAN	id.	cartucheria de fusil	id.	Barcelona.
TERESA	id.	id. id.	id.	id.
RAMON CAÑADA	id.	id. id.	id	id.
IONION	griego	id. id.	id.	id.
FELIX MARTI	español	id. id.	id.	Castellón.
CALA GALIOTA	id.	id. id.	id.	Valencia.
FRANCª CASANOVA	id.	id. id.	id.	Barcelona y Valencia
COMERCIO	id.	id. id.	id.	id. id.
MARIA ROSA	id.	id. id.	id.	id. id.
ANTHORPE	inglés	id. id.	id.	id. id.
LOULIS	griego	id. id.	id.	id. id.
NAISEA MENOS	inglés	id. id.	id.	id. id.
AZELMA	francés	id. id.	id.	id. id.
PREDSEDNIK MOPAJTIC	yugoeslavo	id. id.	id.	id. id.
SOMERSBY	inglés	id. id.	id.	id. id.
STANHORCE	se ignora	id. id.	id.	id. id.
STANROY	inglés	id. id.	id.	Barcelona.
FRANC	se ignora	id. id.	id	id.
NICOLA MATROVIC	se ignora	id. id.	id.	id.

Salamanca 22 de Octubre de 1.937.
II AÑO TRIUNFAL.
El Coronel de E.M. Jefe de la Sección.

AGMAV, C.2482, Cp.1/18-19.

2ª Intendencia

SECRETO

ESTADO MAYOR DE LA MARINA
2ª Sección

16

RESUMEN DE INFORMACIONES RECIBIDAS SOBRE BUQUES MERCANTES QUE HAN TRAFICADO CON LOS ROJOS DURANTE EL MES DE ENERO DE 1,938.-II AÑO TRIUNFAL.

Mercancias Transportadas.	Nacionalidad de los buques	Nº de buques salidos de cada puerto.	Nº de buques despachado para cada puerto.
Víveres	15 Ingleses 2 griegos 1 holandés 1 francés 1 danés	11 de Amberes 1 de Swansea (3 de Inglaterra. 1 de Greenor 1 de Hull 3 de Marsella 3 del Mar Negro	11 á VALENCIA 7 á BARCELONA 2 á MARSELLA
	20 buques	20 buques	20 buques.
Carbón y minerales de hierro.	26 Ingleses 5 españoles 2 estonianos	2 de Sunderland 3 de Port Talbot 2 de Swansea 1 de Blyth 4 de Newcastle 5 de Newport 1 de Cardiff 1 de Fort 1 de Immingham 1 de Hartleppol 1 de Methil (22 de INGLATERRA) 4 de Oran 3 de Marsella 1 de Cette 1 de Port-Vendres 1 de Amberes 1 del Mar Negro. (9 de FRANCIA)	1 á CARTAGENA 5 a VALENCIA 5 á ALICANTE 13 á BARCELONA 2 á SAGUNTO 7 á Puerto Rojo
	33 buques	33 buques	33 buques.
Petroleo y derivados.	8 Ingleses 2 panameños 1 Norteamericano	10 del Mar Negro 1 Desconocido	4 para VALENCIA 5 para BARCELONA 1 para ALICANTE 1 para Puerto Roj
	11 buques	11 buques	11 buques.
Sales de amoniaco y algodon.	10 Ingleses 1 ruso	10 del Mar Negro 1 de Amberes	4 á VALENCIA 4 á BARCELONA 2 á MARSELLA 1 á ALMERIA
	11 buques	11 buques	11 buques.

Automoviles y maquinaria	2 Ingleses - 2 griegos - 4 buques	3 del Mar Nagro - 1 de Amberes - 4 buques	1 a BARCELONA - 1 á VALENCIA - 2 á MARSELLA - 4 buques
Material de guerra.	1 Inglés - 3 panameños - 3 franceses - 2 holandeses 2 griegos - 1 danés - 1 Ruso 13 buques	2 del Pireo - 2 de Gdynia - 2 de Reval - 3 del Mar Negro - 1 de Marsella - 13 buques	2 á Puerto francés del Atlántico. 7 á MARSELLA 1 á BARCELONA - 1 á VALENCIA - 1 á Puerto rojo - 13 buques
Carga varia y desconocida.	22 Ingleses - 6 franceses - 3 españoles - 2 griegos - 1 panameño - 1 yugoeslavo - 35 buques	17 de Marsella 8 de Oran 1 de Cette 5 de Liverpool 1 de Londres 1 de Glasgow 26 de FRANCIA = 8 de INGLATERRA. 35 buques	12 á BARCELONA - 6 á ALICANTE - 1 á ROSAS - 1 á VINAROZ - 5 á VALENCIA - 1 á ALMERIA - 9 a Puerto Rojo - 35 buques.
Totales	75 Ingleses 16 6 panameños 4 holandeses 2 daneses 8 españoles 8 griegos 2 rusos 1 norteamericano 2 estonianos 1 sueco 1 yugoeslavo 120 buques	40 de Francia 36 de Inglaterra 24 del Mar Negro 12 de Belgica 3 de Grecia 3 de Polonia 2 de Estonia 120 buques	39 a BARCELONA 31 á VALENCIA 23 a Puertos Rojos 12 á ALICANTE 1 á CARTAGENA 1 á ROSAS 1 á VINAROZ 1 á SAGUNTO 2 á ALMERIA 7 á MARSELLA 2 á Puertos franceses del Atlántico 120 buques

17

C O N S E C U E N C I A S

1º.- Los totales no concuerda con las sumas parciales porque hay buques que conducen carga comprendida en varios apartados y que por lo tanto están repetidos.

2º.- La bandera inglesa es la más utilizada, con gran diferencia, no empleándose sin embargo en tranpsotar material de guerra.

3º.- Los transportes de viveres y primeras materias se hace directamente a puertos rojos utilizando casi exclusivamente la bandera inglesa.
El material de guerra y la maquinaria la envian a puertos franceses y de allí via terrestre a la zona roja.

4º.- Los viveres que salen de AMBERES llegan a éste puerto de RUSIA.

Document nº76. Decret militarització dels ports.
AGMAB. SHEMA. Caixa 9709.

DIARIO OFICIAL DEL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Nº 211 (19 de Agosto de 1.938)

MILITARIZACION DE PUERTOS

La actividad que en las circunstancias actuales se ha de desarrollar en los puertos y el carácter de la mayor parte de las operaciones que en los mismos se realizan, obligan a que se sujete todo el personal y los organismos que en aquellas actividades intervienen, a un régimen de severa disciplina orgánica y de trabajo.

Por lo expuesto, de acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta de su Presidente,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo primero. Se declara zona de guerray sujeta exclusivamente a la jurisdicción de los mandos militares de la plaza,las zonas portuarias con todas las instalaciones dependientes de la mismas.

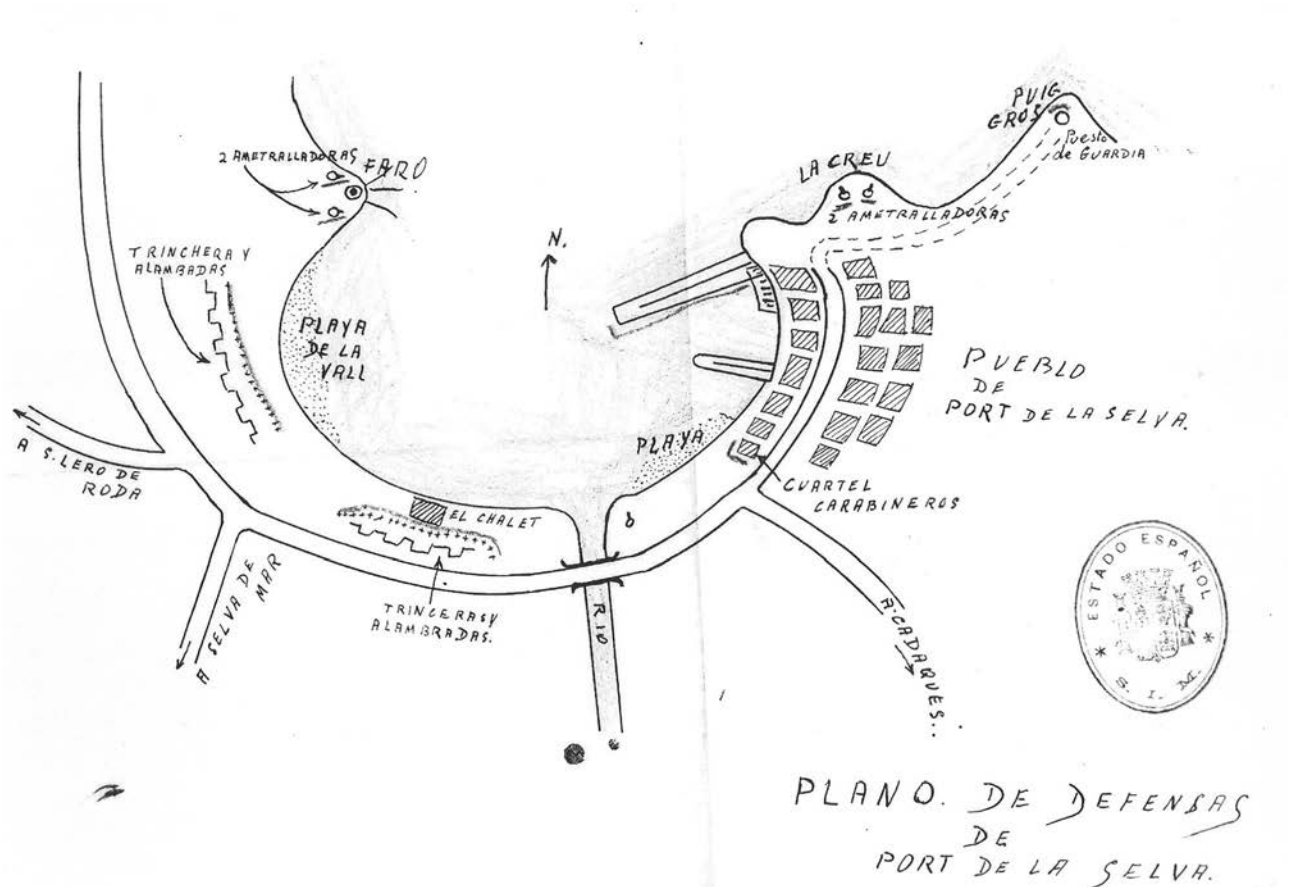
Articulo segundo. Todas las entidades i organismos dependientes de la Junta de Obras de Puerto y los parques, almacenes, depositos y talleres enclavados en las zonas citadas y el personal técnico y obrero que desarrollan su actividad en las operaciones portuarias,quedan militarizadas y como tal sujetas al fuero de guerra.

Articulo tercero.Por el Ministaerio de Defensa Nacional se citarán las normas de ejecución y complementarias que sean precisas para el desarrollo de este decreto.

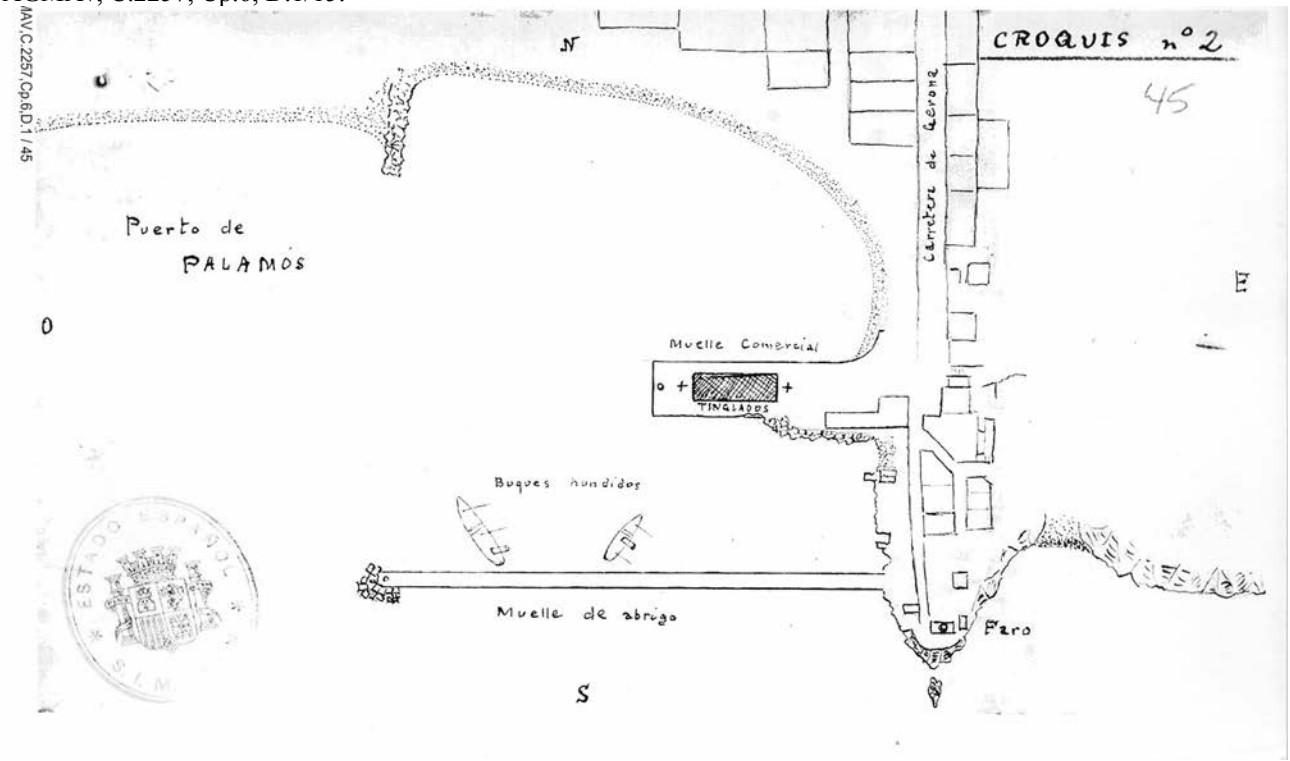
Articulo cuarto. El presente decreto, del que se dará cuenta a las Cortes, entrará en vigor el mismo día de su publicación en la "Gaceta de la República".

Dado en Barcelona, a diecises de Agosto de mil novecientos treinta

Document nº77. Mapes nacionals sobre ports catalans (Port de la Selva, Palamós).
AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.
PORT DE LA SELVA.



PALAMÓS
AGMAV, C.2257, Cp.6, D.1/15.



Document nº78. Informes nacionals sobre els ports de Port de la Selva i Roses.
AHEA. A 93.

ESTADO ESPAÑOL

SERVICIO DE INFORMACION
Y POLICIA MILITAR
(S. I. P. M.)
JEFATURA

Salida n.º 6926

00049

Burgos 4 de Marzo de 1.938.-
II Año Triunfal.

Para conocimiento de V.E. trasladamos el siguiente informe facilitado a este Servicio por uno de sus agentes:

MINISTERIO DE DEFENSA
ARCHIVO GENERAL DEL E.A.

Realización de obras en el Port de la Selva.

"Se nos informa que muy recientemente han sido intensificados los trabajos que se realizan en el Port de la Selva para la habilitación de aquella bahia en vista de facilitar la descarga de buques.

Hasta ahora dicha operación se realizaba en forma rudimentaria, exponiendo los barcos y la misma mercancia a innumerables peligrc Las obras,al parecer, están ya muy adelantadas, asegurándose que no mas tarde del mes próximo podrán ser intensificado el tráfico marítimo por dicho punto. La mencionada bahía, por su calado, abrigo y proximidades a Francia y a la vía férrea, es la que los técnicos han considerado como mas apropiada para la finalidad a que se la quiere destinar.

Por otra parte se nos dice que el camino vecinal que une el Port de la Selva con Selva del Mar, notablemente ensanchado, es continuado ahora por la izquierda de Villajuica hasta enlazar con la vía férrea de Figueras.

Numerosas brigadas de las dedicadas al llamado "Trabajo Voluntario" van a ser dirigidas sobre este sector con el fín de impulsar las obras mencionadas y otras que pudieramos llamar propiamente de "fortificaciones"que se realizan en la misma zona.

==========

Transmitido a: Excmo. Sr. Generalísimo de los Ejércitos Nacionales y
" " General Jefe del Aire.

89.-

ESTADO MAYOR DEL AIRE | 2.ª SECCION INFORMACION

Grupo E-382 777

ROSAS

L-17

Origen: Noticia n. 16373

Fuente S.I.F.N.E.

Fecha 23-IX-37.

MINISTERIO DE DEFENSA · ARCHIVO HISTORICO DEL E.A.

Referencia

Se han hecho obras en el puerto, para permitir la carga y descarga de vekeros procedentes de Francia.

Telegrama nº 273-S. G. de S.E. 27-9-37.
Dentro de poco llegará gruas para el desembarco de material.

16542.- S.I.F.N.E. 27-IX-37.
Se confirma que este puerto constituye hoy la principal base de aprovisionamiento de la zona roja.

16911.- S.I.F.N.E. 3-X-37.
Bombardeo Aviación del día 28-IX- el puerto sufrió daños importantes.

19804.- S.I.F.N.E. 15-XI-37.
Sigue descargandose material.

26535.- S.I.F.N.E. 7-II-38.
El material descargado es de-jado por los campos o escondido entre los pajares, y por la noche en camiones transportado an Barcelona.

26636.- S.I.F.N.E. 8-II-38.
El material bélico desembarcado es transportado en camiones a la estación y Castillo de Figueras, en camiones, de noche y con los faros apagados.

29516.- S.I.P.M.-27-III-38.
Enviado an 30-III-38 a Baleares(491)L.C.Id. (490) y A.L.Id.(492)
Ultimamente aumentó considerablemente el paso de material de los puertos franceses a los de Lam-Purdan. Estas pequeñas travesias suelen ser precedidas de vuelos de reconocimiento y escoltados por "vedettes" de Port de la Selva.

Document nº79. Ordre d'operacions de l'Agrupació Naval Republicana destacada a Barcelona.
AGMAB. SHEMA. Caixa 9763.

FUERZAS NAVALES
DESTACADAS EN BARCELONA

Jefatura

URGENTE

ORDEN DE OPERACIONES Nº 14

Para el "Sanchez B"

OBJETO.-Ir a Tarragona a recoger dos torpedos encontrados allí y vigilar al mismo tiempo la costa entre Barcelona y Tarragona.

ANEXOS.-No

=INFORMACION=

1º.-La situacion de las fuerzas propias es:"Mendez Nuñez" listo para dos horas;"Gravina" en comision a Valencia y Mahon;"Submarino B-1" en reparacion.Se avisa a Tarragona la llegada de este buque a las tres horas de su salida de Barcelona.

2º.-Está acusada la presencia de un submarino,que puede ser mas de uno, en estas aguas.El enemigo tiene al parecer informacion de que se prepara convoy para Mahon.

=MISION=

Recoger los torpedos y volver lo mas rapidamente posibl a esta Base.De verse algun submarino tratar de hundirlo con cargas de profundidad.

=EJECUCION=

Salir en cuanto se halle listo para Tarragona donde se encuentra personal torpedista del B-1, recoger los torpedos y volver inmediatamente.Debe encontrarse en esta lo mas tarde mañana 27 al oscurecer.

=COMUNICACIONES=

Servicio permanente de escucha con el "Mendez" en 65 metros

NOTA.-De los servicios anexos a la vigilancia del puerto de Barcelona se encarga el "B-1".

A bordo Barcelona 26 de diciembre de 1.936

El Jefe

FUERZAS NAVALES DESTACADAS EN BARCELONA JEFATURA

ARCHIVO GENERAL DE LA MARINA ALVARO DE BAZAN

FUERZAS NAVALES
DESTACADAS EN BARCELONA

Jefatura

URGENTE

ORDEN DE OPERACIONES Nº 9

Para el "Sanchez Barcaiztegui"

OBJETO.-Impedir ataque nocturno a Barcelona

ANEXOS.-No

=INFORMACION=

1º.-El Ministerio de Marina indica se teme hoy bombardeo enemigo y ordena verbalmente salgan dos Destructores para impedirlo.
El "Gravina" espera frente a Barcelona al "Sanchez B".

2º .-El "Canarias" ha esyado hoy en aguas de Cabo Bagur.Ayer fué visto por el "Mendez" en la noche cuando iban a Soller a unos 12,000 metros y con gran velocidad rumbo al N.

=MISION=

Vigilar las aguas de Barcelona,atacando con torpedos si se presenta frente a estas aguas

=EJECUCION=

Salir de puerto inmediatamente de recibir esta orden, incorporarse fuera de él al "Gravina" y vigilar durante la noche juntos las aguas de Barcelona hasta el amanecer,que entrarán en puerto.Caso de avistarle "Canarias" o buque enmigo atacarlo con torpedos y avisar por radio en 65 metros la señal de combate "9" enemigo a la vista.El "Mendez" saldrá inmediatamente en este caso.-

=COMUNICACIONES=

El escucha permanente en 65 metros.

A bordo,en Barcelona 20 de diciembre de 1.936

El Jefe

Pedro Franco

Document nº80. Ordre d'operacions de les unitats de la Marina Republicana durant els mesos de maig i juny.
AGMAB. SHEMA. Caixa 9515.

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

SUBSECRETARIA DE MARINA

SECRETO

E. M. de Marina.

OPERACIONES.

Barcelona, 30 de Junio de 1938.

ACTIVIDADES DE LA FLOTA, FLOTILLAS DE VIGILANCIA Y TRANSPORTES DE GUERRA. (Mayo y Junio)

Flota.

DIVISION DE CRUCEROS = "Miguel de Cervantes" y "Méndez Núñez".

FLOTILLA DE DESTRUCTORES = "Jorge Juan", "Ulloa", "Lepanto", "Almirante Antequera" y "Sánchez Barcáiztegui"

El 26 de mayo salieron a la mar los anteriores del puerto de Cartagena para efectuar ejercicios de tiro de cañón, regresando el mismo día.

1ª.FLOTILLA DE DESTRUCTORES = "Ulloa", "Jorge Juan" y "Escaño".

Crucero de Barcelona a Cartagena dando protección indirecta hasta Castellón al Transporte de Guerra "POETA AROLAS". Saliendo de Barcelona el día 1º de mayo y llegando a Cartagena el día 2. (Con carga especial).

1ª.FLOTILLA DE DESTRUCTORES = "Ulloa", "Jorge Juan" y "Lepanto".

Crucero de Cartagena a Barcelona y regreso.
Salida de Cartagena el 31 de mayo llegando a Barcelona el 1º de junio.
Salida de Barcelona el día 2 de mayo y llegando a Cartagena el día 3.
Dando protección indirecta al Transporte de Guerra "Capitán Segarra" en su viaje de Valencia a Tarragona. (Con carga especial)

1ª.FLOTILLA DE DESTRUCTORES = "Ulloa", "Escaño" y "Miranda".

Crucero de Cartagena a Barcelona y regreso.
Salida de Cartagena el 25 de junio y llegada a Barcelona el 26.
Salida de Barcelona el 27 de junio llegando a Cartagena el 28.
Durante el viaje de regreso a Cartagena prestó protección indirecta al Transporte de Guerram"Capitán Segarra" y vapor "Betis". (Con carga especial)

2ª.FLOTILLA DE DESTRUCTORES = "Valdés", "Miranda" y "Escaño".

Crucero de Cartagena a Barcelona y regreso.
Salida de Cartagena el 26 de mayo y llegada a Barcelona el 27.
Salida de Barcelona el 28 de mayo y llegada a Cartagena el 29.
(Con carga especial),

SUBMARINO "C-1" =

Salida de Barcelona el 14 de mayo para efectuar un crucero de vigilancia en la zona de costa facciosa, entrando en el mismo puerto el 19.

Salida de Barcelona el 22 de mayo para efectuar un crucero de vigilancia por la zona de costa facciosa y protección directa a los Transportes de Guerra "Capitán Segarra" y "Artea Mendi" entrando en el mismo puerto el día 24.

Salida de Barcelona el 1º. de junio para efectuar un crucero de vigilancia por la zona de costa facciosa y protección directa al Transporte "Capitán Segarra", "Artea Mendi", "S.A.C. nº.4" y vapor "Betis", regresando al mismo puerto el 5.

Salida de Barcelona el día 12 de junio para trasladarse a Cartagena efectuando crucero de vigilancia, llegando a este último puerto el día 17.

SUBMARINO "C-2" =

Salida de Saint- Nazaire el día 17 de junio para trasladarse a Cartagena, llegando a este último puerto el día 26.

SUBMARINO "C-4" =

Salida del puerto de Cartagena el día 10 de junio para efectuar pruebas, regresando el mismo día a puerto.

Salida de Cartagena para Barcelona el día 19 de junio y llegando a este puerto el día 22.

LANCHAS TORPEDERAS =

Salida de Barcelona el día 4 de mayo para efectuar un crucero de barrido y vigilancia en la zona de costa enemiga, entrando el día 5 en Tarragona y saliendo el mismo día para Barcelona a donde llegan el día 6.

Salida de Barcelona el día 17 de mayo para efectuar un crucero de barrido y vigilancia en la zona de costa enemiga, entrando en Tarragona el día 18 y saliendo el mismo día para Barcelona a donde llegan el día 19.

Salida de Barcelona el día 1º. de junio para efectuar un crucero de barrido y vigilancia en la zona de costa enemiga, entrando el día 2 en Tarragona, saliendo el día 3 para efectuar la misma vigilancia y barrido, entrando en Valencia el día 4.

Salida de Valencia el día 8 de junio para incorporarse a su Base llegando el día 9.

Flotillas de Vigilancia

FLOTILLA DE CATALUÑA = Mes de Mayo.

Día 1º salió de Barcelona el Guardacostas "V-14" para convoyar hasta la frontera a los buques "S.A. C. nº.6", "Betis" y "Berga" entrando en Rosas el día 2.

Día 3 el Guardacostas "V-14" dió escolta desde la frontera hasta Barcelona a un vapor francés

Día 4 salió de Rosas el Guardacostas "V-16" dando escolta al vapor "O.M.S." hasta la frontera, regresando al puerto de salida.

Día 4 salió de Barcelona el "V-14" dando escolta hasta la frontera al vapor "S.A. C. nº 2" , regresando al puerto de Rosas.

Día 5 salió de Rosas el "V-16" recogiendo en la frontera al petrolero "Zozorra" y convoyandolo hasta Barcelona.

Día 16 salió del puerto de Barcelona el "V-16" para prestar auxilio al vapor "S.-A.C. nº.6" que embarrancó frente a Malgrat, regresando el día 17 una vez desembarrancado aquel dandole escolta hasta Barcelona.

Día 18 salieron de Rosas para la frontera el "V-11" y "V-14" en donde encontraron el vapor "Etáre" dandole escolta hasta Rosas.

Día 22 salió de Rosas el "V-14" dando escolta hasta Barcelona al vapor "Berga".

E. M. de Marina.

Día 24 salió de Rosas el "V-11" para la frontera dando escolta al vapor "Eliso" y regresando a Rosas.

Día 26 salió de Barcelona el "V-14" para dar cumplimiento a la protección de un vapor.

Día 29 el "V-14" prestó servicio de remolcador en el puerto de Barcelona.

" " salieron de Rosas los Guardacostas "V-16" y "V-17" hacia la frontera para prestar protección al vapor "Rio Segre".

J u n i o .

Día 2 regresó a Barcelona el "V-14" procedente del puerto de Tarragona.

Día 4 el "V-14" efectuó servicio de vigilancia el mismo día salieron de Rosas para la frontera el "V-11" y "V-17" para dar escolta a los vapores "Campero" y "La Guardia".

Día 6 salió del puerto de Barcelona para el de Rosas el "V-10" y el "V-17" salió de Palamos protegiendo el vapor "La Guardia".

Día 6 el "V-11" prestó auxilio al vapor "Betis" embarrancado en Cunit.

Día 8 sale de Rosas para la frontera el "V-10" desde donde dió protección a un vapor hasta Rosas.

Día 8 regresa el "V-11" de la playa de Cunit de prestar auxilio al "Batis".

Día 11 salió de Rosas el "V-10" convoyando hasta la frontera a un vapor.

Día 24 los Guardacostas "V-11" y "V-14" efectuaron el servicio órdenado por la Jefatura de Defensa Móvil Marítima .

Día 25 salió del puerto de Rosas el "V-10" para la frontera en donde encontró al vapor "Saustan" dandole protección hasta el puerto de Barcelona.

Día 25 El V-11" y "V-14" efectuaron un servicio ordenado por la Jefatura de la Defensa Móvil.

FLOTILLA DE VALENCIA = Mes de mayo.

Día 23 sale de Valenciael "V-18" para convoyar al "Betis" no pudiendo encontarlo por lo que regresa el mismo día.

Día 30 el "V-18", "V-19" y "V-20" prestaron auxilio al vapor "El Dejem" que fué incendiado por la aviación facciosa sacándolo del puerto y varandolo en la playa de Nazaret

FLOTILLA DE CARTAGENA = Mes de mayo.

Día 6 prestaron servicio de vigilancia el "V-27" y "V-24" y Torpedero 17.

Día 7 " " " " "V-25", "V-26" y Lanchas anti-submarinas y Guardacostas "Tetuan".

Día 8 " " " " " "V-24" y "V-27".

Día 9 " " " " " "-25", "V-26", "Tetuan" y Lanchas rápidas.

E. M. de Marina.

Día 10 prestaron servicio de vigialncia el "V-25", "V-26" y "Tetuan".

Día 11 " " " " "V-24", "V-27" y "Tetpedëro 17"

Dia 12 " " " " "V-24", "V-27", "V-25", "Torpedero17 y / Lanchas.

Dia 13 prestaron " " " "V-25", "V-26" y "Tetuan"

Dia 14 " " " " "V-24", "V-27", "Torpedero17 y Lanchas.

Dia 15 " " " " "V-25", "V-26", "Tetuan" y "Lanchas"

Dia 16 " " " " "V-27, V-24, Torpedero 17 y Lanchas.

Dia 17 " " " " V-25, V-26, Tetuan y Lanchas.

Dia 18 " " " " V-27, V-24, V-28 y Torpedero 17.

Dia 19 " " " " V-26, V-25, Tetuan y Falucho Maria.

Dia 20 " " " " V-24, V-28, V-27 y Torpedero 17

Dia 21 " " " " V-26, Tetuan y Falucho Maria Teresa

Dia 26 " " " " V-27, V-28, Torpedero 17 y Lanchas.

Dia 27 " " " " V-25, V-26, Falucho Maria Teresa y Lanchas.

Dia 28 " " " " V-28, V-27, y V-24.

Dia 29 " " " " V-26, V-25, Torpedero 17 y Falucho.

Dia 30 " " " " V-25, V-27, V-28 y Lanchas.

Dia 31 " " " " V-25, V-26 y Falucho Maria Teresa.

Mes de Junio

Dia 1 " servicio " " V-24, V-27, Torpedero 17 y Lanchas.

Dia 2 " " " " V-25, V-26, Falucho Maria Teresa y Lanchas.

Dia 3 " " " " V-27, V-24 y Lanchas.

Dia 4 " " " " V-26, V-25, Falucho, Torpedro 17 y Lanchas.

Dia 5 " " " " V-24 y V-27.

Dia 6 " " " " V-25, V-26, Fálucho Maria Teresa y Lanchas.

Dia 7 " " " " V-24, V-27 y Torpedero 17.

Dia 8 " " " " V-23, V-26, Torpedero 14 y Lanchas.

Dia 9 " " " " V-27, V-24, Torpedero 17 y Lanchas.

Dia 10 " " " " V-25, V-28, Falucho Maria Teresa y Lanchas

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA "ÁLVARO DE BAZÁN"

Dia 11 prestaron servicio de vigilancia el V-22, V-27, Torpedero 17, Falucho Maria Teresa y Lanchas antusubamarinas.

Dia 12 " " " V-25, V-28, Torpedero 14 y Lanchas.

Dia 13 " " " V-24, V-27 y Falucho Maria Teresa.

Dia 14 " " " V-25, Torpederos 14 y 17 y Lanchas.

Dia 15 " " " V-27, V-24, Falucho Maria Teresa y Lanchas.

FLOTILLA DE ALMERIA. Mes de Mayo.

Dia 16 El V-30 que estaba reparando en Cartagena entró en el puerto de Almeria.

Transportes de Guerra

POETA AROLAS.

De Barelona a Cartagena, conduciendo 2,500 toneladas de carga varia.

En 1 de Mayo sale de Barcelona y llega a Valencia el 2; sale para Alicante el 10 y llega el 11, saliendo el mismo dia para Cartagena a donde llega el 12.

CAPITAN SEGARRA.

De Barcelona a Valencia, conduciendo 818,465 kg. de carga varia.

En 22 de Mayo sale de Barcelona, llegando a Valencia el 23.

De Valencia para Barcelona, conduciendo 530,637 kg. de carga varia.

En 2 de Junio salió de Valencia y llegó a Barcelona el 4 despues de haber hecho escala en Tarragona.

De Barcelona a Valencia, transportando 1,632,384 kg. de carga varia y 72 pasajeros.

En 27 salió de Barcelona, llegando el 28 a Valencia.

S.A.C. Nº 4.

De Barcelona a Valencia, transportando 2,197.754 kg. de carga varia.

En 31 de Mayo sale y llega a Valencia el 4 de Junio despues de haber hecho escala en Tarragona.

ARTEA MENDI.

De Valencia a Barcelona, transportando 138,077 kg. de carga varia.

En 23 de Mayo sale de Valencia, llegando a Barcelona el 25 despues de haber hecho escala en Tarragona

De Barcelona aCartagena, transportando 813,211 kg. de carga Varia.

En 31 de Junio salió de Barcelona, llegando a Cartagena en 5 despues de haber hecho escal en Valencia, Alicante y Torrevieja.

De Cartagena a Barcelona,transportando 4.544,138 kg. de carga varia.

Sale de Cartagena el 16 de Junio,llega a Barcelona el 19,despues de haber hecho escala en Alicante y Valencia.

L E A L T A D.

De Mahón a Barcelona.

Sale de Mahón el 4 y llega a Barcelona el 5.

De Barcelona a Cartagena,transportando 610 toneladas y 1,100 pasajeros.

Sale de Barcelona el 22 y llega a Cartagena el 25 despues de haber tocado en Mahón.

V/ B E T I S

De Barcelona a Torrevieja,transportando 603.881 kg. de carga varia.

Sale de Barcelona el 21 de Mayo y llega a Torrevieja el 26 despues de haber hecho escala en Valencia,Alicante.

De Torrevieja a Barcelona,transportando 900.000 kg. de sal.

Sale de Torrevieja en 3 de Junio y llega a Barcelona el 8 despues de haber tocado en Valencia y Tarragona.(Se retrasó la llegada por haber varado)

De Barcelona a Valencia,transportando 400 toneladas de carga varia y 56 pasajeros.

Sale de Barcelona el 27 de Junio y llega a Valencia el 28.

V A P O R "L A G U A R D I A"

De Barcelona a Sagunto.transportando 672 toneladas de chatarra.

Sale de Barcelona el 9 de Junio y llega a Sagunto el lo.

M O T O V E L E R O "C A R M E N P I C Ó"

De Barcelona a Mahón,transportando 12o toneladas de carga varia.

Salió el 30 de Mayo de Barcelona y llegó a Mahón en 31.

De Mahón a Barcelona,transportando 120 toneladas de carga varia,

Salió de Mahón el 5 de Junio y llegó el 6 a Barcelona

De Barcelona a Mahón,transportando 120 toneladas de carga varia.

Salió de Barcelona en 17 de Junio y llegó a Mahón en 18.

M O T O V E L E R O "I S A B E L M/ T U T E S"

De Mahón a Barcelona,transportando 200 toneladas de carga varia.

Salió de Mahón en 28 de Mayo y llegó a Barcelona el 29.

De Barcelona a Mahón,transportando 200 toneladas de carga varia.

Salió de Barcelona el 12 de Junio y llegó a Mahón el 13.

M O T O V E L E R O "C A L A M A R S A L"

De Mahón a Valencia,transportando 350 toneladas de carga varia.

ARCHIVO GENERAL DE LA MARINA "ALVARO DE BAZAN"

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

SUBSECRETARIA DE MARINA (7)

E.M. de Marina.

En 26 de Mayo salió de Mahón y llegó a Valencia el 27.

M O T O V E L E R O P O N T M A R T I

De Barcelona a Mahón, transportando 140 toneladas de carga varia.

Salió de Barcelona el 9 de Junio y llegó el 10.

Estas actividades quedan cerradas en 29 de Junio.

El JEFE DE E.M. DE MARINA,

Pedro Prado

ESTADO MAYOR DE MARINA
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
OPERACIONES

E. M. DE MARINA
OPERACIONES
REGISTRO RESERVADO
Núm. 783/S.
1-7-38.

Document nº81. Butlletí d'Informació de la Base Naval Secundària de Roses.
AGGC. Secció Incorporats. Caixa 701.

ZONA DE CATALUÑA
AGRUPACIÓN NORTE
DE
DEFENSA DE COSTAS

JEFATURA DELEGADA

Servicio de Información correspondiente a la noche del 8 al 9 del mes de la fecha.

HORAS	NOVEDADES
6'15	La Base Naval Secundaria de Rosas da los siguientes comunicados:



"El Semáforo de Cadaqués comunica que a las 19'10 pasa frente al Cabo, a unos 100 metros de la costa, un buque al parecer mercante con las luces apagadas, dirección Norte.

A las 19'20 comunica la Bateria de Port-Bou avisarle la Delegación Marítima que a las 19 horas tenia que pasar un buque mercante y a las 20 horas otro con rumbo Norte a Sur, pero que a causa de la niebla Port-Bou no ha visto nada. Se avisa el mismo parte a las Baterias nº 1, 2 y 3.

A las 19'30 comunica Transmisiones de Castellón de Ampurias que Puig Gros le avisa que a las 11 aparece en Punta Cervera un buque de pasaje, de dos palos y dos chimeneas, pintado de blanco y negro, rumbo Sur.

A las 23'25 comunica la Subdelegación Marítima que tiene un buque en puerto, lo que se participa a la D.E.C.A.

A las 6'15 comunica la Bateria nº 3 que son dos los buques que hay en el muelle.".

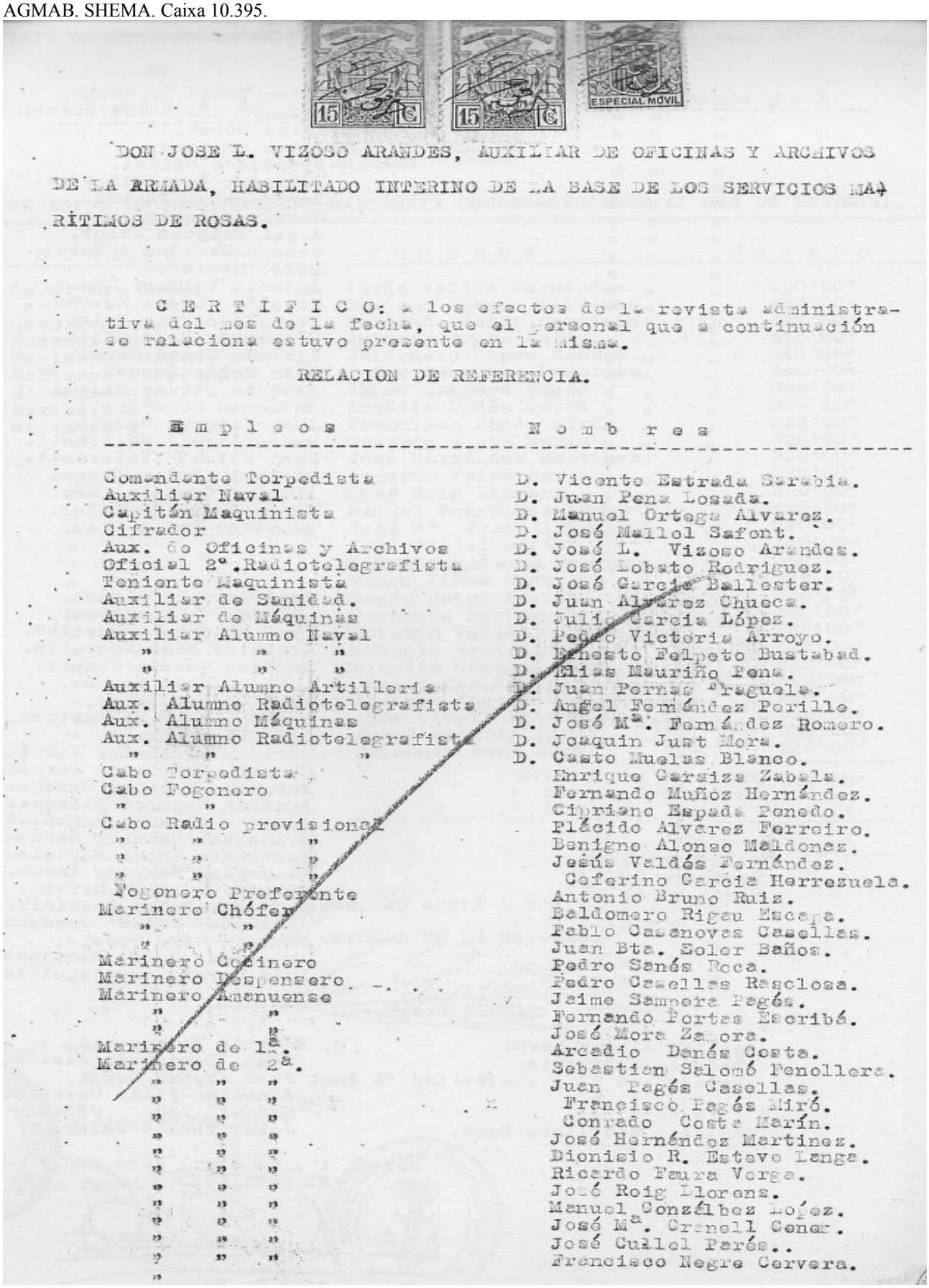
Barcelona 9 de noviembre de 1937.

El Coronel Jefe



Al Jefe del Servicio de Información del Ministerio de Defensa Nacional.

Document nº82. Plantilla de la Base Naval Secundària de Roses.
AGMAB. SHEMA. Caixa 10.395.



DON JOSE L. VIZOSO ARANDES, AUXILIAR DE OFICINAS Y ARCHIVOS DE LA ARMADA, HABILITADO INTERINO DE LA BASE DE LOS SERVICIOS MARÍTIMOS DE ROSAS.

C E R T I F I C O: A los efectos de la revista administrativa del mes de la fecha, que el personal que a continuación se relaciona estuvo presente en la misma.

RELACION DE REFERENCIA.

Empleos	Nombres
Comandante Torpedista	D. Vicente Estrada Sarabia.
Auxiliar Naval	D. Juan Pena Losada.
Capitán Maquinista	D. Manuel Ortega Alvarez.
Cifrador	D. José Mallol Safont.
Aux. de Oficinas y Archivos	D. José L. Vizoso Arandes.
Oficial 2º.Radiotelegrafista	D. José Lobato Rodriguez.
Teniente Maquinista	D. José Garcia Ballester.
Auxiliar de Sanidad.	D. Juan Alvarez Chueca.
Auxiliar de Máquinas	D. Julio Garcia López.
Auxiliar Alumno Naval	D. Pedro Victoria Arroyo.
" "	D. Ernesto Felpeto Bustabad.
" "	D. Elias Mauriño Pena.
Auxiliar Alumno Artilleria	D. Juan Pornas Fraguela.
Aux. Alumno Radiotelegrafista	D. Angel Fernández Perille.
Aux. Alumno Máquinas	D. José Mª. Fernández Romero.
Aux. Alumno Radiotelegrafista	D. Joaquin Just Mora.
" " "	D. Casto Muelas Blanco.
Cabo Torpedista	Enrique Garaiza Zabala.
Cabo Fogonero	Fernando Muñoz Hernández.
" "	Cipriano Espada Penedo.
Cabo Radio provisional	Plácido Alvarez Ferreiro.
" " "	Benigno Alonso Maldonez.
" " "	Jesús Valdés Fernández.
Fogonero Preferente	Ceferino Garcia Herrezuela.
Marinero Chófer	Antonio Bruno Ruiz.
" "	Baldomero Rigau Escapa.
" "	Pablo Casanovas Casellas.
Marinero Cocinero	Juan Bta. Soler Baños.
Marinero Despensero	Pedro Sanés Roca.
Marinero Amanuense	Pedro Casellas Rasclosa.
" "	Jaime Sampera Pagés.
" "	Fernando Portas Escribá.
Marinero de 1ª.	José Mora Zamora.
Marinero de 2ª.	Arcadio Danés Costa.
" " "	Sebastian Salomó Penollera.
" " "	Juan Pagés Casellas.
" " "	Francisco Pagés Miró.
" " "	Conrado Costa Marín.
" " "	José Hernández Martinez.
" " "	Dionisio R. Esteve Langa.
" " "	Ricardo Faura Verge.
" " "	José Roig Llorens.
" " "	Manuel González López.
" " "	José Mª. Crenell Cenar.
" " "	José Cullel Parés..
" " "	Francisco Negre Cervera.
"	

Marinero de 2ª,	Pedro Viñas Busquets.
" " "	Antonio Ramos Gutierrez.
" " "	Jaime Soler.
" " "	Jaime Caliana.
" " "	Francisco Baidal.
" " "	Salvador Juan Puiggros.
" " "	Ramón Batet Espina.
" " "	Martín Orpella
" " "	Angel Frigola Palot.
" " "	Genaro Martinez Feri.
" " "	Pedro Herrero.
" " "	Antonio Vellver Gómez.
" " "	Nicolás López Ferrán.
" " "	Francisco Poig Soler.
" " "	Fernando Solá Millá.
" " "	Alfonso Casas Cayol.
" " "	Juan Muñoz Cereza.
" " "	Joaquin Piquer Palau.
" " "	Raimundo Fonr Abril.
" " "	Juan Satorre Garcia.
" " "	Pedro Giralt Vilardell.
" " "	Juan Giralt Vilardell.
" " "	Florea1 Soler Roses.
" " "	Antonio Castañe5 Más.
" " "	Jaime Queraltó Vidal.
" " "	Salvador Pujol Rius.

DRAGAMINAS " MONTURIOL "

Comandante	D. José Barceló Blanch.
Teniente Maquinista	D. Nicanor Lanao Cuni.
Capitán Maquinista de la R.N.	D. Juan Ordorica González.
Auxiliar de Máquinas	D. Argimiro Diaz Saavedra.
Auxiliar Alumno Radio	D. Enrique Garcia Campos.
Cabo de Marineria	Luis Llobet Vergés.
Cabo Artilleria	José Lloret Soler.
Cabo Artilleria	Domingo Magriñá Boltrán.
Cabo Prov. Fogoneros	José Diaz Diaz.
" " " "	Enrique Fernández Fernández.
Fogonero preferente	Manuel Rodriguez Fernández.
Marinero Fogonero	Antonio Paredes Ortega.
" "	Agustin Cegarra Blázquez.
" "	Antonio Alvarez González.
" "	Francisco Cansado Carrasco.
Marinero de 1ª	Fortunato Gaona Royuela.
Marinero de 1ª.	Alejandro Serrano Insua.
Marinero de 2ª,	Alfonso Guillón Oliver.
" " "	José Fernández Aparicio.
" " "	Vicente Leira Orcuendo.
" " "	Joaquin Cano Tudela.
" " "	Nicolás Ruiz Martinez.
" " "	Luis Garay Larandegoitia.

LANCHA D.ArR.-1.

Auiliar Alumno Naval	D. Eduardo Estors Gil.
Cabo de Marineria	Juan Dominguez Alsina.
Marinero de 2ª	Juan Mayans Serra.
" " "	Arcadio Vilar Cardona.
" " "	Manuel Lago Gómez.
Marinero Artillero Prov.	José Taulet Soley.

Roses. 1º. de Abril de 1.9[illegible].
EL HABILITADO:

José L. Vizoso.

Document nº83. Butlletí d'operacions de les Flotilles de Vigilància i Defensa Antisubmarina republicanes.
AGMAB. SHEMA. Caixa 9574.

DEFENSA MOVIL MARITIMA

JEFATURA

******

Excelentisimo Señor Jefe de Estado Mayor de Marina.

Excmo. Sr.

En cumplimiento a orden de V.E., tengo el honor de manifestarle que durante la semana pasada han prestado las Flotillas los siguientes servicios, y han ocurrido las novedades que se mencionan en los trabajos de rastreo.

CATALUÑA.- El Guardacostas "V-12", destacado en el puerto de Rosas, a las 17 horas 50 minutos del dia 18, salió de dicho puerto con el fin de dar escolta a un buque el cual no compareció regresando a las 24 horas al punto de salida.
El mismo buque el dia 21 y a las 17 horas 30 minutos salió para la frontera para recojer y convoyar a los vapores "SAC-6" y "CABO CERVERA" convoyando al último hasta San Feliu donde entró a las 3 horas y cuarenta y cinco minutos del dia 22, el "SAC-6" continuó viaje al puerto de Barcelona.
Se encuentran reparando el "V-11", en dique el "V-13", / pendiente de pruebas de Artilleria el "V-14" y de reparación el "V-15".
Rastreo de minas S/N.

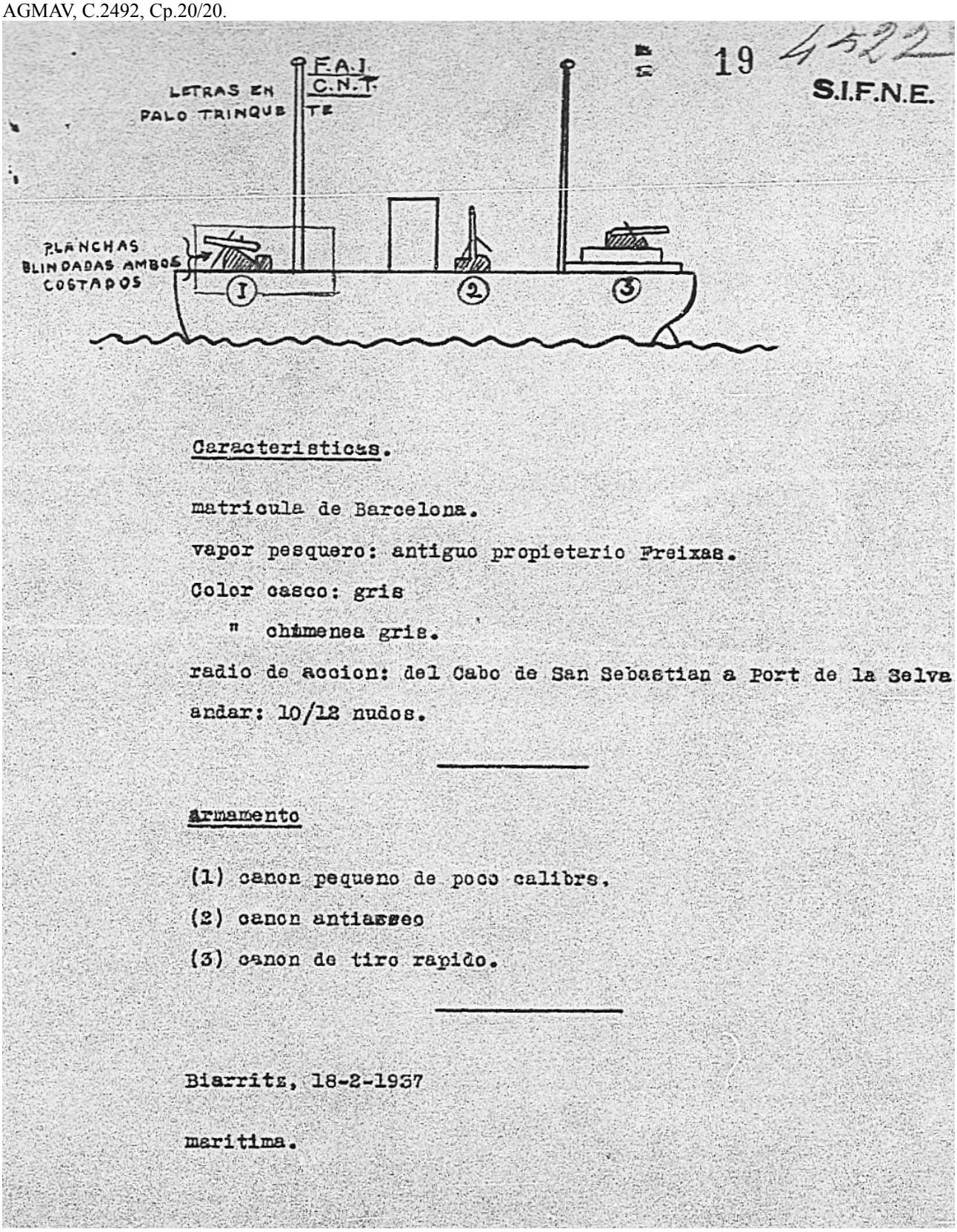
VALENCIA.- El dia 16 una lancha de rastreo remolcó a una torpedera hallada sin gobierno frente a Moraira.
El 17 el Guardacostas "V-18" dió protección al vapor "SAC 8" el cual fondeó a la una de la madrugada en el puerto de Valencia.
El 20 el Guardacostas "V-17" a las 22 horas 30 minutos / dió protección desde Valencia hasta Denia al vapor "SAC".
Rastreo de minas S/N.

CARTAGENA.- Los Guardacostas "V-23", "V-26", "V-27", "V-28","TETUAN" y "TORPEDERO 14" efectuaron los servicios de vigilancia ordenados por la Jefatura de la Flotilla, sin novedad siendo auxiliados en los mismos por las lanchas rápidas "B-1", "B-23", "B-41" , "B-42".
Los Guardacostas "V-24" y "V-25" reparando.
Rastreo de minas S/N.

ALMERIA. - Se efectuó el servicio de vigilancia por el Guardacostas "V-30", sin novedad.
Rastreo de minas S/N.

Bar .....

Document nº84. Informació nacional sobre guardacostes republicà.
AGMAV, C.2492, Cp.20/20.



19 4522

S.I.F.N.E.

Caracteristicas.

matricula de Barcelona.

vapor pesquero: antiguo propietario Freixas.

Color casco: gris

" chimenea gris.

radio de accion: del Cabo de San Sebastian a Port de la Selva

andar: 10/12 nudos.

Armamento

(1) canon pequeno de poco calibre.

(2) canon antiaereo

(3) canon de tiro rapido.

Biarritz, 18-2-1937

maritima.

Document nº85. Ordre d'operacions pel guardacostes de la Flotilla.
AGMAB. SHEMA. Caixa 9763.

Sr. Comandante del Guardacostas

" F R A N C I S C O "

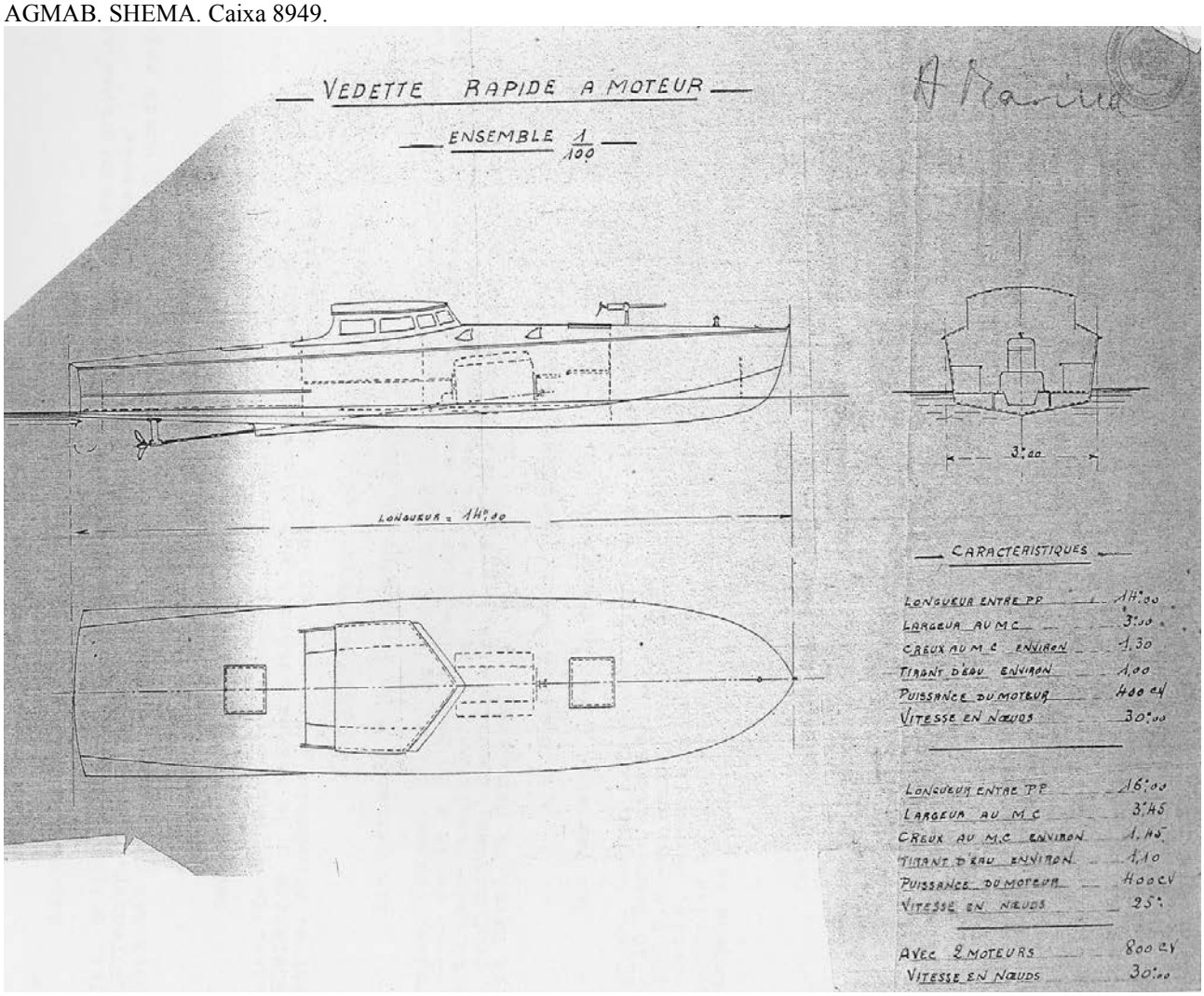
A las 22 horas del dia 6 se encontrará Vd junto con el Guardacostas "ADELA" en las proximidades de Port-bou alli encontrarán un vapor que llevará como señal de reconocimiento la luz roja de aceite en vez de la electróca figurando asi como si tuviera averia en la instalacion.- Al reconocer al barco Vds deben hacer por escot tres veces las letras O) convoyandolo inmediatamente a Rosas; tan pronto se realice este servicio y a la hora que crea oportuna se hace Vd a la mar en viaje de regreso a Barcelona.

Barcelona 5 de Agosto de 1937
EL JEFE DE LA FLOTILLA

Gabriel M. Morito

Si por cualquier coincidencia fallase alguno de los dos Guardacostas (que no creo) el servicio debe realizarlo el otro, quedando en este caso el barco que hubiese fallado en Rosas protegiendo al mercante.-

Document nº86. Croquis sobre una llanxa de defensa de la costa republicana.
AGMAB. SHEMA. Caixa 8949.



Document nº87. Instruccions tàctiques per les llanxes antisubmarines.
AGMAB. SHEMA. Caixa 9709.

(R E S E R V A D O)

INSTRUCCIONES TACTICAS PARA LAS LANCHAS ANTISUBMARINAS

Organización de la Escuadrilla

1º.- La unidad táctita compuesta de tres lanchas forman una escuadrilla.

2º.- La Escuadrillas de Lanchas Antisubmarinas de Cataluña está formada por lasc Lanchas, "K-8", "K-11", "K-15", "K-17", "K-19"

3º.- Habrá un Comandante del Escuadrilla

4º.- La dotación estará compuesta de la siguiente forma:

Cargo	Numero	Especialidad y categoria
Patron	Uno	Auxiliar Alumno Naval
Motorista	Uno	Auxiliar de Maquinas
Marinero Artillero	Uno	Marinero Artillero
Marinero de 1ª	Uno	Señalero
Marinero de 1ª	Uno	Timonel

5º.- Distribución en zafarrancho de combate, será la siguiente:

666

Cargo	Puesto	Obligaciones
Patron	Rueda de gobierno	a). Mando de la Lancha b). Lanzamiento de bombas.
Motorista	Cámara de motores	a). Dirección y manejo de los motores.
Señalero	Al pié del palo de señales	a). Comunicación y interpretación de señales b). Observador de aire.
Artillero	Al lado de la ametralladora.	a). Manejo de la ametralladora.
Marinero de 1ª	Puente.	a). Ordenes del Patron y observador contra Submarinos.

6º.- Al salir de puerto, todo el personal ocupará su puesto de combate en el cual permanecerá continuamente hasta regresar a puerto.

Document nº88. Plantilla del personal dedicada al rastrejament de mines.
AGMAB. SHEMA. Caixa 8908.

PERSONAL DEL RASTREO DE MINAS, CON EXPRESION DE SUS EMPLEOS Y DESTINOS CORRESPONDIENTES.

- -

"D.-122 MERCEDES" (La Selva).
Pat. José Pujol Bosch
Mec. Odón Pujol Vidal
Mar. José Bosch Pacreu
Mar. Salvador Ripoll Roqueras.

"D.-117 PEPITA" (La Selva)
Pat. Miguel Fulcará Castelló
Mec. Mariano Martín Albiol.
Mar. José Suñer Fá.
Mar. Fernando Garriga Garriga.

"D.-116 MARCELA RAMONA" (Rosas)
Pat. Ramón Forns Geli (Cesa-Ejército)
Mec. Francisco Román Torregrosa.
Mar. Alberto Cufí Font. (Cesa-Ejército)
Mar. Pedro Esteve Feliu.

"D.-113 ROSA DEL AMPURDAN" (Rosas)
Pat. Martín Godó Salomó.
Mec. Pedro Alabert Balagué.
Mar. José Mallol Simón.
Mar. José López Boix.

"D.-126 LIBERTAD". (Rosas)
Pat. Francisco Peris Albiol
Mec. Tomás Peris Albiol
Mar. Antonio Huguet Inglés.
Mar. Antonio García Nieve.

"D.-184 MEDI" (Destacada en Rosas)
Pat. José Panadés Vlasco.
Mec. Antonio Fariñas Chouciño
Mar. Pedro Rodríguez Chouciño
Mar. Luis Rodríguez Villar

"D.-114 CAPITAN GALAN" (Destac.Rosas)
Pat. José Fontanet Ramón.
Mec. José Peiró Guillén
Mar. José Castro Amigó.
Mar. Luis Garrido Carrillo.

"D.-111 CONSTANTE" (Palamós)
Pat. Francisco Carratalá Alberola.
Mec. José Ageitos Bentoso.
Mar. José Pazos Cervera.
Mar. Perfecto Simó Simó.

"D.-112 BASIBINA" (Palamós)
Pat. José Vera Izquierdo
Mec. Bautista Boix González.
Mar. Manuel Bertolín Gargallo.
Mar. Gabriel Amigó García.
Mar. Manuel Orts Fontanet.

"D.-196 ANGELINA" (Palamós)
Pat. Juan Creixell Aleña.
Mec. Bernabé Satorra Clara.
Mar. José Torregrosa Rodríguez.
Mar. José Agulló Araú.

"D.-102 CANALEJAS" (Palamós)
Pat. Antº Albiol Castell
Mec. José Toledano Crespo.
Mar. Vicente Linares Orts.
Mar. José Bartomeu García.

"D.-197 SAN PEDRO" (Palamós)
Pat. José Barreiro Otero.
Mec. José Bachs Sabat.
Mar. José Romaña Icaza.
Mar. Darío Ramón Sureda.

"D,-125 VIRGEN DE LOS DOLORES" (Palamós)
Pat. Juan Bta. Llambrich Casanovas.
Mec. Antonio Figueras Balfegó.
Mar. Juan Estrada Casanovas.
Mar. Antonio Domingo Sarabia.

"D.-115 MASSOT" (Palamós)
Pat. Miguel Figueras Montserrat
Mec. Victoriano Mosquera Rey.
Mar. Angel Hermo González.
Mar. Luis Matavera Reixach.

"D.-208 JUAN JOSE" (Guixols)
Pat. Vicente Lloret Benito
Mec. José Santiago Puigcerver.
Mar. Domingo Cedre Arocha.
Mar. Salvador Coll Serra.

"D.-192 ZARA" (Guixols)
Pat. Marcial Rodríguez Figueras.
Mec. Manuel Barreto Pérez.
Mar. Jesús Chouciño Carrillo.
Mar. José Constans Tió.

"D.-193 NATI" (Blanes)
Pat. Domingo Pérez Oliveira.
Mec. Pedro Pérez Frígola.
Mar. Antonio Comes Querol
Mar. Jaime Llorens Crispí.
Mar. Esteban Burcet Pijoán.

"D.-106 MONTSERRAT" (Blanes)
Pat. José Fortuny Milán.
Mec. José Forner González.
Mar. Juan González Clara.
Mar. Carmelo Denis Santana.
Mar. Joaquín Vila Illas.

PERSONAL DEL RASTREO.

"D.-199 VALLCARCA" (Barcelona)
Pat. D. Manuel Alsina Ramia.
Mec. D. José Juan Bonet.
Mar. Perfecto Núñez Hermo.
Mar. José Pardo Villa.
Mar. Artº. Miguel Paratche Guimarau.

"D.-107 LEPANTO" (Barcelona)
Pat. José Llauradó Guardia.
Mec. Jaime Martínez Soriano.
Mar. Pedro Marí Roig.
Mar. José Martínez Torrus.

"D.-104 TERESINA" (Barcelona)
Pat. Melchor Sala Ibáñez.
Mec. Francisco Picarín Oriol.
Mar. Pedro Riera Llorens.
Mar. Gaspar Llorca Soler.
Mar. Enrique Borrás Trulls.

"D.-118 FLORA" (Barcelona)
Pat. Juan Bta. Ayza Guzmán.
Mec. Francisco Osuna Alé.
Mar. Miguel Fornés Llorens.
Mar. Esteban Clara Móralles.

"D.-186 ROSITA". (Barcelona)
Pat. Fernando Asensio Castro.
Mec. Antonio Asensio Castro.
Mar. José Calvo Sala.
Mar. José Tetas Massana.

"D.-183 LOLITA" (Barcelona)
Pat. Rafael Claudio Castell´a.
Mec. Pedro Casamitjana Roca.
Mar. Vicente Magrans Samper.
Mar. Manuel Pérez Alayón.

"D.-109 TOMASA" (Barcelona)
Pat. Jaime Sivera García.
Mec. Miguel Navarro González.
Mar. Mario Piqueras Morí.
Mar. José Vizcarro Martínez.

"D.-108 MARICEL" (Villanueva)
Pat. Gil Munné Güell.
Mec. Miguel Albiol Albiol.
Mar. Juan Giralt Roig.
Mar. José Gallardo Guti´errez.

"D.-195 RAMONA" (Tarragona)
Pat. Guillermo Anduiza Goicoechea.
Mec. José Aja Cabada.
Mar. Manuel Martínez Hoyo.
Mar. Salvador Gándara Llata.

"D.-110 GENN" (Barcelona)
Pat. Juan Ayala Torres.
Mec. Manuel Sifeirán Carrillo.
Mar. Saturnino Lorenzo Lacasa.
Mar. Juan Torres Bonet.

"D.-105 MARIA DEL CARMEN" (Barcelona)
Pat. José Buch Coll
Mec. Juan Soler Civera.
Mar. José Moreno Peña.
Mar. Miguel Segura Martín.

"D.-198 REPUBLICA" (Barcelona)
Pat. Salvador Roso Batiste.
Mec. Ramón Diago Castellá.
Mar. Juan Freizas Moreno..
Mar. Mariano Blasco Arenós.
Mar. Jaime Terradas Benet.

"D.-185 GARCIA RAMONA" (Barcelona)
Pat. José García Comí.
Mec. Juan García Comí.
Mar. Tom´as Llorca Llorca.
Mar. Joaquín Suñé Reixach.

"D.-108 FRANCISCO" (Barcelona).
Pat. Pablo Pons Ortoll
Mec. Faustino Magrans Samper.
Mar. Pedro Albado Llobell
Mar. José Pozo de Vega.

"D.-101 AUSIAS MARCH" (Barcelona)
Pat. Antonio Santamaría García.
Mec. Juan J. Ripoll Bordenabe.
Mar. Andrés Oliveira García.
Mar. Francisco García Caparrós.
Mar. Manuel Rodríguez Garrido.

"D.-120 JOVEN ROSITA" (Villanueva)
Pat. Patricio Solá Morell
Mec. Salvador Munné Güell
Mar. Juan Parellada Llambrich.
Mar. Manuel Noguerón Ferré.

"D.-194 MATILDE" (Tarragona)
Pat. Paulino Ganzo Medina.
Mec. Emilio López López.
Mar. Hermenegildo Deu Ricart
Mar. Julián Nates Gallo.

"D.-123 JUANITO" (Tarragona)
Pat. Domingo Brull Forné.
Mec. Tomás Figueras Balfegó.
Mar. Félix Trueba Talledo.
Mar. Eusebio Alboniga Elizalde.

PERSONAL DEL RASTREO

"D.-121 ROSA PRATS" (Tarragona)

Pat. Agustín Pons Farré.
Mec. Pedro González García.
Mar. Gaabino Salas Illera.
Mar. Francisco Pons Prat.

"D.-124 JOSEP" (Cambrils)

Pat. José Font Alegret.
Mec. Joaquín Savall Font.
Mar. Juan Aprais Meñaca.
Mar. Juan Rovira Isart.

"D.-119 SAN ANTONIO" (Cambrils)

Pat. Jaime Papio Piqué.
Mec. José Paio Fresas.
Mar. Juan Torné Torné.
Mar. Carlos Juan Castillo.

"D.-201 MARIA MONTSERRAT" (Ametlla)

Pat.
Mec. Manuel Piñero González.
Mar. Marcelino Pardo Villa.
Mar. Miguel Expósito Camino.

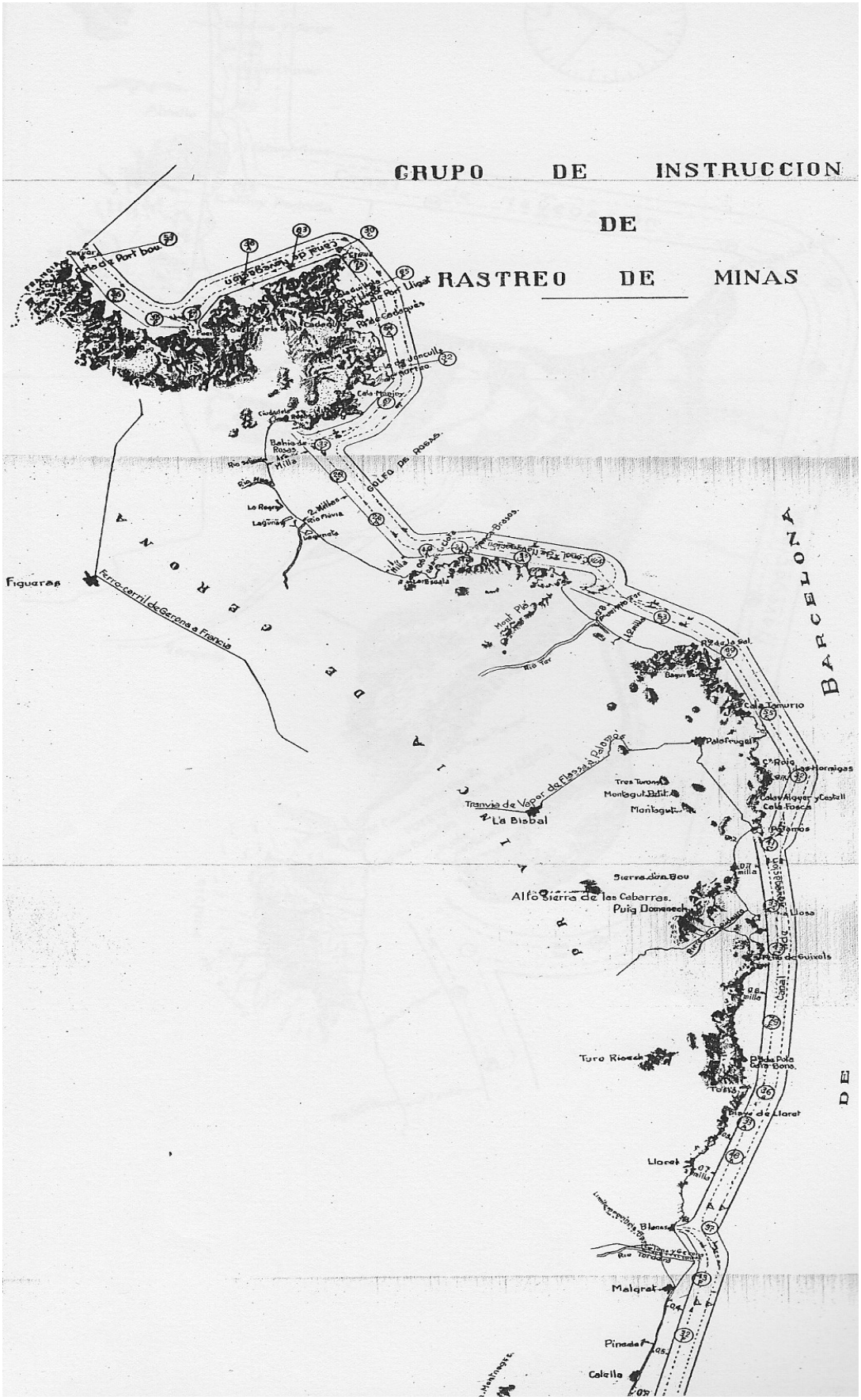
"D,-202 LIBERTAD" (Ametlla)

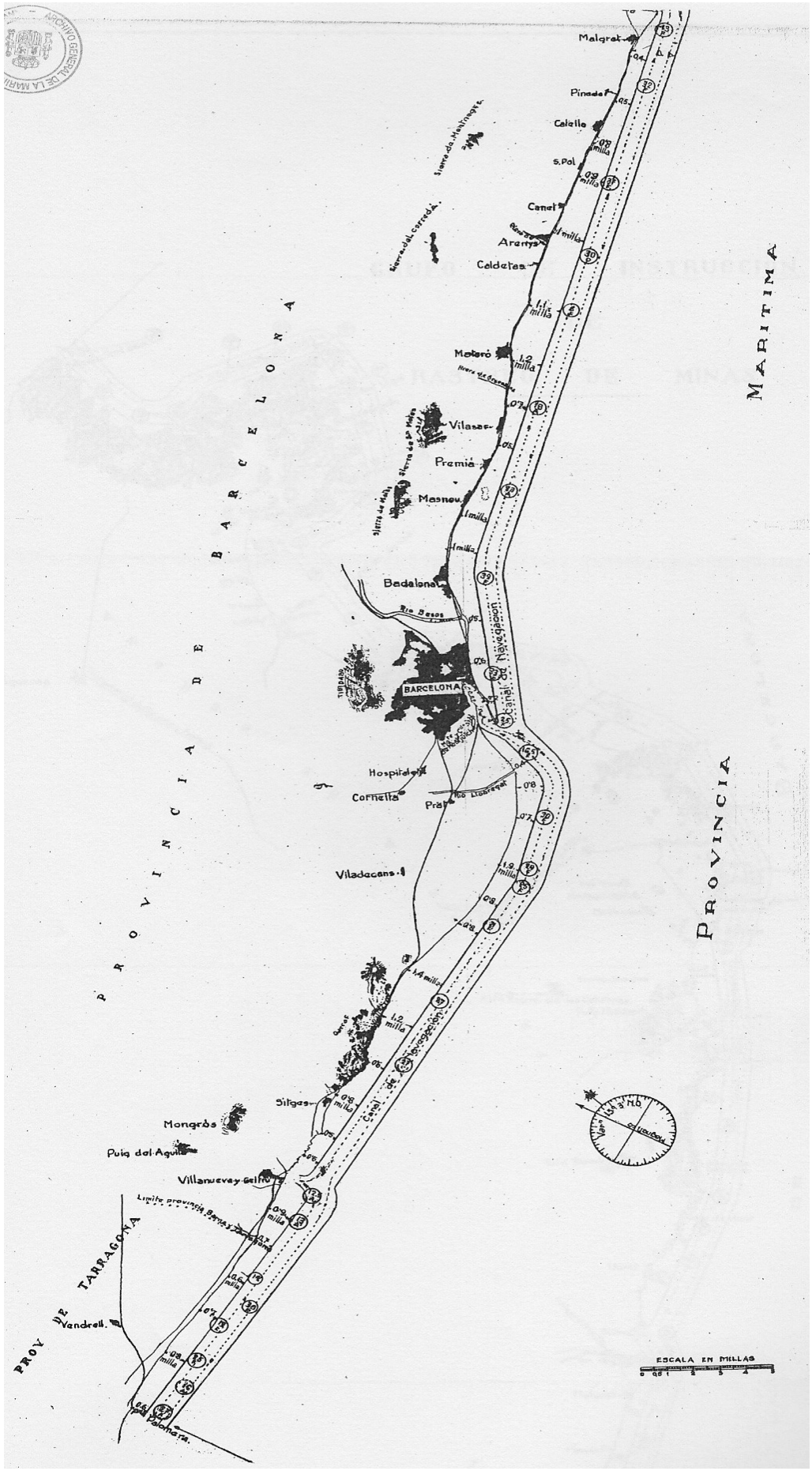
Pat. Juan García Comes.
Mec. Juan García Farnos.
Mar. Francisco Farnos Samarra.
Mar. Salvador García Oriol.

Barcelona 2 de diciembre de 1938.

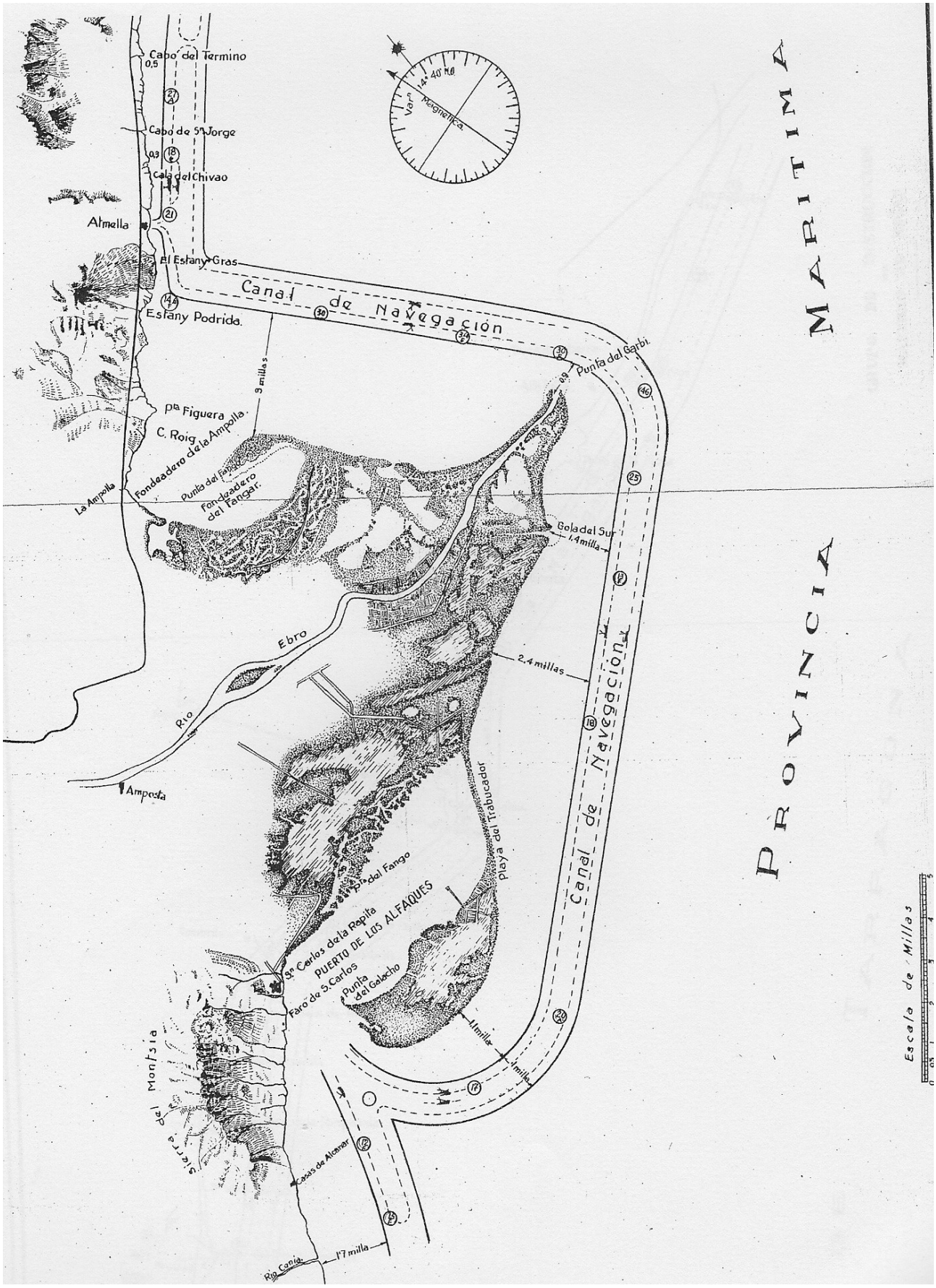
Subdelegado de La Selva.	D. Santiago Azcorra.
Jefe de la Base de Rosas.	D. Vicente Estrada.
Subdelegado de Palamós.	D. Casimiro Moreira.
Subdelegado de Guixols.	D. José Mª. Artategui.
Subdelegado de Villanueva.	D. Ciro Pérez.
Delegado de Tarragona.	D. Nicolás Buján.
Agente Rastreo Llansá	D. Ricardo Pérez Medín.
Id. id. Rosas.	D. Félix Pou Vilellas.
Id. id. Palamós.	D. Ramón Vich Tur.
Id. id. Palamós.	D. Salvador Oriol Mares.
Id. id. Guixols.	D. Eduardo Jover Zaplana.
Id. id. Blanes.	D. Vicente Pérez Sanpedro.
Id. id. Barcelona.	D. Francisco Sánchez Torres.
Id. id. Barcelona.	D. Pedro Sala Rabassa.
Id. id. Villanueva.	D. Manuel Liñán Cabo.
Id. id. Valcarca.	D. Antonio Morales González.
Id. id. Tarragona.	D. Francisco Samarra Torné.
Id. id. Tarragona.	D. Angel de la Riva Laruelo.
Id. id. Tarragona.	D. Juan Muñiz Revuelta.
Id. id. -Cambrils.	D. Pedro Basallote González.
Id. id. Ametlla.	D. Atanagildo Deu Lleó

Document nº89. Canal de rastrejament de mines submarines.
AGMAB. SHEMA. Caixa 9709.




Malgrat
Pineda
Calella
S. Pol
Canet
Arenys
Caldetas
Mataró
Vilasar
Premiá
Masnou
Badalona
Rio Besos
BARCELONA
Hospitalet
Cornella
Prat
Viladecans
Sitges
Mongrós
Puig del Aguila
Villanueva y Geltrú
Vendrell
Palomera
Sierra de Montnegre
Sierra del Corredá
Sierra de Sn Mateo
Sierra de Mataró
Canal de Navegación
PROVINCIA DE BARCELONA
PROVINCIA MARITIMA
PROV DE TARRAGONA
ESCALA EN MILLAS

GRUPO DE INSTRUCCION
DE
RASTREO DE MINAS
Barcelona 1º de Julio de 1937
DE TARRAGONA
Pta Palomera
Torredembarra
Alfafulla
Cabo Cros
Punta de la Mora
Punta del Murrot
Punta Gorda
TARRAGONA
Río Francolí
Canal de Navegación
Reus
Pta del Ricon
Cabo de Salou
Salou
Pa Grossa
Cambrils
Pta de la Riera de Riudoms
1er y Grado de Cambrils
Pta de la Riera de Riudecañas
Pta de la Pixerota
Pta y Barranco de la Porquerala
Pta dels Panals
Punta del Riu de Llastres
Hospitalet
Pta del Barranco de la Oca
Barranco de la Balalla
Cabo del Termino
Cabo de Sn Jorge
Var. Magnética



Cabo del Termino
Cabo de Sn Jorge
Cala del Chivao
Almella
El Estany Gras
Canal de Navegación
Estany Podrida
Punta del Garbi
Pta Figuera
C. Roig
Fondeadero de la Ampolla
Punta del Fango
Fondeadero del Fangar
La Ampolla
Gola del Sur
1.4 milla
Ebro
Rio
2.4 millas
Amposta
Playa del Trabucador
Pta del Fango
Sn Carlos de la Rapita
PUERTO DE LOS ALFAQUES
Faro de S. Carlos
Punta del Galacho
Sierra del Montsia
Casas de Alcanar
Rio Cenia
1'7 milla
Canal de Navegación
PROVINCIA MARITIMA
Escala de Millas

Document nº90. Directrius del gabinet de xifra de Marina.
AGMAB. SHEMA. Caixa 9444.

GABINETE DE CIFRA DE
MARINA.
-o-

S E C R E T O.

CIRCULAR Nº. 2.

DIRECTRICES PARA EL SERVICIO DE CIFRA.

Propuesta por la Jefatura de la Oficina de Cifra del Estado Mayor de la Flota la modificación del grupo final colocado en los radiogramas y telegramas cifrados que se cruzan entre las diversas Autoridades de Marina y en el que, precedidas de la letra N. , se expresan la hora de origen y el número de grupos de que consta el despacho, se aprueba dicha propuesta dictándose las siguientes instrucciones:

1ª.-Se suprime el grupo "N.----/--" que venía colocándose al final de los despachos cifrados.

2ª.-A continuación de todo texto cifrado se añadirá un grupo de cinco cifras que expresará la hora y minutos a que se ha depositado en la estación radio o gabinete telegráfico y la última cifra (unidades) del número de grupos de que se compone el texto, excepción hecha del que se viene tratando. Este grupo final se formará del siguiente modo: En primer lugar el número de las unidades de referencia y a continuación, y recifrados por éste, los de la hora y minutos. Cuando la hora conste sólo de unidades se antepondrá un cero.

Ejemplo: Un mensaje constá de 78 grupos y la hora de origen es 23 h. 15 m. El grupo final sería 80193, es decir:

8 23 15
88 88
8 01 93

3ª.-Se considera innecesario expresar el número total de grupos por no ser probable que en la transmisión se omitan una o varias decenas. Si dicha omisión fuese de uno a nueve grupos se advertiría fácilmente por la primera cifra de este grupo final.

4ª.-Las presentes instrucciones entrarán en vigor el día primero de marzo próximo.

Barcelona, 20 de febrero de 1.938.

EL JEFE DEL GABINETE,

Manuel Sanz.

[illegible] DE CIFRA
DE MARINA.
-O-

S E C R E T O.

INSTRUCCIONES PARA EL USO DE LAS »TABLAS AUXILIARES» DEL CODIGO »B E T A ».

.-oOo-.

Las TABLAS AUXILIARES DE CIFRA del Código »BETA» constan de una o varias líneas de grupos de CUATRO cifras, con la anotación al margen izquierdo del día en que deberán ser utilizadas.

REGLAS PARA CIFRAR:

Sustituído INTEGRAMENTE el texto del despacho por los grupos correspondientes del Código (con arreglo a las »Instrucciones» que figuran en el mismo), se colocará debajo del primer grupo de aquéllos el primero de la línea correspondiente al día en que se cifre el telegrama; el siguiente debajo del segundo y así sucesivamente. Si se agotasen los grupos de la línea o líneas asignadas al día en cuestión, se comenzará de nuevo por el primero, repitiendo la operación cuantas veces sea necesario.

Terminada esta colocación se sumará cada grupo del Código con su correspondiente de la Tabla, NO ARRASTRANDOSE LAS DECENAS QUE SE OBTENGAN DE CADA UNA DE LAS SUMAS PARCIALES. Para facilitar esta operación se comenzará a sumar de izquierda a derecha. Estas sumas componen el texto que se ha de transmitir.

EJEMPLO: Se trata de cifrar el siguiente despacho: »Atracamos sin novedad en Valencia a las 10 horas 55 minutos.»

	Atrac	amos	sin	novedad	en	Valencia	a
Grupos del Código..	4462	4277	8292	7283	5671	8663	4150

	las	10	horas	55	minutos.
Grupos del Código..	6801	4009	6355	4054	7096

Los 12 primeros grupos de la clave correspondiente al día en que se cifra el anterior telegrama son los que se expresan debajo de los anteriores en la siguiente forma:

Grupos del Código....	4462	4277	8292	7283	5671	8663	4150	6801
Grupos de la Tabla ..	5512	7362	3652	8374	0836	2092	7382	6361
Su suma	9974	1539	1844	5557	5407	0655	1432	2162

4009 6355 4054 7096
1771 7254 3772 9290
5770 3509 7726 6286, sumas que transmitiremos en esta misma forma.

REGLAS PARA DESCIFRAR:

Recibido un despacho, colocaremos debajo de los grupos del mismo los de las líneas que correspondan al día de su transmisión y restaremos éstos de aquéllos SIN TENER EN CUENTA LAS DECENAS QUE EN LAS RESTAS PARCIALES HAYA QUE AÑADIR CUANDO LAS CIFRAS RECIBIDAS SEAN MENORES QUE SUS CORRESPONDIENTES DE LA TABLA. Los grupos así obtenidos se buscarán en el Código y su equivalencia formará el texto en claro del mensaje.

OBSERVACIONES.-Deberá guardarse el más absoluto secreto de las Tablas y su procedimiento.

Las líneas correspondientes a los días transcurridos se guardarán 24 horas, al cabo de las cuales serán destruídas por medio del fuego, precisamente. Igualmente lo serán los textos en cifra recibidos o expedidos.

Se observarán cuidadosamente las reglas anteriores a fin de que no existan errores de cifra que puedan causar trastornos en el servicio.

MODELO DE TABLA AUXILIAR DE CIFRA:

Día 16.-	5512	7362	3652	8374	0836	2092	7382	6361	1771	7254
	3772	9290	6352	6745	3524	5364	9667	8540	6372	7565
Día 17.-	2342	3453	4564	5675	6786	7897	9877	7466	5334	2772
	9278	6756	4635	5338	2291	6663	2658	7456	3319	7038

Etc.

Estas "Instrucciones entrarán en vigor el 1º.de Junio proxi-mo.

.-oOo-.

ESTADO MAYOR DE LA ARMADA
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
SUBSECRETARIA DE MARINA

Document nº91. Codis i claus de vaixells republicans.
AGMAB. SHEMA. Caixa 9444.

CUADRO GENERAL DE INICIALES QUE EMPEZARA A REGIR EL 1º DE JULIO A CERO HORAS PARA LA ONDA DE 44,5 METROS DE 7 a 20 HORAS.

B U Q U E S A U X I L I A R E S.-

NUMERO COLUMNA	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Adela (V-12).....	B1	6F	TS	1H	E5	7R	S9	D5	RL
Alcaudón (V-23)....	Q4	3Z	A6	V7	7M	Y4	5K	SA	M3
Ana (V-10).....	JB	8T	4L	RU	2G	1Q	CC	JE	WL
Andrea Garcia(V-27)	F5	4Q	L1	C8	UH	AJ	TS	AH	QK
Arrecife (V-31)....	4Z	AD	R5	QI	DF	DD	5L	Y3	TB
Artea Mendi.....	G1	V6	MT	A1	R7	8E	5W	MR	4K
Ascaso (V-26).....	P4	QC	BD	7T	AA	WM	BS	SD	AR
Asunción Garcia,V18	A1	R3	SE	9R	8M	H8	TA	3B	N8
Aturuxo (V-29).....	K4	3G	3J	C6	6W	A5	HH	2L	SF
Campilo.....	H6	A9	V8	2Q	RT	E3	L2	RM	7E
Capitán Segarra....	2X	3K	N9	BA	PC	M1	U8	2A	2W
Cíclope.....	9E	4B	S7	AS	W8	F4	5R	4W	6P
Esturión (V-21)....	H3	VZ	4A	UJ	N1	TQ	1C	LA	Y2
Francisco (V-11)...	RW	G2	D1	5N	A3	ZF	6S	SI	8A
Indiana (V-22).....	A7	S8	UK	LB	3Q	DA	Y1	7H	1X
Kakau.....	YG	PB	8A	SK	GA	W6	AP	T1	ZI
Lealtad.....	QA	JA	2Z	2A	WN	E1	ZG	L6	TP
Lucena (V-27).....	FC	Q3	L4	7W	6E	RN	T2	BB	V1
Llobregat (V-15)...	LL	A2	YF	2D	N2	AL	8P	ZH	M4
Maria (V-16).....	L7	P3	FT	WP	MM	D8	RM	J5	AC
Montedor (V-30)....	V9	5C	L8	B2	D7	7S	C2	PP	SQ
Oreto (V-28).....	AF	WP	4J	VX	UL	4N	VE	L5	T3
Pilar (V-25).....	QQ	B6	ST	A8	V5	CT	PD	X9	2F
Poeta Arolas.....	J2	AN	VD	P1	1Z	L5	RR	7A	SU
Rafael Arcángel,V14	9S	UT	9F	YE	5A	Z9	BR	3R	G9
Sac nº 4.....	F1	1A	8W	E7	SS	L6	Z8	7P	U6
Teresa (V-24).....	VS	E6	PB	T6	8S	BT	V3	6H	SW
Tetuán	S6	U5	K6	4C	VC	N3	A2	W4	7D
Tofiño.....	6K	RV	AB	ZA	FB	SZ	U4	KM	TM
Torpedero nº3.....	6C	WQ	Q2	LV	YD	2M	3N	V2	A8
Torpedero nº14.....	XX	9M	P2	7A	9P	YC	VR	AT	1U
Torpedero nº17.....	1M	ZA	A4	UM	YB	F9	YY	2N	N4
Torpederonº21.....	B7	9W	MB	TJ	C5	V4	6A	2U	UZ
Tramontana.....	WZ	UN	G7	T8	3U	B8	YA	FN	X3
Imprevistos nº 1...	R1	6A	ZC	KD	TL	UW	G8	ZZ	1R
Imprevistos nº 2...	FL	MC	UX	4U	ZE	RT	7C	YA	TK
Imprevistos nº 3...	PA	VB	PH	X2	AG	U1	ME	PF	1N
Imprevistos nº 4...	ZB	CA	WR	Q1	1T	VA	US	AQ	W1

N O T A.- Queda prohibido hacer ninguna clase de C O P I A.

ESTADO MAYOR DE LA ARMADA
COMUNICACIONES
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

T R A N S P O R T E S D E G U E R R A

BUQUES	DENOMINACION
"L E A L T A D"	T.L.
"P O R T A A R O L A S"	T.A.
"A R T E A M E N D I"	T.M.
"E S C O L A N O"	T.E.
"S E G A R R A"	T.S.
"G A C Nº 2"	T.C.
"A A H O N"	T.H.
"B E R B A"	T.B.

M O T O V E L E R O S

"I S L A S"	M.I.
"C A L A L L O N G A"	M.L.
"G E R M I N A L"	M.G.
"CARMELA SANCHEZ DE VELA"	M.C.

Document nº92. Operació d'un transport de guerra amb nom en clau.
AGMAB. SHEMA. Caixa 9763.

Se entregó en mano a Magallanes

SECRETO

Barcelona, 27 de julio 1.938.

-OPERACIONES-

INSTRUCCION DE OPERACIONES Nº. 2 - JJ para

Transporte de Guerra "T. E."

OBJETO = Descargar el material que conduce.

1.- Atracará al muelle del puerto de Vallcarca bajo las indicaciones del práctico, alijando con la mayor rapidez la carga de explosivos y pólvora que conduce / desde Cartagena.

2.- Una vez terminada la descarga del material citado en el puerto 1), saldrá inmediatamente para Barcelona siguiendo la canal rastreada.

3.- El resto de la carga la descargará en el puerto de Barcelona.

4.- Por aviación de caza se le dará protección permanente durante la descarga en Vallcarca y su navegación a Barcelona.

5.- A su llegada a Vallcarca se le embarcará personal de la Subsecretaría de Armamento para la descarga.

EL JEFE DEL ESTADO MAYOR DE MARINA,

E. M. DE MARINA
OPERACIONES
REGISTRO RESERVADO
Núm. 920/S
27-7-38

ESTADO MAYOR DE MARINA
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
OPERACIONES

stinatario.
mandante del "T.E."...1.

pia.
chivo.....1.

Document nº93. Missatge nacional sobre la preocupació dels republicans a un possible desembarcament.
AHEA. A 92

ESTADO ESPAÑOL

S. I. F. N. E.

00005

22758

MARSELLA

Un informador recién llegado de zona enemiga ha sacado la impresión de que los dirigentes militares rojos temen mas un desembarque que una acción militar en el frante de Aragón. Un oficial rojo le dijo que en todo el litoral se habian dispuesto nidos de ametralladoras cada doscientos metros, y aun bastantes "blockhaus". Naturalmente le ha sido imposible comprobarlo. Está prohibido volar por encima de Rosas, siendo preciso dar un largo rodeo.

E. M. 2.ª Sección
N.º I – Registro de Asuntos
Apartado M. Grupo 9.11 N.º...
Fecha 29 XII 37

Irún, 19.12.37. II A.T.

Militar.

ESTADO ESPAÑOL S. I. F. N. E.

MINISTERIO DE DEFENSA · ARCHIVO HISTORICO DEL E.A. ·

Sig. A93

Document nº94. Missió de desembarcament nacional a la costa catalana.
AGMAV, C.2597, Cp.40/1-10.

CUARTEL GENERAL DEL GENERALISIMO — Burgos 12 de Diciembre de 1938 - III A.T.

Secreto 1

Estado Mayor de la Armada.-

3ª Sección

Nº.2500.-

PROYECTO DE INSTRUCCION DE OPERACIONES N.9 PARA :

Fuerzas de Bloqueo del Mediterraneo.-

Sector Maritimo Norte Mediterraneo.-

ESTADO MAYOR DEL EJERCITO
ARCHIVO DE LA GUERRA
Nº 1000-09

ASUNTO: Desembarco en la costa catalana.-

M I S I O N .-

1.- Desembarco de cuatro Batallones en las proximidades de HOSPITALET.-

Probablemente enlazarán con las fuerzas que avanzan por tierra,pero pueds ocurrir que permanezcan unas 48 horas en tierra y reembarquen.-

I N FOR M A C I O N .-

2.- Dentro de pocos días empezarán las operaciones en CATALUÑA.- Probablemente una de las columnas,seguirá la dirección general, FALSET,al mar,en HOSPITALET,describiéndose una amplia curva con la concavidad hacia el S.-

A ambos lados de PUNTA DE RIU DE LLASTRES en HOSPITALET hay playas abordables.-

La del Sur,limpia en toda su longitud - próximamente 2.000 metros - está batida por cuatro nidos de ametralladoras,situados delante de la CASA DE CARABINEROS (Panorámicas nº.4 y 5 y Croquis nº.4) otros dos en PUNTA DE OCA y baterias del CASTILLO SAN FELIPE (15,5 cm.) y CALA PERDIZ.- En esta playa suelen varar ó buscar refugio los pescadores del litoral.-

La del Norte es más corta - unos 1000 metros - y ofrece

en su extremidad Sur (PUNTA RIU DE LLASTRES) una pequeña zona pedregosa.- Su preparación defensiva es menor: dos nidos de ametralladoras sobre CALA FIGUERAS: no parece existir batería alguna (extremo este que se ha ordenado comprobar) pero puede resultar batida indirectamente por las de Cllo.SAN FELIPE y CALA PERDIZ.-

ARCHIVO DE LA GUERRA DE 1936-39

Las noticias que se tenían sobre organización defensiva,han sido confirmadas por observaciones aéreas y otras muy minuciosas practicadas por el Submarino " General Sanjurjo ".-

Ambas playas son igualmente hondables.-

HOSPITALET está rodeado de terremo montuoso hacia el SW.y W.y llano,ondulado,subiendoen pendiente,hacia el N.- Está dominado por el Vértice de la PORTELLADA (737 metros) á 5 Kms.al W;por otras alturas (300 mts.) á 3,5 Kms.al W.y por la cota LA ESPELTA (522 mts.) á 4,5 Kms.al NW.-

Cerca de SALOU hay un aerodromo a unas 11 millas (20 Kms.) de HOSPITALET.-

Las distancias cuyo conocimiento interesa son:

VINAROZ - HOSPITALET	42	millas.
FAROLA BAÑA - HOSPITALET	32	id.
SAN CARLOS DE LA RAPITA - Fª.BAÑA	6	id.
PALMA - FAROLA BAÑA	121	id.
PALMA - HOSPITALET	130	id.
HOSPITALET - TARRAGONA	18	id.

El viento mistral ,NW,sería un obstáculo para el transporte de las fuerzas,pues suele soplar con gran fuerza en el GOLFO DE SAN JORGE.-

Entre el 10 y el 30 de Diciembre se puede contar con 9 h. 45 m.de luz que empiezan hacia las 7 h.terminando a las 16 h.

45 m.y con 14.15 m.de oscuridad.-

Entre el 1 y el 20 de Enero tenemos unas 10 h.30 m.de luz entre las 6 h.45 m.y las 17 h. 15 m.y 13.30 h.de oscuridad.- 3

La luz será llena el 5 de Enero y nueva el 21 de Diciembre y el 20 de Enero.-

Dado el estado actual material y moral de la Flota roja no es de prever reacción en masa por su parte,pero sí acciones aisladas por destructores ó submarinos.-

No existen campos minados en esta parte de la costa.-

E J E C U C I O N .-

3.- Idea general de la maniobra.-

Pudiera desarrollarse como sigue:

Acumular previamente en PALMA y VINAROZ los elementos con que se cuentan.- (En ejecución y próxima á terminarse).-

Conociendo la fecha del desembarco con 72 horas de anticipación,el día D-1,se concentrarán en Vinaroz los elementos necesarios para la operación y al anochecer del mismo día embarcarán en motoras de pesca dos batallones completos que remolcados por patrulleros y dragaminas se dirigirán á concentrarse al S.del FARO DE LA BAÑA (encendido con sector visible sólo hacia el Sur).-

De SAN CARLOS DE LA RAPITA saldrán cuatro motoveleros con otros dos batallones y el convoy así fomado se dirigirá con la protección inmediata de Cruceros Auxiliares,Minadores,Cañoneros,Patrulleros y Lanchas rápidas y la protección lejana de la Flota,al punto de desembarco.-

Un grupo independiente y a titulo de finta,llevara á cabo,3 horas antes del amanecer,un bombardeo intenso en las proximidades de VILLANUEVA y GELTRU (40 millas de HOSPITALET) tomando como obje-

tivo las obras fortificadas costeras y la misma playa.-

Al rayar el alba se efectuará el desembarco del primer escalón, con la protección de la aviación propia.- Después las motoras atracarán a los motoveleros para embarcar los otros dos batallones que constituyen el segundo escalón y los trasladarán á tierra.-

El desembarco será protegido por el fuego de las fuerzas de escolta inmediata y de alguno de los Cruceros.-

4.- Organización de los mandos.-

La operación la dirigirá el Almirante Jefe de las Fuerzas de Bloqueo del Mediterráneo.-

El Capitán de Navío López Cortijo, Jefe del Sector Norte del Mediterráneo, organizará el convoy cuyo mando directo lo asumirá el Capitán de Navió Jefe del E.M. de las Fuerzas de Bloqueo del Mediterráneo, designado para dirigir el desembarco en sí.-

Se nombrará un Jefe de playa y se embarcarán Oficiales en cada grupo de tres motoras.-

5.- Elementos de que se dispone.-

Treinta y seis barcas (36) de pesca, conocidas en el litoral por el nombre de " vacas".- Son embarcaciones de 12 á 20 Tns. de desplazamiento, con un metro de calado, cubierta corrida y propulsión á motor: Cada una puede transportar á cubierto sobre 40 hombres.-

Todas las " vacas " irán provistas de planchas para desembarcar (reunidas ya en VINAROZ) de fácil maniobra.-

Cuatro (4) motoveleros de unas 150 Tns. de desplazamiento y 2 metros de calado.- Pueden conducir 400 hombres por unidad.-

Muy probablemente seis (6) "candrays" (embarcaciones destinadas al transporte de sal en los caños de SAN FERNANDO) también do-

tados de motor y capaces para 100 hombres por barco.-

Veinte (20) unidades para dar remolque y convoyar a las »Vacas »,á tomar de entre los patrulleros y dragaminas afectos á Fuerzas Navales de Bloqueo,artillados en general,con una pieza de 76 m/m.-

Para apoyo directo de la operación : tres cañoneros tipo » Dato » , tres minadores tipo » Jupiter » , Cruceros Auxiliares » Mar Negro » , » Lázaro » y » Sister » .- Total 4 piezas de 15,24 cm.-; 12 de 120 m/m.;16 de 100 m/m.;12 de 76 m/m.y 2 de 8,8 cm.

Apoyo indirecto á prestar por la División de Cruceros y Flotilla de destructores (3 unidades únicamente por encontrarse en reparación el » V.Melilla » y el » Velasco »).-

Un barco algibe y un remolcador.-

6.- Fuerzas de desembarco.-

En VINAROZ se termina de organizar el Batallón de Infantería de Marina que desembarcará en primer lugar.-

En VINAROZ se concentrará uno de los Batallones de Infantería que ha de tomar parte en la operación,y en SAN CARLOS DE LA RAPITA los otros dos.-

En cada una de las motoras embarcará una Sección de fusiles ó ametralladoras.- Tres motoras,á remolque de un patrullero,llevarán una Compañía completa.- Un grupo de cinco patrulleros con 15 motoras á remolque,conducirá un Batallón completo.-

Los dos batallones que han de constituir el primer escalón irán remolcados por 10 patrulleros,en 30 motoras.-

Además,con cada grupo irán otros dos patrulleros,remolcando motoras con material y encargados de recoger las que pudiesen

perder los remolques.-

Estos dos grupos irían seguidos por otro formado por los cuatro motoveleros donde irán embarcados los dos Batallones que constituyen el 2º escalón de desembarco (gráfico).-

Todo el conjunto irá escoltado por Cruceros Auxiliares,Minadores,Cañoneros,Patrulleros y Lanchas rápidas.-

SUBSECRETARIA DEL EJERCITO ARCHIVO DE LA GUERRA DE 1936-39 EJERCITO ROJO

7.- Embarco de las fuerzas.-

En VINAROZ embarcarán en las motoras los dos Batallones del primer escalón,al oscurecer del día D-1 y en SAN CARLOS DE LA RAPITA, en los motoveleros,los dos batallones del segundo escalón.-

8.- Convoy.-

El convoy se formará una milla al sur de la FAROLA DE LA BAÑA, encendida en dirección Sur.-

Protegido por la fuerza de protección inmediata se dirigirá al punto de desembarco.-

9.- Protección del convoy.-

La Flota protegerá el traslado de fuerzas en la forma siguiente:

a).- Protección inmediata con una fuerza organizada á base de Cruceros Auxiliares,Minadores,Cañoneros,Patrulleros y Lanchas rápidas.-
b).- Protección á distancia con la Flota.-
c).- Protección estratégica con exploración aérea y submarina.-
d).- Convendría que el E.M.del Aire ayude á la fijación de la Flota enemiga con bombardeos aéreos contundentes en CARTAGENA, VALENCIA y BARCELONA.-

10.- Finta.-

Un grupo independiente y a titulo de finta,llevará á cabo,3 horas antes del amanecer,un bombardeo intenso en las proximidades de VILLANUEVA y GELTRU (40 millas de HOSPITALET) tomando como objetivo las obras fortificadas costeras y la misma playa.- Los buques que lo integren exhibirán luces bajas y amortiguadas con intermitencia

en forma tal,que permita suponer al enemigo se proyecta un desembarco en dicha zona.- Esta operación auxiliar terminará antes de romper el día,retirándose los buques á lugar fijado.-

11.- Desembarco.-

El desembarco será al rayar el alba del día D en la playa N.de HOSPITALET.-

Se neutralizará el fuego de las baterias de SAN FELIPE y CALA PERDIZ y se destruira si existe,la de la playa al NE.de HOSPITALET.-

Se batirán con fuego continuo y próximo los nidos de ametralladoras conocidos y cualquier otro punto de resistencia.-

Se desembarcará el segundo escalón con la mayor rapidez.-

Se cooperará a la ocupación de las posiciones que el mando ordene.-

12.-Protección.-

Durante el desembarco,se atenderá a proteger a las fuerzas de la posible actuación de la aviación roja,con el fuego de los buques y con las ametralladiras amtiaéreas que se monten en algunas de las barcas de pesca.-

El Estado Mayor del Aire proporcionará protección de aviación propia durante el desembarco y después del desembarco.-

13.-Sostenimiento.-

La Flota atenderá al sostenimiento de las fuerzas desembarcadas.-

a).- Con fuego artillero y de armas automáticas de los Cañoneros, Patrulleros,y Minadores.-
b).- Con fuego antiaéreo.-

14.-Aprovisionamiento.-

Se organizará el transporte y desembarco de las municiones.-

El transporte y desembarco de los viveres.-

El algibe,provisto de gran longitud de manguera,proporcionará agua potable que se acumulará en bidones desfondados.- Esto,caso que los informes sobre la existencia de agua potable en HOSPITALET sean negati-

vos.-

15.- Reembarco.- 8

Hay que preveerlo aunque no es probable tenga lugar.-

Las barcas,cargadas,no podrían arrancar de la playa y por ello hay que construir desembarcaderos.-

Procedería unir a las fuerzas de desembarco una Sección de Pontoneros,con los elementos necesarios para construir tres embarcaderos, sobre caballetes,de unos treinta metros de longitud.-

16.- Elementos auxiliares.-

La Flota preverá : elementos que puede necesitar,por ejemplo remolcadores para sacar las barcas de la playa,lanchas para enlaces,elementos de señales,transporte de heridos,etc.solicitando de este E.M. lo que considere necesita.-

17.-Comunicaciones.-

Es importantísino que sea constante y segura la comunicación entre los elementos desembarcados y los buques.-

Se organizarán radios de campaña,señales de banderas,banderas de mano y señales ópticas para asegurar este enlace.-

Se redactará un código sencillo,si se cree necesario,para las señales referentes a la artillería.-

Se atenderá también a las señales en el convoy.- Este Estado Mayor procurará adquirir lámparas electricas de mano de gran utilidad.-

18.-Precauciones especiales.-

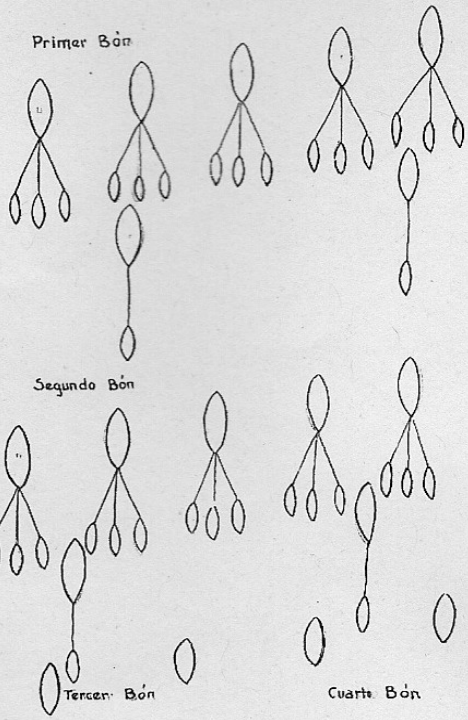
Se asegurará el secreto,tomando toda clase de precauciones.-

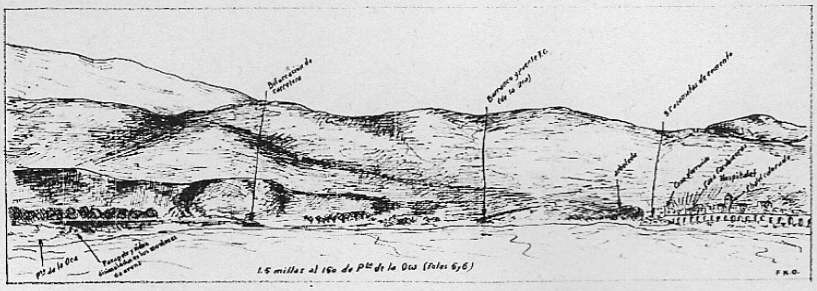
Las barcas de pesca seguirán dedicadas a sus faenas habituales hasta el día D-2,que serán concentradas en VINAROZ.-

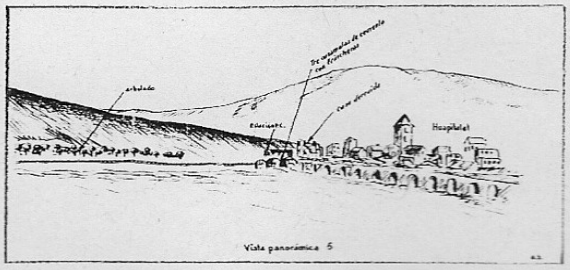
Los patrulleros, Rastreadores,Lanchas I y C que no estén habitualmente en el sector marítimo de Levante,no llegarán á la costa hasta el día D-1.-

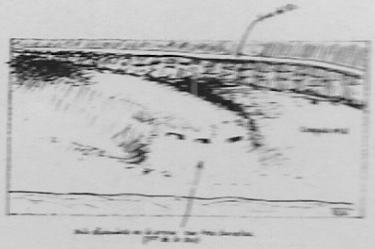
- Es copia -

FORMACION DE MARCHA DEL CONVOY







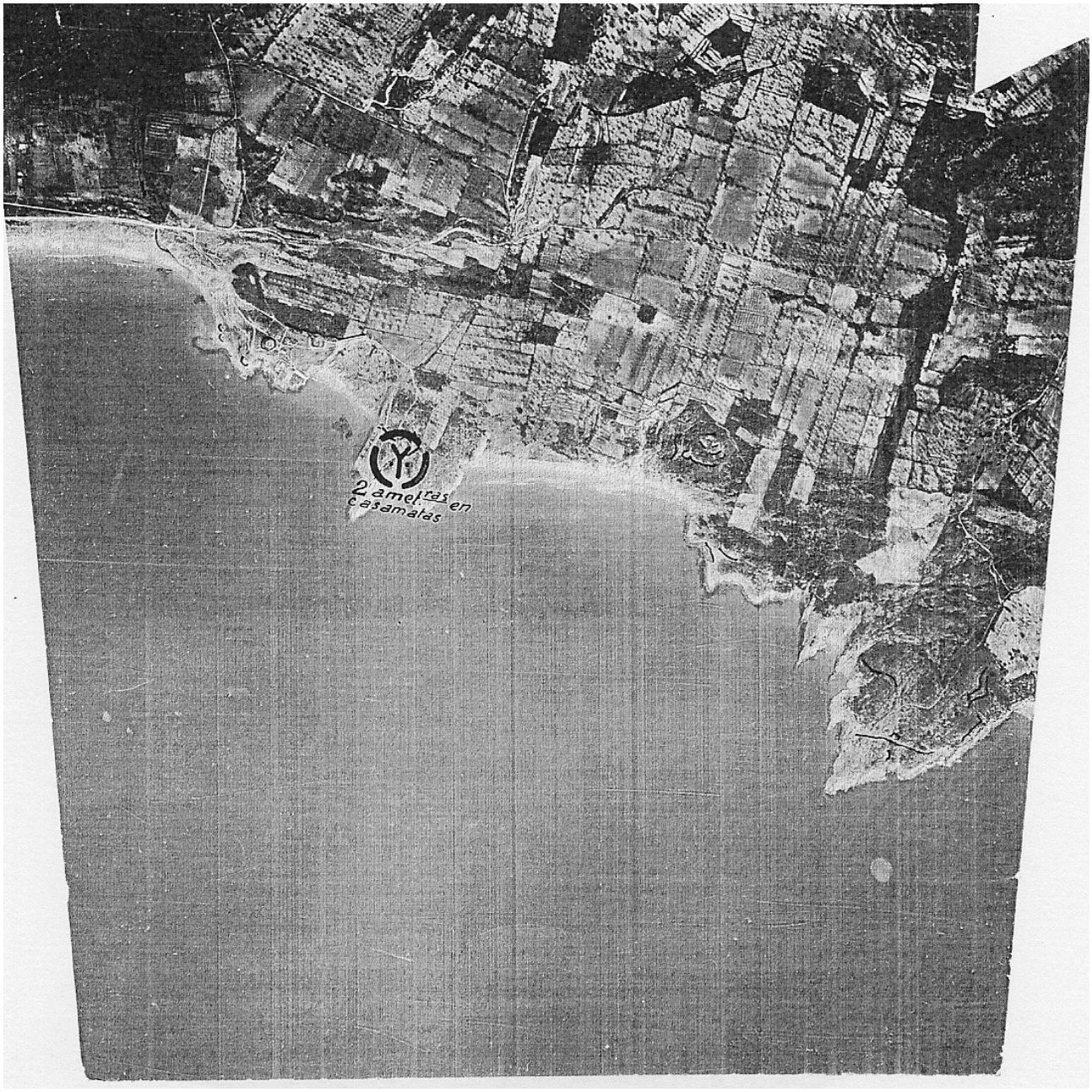


Villanueva y Geltrú
C. Cruz
TARRAGONA
C. de Salou
Hospitalet
Sierra de Balaguer
C. de Tortosa
La Bahía
San Carlos de la Rapita
Peñiscola
Sierra de Benet

Document nº95. Fotografies de reconeixement aeri de la costa tarragonina.
AGMAB. SHEMA. Caixa 9042.
CAMBRILS



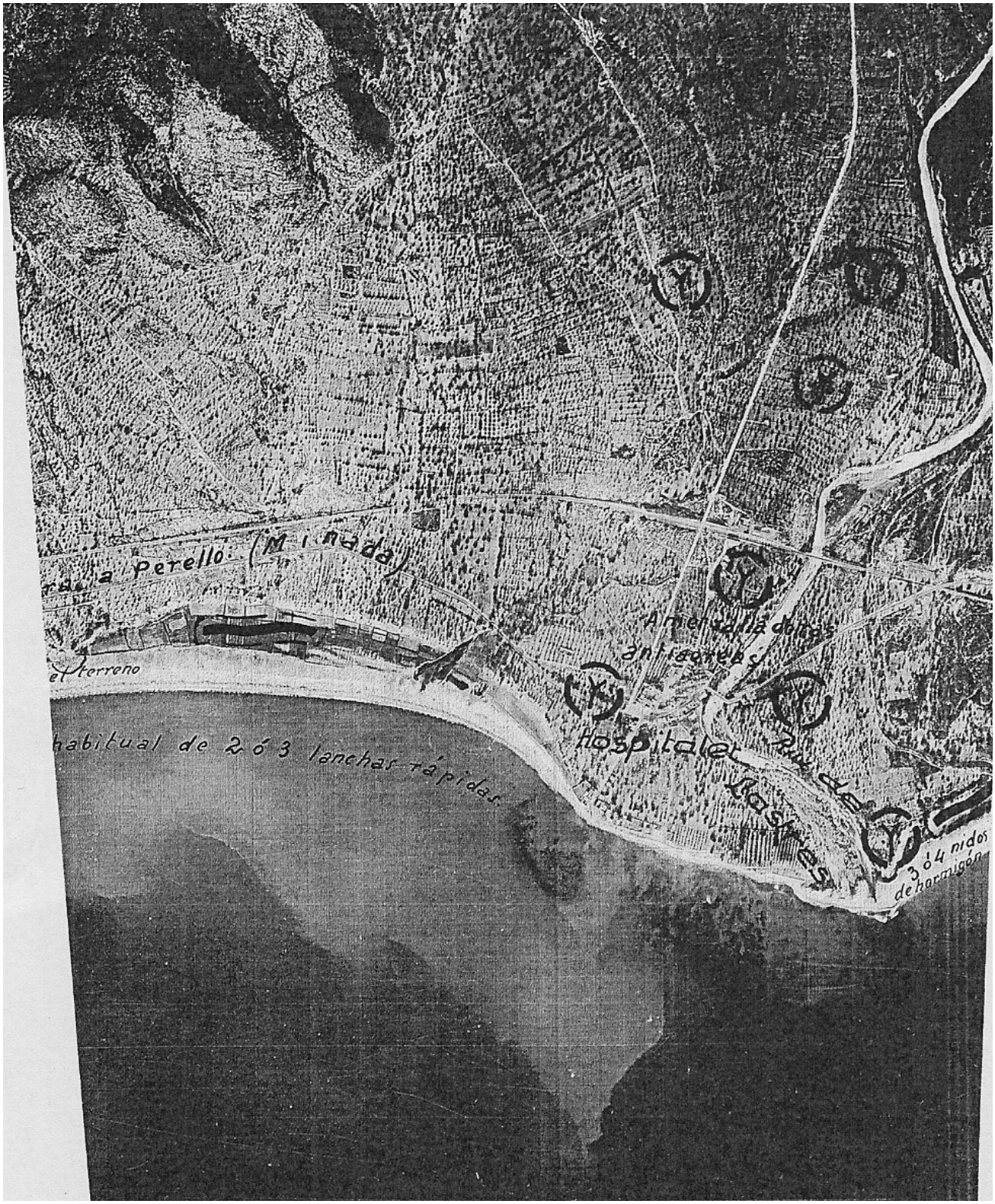
SALOU



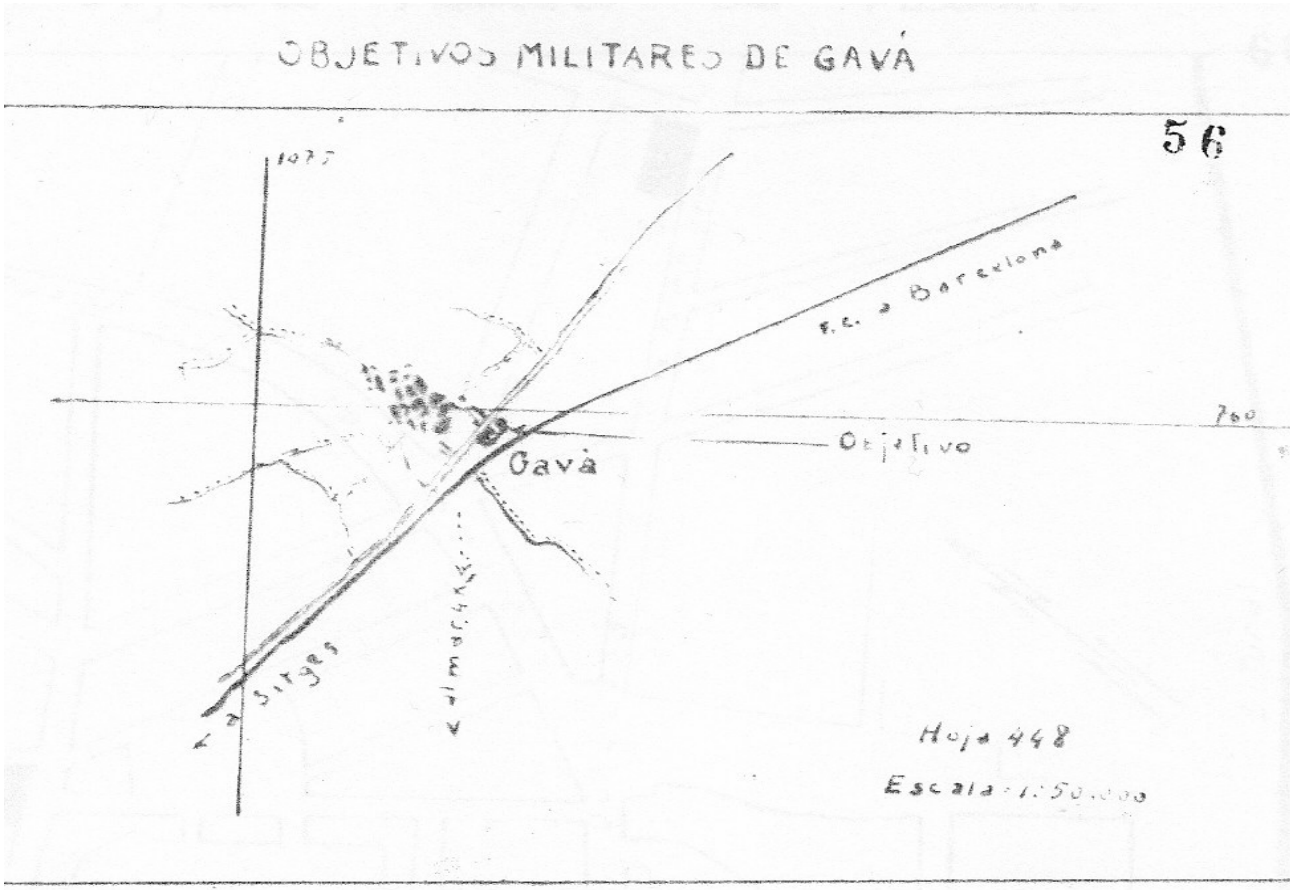
RIERA DE RIUDECANYES (CAMBRILS)

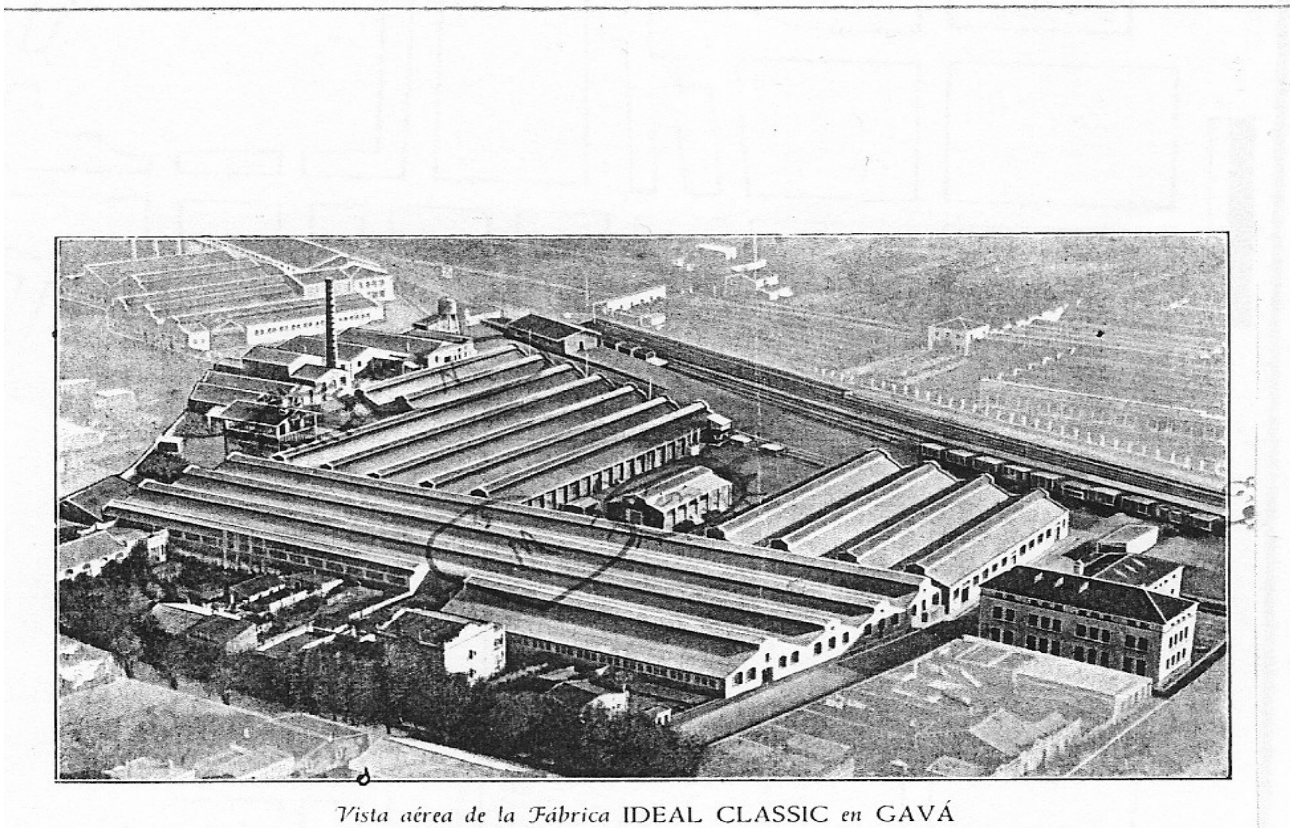


HOSPITALET DE L'INFANT



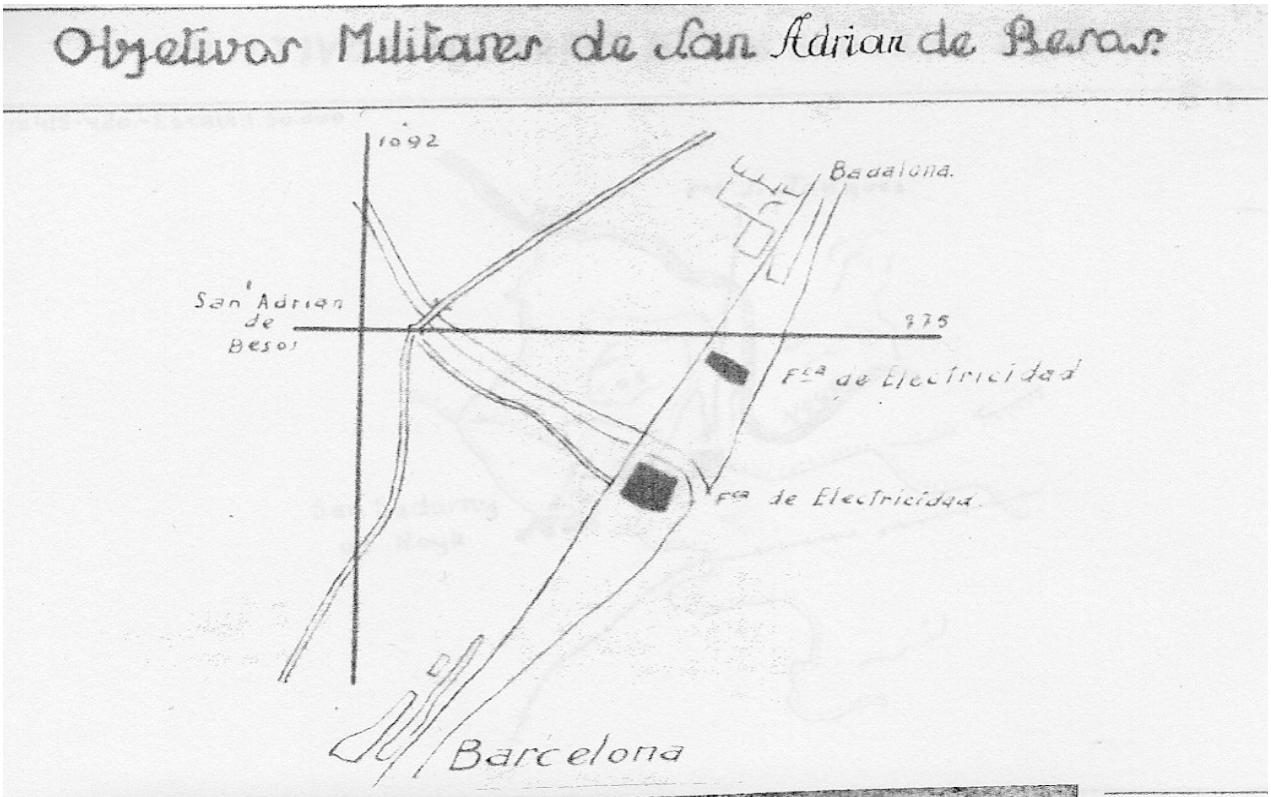
Document nº96. Objectius militars (Gavà, Sant Adrià del Besòs, Blanes, Tarragona i Vilanova i la Geltrú).
AHEA. A 93.
GAVÀ

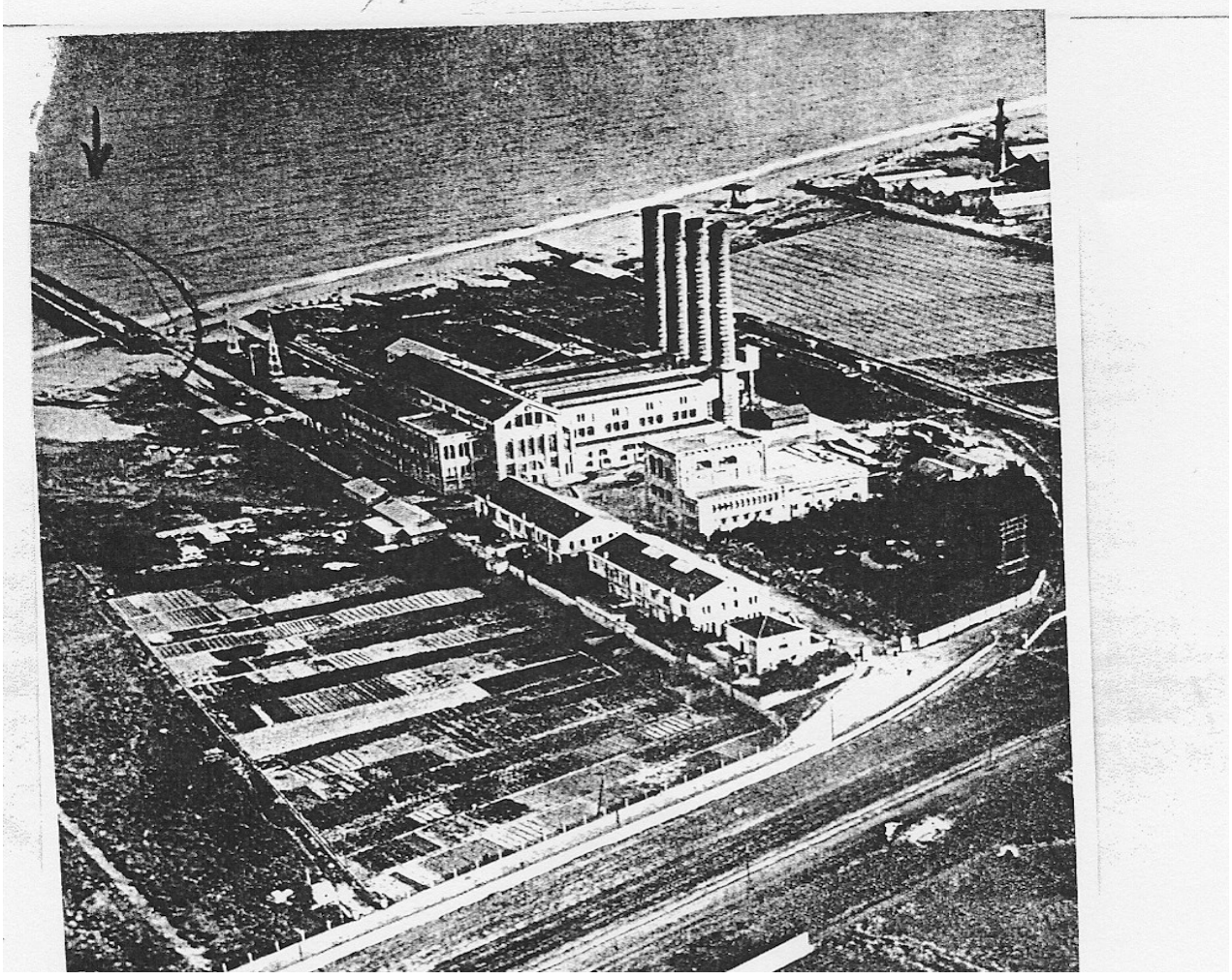




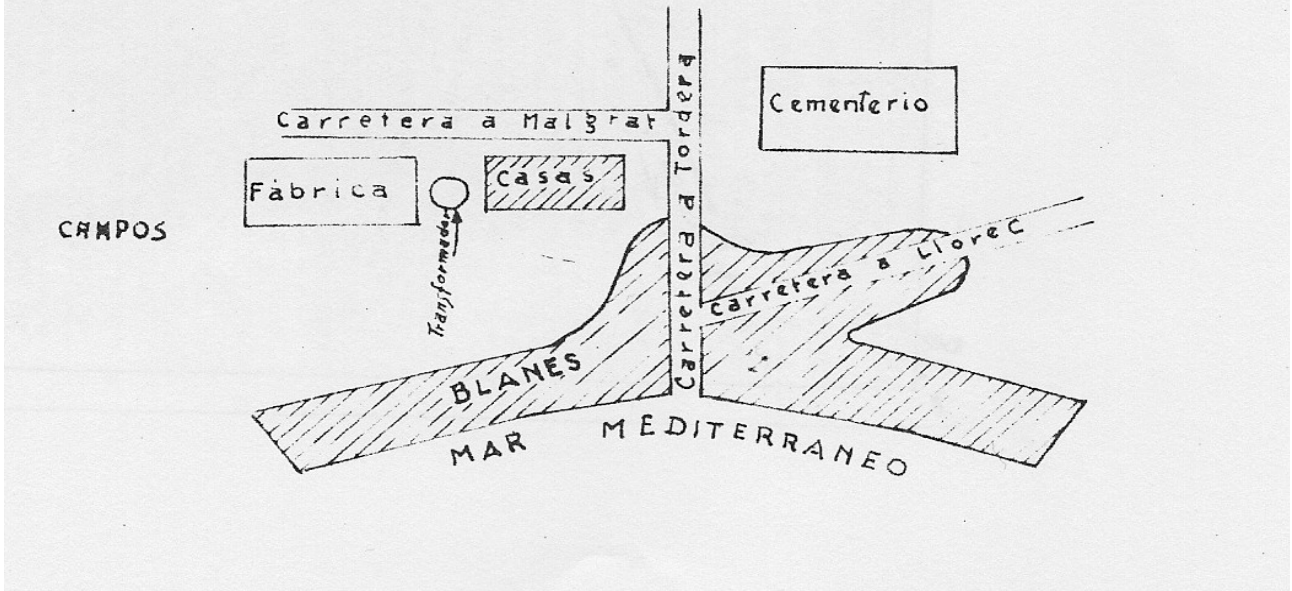
Vista aérea de la Fábrica IDEAL CLASSIC *en* GAVÁ

SANT ADRIÀ DEL BESÒS

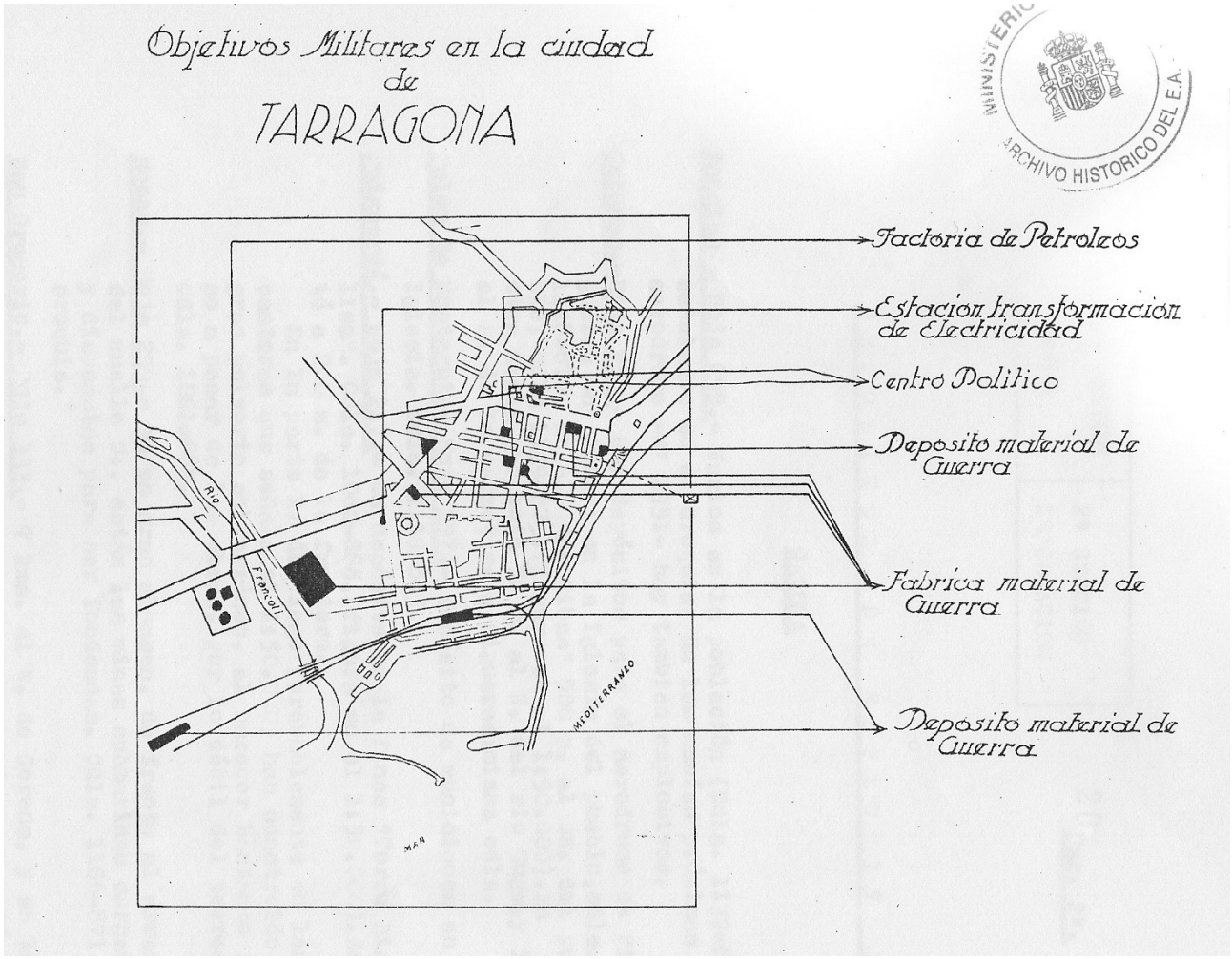




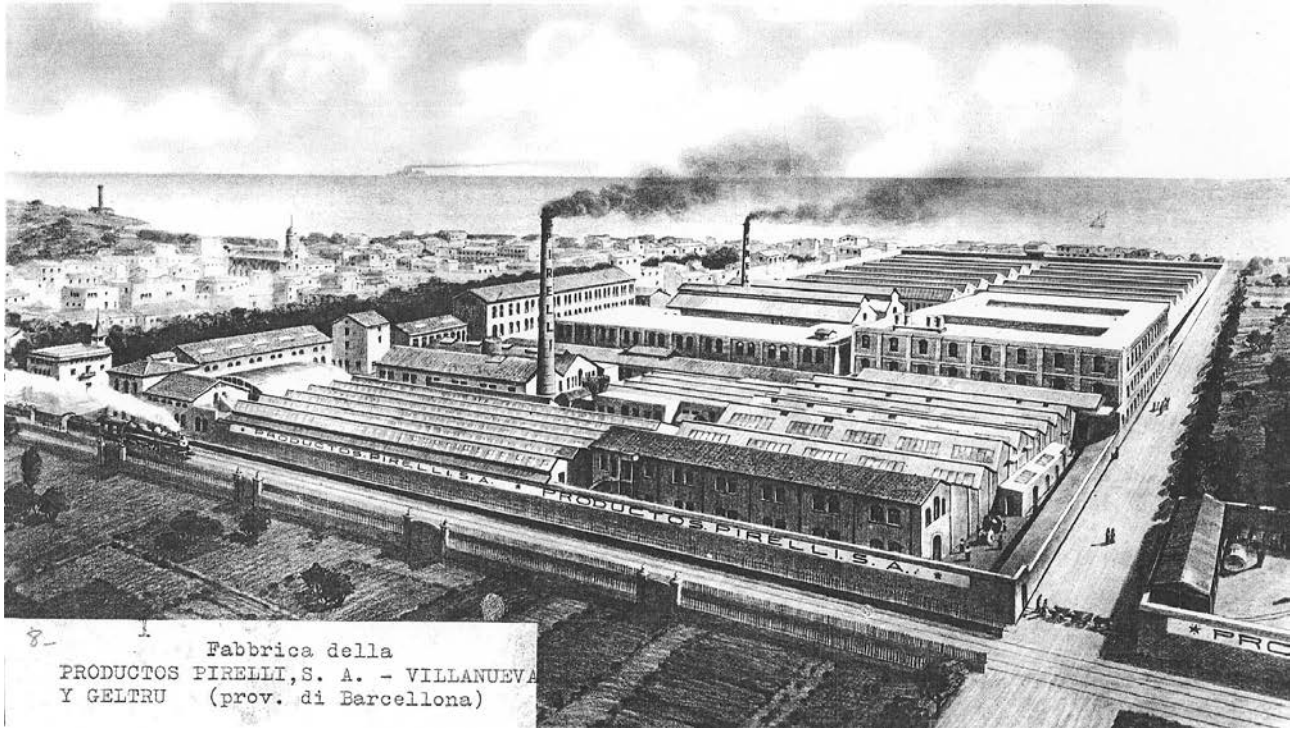

OBJETIVOS MILITARES DE BLANES
Hoja 365-394.-Escala:1:50.000
Deposito de gasolina
Cementerio
Blanes
S.A.F.A.
Fábrica de granadas
Las Ferrerias
Chalets
TORDERA
MAR MEDITERRANEO
Malgrat


Carretera a Malgrat
Cementerio
Fábrica
Casas
CAMPOS
Transformador
Carretera a Tordera
Carretera a Lloret
BLANES
MAR MEDITERRANEO

TARRAGONA



VILANOVA I LA GELTRÚ (Fàbrica Pirelli)



Document nº97. Pla nacional de supressió de subministrament elèctric de Catalunya.
AHEA. A 83.

188-5

EJERCITO DEL NORTE. ESTADO MAYOR 2ª SECCION.-
55555========== ========== ==========

B).- PLAN DE SUPRESIONIDE SUMINISTRO DE ENERGIA ELECTRICA.----------

La ciudad de BARCELONA y la casi totalidad de la región catalana se surten de la energia eléctrica de las empresas siguientes: 808
RIEGOS Y FUERZAS DEL EBRO,
ENERGIA ELECTRICA DE CATALUÑA,
COOPERATIVA DE FLUIDO ELECTRICO y
CATALANA DE GAS Y ELECTRICIDAD.

Se han entregado ya a S.I.M. datos referentes a la posición y reconocimientos de las Centrales de producción. Su destrucción total es larga y de cieta embergadura por el número y situación dispersa de las centrales, aparte de las dificultades enormes que representaría su posterior reparación. Se han entrega o también datos a los postes de transformación y conexión de MANRESA, VICH y SABADELL, esenciales para el abastecimiento de toda la región catalana. Ciñendose a la ciudad de BARCELONA, se lograría el mismo resultado de una manera completa y mucho más rápida inutilizando los centros de transformación y distrubución más próximos a la ciudad.

Cada estación de transformación ocupa un espacio considerable, siendo muy vulnerable por estar los transformadores e interruptores montados al aire libre en la mayoría de las estaciones.

Los grupos de transformación que deben inutilizarse son:

a) POSTE DE TRANSFORMACION DE SANS y CENTRAL TERMICA DEL PARALELO, de RIEGOS Y FUERZAS DEL EBRO.

b) PORTE DE TRANSFORMACION y CENTRAL TERMICA DE SAN ADRIAN, de la ENERGIA ELECTRICA DE CATALUÑA.

c) POSTE DE TRANSFORMACION de la COOPERATIVA DE FLUIDO ELECTRICO en la carretera de SAN ANDRES.

d) POSTE DE TRANSFORMACION y CENTRAL TERMICA DE SAN ADRIAN, de la CATALANA DE GAS Y ELECTRICIDAD.

RECONOCIMIENTO de los puntos indicados:

a) El POSTE DE TRANSFORMACION DE RIEGOS Y FUERZAS DEL EBRO se halla situado en SANS junto a la línea del f.c. M.Z.A. Este poste de transformación ofrece algunas dificultades por estar enclavado en una zona semi urbana, rodeado de algunas edificaciones que pueden hacer más dificil su reconocimiento. Suponiendo un itinerario desde Poniente precisa situarse sobre el ferrocarril M.Z.A. en el PRAT; sigase la línea del f.c. hasta encontar el poste de distribución de SANS, que se hallará a su izquierda tocando casi el f.c.La línea de transporte de fluido eléctrico viene del N. sostenida por torres metálicas dobles con una torre adiccional entre las dos.

a') La CENTRAL TERMICA DE RIEGOS Y FUERZAS DEL EBRO está enclavada en la Avenida del Marques del Duero (Paralelo) junto a la base de la montaña de MONJUICH en su vertiente oriental. Es facil su reconocimiento por sus chimeneas de tiro forzado de perfil cónico.

b) El POSTE DE TRANSFORMACION más próximo a BARCELONA de la energía eléctrica de CATALUÑA se halla junto a la central térmica que está enclavada en el término de SAN ADRIAN DEL BESOS. RECONOCIMIENTO: Suponiendo un itinerario desde el O., crucese la ciudad de BARCELONA, bien siguiendo la costa o bien tomando por güión la cumbre del TIBIDADBO, sigueindo hasta la colina del MONCADA, hasta encontrar en los dos casos el río BESOS. Al otro lado del río y próxima a la costa está la central con sus cuatro grandes chimeneas. El poste de transformación se halla junto a la misma.

c) La linea de la COOPERATIVA DE FLUIDO ELECTRICO tiene su poste de transformación en SAN ANDRES. El poste de distribución está en edificio cerrado en la zona semiurbana de SAN ANDRES, por cuyo motivo ofrecerá algunas dificultades su identificación. Para ello solo podrá hacerse con seguridad situandose sobre las líneas de transportes de energia electrica que atraviesan la cadena de cerros al N. de SAN ANDRES y siguiendo dichas líneas hasta llegar a la subcentral que estpa entre la via del f,c. del Norte y la carretera de BARCELONA a RIVAS.

d) El poste de transformacion y la CENTRAL TERMICA (d') DE LA CATALANA DE GAS Y ELECTRICIDAD EN SAN ANDRES DEL BESOS está muy próximos a las de las anteriores y al otro lado del río.

Valladolid 2 de Abril de 1937.

MINISTERIO DE DEFENSA
ARCHIVO HISTORICO DEL E.A.

Document nº98. Pla nacional sobre objectius de la línia fèrria catalana.
AHEA. A 83.

12.-

5.ª DIVISION ORGANICA

E. M.

Sección Segunda

Servicio de Información

Nº 1657

MINISTERIO DE DEFENSA - ARCHIVO HISTORICO

Información Sobre ferrocarriles de Cataluña y Levante

Origen A. G. / L. V.

Fecha de la Información 20 de Febrero de 1937

Referencia Retagua rdia roja - Ferrocarriles

Circulado Generalisimo-Ejercito del Norte-S.I.M. y Aviacion

Zaragoza 10 de Marzo de 1937

T E X T O

Despues de recorrer las lineas q ue unen Port-Bou y Valencia doy el presente ; los puntos de ma yor exito y estrategia.

Port-Bou - K. 000,000
a 8 000 a l sur puente de la Culera protegido por saco de a rena y con vigila ncia tanto de dia como de noche (es totalmente imposible intentar cua lq uier a ccion en dicho punto y lo seña lo unicamente por ser punto culminante)

a K 12,000 y hasta el K.15,750 serie de tuneles; la vigilancia es tota lmente nula, la accion por consiguiente es sumamente fa cil; adelante y a la salida de esta serie de tuneles se encuentra la poblacion de Vilajuiga ; a l este se encuentra los puntos culminantes de la sierra de RONDA.

a K.18 ,100 a dela nte se encuentra un puente sobre un a rroyo ,el cla ro de dicho puente es basta nte importante con una superestructura meta lica y la sub-estructura esta compuesta por 2 claves y 2 estribos laterales de ma mposteria. No hay vigila ncia.

a 20 ,200 tunel corto y de poca importancia aunq ue carece de toda vigila ncia.

a 24,000 puente sobre el rio MUGA -vigilancia nula pero de poco interes pues la poblacion de Figueras se encuentra a 4 Ks. adelante.

Tomando FIGUERAS como K. 000 000 y partiendo hacia el sur a 2 100 un puente sobre el rio MOLINO o Ma nol -la vigilancia es nula y es interesa nte y de facil a ccion.

a K. 10 000 al sur de Figueras y sobre el rio Fluvi el puente no esta vigila do y es interesante.

a K. 16 000 al norte de Gerona y sobre el rio TER el puente es interesante pues carece de vigilancia y su construccion se presta a una accion facil

a 200 metros al sur de la estacion de SAN COLONI hay un puente interesante que no tiene vigilancia (rio TORDERA)

a 500 metros al norte de la estacion Llinas y sobre el rio Mogente es tambien interesante y carece de vigilancia.

Las obras de arte entre GRANOLLERS Y BARCELONA son patrulladas de dia y de noche aunque el que escribe seria capaz de actuar en este terreno con algunas probabilidades de exito.

De BARCELONA al sur por el ferrocarril de la costa es de mucho interes y es como sigue-

de la estacion de PUNTA-GINESTAS a VILLANUEVAhay 9 tuneles ,1 paso superior de la carretera -la vigilancia esta hecha por dos guardas encargados de la pequeña estacion de SITGES (al oriente se encuentra Nuestra Señora del Vinyet)

Para ser efectiva la interrupcion de FF.CC. de costa es de todo punto necesario la destruccion de algunas de las obras de arte que se encuentran sobre la linea que va de BARCELONA por MARTORELL ,VILLAFRANCA a Vendrell.

Obras de arte propicias son-a 250 metros de CASTELBISBAL no existe vigilancia y muy especialmente indico como muy importante el paso superior de FF.CC. a 3 500 metros de la estacion de Santa Margarita.

Se unen (las dos lineas antedichas) y se bifurcan al mismo tiempo en un punto denominado COMARRUGA siguiendo la linea del sur o sea la de la playa y partiendo de esa bifurcacion de COMARRUGA rumbo a Tarragona se encuentran las siguientes obras de arte-

un tunel a 4 000 metros de la bifurcacion (al sur) a 2 100 metros adelante del antedicho tunel y por consiguiente a 6 100 de la bifurcacion se encuentra un tunel sin vigilancia pero poco interesante.DE MUCHO INTERES es el puente sobre la desembocadura del rio GAYA que se encuentra a 8 200 metros al norte de TARRAGONA-finalmente en TARRAGONAen la playa del milagra a unos 1 100 metros del Presidio al Norte hay un puente sobre un arroyo que carece de vigilancia y que es bastante interesante.

Por la parte norte o sea de la bifurcacion a la Poblacion de REUS las obras de arte de interes son como sigue-

un tunel a 14 Ks.al norte de Reus sin vigilancia.
un paso inferior de FF.CC. con la carretera de VALLS a TARRAGONA que se encuentra a 12 Ks. de REUS.
un puente sobre el rio GAYA que esta vigilado de dia solamente.

DE TARRAGONA A CASTELLON DE LA PLANA

a Tortosa -obras de arte de importancia-el Ebro cruza en poblado por consiguiente es inutil e imposible actuar ,por contra en el afluente CERBOL al sur en su cruce con el FF.CC. es posible la accion y dista de Tortosa 15 Ks.

al sur a 800 metros de BENICARLÓ UN PUENTE SOBRE UN ARROYO

MINISTERIO DE DEFENSA
ARCHIVO HISTORICO DEL E.A.

Document nº99. Bombardeigs efectuats per l'Aviació Legionària italiana i la Legió Còndor alemanya sobre la ciutat de Barcelona.

AHEA. A 9134.

AVIACIÓ LEGIONÀRIA

E. M. DEL AIRE
SECCION.-OPERACIONES

BOMBARDEOS EFECTUADOS SOBRE LA POBLACION DE BARCELONA POR LA A. LEGIONARIA

FECHA.	MES.	AÑO.	Nº SERV.	BOMBAS ARROJADAS.		UNIDAD QUE LO EFECTUA.	
21	Enero	1.938	1	5.600	Kgs.	7. S - 79.	A. L.
2	Mayo	"	1	5.600	"	7. S - 79.	
14	"	"	1	22.400	"	3. S - 81.	
16	"	"	1	3.200	"	4. S - 79.	
26	"	"	1	2.400	"	3. S - 81.	
30	"	"	1	6.400	"	8. S - 79.	
31	"	"	1	5.400	"	6. S - 79.	
6	Junio	"	1	5.600	"	7. S - 79.	
9	"	"	1	9.100	"	7. S - 81.	
10	"	"	1	10.400	"	8. S - 81.	
16	"	"	1	1.300	"	1. S - 81.	
17	"	"	1	1 1.700	"	9. S - 81.	
18	"	"	1	4.000	"	5. S - 79.	
19	"	"	1	4.000	"	5. S - 79.	
21	"	"	1	2.600	"	2. S - 81.	
22	"	"	1	7.800	"	6. S - 81.	
24	"	"	1	10.400	"	8. S - 81.	
11	Julio	"	1	13.000	"	10. S - 81.	
15	"	"	1	11.700	"	9. S - 81.	
21	"	"	1	7.800	"	6. S - 81.	
6	Agosto	"	1	10.000	"	8. S - 81.	
12	"	"	1	8.000	"	10. S - 81.	
16	"	"	1	8.000	"	10. S - 79.	
20	"	"	1	4.000	"	5. S - 81.	
14	Sept.	"	1	4.000	"	5. S - 79.	
17	"	"	1	8.000	"	10. S - 79.	
25	"	"	1	8.000	"	10. S - 79.	
6	Octubre	"	1	12.000	"	15. S - 79.	
5	"	"	1	12.000	"	15. S - 79.	
9	"	"	1	4.000	"	5. S - 79.	
10	"	"	1	10.400	"	8. S - 81.	
14	"	"	1	4.000	"	5. S - 79.	
22	"	"	1	8.000	"	10. S - 79.	
2	Nov.	"	1	6.500	"	5. S - 81.	
13	"	"	1	4.000	"	5. S - 79.	
23	"	"	1	8.000	"	10. S - 79.	
1	Diciemb.	"	1	4.000	"	5. S - 79.	
3	"	"	1	4.000	"	5. S - 79.	
4	"	"	1	5.600	"	7. S - 81.	
5	"	"	1	4.000	"	5. S - 79.	
6	"	"	1	3.000	"	6. S - 81.	
11	"	"	1	4.000	"	5. S - 79.	
27	"	"	1	12.000	"	15. S - 79.	
29	"	"	1	4.000	"	5. S - 79.	
31	"	"	1	4.000	"	5. S - 79.	
1	Enero	1.939	1	4.000	"	5. S - 79.	
2	"	"	1	4.000	"	5. S - 79.	
3	"						

MINISTERIO DE DEFENSA
ARCHIVO HISTORICO DEL E.A.

ECHA .	MES.	AÑO.	Nº SERV=.	BOMBAS ARROJADAS .		UNIDAD QUE LO EFECTU
3	Enero	1.939	1	8. 000	kgs.	10. S - 79.
8	"	"	1	8. 000	"	10. S - 79.
14	"	"	1	4. 000	"	5. S - 79.
16	"	"	1	4. 000	"	5. S - 79.
22	"	"	1	800	"	1. S - 79.
23	"	"	1	4. 000	"	5. S - 79.
24	"	"	1	4. 000	"	5. S - 79.

A 9134

E. M. DEL AIRE
3ª SECCION.-OPERACIONES

20

BOMBARDEOS EFECTUADOS SOBRE LA POBLACION DE BARCELONA POR L. CONDOR.

FECHA	MES	AÑO	Nº SERV.	BOMBAS ARROJADAS	UNIDAD QUE LO EFECTUA
29	JUl.	1.937	1	3.000 Kgs.	3. He-59. L. C.
30	"	"	1	3.000 "	3. He-59. L. C.
4	Agosto	"	1	3.000 "	3. He-59. L. C.
6	"	"	1	3.000 "	3. He-59. L. C.
17	"	"	1	3.000 "	3. He-59. L. C.
18	"	"	1	3.000 "	3.OHe-59. L. C.
20	"	"	1	3.000 "	3. He-59. L. C.
24	"	"	1	3.000 "	3. He-59. L. C.
15	Sept.	"	1	3.000 "	3. He-59. L. C.
21	Enero	1.938	1	9.000 "	9. He-59. L. C.
5	"	"	1	9.000 "	9. He-59. L. C.
5	Marzo	1.938	4	36.000 "	9. He-59. L. C.
6	"	"	1	36.000 "	9. He-59. L. C.
12	Mayo	"	1	36.000 "	9. He-59. L. C.
14	"	"	1	6.000 "	6. He-59. L. C.
4	Junio	"	1	1.000 "	1. He-59. L. C.
14	Agosto	"	1	6.000 "	6. He-59. L. C.
15	"	"	1	5.000 "	5. He-59. L. C.
14	Sept.	"	1	6.000 "	6. He-59. L. C.
16	"	"	1	10.000 "	10. He-59. L. C.
17	"	"	1	3.000 "	3. He-59. L. C.
1	Octub.	"	1	3.000 "	3. He-59. L. C.
5	"	"	1	3.000 "	3. He-59. L. C.
9	"	"	1	3.000 "	3. He-59. L. C.
13	"	"	3	9.000 "	3. He-59. L. C.
16	"	"	1	9.000 "	3. He-59. L. C.
21	"	"	1	5.000 "	5. He-59. L. C.
25	Noviemb.	"	2	6.000 "	3. He-59. L. C.
26	"	"	5	15.000 "	3. He-59. L. C.
27	"	"	1	3.000 "	3. He-59. L. C.
28	"	"	1	3.000 "	3. He-59. L. C.
4	Diciemb.	"	1	5.000 "	5. He-59. L. C.
21	Enero	1.939	1	10.000 "	5. He-111. L. C.
"	"	"	1	24.000 "	12. He-111. L. C.
"	"	"	1	34.000 "	17. He-111. L. C.
"	"	"	1	1.500 "	3. Ju-87. L. C.
22	"	"	1	26.000 "	13. He-111. L. C.
"	"	"	1	8.000 "	4. He-111. L. C.
"	"	"	1	24.000 "	12. He-111. L. C.
"	"	"	1	8.000 "	4. He-111. L. C.
"	"	"	1	6.000 "	3. He-111. L. C.
"	"	"	4	24.000 "	3. He-111. L. C.
23	"	"	1	6.000 "	3. He-111. L. C.
"	"	"	1	12.000 "	6. He-111. L. C.
"	"	"	1	8.000 "	4. He-111. L. C.
"	"	"	1	12.000 "	6. He-111. L. C.
"	"	"	1	16.000 "	8. He-111. L. C.
"	"	"	1	14.000 "	7. He-111. L. C.

Seg. A9134

MINISTERIO DE DEFENSA
ARCHIVO HISTORICO DEL E.A.

...A.	MES.	AÑO.	Nº SERV.	BOMBAS ARROJADAS.	UNIDAD QUE LO EFECTUA.
23	Enero	1.939	1	12. 000 kgs.	6. He-111. L. C.
"	"	"	6	36. 000 "	3. He-111. L. C.
"	"	"	6	72. 000 "	6. He-111. L. C.
"	"	"	1	18. 000 "	9. He-111. L. C.
"	"	"	1	18. 000 "	9. He-111. L. C.
25	"	"	1	24. 000 "	12. He-111. L. C.
"	"	"	2	24. 000 "	6. He-111. L. C.
"	"	"	1	18. 000 "	9. He-111. L. C.

Document nº100. Historial dels hidroavions *CANT-Z 501* nacionals.
AHEA. A 9143.

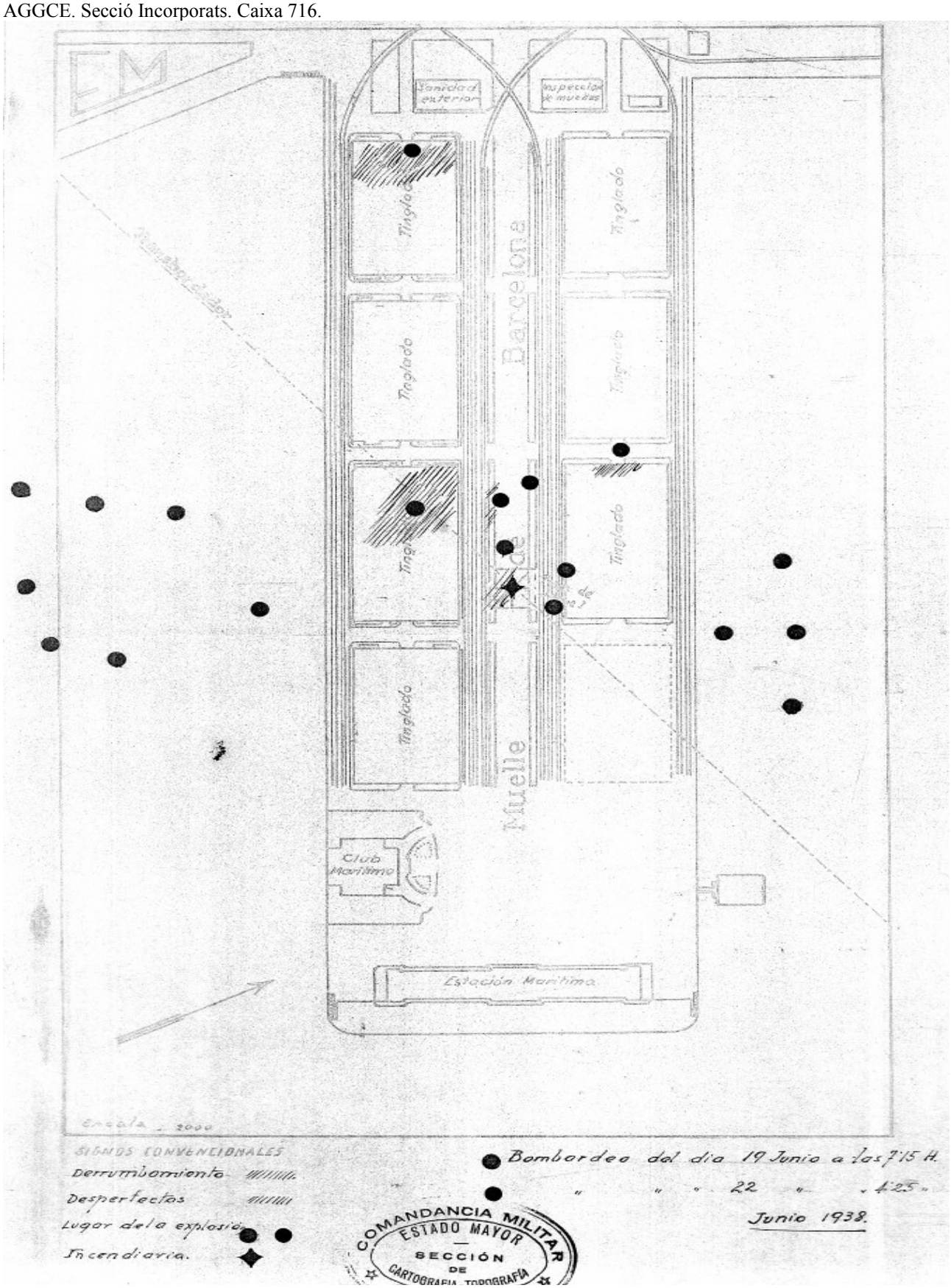
13

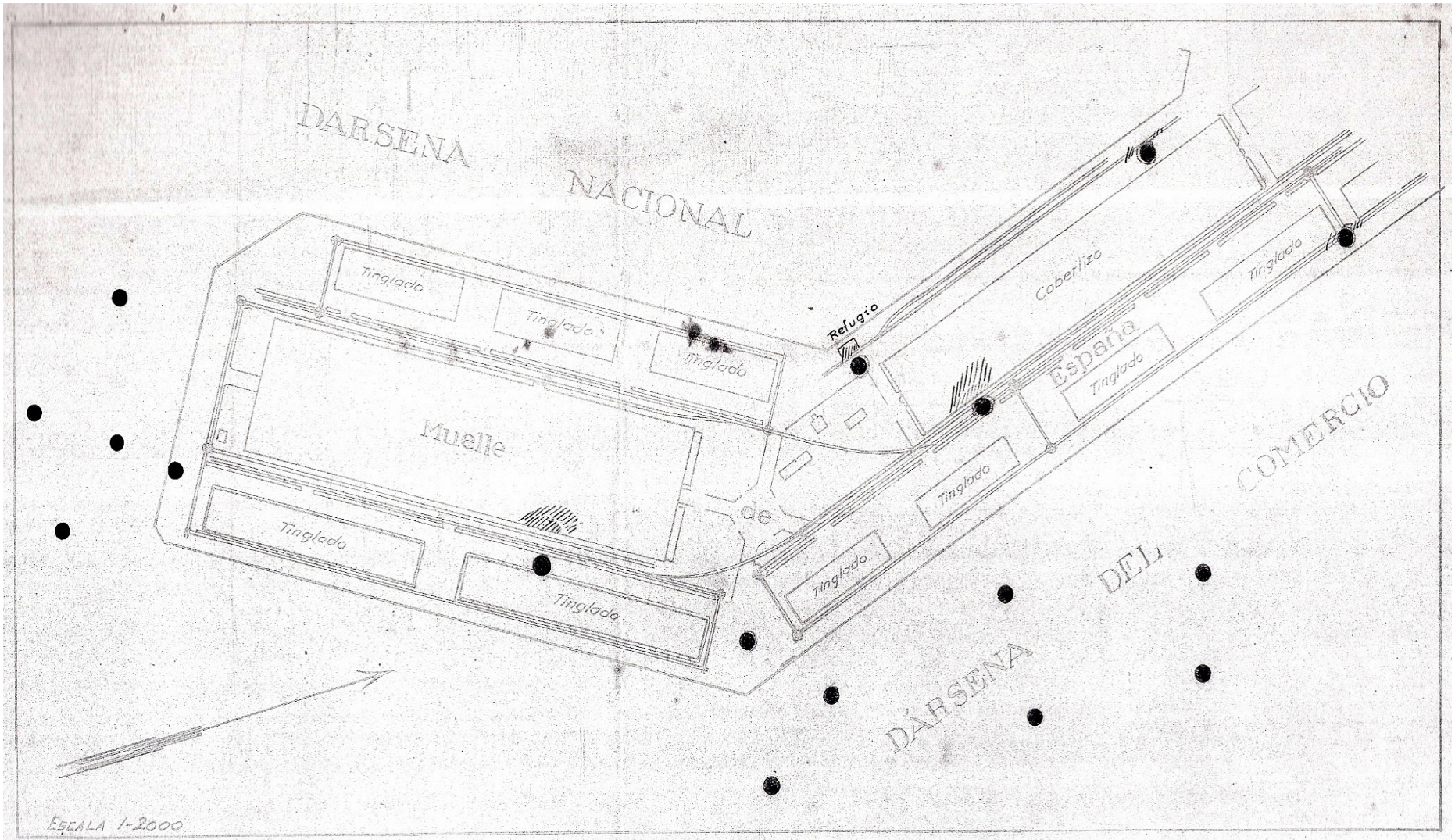
RESUMEN DEL HISTORIAL DE GUERRA DE LOS HIDROS CANT-Z-501, DESDE EL DOS DE FEBRERO DE 1.937, HASTA EL 1º DE ABRIL DE 1.939.-

HORAS DE VUELO	2.544 h. 25 minutos
MILLAS RECORRIDAS	225.208
BARCOS APRESADOS	3.
BARCOS CONTRABANDISTAS LOCALIZADOS	425.
BARCOS ESPAÑOLES COMUNISTAS LOCALIZADOS	14.
UNIDADES DE GUERRA DE LA FLOTA NACIONAL LOCALIZADOS	118.
UNIDADES DE GUERRA DE LA ESCUADRA ROJA LOCALIZADOS	86.
BARCOS UNDIDOS	1.
CONTROL RECONOCIMIENTO DETALLE DE PUERTOS ROJOS	86.
PERSECUCION POR CAZAS ROJOS	75.
APARATOS DERRIBADOS (NACIONAL)	1.
REACCIONES ANTIAEREAS	68.
BOMBARDEOS DE ESCUADRA ROJA	2.
BUQUES MERCANTES BOMBARDEADOS	4.
BUQUES MERCANTES AMETRALLADOS	6.
BUQUES INCENDIADOS	6.
BUQUES PESQUEROS AMETRALLADOS	83.
BUQUES PESQUEROS INCENDIADOS	2.
BUQUES COMUNISTAS CON TROPAS ROJAS	2.
PROTECCIONES A LA ESCUADRA NACIONAL	27.
RECONOCIMIENTOS ANTISUBMARINOS	16.
CAMPOS DE AVIACION ROJOS LOCALIZADOS	3.
LOCALIZACION DE AVIONES NACIONALES CAIDOS EN EL MAR	9.
TOMAS FORZOZAS EN ALTA MAR	3.
ARRIBADAS FORZOZAS POR AVERIAS EN EL MOTOR	24.
CONVOYES ROJOS LOCALIZADOS	2.
RECONOCIMIENTO DE PUERTOS FRANCESES	73.
BOMBARDEOS DE PUERTOS ROJOS	2.
AMETRALLAMIENTOS DE BATERIAS ANTIAEREAS	2.
FOTOGRAFIAS DE PUERTOS DIVERSOS	32.

MINISTERIO DE DEFENSA · ARCHIVO HISTORICO DEL E.A.

Document nº101. Plànols dels efectes de diferents bombardeigs sobre el Port de Barcelona.
AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.





Signos Convencionales

Derrumbamientos

Desperfectos

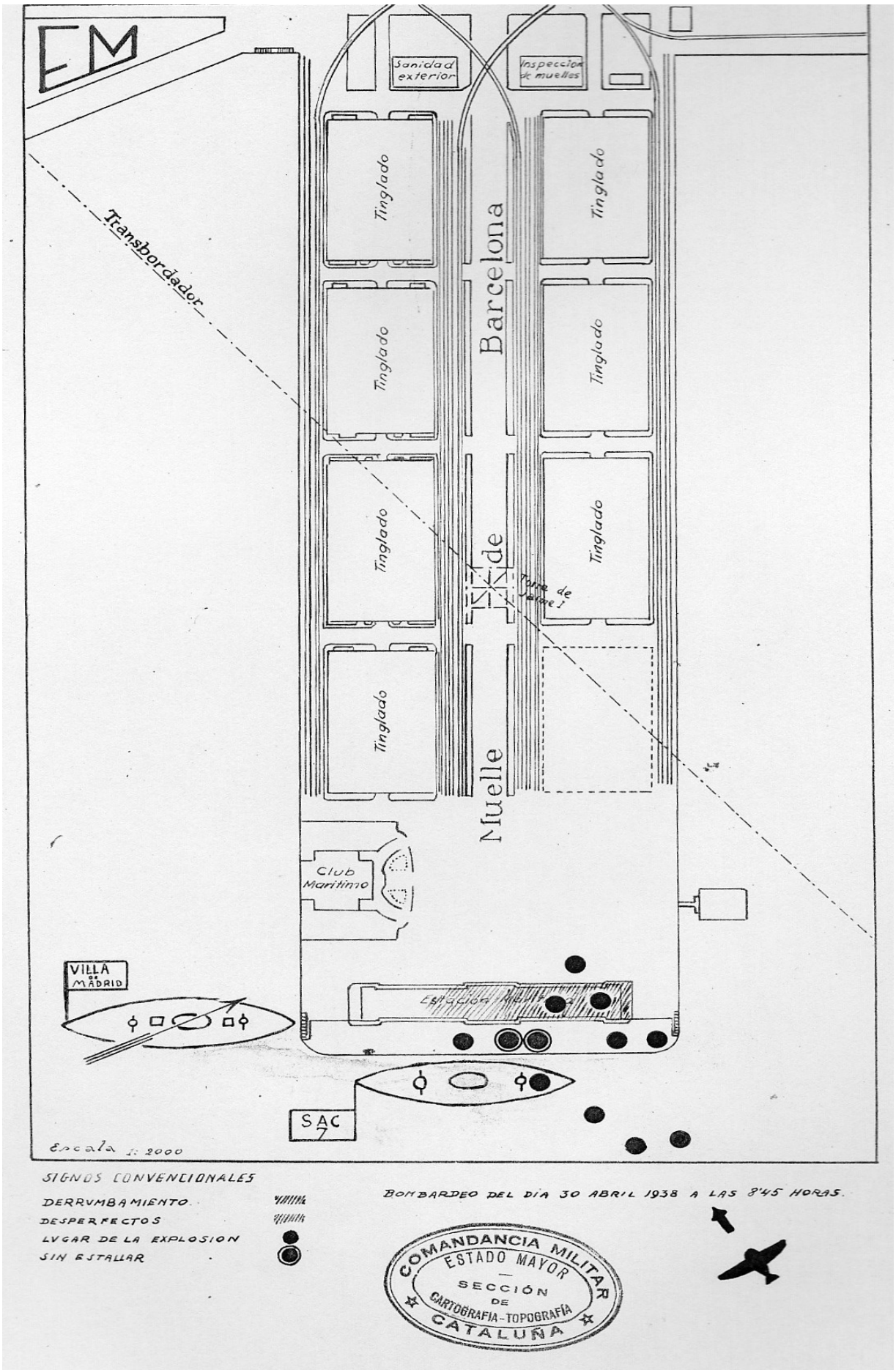
Lugar de la explosión

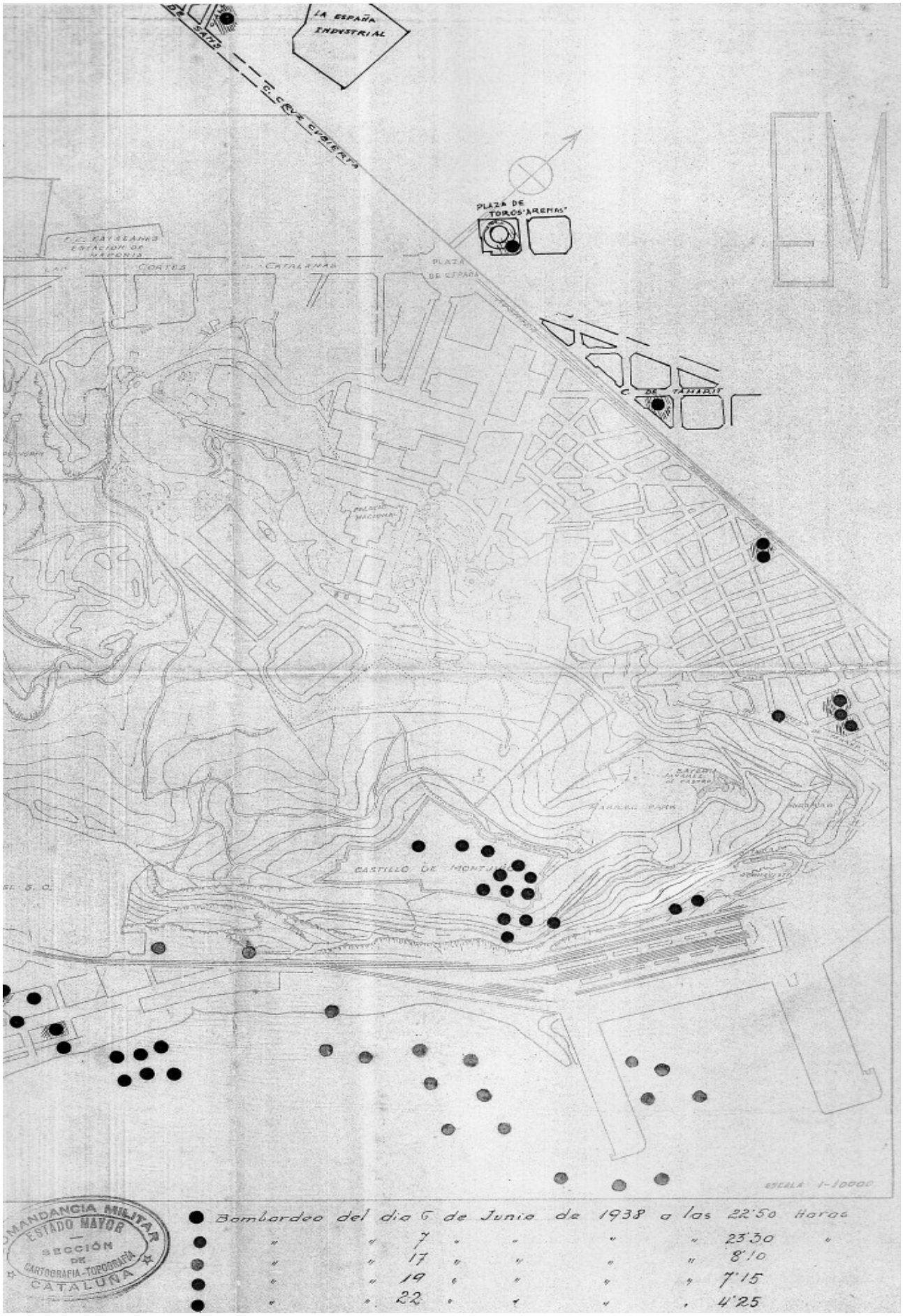
COMANDANCIA MILITAR
ESTADO MAYOR
SECCIÓN
DE
CARTOGRAFIA-TOPOGRAFIA
CATALUÑA

● Bombardeo del dia 19 Junio de 1938 a los 7'15 Horas

● " " " 16 " " " 7'40 "

1282


EM
Sanidad exterior
Inspección de muelles
Tinglado
Tinglado
Tinglado
Tinglado
Tinglado
Tinglado
Barcelona
Muelle
Transbordador
Club Marítimo
VILLA DE MADRID
SAC
Escala 1: 2000
SIGNOS CONVENCIONALES
DERRUMBAMIENTO
DESPERFECTOS
LUGAR DE LA EXPLOSION
SIN ESTALLAR
BOMBARDEO DEL DIA 30 ABRIL 1938 A LAS 8'45 HORAS.
COMANDANCIA MILITAR
ESTADO MAYOR
SECCIÓN
DE
CARTOGRAFIA-TOPOGRAFÍA
CATALUÑA


LA ESPAÑA INDUSTRIAL
PLAZA DE TOROS "ARENAS"
F.C. CATALANAS ESTACION DE ESPAÑA
LAS CORTES CATALANAS
PLAZA DE ESPAÑA
C. DE TARRAGA
PALACIO NACIONAL
CASTILLO DE MONTJUICH
ESCALA 1-10000
Bombardeo del dia 6 de Junio de 1938 a las 22'50 Horas
" " 7 " " " " 23'30 "
" " 17 " " " " 8'10
" " 19 " " " " 7'15
" " 22 " " " " 4'25
COMANDANCIA MILITAR
ESTADO MAYOR
SECCIÓN DE CARTOGRAFIA-TOPOGRAFIA
CATALUÑA

Document nº102. Informe sobre bombardeig del dia 13 de juliol de 1938 sobre el port de Barcelona.
AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.

13 julio 1938

COMANDANCIA MILITAR DE CATALUÑA
SECCIÓN DE INFORMACIÓN DE GUERRA

HORAS: 1 h 43' y 2 h 31'

ZONAS: Mar, Puerto Barcelona, l - dera E Montaña Montjuich.

Nº APARATOS: 3 la primera vez
e la segunda (al parece

BOMBAS LANZADAS: 15 durante la 1ª agre- sión y
30 durante la 2ª.

VICTIMAS: 1 herido leve, pertene- ciente a la guarnición del Castillo de Montjuic

DAÑOS MATERIALES: impactos de poca im- portancia SAC 2, andado muelle Poniente.
voladura de todas las municiones de la bateria antiaérea automática de Buenavista.

Continuando sus sistemáticos bombardeos nocturnos, favoreciéndose por el plenilunio, la aviación enemiga ha efectuado, durante la pasada noche y madrugada, dos bombardeos, tomando por objetivo el puerto de Barcelona.

El primero de los referidos bombardeos no tuvo consecuencia alguna, ya que todas las bombas cayeron en el agua, unas en altamar, a 3 millas de la costa y otras en ~~agu~~ aguas de las Dársena del Morrot y Antepuerto.

La segunda agresión tuvo peores consencuencias. La fatalidad quiso que una de las bombas explotara cerca el depósito de municiones de las baterias antiaéreas automáticas de Buenavista, sitas en la falda E. de la montaña de Montjuich, provocando la voladura de todas las municiones, sin producirse víctima alguna entre el personal de la referida Bateria. Hubo no obstante un herido, perteneciente a la guarnición del Castillo, ue en aquellos momentos estaba de vigilancia. Las consecuencias de las demás bombas c recen de importancia.

En ambas ocasiones los aviones picaron y volaron muy bajos, descendiendo de la altura de vuelo que llevaban, alrededor de los 4.000 metros, a 2.000 metros. Al efectuar la agr sión por la zona del Puerto, su vuelo parece ser que aún fué mucho mas bajo.

La primera agresión fué realizada por una escuadrilla de 3 aparatos. Durante la segunda, sobrevolaron Barcelona, dos escuadrillas, una de 3 , ignorándose si seria la misma y otra de 5 aparatos. Los aparatos eran tipo Savoias.

Inspeccionadas las zonas atacadas, se han loc lizado las siguientes bombas, siendo las agresiones realizadas como se detalla a continuación

1º bombardeo. Se dá la señal de alarma a la 1 h 43.

Los observatorios de la Costa, informan que frente al pueblo de MASNOU, y a las 2h 07' son lanzadas, a 3 millas de la costa, 3 bombas. Poco después, a las 2h 14, en aguas de la Dársena del Morrot y antepuerto, ~~en el as~~ detonan 12 bombas más, al parecer de 100 Kgs. que tampoco producen consecuencia alguna.

2º bombardeo.- La segunda agresión se inicia a las 2 h 31.

1 bomba, en el mar, frente a los talleres del Vulcano, sitos e el muelle Nuevo

M. PONIENTE 1 bomba, de 100 kgs., en el muelle de Poniente, en el arroyo,
1 bomba, incendiaria, en los cercados del mismo muelle, ocasiona un pequeño incendio en una estiba de carbón, seguidamente sofocado.

Por efectos de las explosiones se derrumban unas vallas y la metralla causa ligeros impactos en el vapor mercante SAC 2, atracado a dicho muelle en la dársena del Morrot.

DÀRSENA S. BELTRÀN y MORROT.- En sus aguas caerian unas 10 ó 15 bombas.

MONTAÑA DE MONTJUICH.- 1 bomba, estalla al pié de la primera pieza de la bateria antiaérea automática de Buenavista, situada en la falda E. de la montaña de Montjuich, en un pequeño saliente de la misma, debajo del puesto del Observatorio. En estas mismas baterias, cuando el bombardeo del 19 de junio, ya hubo que lamentar algunos heridos y es que por su especial situación colecta las agresiones que se intentan contra el Puerto o contra el Castillo. Por efectos de la referida explosión se produjo la voladura de todas las municiones de dicha Bateria, sin ocasionar daños importantes, ni víctimas.

15 bombas, de ellas alguna incendiaria, estallan escalonadamente en la referida falda E. de la montaña, en los alrededores de la antedicha Bateria y hasta las murallas del Castillo, ocasionando un herido, perteneciente a la guardición del Castillo que prestaba vigilancia de parapeto.

2 bombas, entre dicho Castillo y el Cementerio del sudoeste, sin consecuencia por detonar en pleno despoblado.

2 bombas, entre los campos de aviación del Prat del Llobregat, sin consecuencias,

1 bomba, en las cercanias de la ribera izquierda de la desembocadura del RIO LLOBREGAT.

A las 4 h 07, se dá la señal de cese de la alarma.

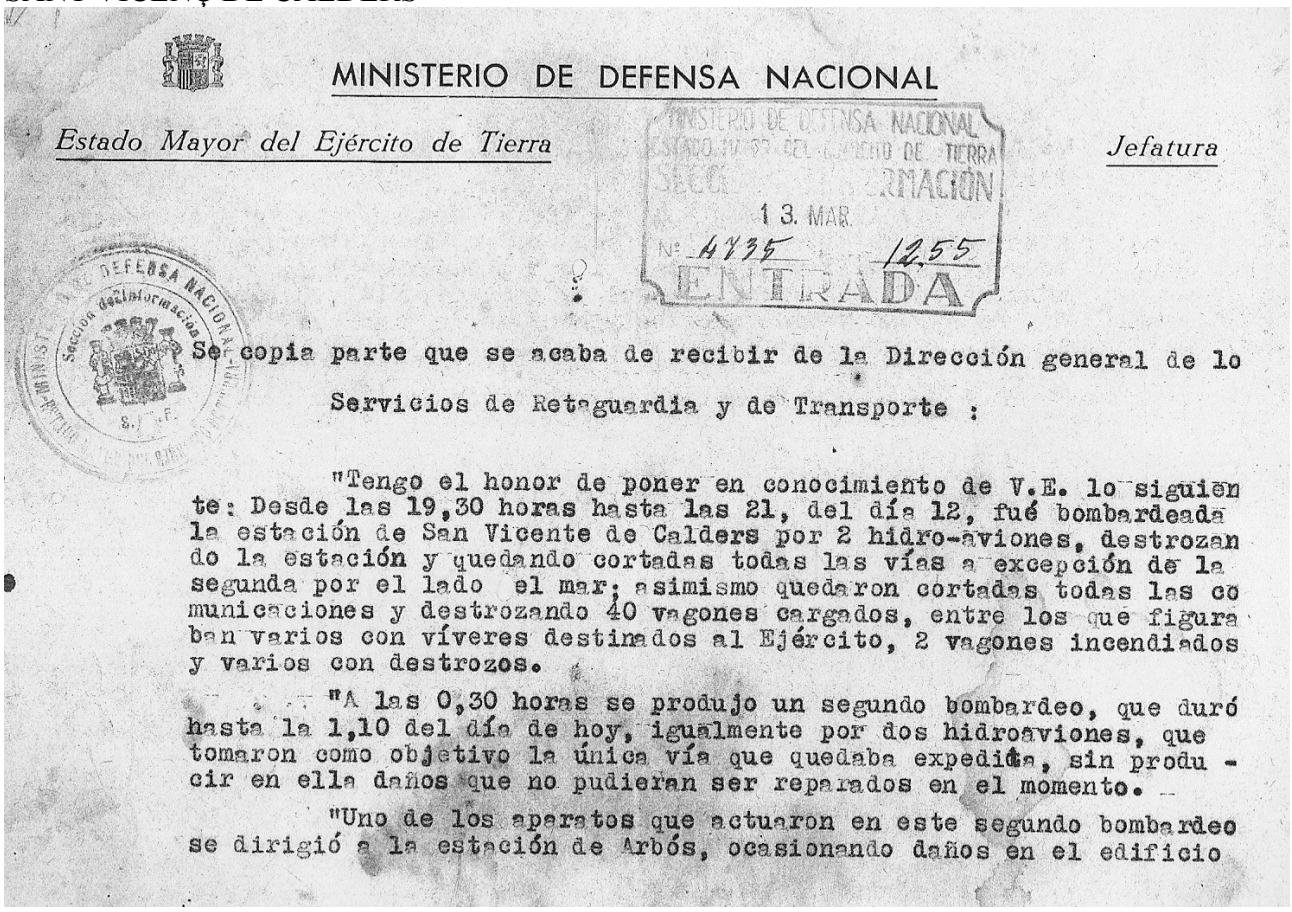
(ALCANCE).- Durante el segundo de los bombardeos han caido unas 4 ó 5 bombas, según informan por teléfono, en el DIQUE FLOTANTE, sito en el Muelle Occidental. Causando desperfectos en los almacenes y en los cadeneros, cuya importancia será comunicada al recibirse la información que se ha ordenado.

Barcelona, 13 julio 1938

EL GENERAL, COMANDANTE MILITAR,

COMANDANCIA MILITAR DE CATALUÑA E. M. INFORMACIÓN DE GUERRA

Document nº103. Missatges republicans sobre bombardeigs a estacions de ferrocarril (Sant Vicenç de Calders, Tarragona i Portbou).
AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.
SANT VICENÇ DE CALDERS



MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Estado Mayor del Ejército de Tierra — *Jefatura*

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL ESTADO MAYOR DEL EJERCITO DE TIERRA SECCION INFORMACION 13 MAR. Nº 4935 12.55 ENTRADA

Sección de Información

Se copia parte que se acaba de recibir de la Dirección general de lo Servicios de Retaguardia y de Transporte :

"Tengo el honor de poner en conocimiento de V.E. lo siguiente: Desde las 19,30 horas hasta las 21, del día 12, fué bombardeada la estación de San Vicente de Calders por 2 hidro-aviones, destrozando la estación y quedando cortadas todas las vías a excepción de la segunda por el lado el mar; asimismo quedaron cortadas todas las comunicaciones y destrozando 40 vagones cargados, entre los que figuraban varios con víveres destinados al Ejército, 2 vagones incendiados y varios con destrozos.

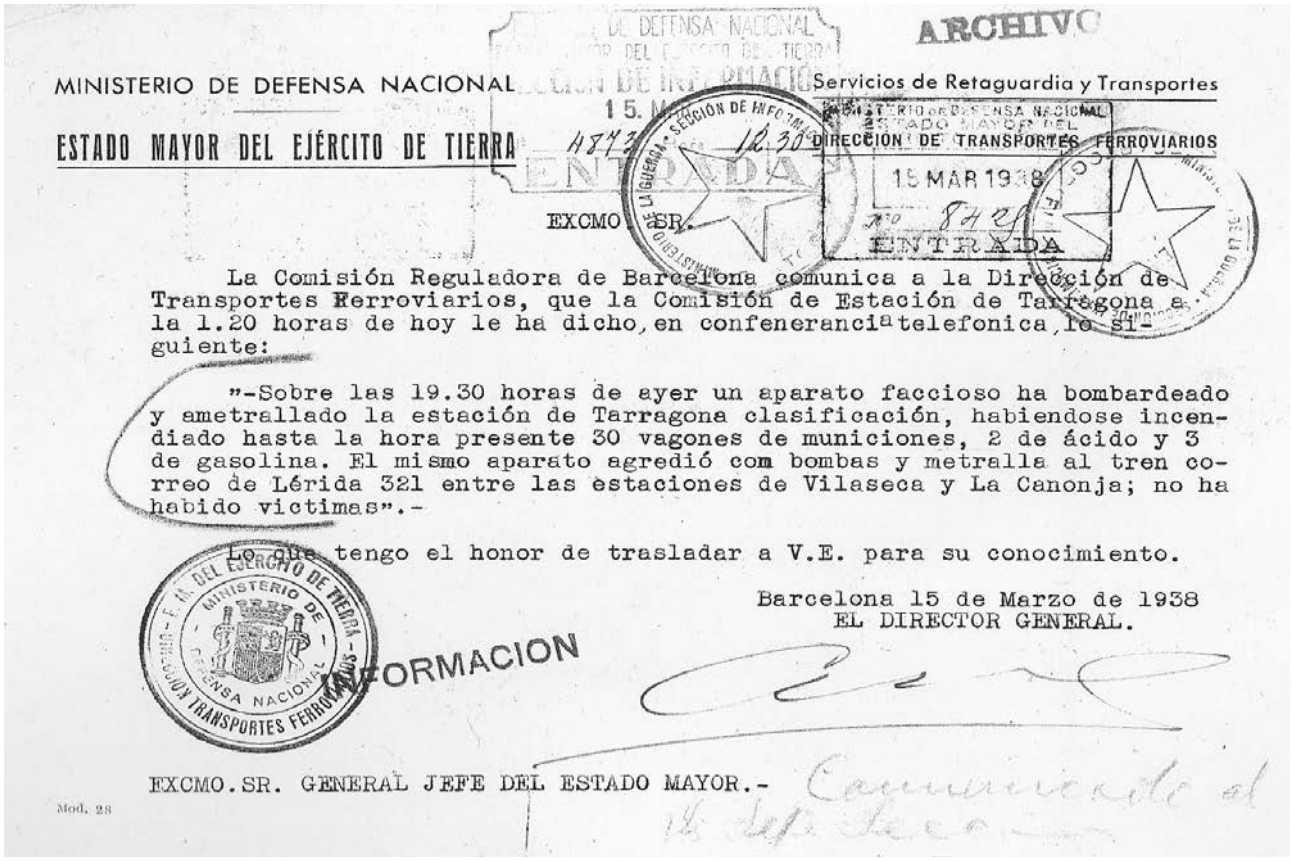
"A las 0,30 horas se produjo un segundo bombardeo, que duró hasta la 1,10 del día de hoy, igualmente por dos hidroaviones, que tomaron como objetivo la única vía que quedaba expedita, sin producir en ella daños que no pudieran ser reparados en el momento.

"Uno de los aparatos que actuaron en este segundo bombardeo se dirigió a la estación de Arbós, ocasionando daños en el edificio y material, sin cortar las vías y ocasionando 6 muertos y varios heridos.

"A las 19,30 horas del día 12 fué bombardeada la estación de Altafulla, destrozando el correo de San Vicente a Tarragona, un tren de material y todas las vías a excepción de la general. La máquina 567, que arrastraba el tren de material, quedó destrozada, Ha habido varios muertos y heridos."

Barcelona, 13 de marzo de 1.938

TARRAGONA



ARCHIVO

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO DE TIERRA

Servicios de Retaguardia y Transportes

DIRECCION DE TRANSPORTES FERROVIARIOS

15 MAR 1938

ENTRADA

EXCMO. SR.

La Comisión Reguladora de Barcelona comunica a la Dirección de Transportes Ferroviarios, que la Comisión de Estación de Tarragona a la 1.20 horas de hoy le ha dicho, en confenerancia telefonica, lo siguiente:

"-Sobre las 19.30 horas de ayer un aparato faccioso ha bombardeado y ametrallado la estación de Tarragona clasificación, habiendose incendiado hasta la hora presente 30 vagones de municiones, 2 de ácido y 3 de gasolina. El mismo aparato agredió com bombas y metralla al tren correo de Lérida 321 entre las estaciones de Vilaseca y La Canonja; no ha habido victimas".-

Lo que tengo el honor de trasladar a V.E. para su conocimiento.

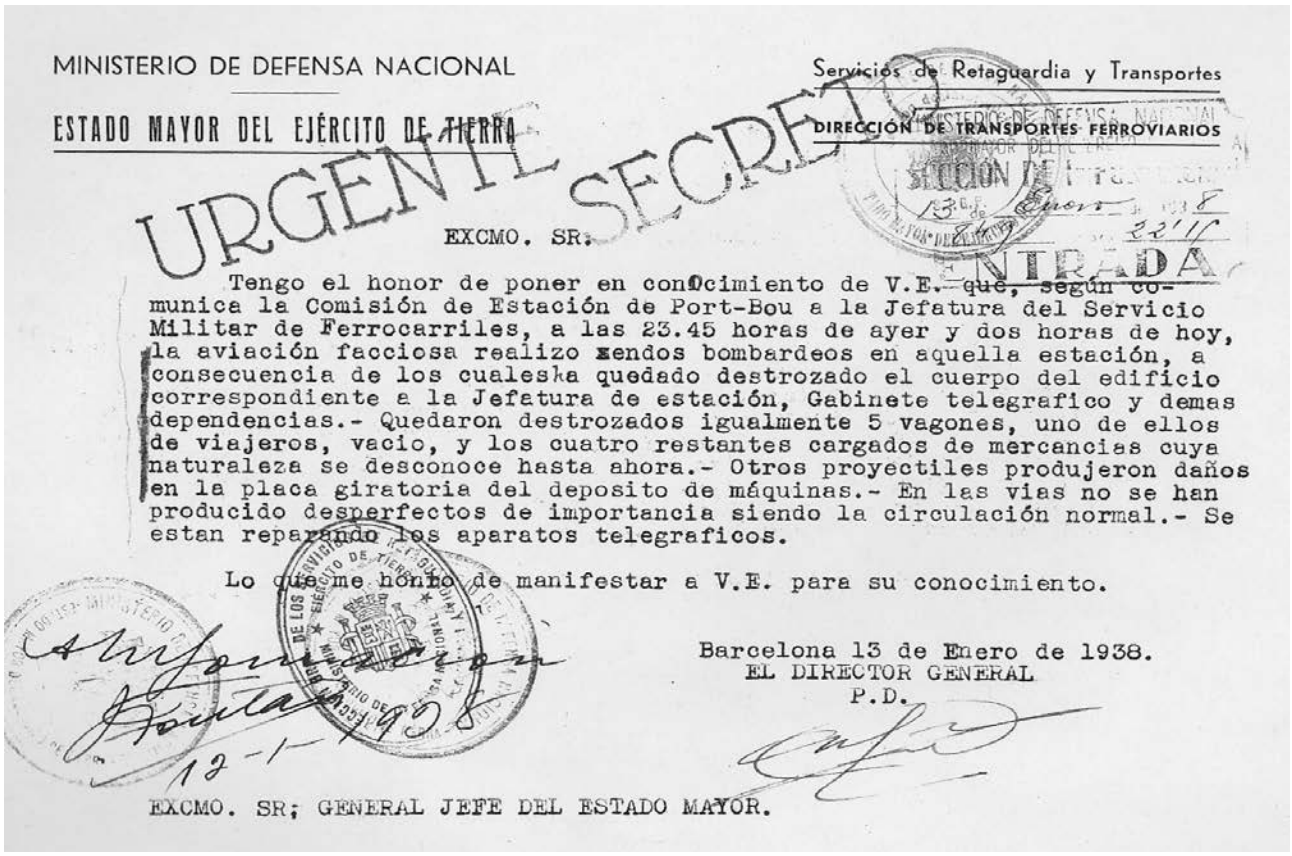
Barcelona 15 de Marzo de 1938
EL DIRECTOR GENERAL.

INFORMACION

EXCMO.SR. GENERAL JEFE DEL ESTADO MAYOR.-

Mod. 28

PORTBOU



MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO DE TIERRA

Servicios de Retaguardia y Transportes

DIRECCIÓN DE TRANSPORTES FERROVIARIOS

URGENTE SECRETO

EXCMO. SR:

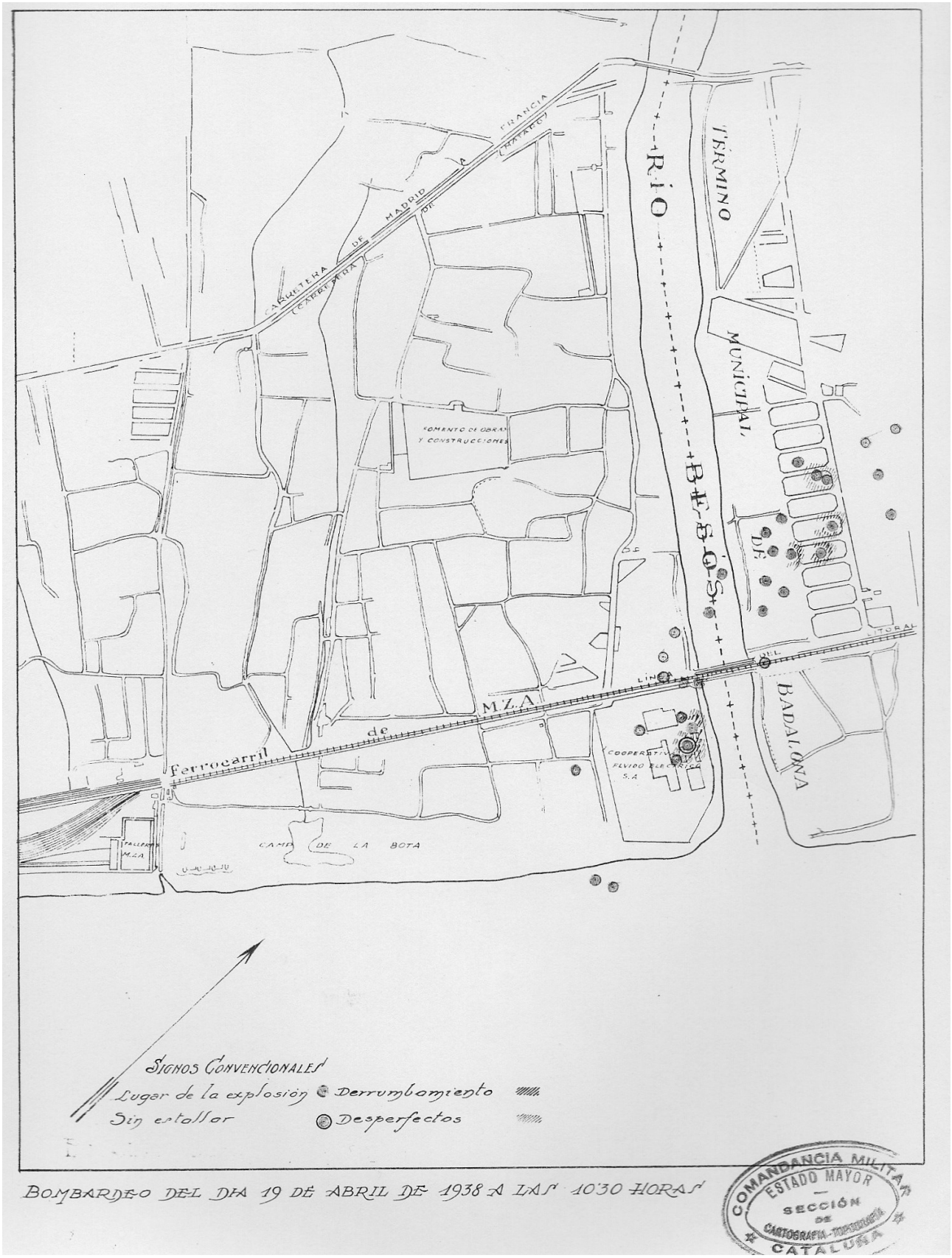
Tengo el honor de poner en conocimiento de V.E. que, según comunica la Comisión de Estación de Port-Bou a la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles, a las 23.45 horas de ayer y dos horas de hoy, la aviación facciosa realizo xendos bombardeos en aquella estación, a consecuencia de los cualeska quedado destrozado el cuerpo del edificio correspondiente a la Jefatura de estación, Gabinete telegrafico y demas dependencias.- Quedaron destrozados igualmente 5 vagones, uno de ellos de viajeros, vacio, y los cuatro restantes cargados de mercancias cuya naturaleza se desconoce hasta ahora.- Otros proyectiles produjeron daños en la placa giratoria del deposito de máquinas.- En las vias no se han producido desperfectos de importancia siendo la circulación normal.- Se estan reparando los aparatos telegraficos.

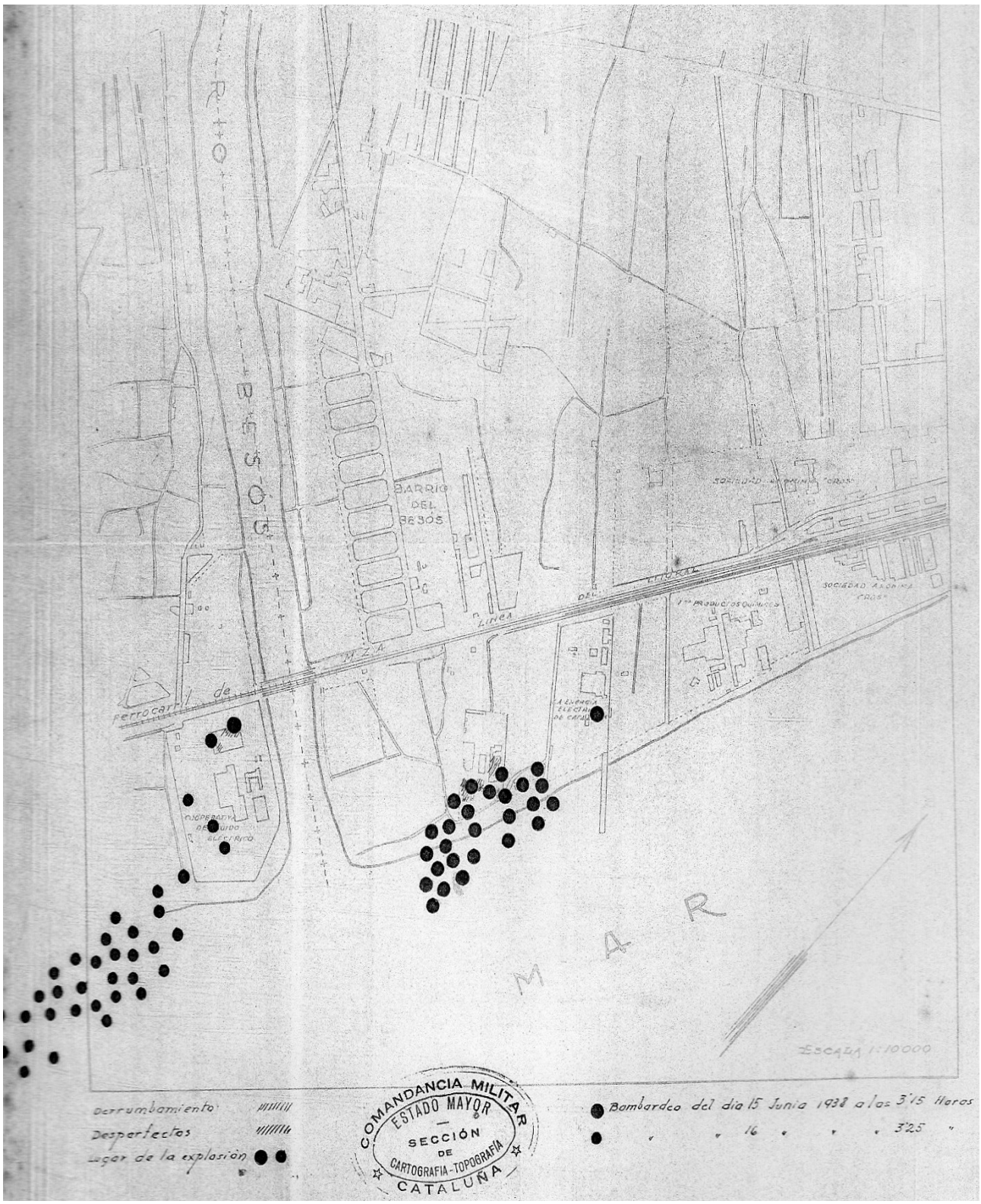
Lo que me honro de manifestar a V.E. para su conocimiento.

Barcelona 13 de Enero de 1938.
EL DIRECTOR GENERAL
P.D.

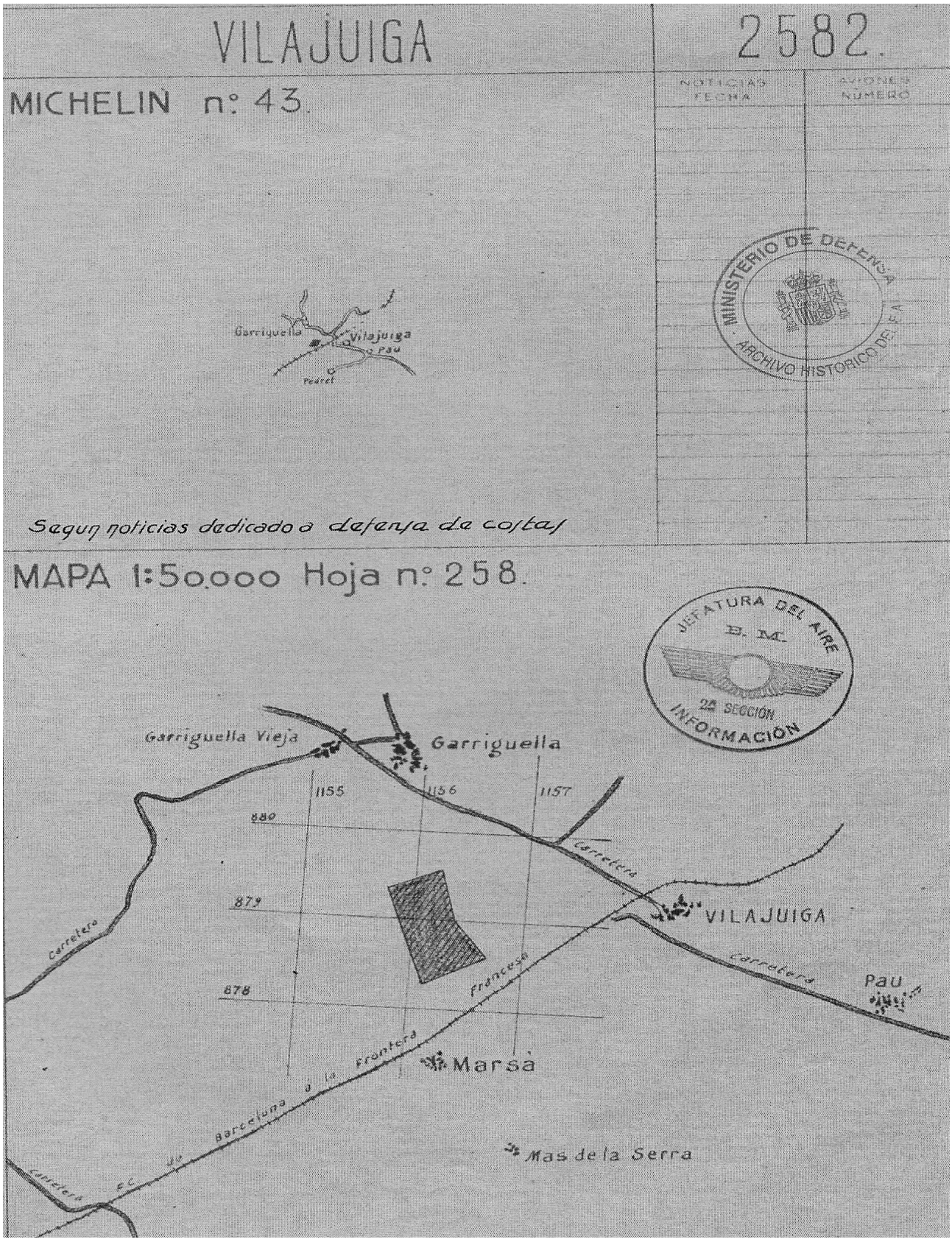
EXCMO. SR; GENERAL JEFE DEL ESTADO MAYOR.

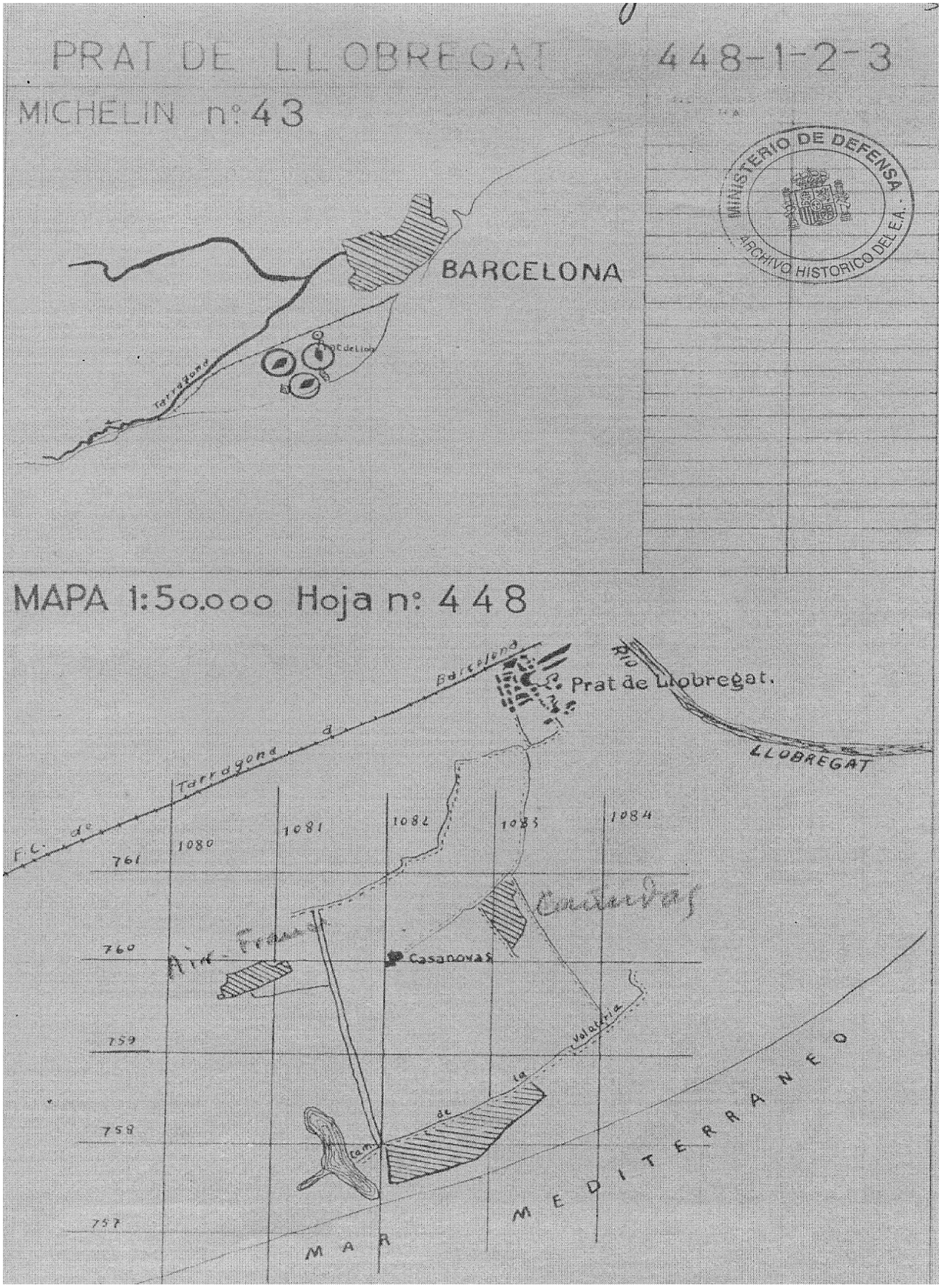
Document nº104. Mapes sobre bombardeigs realitzats a la zona industrial de la desembocadura del riu Besòs.
AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.

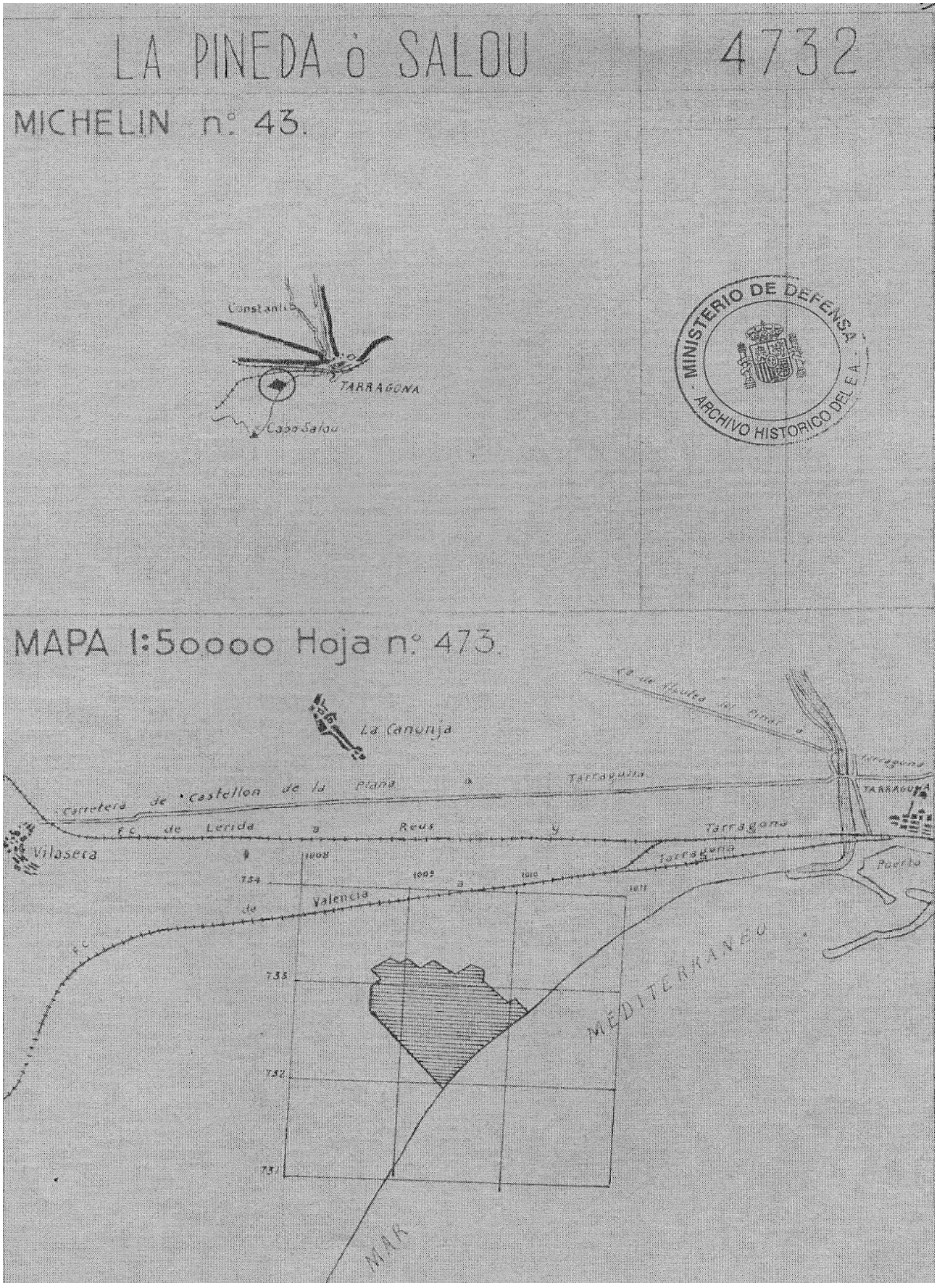



RIO BESÓS
BARRIO DEL BESÓS
Ferrocarril de M.Z.A. Línea del Litoral
SOCIEDAD ANÓNIMA "CROS"
1ª PRODUCTOS QUÍMICOS
LA ENERGÍA ELÉCTRICA DE CATALUÑA
COOPERATIVA DE GUIDO ELÉCTRICO
MAR
ESCALA 1:10000
Derrumbamiento
Desperfectos
Lugar de la explosión
Bombardeo del día 15 Junio 1938 a las 3'15 Horas
" " 16 " " " 3'25 "
COMANDANCIA MILITAR
ESTADO MAYOR
SECCIÓN DE CARTOGRAFÍA-TOPOGRAFÍA
CATALUÑA

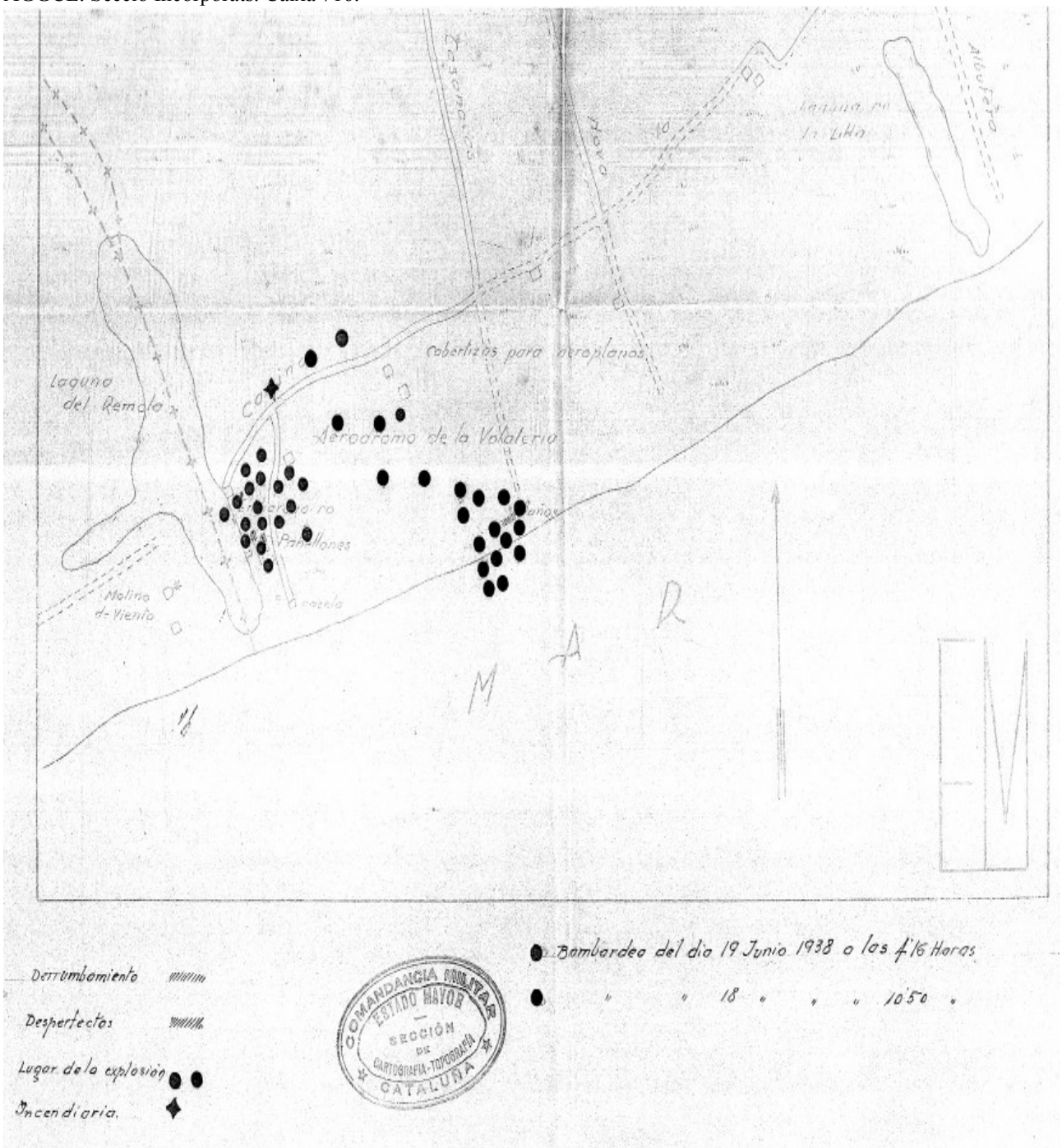
Document nº105. Plànols de diferents aèrodroms republicans (Vilajuïga, El Prat de Llobregat i Salou-La Pineda).
AHEA. A 2085.
VILAJUÏGA




PRAT DE LLOBREGAT
448-1-2-3
MICHELIN nº 43
MINISTERIO DE DEFENSA
ARCHIVO HISTORICO DEL E.A.
BARCELONA
Tarragona
MAPA 1:50.000 Hoja nº: 448
Barcelona
Prat de Llobregat.
RIU
LLOBREGAT
Tarragona a
F.C. de
1080
1081
1082
1083
1084
761
760
759
758
757
Casanovas
MAR
MEDITERRANEO


LA PINEDA ò SALOU
4732
MICHELIN nº 43.
Constantí
TARRAGONA
Cabo Salou
MINISTERIO DE DEFENSA
ARCHIVO HISTORICO DEL E.A.
MAPA 1:50000 Hoja nº 473.
La Canonja
Carretera de Castellon de la Plana a Tarragona
F.C. de Lerida a Reus y Tarragona
Vilaseca
Valencia
Tarragona
Puerto
MEDITERRANEO
MAR

Document nº106. Plànol dels bombardeigs del 18 i 19 de juny de 1938 sobre l'Aeròdrom del Prat de Llobregat.
AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.



Document nº107. Butlletí d'informació republicà sobre bombardeigs.
AGGCE. Secció Incorporats. Caixa 716.

Defensa de Costas
Agrupación Sur
ESTADO MAYOR
INFORMACION Y ENLACES

N.º 145

RESERVADO

Valencia 7 de diciembre de 1937

9946 13.-

Fecha del informe: 7 de diciembre de 1937, a las 18 h. 40 m.
Recibido en la Sección a las 18 h. 15 m. del día 7 de diciembre de 1937
Origen: Agrupación Norte de Defensa de Costas (Por teléfono)

TARRAGONA

A las 14,45 horas de hoy aparecieron 3 hidros facciosos procedentes del mar sobre la estación férrea de San Vicente y playa de Camarruga, evolucionando sobre los citados lugares por espacio de 27 minutos aproximadamente dejando caer unas 40 bombas.

14 bombas cayeron entre los rieles del ferrocarril.
Las restantes por sus alrededores.

Causaron pequeños desperfectos en las vias que han sido ya reparados.
8 vagones destroxados. Estos estaban vacios.
Al pasar por la mencionada playa de Camarruga, ametrallaron a la población civil.

No ha habido que lamentar víctimas.

BARCELONA

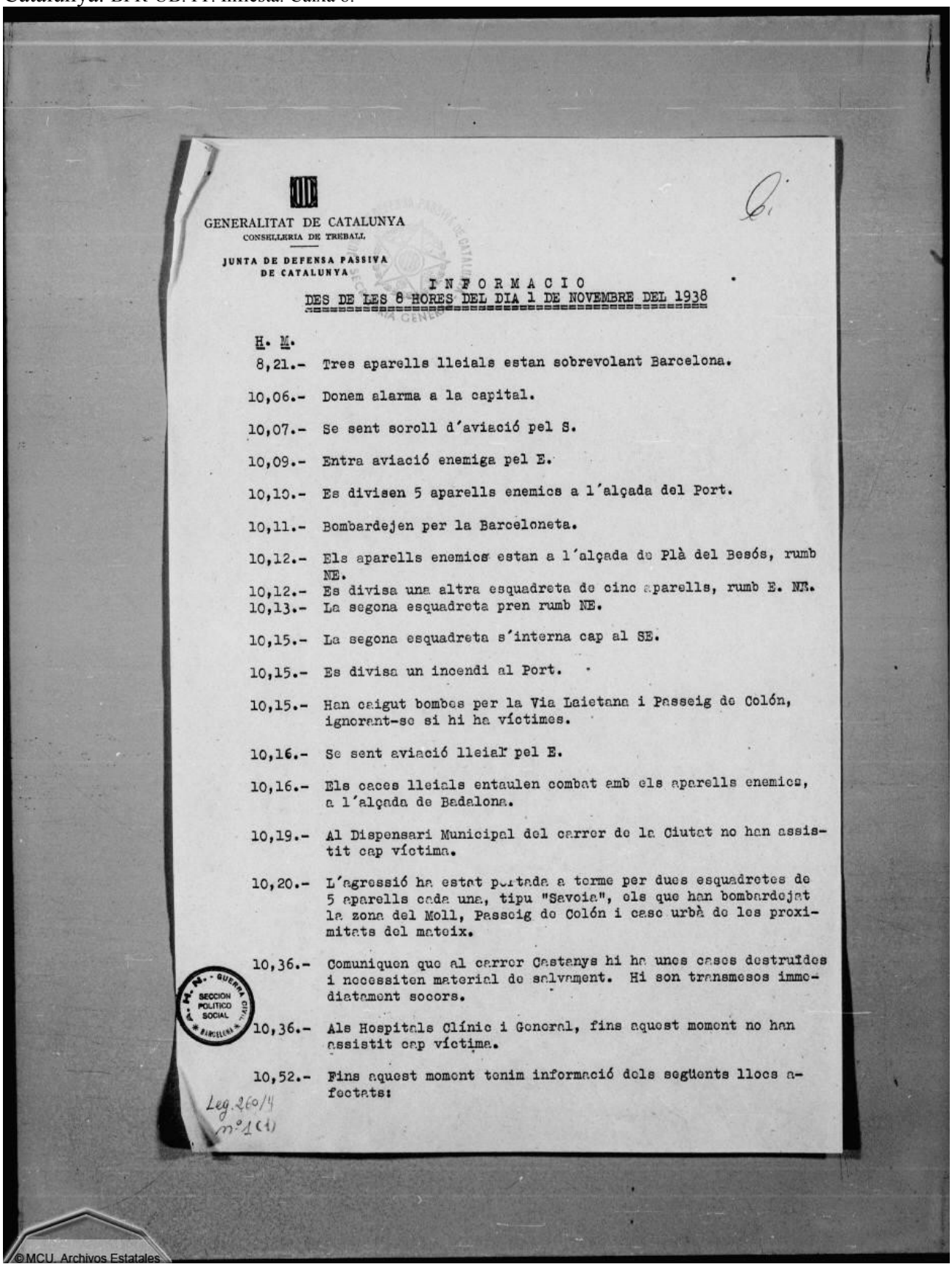
Aproximadamente a las 15,10 horas, aparecieron sobre la capital, 2 escuadrillas de 5 trimotores facciosos cada una, dirigiéndose hacia Pueblo Nuevo y dejando caer las siguientes bombas:

Una bomba en un café situado frente a Gobernación, en la Avenida de Eduardo Maristany, causando unos 20 ó 25 muertos.
Tres más frente a los antiguos polvorines actualmente habilitados como refugio de la Bateria de Marbella causando 4 muertos; 3 ~~muertos~~ niños y una mujer que se dirigian al mismo.
Otra en Calvell (Pueblo Nuevo) derrumbando unos 20 metros de pared que bordea la carretera.
Dos más en la playa de Marbella sin daños ni víctimas.
Unas 15 ó 20 en el mar.
Al parecer han caido algunas bombas sobre la estación de Francia, ignorando las consecuencias.

DEFENSA DE COSTAS - ESTADO MAYOR - SUR

EL TENIENTE CORONEL,

Document nº108. Butlletí del dia 1 de novembre de 1938 de la Junta de Defensa Passiva de Catalunya. BPR-UB. FP. Infiesta. Caixa 8.



GENERALITAT DE CATALUNYA
CONSELLERIA DE TREBALL

JUNTA DE DEFENSA PASSIVA
DE CATALUNYA

6.

INFORMACIO
DES DE LES 8 HORES DEL DIA 1 DE NOVEMBRE DEL 1938

H. M.

8,21.- Tres aparells lleials estan sobrevolant Barcelona.

10,06.- Donem alarma a la capital.

10,07.- Se sent soroll d'aviació pel S.

10,09.- Entra aviació enemiga pel E.

10,10.- Es divisen 5 aparells enemics a l'alçada del Port.

10,11.- Bombardejen per la Barceloneta.

10,12.- Els aparells enemics estan a l'alçada de Plà del Besós, rumb NE.

10,12.- Es divisa una altra esquadreta de cinc aparells, rumb E. NE.

10,13.- La segona esquadreta pren rumb NE.

10,15.- La segona esquadreta s'interna cap al SE.

10,15.- Es divisa un incendi al Port.

10,15.- Han caigut bombes per la Via Laietana i Passeig de Colón, ignorant-se si hi ha víctimes.

10,16.- Se sent aviació lleial pel E.

10,16.- Els caces lleials entaulen combat amb els aparells enemics, a l'alçada de Badalona.

10,19.- Al Dispensari Municipal del carrer de la Ciutat no han assistit cap víctima.

10,20.- L'agressió ha estat portada a terme per dues esquadretes de 5 aparells cada una, tipu "Savoia", els que han bombardejat la zona del Moll, Passeig de Colón i casc urbà de les proximitats del mateix.

10,36.- Comuniquen que al carrer Castanys hi ha unes cases destruïdes i necessiten material de salvament. Hi son transmesos immediatament socors.

10,36.- Als Hospitals Clínic i General, fins aquest moment no han assistit cap víctima.

10,52.- Fins aquest moment tenim informació dels següents llocs afectats:

M. N. - GUERRA CIV. SECCION POLITICO SOCIAL BARCELONA

Leg. 260/4 nº1(1)

© MCU. Archivos Estatales

GENERALITAT DE CATALUNYA
CONSELLERIA DE TREBALL

JUNTA DE DEFENSA PASSIVA
DE CATALUNYA

H. M.

Una bomba a la Via Laietana, Delegació d'Hisenda, ocasionant la destrucció de varis cotxes que estaven al carrer.
Una al carrer Castanys, on hi ha una casa quasibé destruïda. En aquests moment estant ja treballant les Brigades de Salvament.
Una al Tinglado nº 2 del Moll Bosch Alsina, enfront al Govern Militar, ocasionant un incendi a l'esmentat tinglado.
Una a la Plaça de Manuel Azaña - Passeig de Colón, ocasionant desperfectes a un magatzem d'Uralita.
Varies bombes a la zona portuaria i Cân Tunis.

11,01.- Donem final d'alarma.

11,04.- A Badalona no hi hagut cap novetat.

11,15.- A l'Hospital General hi ha un mort i dos ferits, a conseqüència del bombardeig.

11,17.- A conseqüència del bombardeig de Barcelona ha estat afectat, entre altres, el vaixell anglés "GHOTIC".

11,30.- A les 11,04, ha estat donada la senyal d'alarma a Tarragona i Reus. La de Reus ha finalitzat a les 11,16, sense novetat. L'alarma ha estat produïda per la presència d'un "Junker", que ha entrat per Tarragona, on ha bombardejat el Moll, sense ocasionar víctimes ni danys. Els aparells han desaparescut per Cambrils.

12,20.- Ampliació del bombardeig de Tarragona: "A les 11,01, s'ha donat la senyal d'alarma, davant la preséncia d'un trimotor "Savoia", procedent del S., el qual ha llançat dues bombes dins dels Astillers, sense ocasionar danys de consideració i 3 bombes al riu Francolí, prop del pont del f.c., sense conseqüències. Les bombes són d'un pes de 50 á 100 Kgs. Hi ha dos ferits, anomenats Josep Ripoll Riba i Ramón Caba Roca. L'alarma ha finalitzat a les 11,36.

12,35.- A l'Hospital General, a conseqüència del bombardeig, hi ha 2 homes morts i 5 ferits (dos homes, 2 dones i una nena). A l'Hospital Clínic hi ha un ferit.

13,10.- Ambulàncies Militars comunica els serveis efectuats:
Ambulància nº 19.- Ha portat dos ferits procedents de la Via Laietana a l'Hospital General.
Ambulància nº 22.- Un ferit del carrer Castanys a l'Hospital General.

A. H. N. - GUERRA CIVIL SECCION POLITICO SOCIAL BARCELONA
Sg 260/4
1(2)

© MCU. Archivos Estatales

GENERALITAT DE CATALUNYA
CONSELLERIA DE TREBALL

JUNTA DE DEFENSA PASSIVA
DE CATALUNYA

H. M.

Ambulància nº 21.- Un ferit del carrer Ocata nº 2 a l'Hospital General, i un altre a l'Hospital Militar de Vallcarca. Ambulància nº 23.- Un ferit al Clínic i un altre a l'Hospital General.

13,56.- Alarma a Reus i Tarragona.

14,15.- A l'alçada de Vilanova i rumb NE. hi ha un hidre enemic.

14,25.- Final d'alarma a Reus. Dita alarma ha estat promoguda per la presència d'un hidre enemic per Tarragona. Seguidament es registra el pas de tres aparells enemics rumb S., als quals les bateries antiaèries fan foc, obligant-los a desaparèixer pel S. L'hidre anterior ha pres altra vegada rumb Vilanova Geltrú. A Tarragona continua l'alarma.

15,30.- Al Dipòsit Judicial del Clínic hi ha dos morts a conseqüència del bombardeig del matí a Barcelona. A l'Hospital Clínic 4 ferits i al General un ferit hospitalitzat i 3 que han passat als seus domicilis. A l'Hospital Militar de Vallcarca hi ha un ferit. Total: 2 morts i 9 ferits.

18,59.- Donem alarma a la capital.

19,01.- Pel Prat se sent soroll d'aviació.

19,04.- Pel S. se sent soroll d'aviació enemiga i un caça lleial.

19,05.- L'aviació enemiga evoluciona per damunt la fàbrica d'Electricitat de Plà del Besós, rumb O.

19,06.- Han bombardejat per Plà del Besós

19,06.- Han bombardejat per Badalona.

19,08.- L'aviació enemiga està a l'alçada de Granollers, rumb N.

19,09.- L'alarma es produïda per la presència de 5 trimotors enemics que han rabassat la vertical del Port, entrant pel SO.

19,10.- Des de Badalona ens comuniquen que han caigut bombes al carrer Tortosa i al barri del Canyet. Sembla que n'han caigut també a la CAMPSA.

19,15.- Des de Plà del Besós ens comuniquen que han caigut bombes a dita població però que no poden precisar els llocs. Mes tard ens donaràn detalls.

M. H. N. - GUERRA CIVIL
SECCION POLITICO SOCIAL
BARCELONA
86074

© MCU. Archivos Estatales

GENERALITAT DE CATALUNYA
CONSELLERIA DE TREBALL

JUNTA DE DEFENSA PASSIVA
DE CATALUNYA

H. M.

19,35.- Enviem ambulàncies a Plà del Besós, on hi ha ferits a conseqüència del bombardeig.

19,51.- Se senten noves explosions.

19,52.- L'aviació enemiga després de bombardejar per Badalona s'ha dirigit rumb Mataró.

19,57.- A l'alçada de Badalona, internat en el mar, se sent un caça lleial i dispars d'ametralladora.

20,02.- Des de Plà del Besós comuniquen que han caigut algunes bombes a dita població i en terreny de Gramanet del Besós. Hi ha de 5 á 6 ferits. Ultimament s'han sentit fortes detonacions per la part de la casa Cros.

20,15.- Ha estat bombardejada la casa Cros de Badalona.

20,35.- Han bombardejat entre Mollet i Vilasar, en despoblat.

21,05.- Donem final d'alarma.

21,49.- Donem alarma a la capital.

21,50.- A l'alçada de Castelldefels hi ha un aparell enemic que es dirigeix a Barcelona.

23,07.- Donem final d'alarma, havent transcorregut aquesta, sense conseqüències.

23,20.- A les 21,35 s'ha donat la senyal d'alarma a Tarragona, finalitzant-la a les 22,09, sense novetat.

DIA 2 DE NOVEMBRE DEL 1938

3,21.- Comprovem línies.

6,05.- Des de Vilasar de Mar comuniquen que a les 20,30 d'ahir, un hidre enemic va llançar una bomba a 8 mtes. del corral de "Can Puget", sense ocasionar víctimes ni danys.

7,31.- Des de Badalona comuniquen que en el bombardeig d'ahir van caure 6 bombes a la casa Cros, sense produir víctimes ni danys de consideració.

P. H. N. - GUERRA CIVIL
SECCION POLITICO SOCIAL
BARCELONA
Y.760/4
Nº 1(4)

© MCU. Archivos Estatales

GENERALITAT DE CATALUNYA
CONSELLERIA DE TREBALL

JUNTA DE DEFENSA PASSIVA
DE CATALUNYA

H. M.

8,00.- D.C.A. ens confirma que els aparells que van produir l'alarma de les 18,59, eren cinc trimotors, i que durant dita alarma va apareixer un hidre que bombardejà poblacions del -N. de Barcelona. L'alarma de les 21,49, va ésser produïda per un hidre.

Barcelona, 2 de Novembre del 1938

EL SECRETARI TECNIC
D'INFORMACIO I ENLLAÇOS

signat: Florenci Tor

JUNTA DE DEFENSA PASSIVA DE CATALUNYA - SECRETARIA TECNICA D'INFORMACIÓ I ENLLAÇOS

A. H. N. - GUERRA CIVIL - SECCION POLITICO SOCIAL - BARCELONA

Leg 760/4
Nº 1(5)

© MCU. Archivos Estatales

INFORMACIÓ

GOVERN DE LA GENERALITAT
CONSELLERIA DE TREBALL
JUNTA DE DEFENSA PASSIVA DE CATALUNYA
SECCIÓ D'INFORMACIÓ I ENLLAÇOS

del bombardeig sofert a la ciutat de Barcelona el dia 1 de Novembre del 193

ALARMA | Principi: 10 hores 06 minuts
Fi: 11 hores 01 minuts

AIRE: N.º d'avions 10 MAR: N.º de vaixells

NÚMERO DE BOMBES: Totals parcials	EXPLOSIVES: Explotades	EXPLOSIVES: Sense explotar	INCENDIÁRIES: Explotades	INCENDIÁRIES: Sense explotar	EMPLAÇAMENT	VÍCTIMES: Morts	VÍCTIMES: Ferits	OBSERVACIONS	Núm. d'ordre
	1				c/ Castanys nº 2			Casa de 4 pisos destruida.	1
	1				Plaça Palau			Escola de Mar, destruint la cúpula.	2
	1				Via Laietana nº 6			Pis superior destruït	4
	1				Via Laietana nº 8 bis.			Destrucció del pis superior	5
	1				Passeig de Colón 1 i 2			Destrucció dels dos pisos superiors.	6
	2				Passeig de Colón			Edifici Comandància Militar, ocasionant desperfectes	7
	1				Passeig Colón, enfront nº 12			A la vorera de la zona marítima, sense danys.	9
	4				Moll de la Muralla			Destrucció parcial del Tinglado nº 2	11
	5				Moll de la Muralla			Tinglado nº 1, destrucció parcial amb incendi i averi a una grua i al vaixell "Labero"	13
	3				Moll de Barcelona			En el moll, ocasionant desperfectes als tinglados nº 5 i 6 i a un camión.	16
	2				Estació del Morrot			A la caseta del transformador, destruint-la, aixi com també un mur de la carretera	19
	varies				A la Dàrsena Nacional			A l'aigua	22
	varies				A la platja de Cân Tunis			A l'aigua	23
	1				Plaça Manuel Azaña, enfront nº 4			A l'acera, produint desperfectes a la casa.	24
					← Totals de Bombes			← Totals de Victimes	

RESUM: El total de víctimes a conseqüència d'aquest bombardeig es de: 2 morts i 9 ferits.

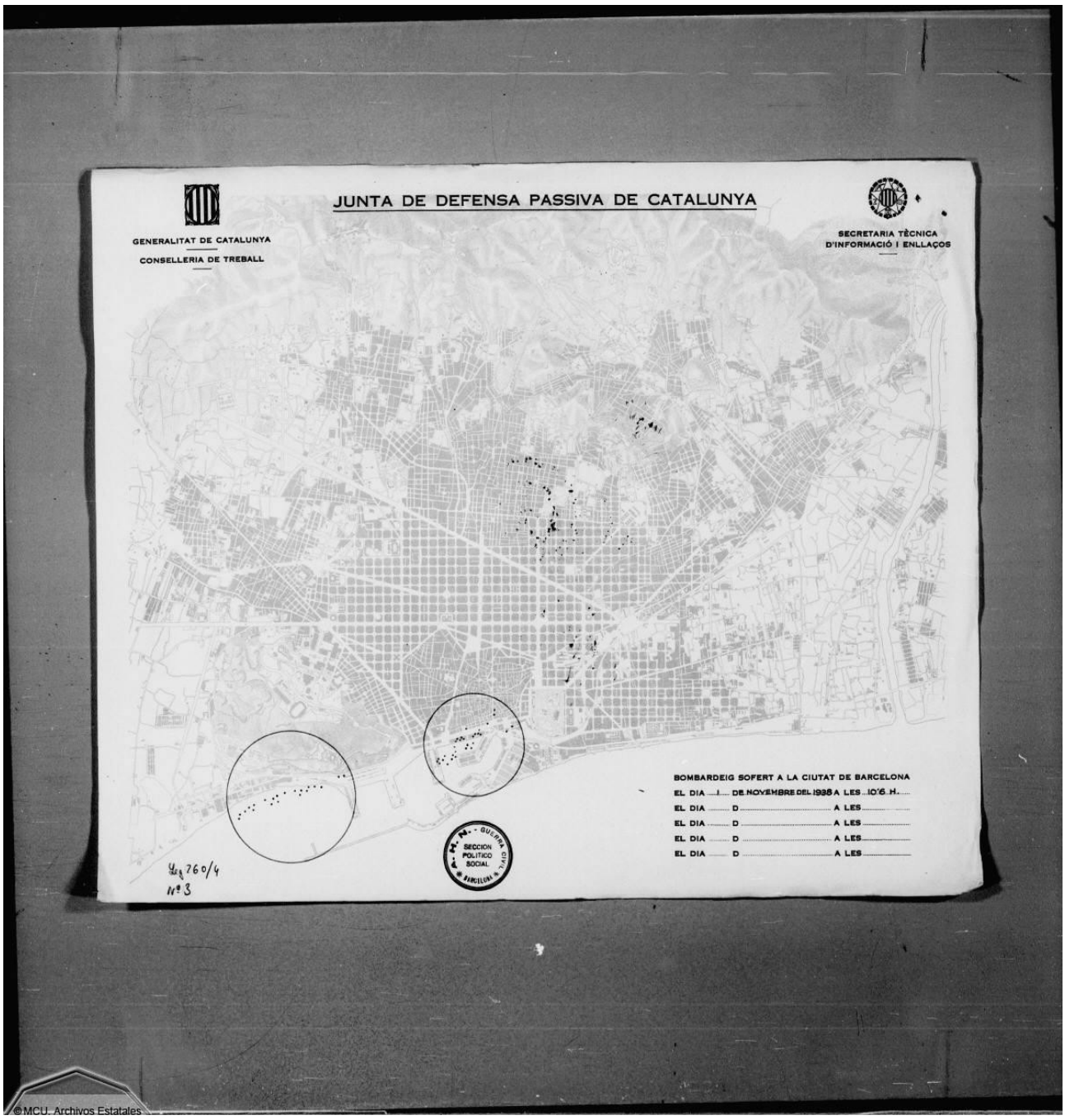
El Secretari Tècnic d'Informació i Enllaços

A. H. N. - GUERRA CIVIL - SECCIÓN POLÍTICO SOCIAL - BARCELONA

JUNTA DE DEFENSA PASSIVA DE CATALUNYA - SECRETARIA TÈCNICA D'INFORMACIÓ I ENLLAÇOS

260/4

©MCU. Archivos Estatales



©MCU. Archivos Estatales

Document nº109. Dos ordres d'operacions i respectius informes d'un hidroavió republicà
AHEA. A-109

11

ARMA DE AVIACION — 3ª REGION

OFICINA DE INFORMACION

Grupo Nº — Escuadrilla Nº

Orden.

Reconocer la costa y escoltar al buque gubernamental "Villa de Madrid" procedente de Marsella.

El Jefe.

Cumplimiento.

Se despegó de esta Base a las 9'45 horas, con el fin de dar cumplimiento a la orden. A las 10'50 h. se avistó el buque con bandera (Inglesa) "Biscar" de la matrícula de "London" a 6 millas de la costa, y con rumbo S. a la altura de Arenys. A las 11 h. se avistó petrolero Español a 2 millas de la costa con dirección N. a las 11'15 h. se avistó trasatlantico (Francés) "E.R. Mousaur" con rumbo aguja 50. a unas 10 millas de la costa ay a la altura de Palamos, a las 13 h. frente a Blanes el vapor mercante (Inglés) "Ravespoint" con rumbo 60º a unas 10 millas de la costa amarrando en esta Base sin novedad a las 14'30 h.

MINISTERIO DE DEFENSA — ARCHIVO HISTORICO DEL E.A.

BASE AERONAVAL DE BARCELONA * JEFATURA *

OFICINA INFORMACIÓN — 3.ª Región Aérea

ORDEN. 12.-

Reconocer la costa desde este puerto hasta Cabo Cervera, a 30 millas mar adentro.

El Jefe de la Base.

BASE AERONAVAL DE BARCELONA * JEFATURA *

Cumplimiento de la misión.

En cumplimiento a la orden anterior se despegó de esta Base a las 10 horas, para reconocer la parte Norte se reconoció especialmente las Calas, durante el reconocimiento fueron vistos un barco(Francés) "PROCIDA" y el "MIRA" (Italiano).

Se amaró a las 13 h. sin novedad.

NOTA;Fué visto a la altura de Cabo Cervera (portierra) un bimotor Francés en el momento de dar la vuelta, por no internarse en nuestro territorio.

Aparato S- nº 4, Antonio Gómez, Ortin, Colungo.

El Jefe del Equipo.

OFICINA INFORMACIÓN
3.ª Región Aérea

Document nº110. Dos butlletins d'operacions de l'Esquadrilla de Defensa de Costes
AGMAB. SHEMA. Caixa 9762

FUERZAS AÉREAS

ESTADO MAYOR

RESERVADO

PARTE DE OPERACIONES DEL DIA 9 DE JUNIO DE 1938

3.ª Sección

EJERCITO DE MANIOBRA.-A las 23'45 horas de ayer, despegó, de la zona Central, un avión de gran bombardeo, que a las 0'35 horas de hoy ha bombardeado el pueblo de Benicarló. Observaron 9 reflectores, situados alrededor de dicho pueblo, y al E. del mismo, 3 barcos con reflectores y baterías.

Fueron objeto de intensísimo fuego de artillería antiaérea desde proximidades del objetivo y desde los barcos citados, observando también intenso fuego de ametralladoras antiaéreas.

El tiempo, a partir de Sagunto, fué muy malo; efectuando el bombardeo en medio de una fuerte tormenta.

Este avión, después de efectuado el bombardeo, tomó tierra en esta Zona, sin novedad.

A las 4'15 horas despega, de la misma zona, otro avión de gran bombardeo, que a las 5'20 horas bombardeó Vinaroz, no pudiendo precisar el resultado del mismo por estar cubierto de nubes bajas el objetivo.

No hubo fuego antiaéreo.

El aparato tomó tierra, sin novedad, también en esta zona.

DEFENSA DE COSTAS: Zona Norte.-De las 5'45 a las 21'50 horas se prestó servicio de protección de costa permanentemente, sin novedad.

A las 8'35 horas despega un "mosca" en vuelo de reconocimiento de costa, regresando, sin novedad, a las 9 horas.

A las 9'25 horas despega un "mosca" en vuelo de vigilancia por las proximidades de Gerona, regresando sin novedad.

A las 9'56 horas despegan dos aviones de caza en vuelo de vigilancia sobre Figueras, regresando sin novedad.

A las 10 horas sale un caza, por alarma comunicada desde Bagur, regresando sin novedad ni encontrar enemigo.

A las 10'30 horas despega otro caza, en vuelo de vigilancia sobre Gerona, regresando sin novedad.

A las 11'07 despega otro avión por alarma, regresando sin novedad.

A las 11'11 despegan dos aviones de caza, por alarma comunicada desde Bagur; regresando sin novedad.

A las 12'55 horas, cuando efectuaban vuelos de entrenamiento, chocaron en el aire dos aviones de gran bombardeo, resultando dos tripulantes muertos; tres, heridos graves, y uno, ileso; y los aviones, destrozados.

A las 11'12 horas despega otro caza, en vuelo de vigilancia sobre Gerona; regresando sin novedad.

A las 13'15 horas despegan dos cazas por alarma, por oír ruido aviación internada en el mar rumbo Rosas; regresando sin novedad, sin encontrar enemigo.

A las 13'36 horas despega un avión de caza, que efectúa protección sobre Figueras, regresando sin novedad.

A las 14'20 horas despega un hidroavión, que efectúa un reconocimiento en un radio de 30 millas del puerto de Barcelona; regresando sin novedad ni observar nada anormal.

A las 16'20 horas despega un hidroavión con misión de efectuar reconocimiento de la costa entre Barcelona-Malgrat, y en una profundidad de 15 millas, lo que se lleva a efecto sin observar nada anormal.

A las 17'25 horas despega un avión de caza en vuelo de vigilancia sobre proximidades de Gerona, regresando sin novedad.

A las 18'02 horas despega un avión en vuelo de protección sobre Figueras, regresando sin novedad.

A las 18'30 horas despegan dos cazas, por alarma comunicada desde Bagur, regresando sin novedad.

A las 19'45 horas despegan tres aparatos en vuelo de protección de un barco en proximidades del puerto de Barcelona, regresando sin novedad a su aeródromo,

E. M. DE MARINA
OPERACIONES
SECRETO RESERVADO
Núm. 1115 E.

FUERZAS AÉREAS

ESTADO MAYOR

J/G.

3.ª Sección

RESERVADO

PARTE DE OPERACIONES DEL DIA 1.º DE JULIO DE 1938.

DEFENSA DE COSTAS.-Zona Norte: Desde las 10'29 hasta las 12'10 horas se han efectuado vuelos de protección de Barcelona, sin novedad.

Debido a alarma, se efectuaron diversos servicios de vigilan y protección, sin novedad.

A las 13'40 horas despega un aparato para efectuar un reconocimiento de un buque que navegaba a la altura de Cadaqués, y que resultó ser un "pailebot" francés.

A las 17'30 horas despega un aparato para proteger a dos buques que iban rumbo NE. siendo relevado por otro a las 20'27 horas. El servicio prosiguió hasta las 21'45 horas, habiéndose efectuado el mismo sin novedad.

Para proteger a dos buques, despegó un aparato, que al estar a la altura de Badalona, observa que al N. hay un remolino de espuma. Por si podía ser un submarino, se dirige al punto donde se observó el fenómeno, en cuyo lugar vió, al llegar, una ligera estela de aceite. Por si se trataba de un submarino desconocido, le tiraron la carga de profundidad, la cual hizo explosión; no pudiendo comprobar si el submarino fué alcanzado, caso de que existiera.

Regresaron a su base, sin más novedad, a las 17'20 horas.

AMPLIACION AL PARTE DE OPERACIONES DEL DIA 30 DE JUNIO

DEFENSA DE COSTAS.-Zona Norte: A las 5'45 horas despega una pareja para proteger el sector de Barcelona, observando, a unas 25 millas de la costa, un buque mercante rumbo a Barcelona. A la altura de Caldetas vieron un remolcador que remolcaba a un barco. A las 7'12 horas el barco remolcado se encontraba a la altura de Vilasar de Mar; observando otro barco cerca de Barcelona y otro con rumbo al mismo puerto. A las 7'40 horas salen del puerto dos destructores, que toman rumbo S.; a las 7'45 horas sale un mercante y dos destructores rumbo E. A las 8'11 horas observan un buque con rumbo SE., entre Mataró y Vilasar de Mar. A las 8'19 horas ven un barco parado a una milla de la costa. A las 8'20 horas entra un barco en el puerto. A las 8'23 horas, un buque dirección SE. A las 8'25 horas, a la altura de Pueblo Nuevo, un buque mercante junto con un remolcador, que entran en el puerto a las 9 horas. A esta misma hora ven dos lanchas a la altura de San Adrián de Besós, rumbo NE. A las 9'05 horas, un buque de guerra parado a unas dos millas de la costa, y un buque mercante que navega entre el buque de guerra y la costa. A las 9'45 horas ven un bombardeo sobre Badalona, no consiguiendo ver a los aparatos enemigos. A las 10'15 horas, dos cruceros francesas y un buque mercante que se dirigen a Barcelona. A las 12'30 horas, un buque mercante saliendo del puerto de Barcelona. A las 13'20 horas ven un incendio al S. de Badalona y un buque de guerra frente a esta población.

Todos estos servicios se efectuaron por parejas, que se relevaron en el aire, desde las 5'45 hasta las 14'13 horas; regresando todos a sus bases sin novedad.

ZONA CENTRAL.-Sin noticias.

FUERZAS DEL AIRE - JEFATURA DEL E.M.

Barcelona, 2 de julio de 1938.
EL JEFE DE LA 3.ª SECCION DE E. M.,

- Fernando H. Franch -

E. M. DE MARINA
OPERACIONES
REGISTRO RESERVADO
Núm. 1.452 / E.
2-7-38.

Comunicado a: Excmo. Sr. General Jefe del E.M. Central.
Sr. Secretario general del Ministerio de Defensa.
Sr. Jefe del E.M. de Marina.
Sr. Jefe de la 2.ª Sección del E.M. del E. de Tierra.
Sr. Jefe de la 2.ª Sección del E.M. de F.A.
Sr. Comisario político de F.A.

Document nº111. Diversos documents nacionals sobre defensa antiaèria republicana
AHEA. A 93.

ESTADO ESPAÑOL

SERVICIO DE INFORMACION
Y POLICIA MILITAR
(S. I. P. M.)
JEFATURA

Salida n.º 1ª-9.024

00100

Burgos 25 de Marzo de 1938
II Año Triunfal.-

Por personas evadidas de zona roja se nos facilita la siguiente información:

"Clasificación de Baterias antiaereas

Una bateria indicada por una sola cifra, representa que son cañones Wikers de 10,5.-Si dos cifras, empezando por la unidad, representa cañón ruso moderno, de 7,62 y del año 1931 reformadas. En este mismo caso, pero empezando por el nº 2, supone material ruso, del año 1914, en muy mal estado y del mismo calibre 7.62.- Si la cantidad es de tres cifras, empezando por el numero 5 quiere decir que las baterias son Oerlikon (suizas) y de 20 m/m de calibre En este caso empezando por el nº 4, supone que se tratade material Skoda.

Cuartel Central de la D.C.A.

Está situado en Barcelona en la torre de D. José Bertran y Musitu, empleandose una torre vecina como Cuartel Central de Transeuntes. Este ultimo sirve para los individuos que tienen que trasladarse a Barcelona con motivo de un cambio de armas.

Defensas de Puigcerdá

La constituyen las dos baterias nº 21 y nº 516. La primera está emplazada en la proximidad de la via internacional antes de la estación de Puigcerdá: al nivel de la via, en un camino que desciende del lago y a 130 metros del puente que pasa sobre la via del tren. Estan separados entre sí unos 15 metros y son cañones recuperados en muy mal estado. La segunda está repartida en tres sitios: campanario de la iglesia, cal Baca y S. Marcos. En el primer sitio hay una ametralladora con dos tubos y una sirena, en muy buen estado. En los otros dos sitios hay una sola ametralladora de un tubo solamente.-No indicamos marcas no calibres pues estos corresponden exactamente con la clasificación dada. - Acompañamos plano de la ciudad y alrededores de Puigcerdá, escala 1:50000, indicando los anteriores emplazamientos.

Defensas de Barcelona

Estan constituidas por las baterias siguientes: La nº 14,22,15,512, y la 5ª.-La nº 14 está situada en Montjuich y consta de cuatro cañones y en los puntos marcados hay una ametralladora Oerlikon de c/20, llamada de protección. Acompañamos croquis de situación que corresponde a este lugar. La nº 22 está situada en la misma playa de Casa Antunez a unos 300 mts. de la CAMPSA consta de dos cañones, naturalmente de 7.62.-En la proximidad del gasómetro del Pueblo Nuevo, está situada la bateria nº 15. Consta de 4 cañones, mas por los ultimos datos recibidos es posible hayan trasladado dos de ellos a la Montaña Pelada.-La bateria 512 consta de tres piezas situadas en los puntos siguientes a) en el Faro de Llobregat; b) en la to-

ESTADO ESPAÑOL

SERVICIO DE INFORMACION
Y POLICIA MILITAR
(S. I. P. M.)
JEFATURA

Salida n.º.....

00101

MINISTERIO DE DEFENSA
ARCHIVO HISTÓRICO DEL E.A.

rre de San Sebastian; c) en la Torre de Aguas de Casa Girona.- Y la 5ª en el Monte Carmelo, constituida por cuatro piezas Vickers del 10,5 en la cumbre del mismo monte recientemente instalada y sin camuflar."

"Nos informan que en la plaza de Toros no existen ametralladoras" .- La bteria nº 14 la llaman la alemana por estar servida por individuos de dicha nacionalidad.- De esta información, dicen nuestros comunicantes, tenemos certeza hasta el 14 de Febrero."

ESTADO ESPAÑOL * S.I.P.M. * JEFATURA

Transmitido: Excmo. Señor General Jefe del Aire y Excmo. Sr. Comandante Militar de Baleares

AGMAV, C.1222, Cp.73, D.1/1-2.

ARMARIO		CARPETA	DOCUMENTO
15	13	73	1

EN CATALUÑA.

CANONES.- Cañón, Modelo Lander 1.914 (Ruso) Calibre 7,62 con granada de metralla, tiro directo, puntería por medio de goniometro, tubo: elevación 60º, alcance, 6.000 mts. Material anticuado cierre deficiente por acero defectuoso.

Cañón, Modelo 1.931 (Ruso) Calibre 7,62 con granada de metralla, dirección de tiro por telémetro, teodolito y planchoeta, puede funcionar tambien por puntería directa, tubo: elevación 89º, alcance 9.000 mts.

Cañón Wickers, construido en Reinosa, calibre 10,50 con granada rompedora, dirección de tiro por telémetro y aparatos de balis-tica.

En Cataluña, nada mas hay estos materiales, en resto de la España roja hay algunos cañones Skoda y algunos otros modelos que desconozco.

AMETRALLADORAS.- Oerlikon hay dos clases de estas ametralladoras una con un solo tubo y otras con dos tubos sincronizados, pero que defieren muy poco una de otra, solamente cambia la puntería que en la de 2 tubos va con goniometro y la otra es por medio de una alza, parecida a la de la ametralladora Hockiss calibre 20m/m. disparo por medio de pedal, alcance, 2,500 a 3.000 mts. Han dado mas resultado como antitanques que como antiaereas.

PROYECTORES.- Hay una infinidad en todo el territorio rojo, en Barcelona hay unos 15 distribuidos por la ciudad, todo el material es ruso proyectores de 1,50 mt. de diámetro.

RED DE ESCUCHA.- La Red de Escucha está organizada por medio de observadores colocados en diversos puntos estratégicos de la costa catalana los cuales tienen la misión de observar el horizonte para descubrir la presencia de aviación lo cual comunican a su central que está instalada en Barcelona, Calle Wagner 2, donde dan la señal de alarma a la población.

EMPLAZAMIENTO DE LAS BATERIAS ANTIAEREAS EN BARCELONA.

BATERIA, Modelo 1.931.- En la cúspide de la Montaña de Montjuich, fuera del recinto del Castillo, en la parte llamada "Llengua de Serp" encima de los depósitos de la C.A.M.P.S.A. y cementerio del S.O. (En febrero esta Batería esta servida por personal pertenecientes a las Brigadas internadonales, llamada "Batería Alemana" por darse las ordenes todas en dicho idioma).

BATERIA, Modelo 1.914.- En la Playa de Casa Antunez a unos 200 metros de la Campsa al lado de una fábrica de papel destruida.

BATERIA, Modelo 1.931.- En el Pueblo Nuevo a unos 200 a 250 mtrs. en dirección a Badalona de la casa Girona (Material para ferrocarriles y construcciónes), Instalada en medio de unos huertos.

BATERIA WICKERS.- En el Monte Carmelo, en la cúspide de dicho monte.

AMETRALLADORAS.-Hay muchas instaladas en varios tejados tanto en el casco antiguo, como en el moderno de la ciudad, cuyo emplazamiento no puedo fijar concretamente, por cambiarlo amenudo, pero puedo dar como seguro los detallados a continuación:

ESTADO ESPAÑOL

SERVICIO DE INFORMACION
Y POLICIA MILITAR
(S. I. P. M.)
JEFATURA

Salida n.º.....

ESTADO MAYOR DEL EJERCITO
ARCHIVO DE LA GUERRA DE 1936-39
SERVICIO HISTORICO MILITAR

(2)

Una en la torre de aguas de Casa Girona, otra en la parte mas elevada de la casa Elizalde, otra en la torre de S.Sebastian (Puerto-Barceloneta). En las azoteas de los alrededores de los centros oficiales es con preferencia donde instalan las ametralladoras.

La defensa antiaerea de Barcelona, varía algunas veces por destinar Baterias al frente y hacer venir otras a la ciudad a descansar, pero en general nunca varía gran cosa de la defensa mas arriba indicada.

JEFATURAS DE LA D. E. C. A.

MANDO BATERIAS DE BARCELONA.- Calle Niza, 2, chaflan a calle Castillejos, 442, a la izquierda del Hospital de San Pablo, y encima de la clinica "La Alianza" torre con una cúpula verde.

JEFATURA SUPERIOR.- (Mando supremo de todas las fuerzas de la D.E.C.A. (Defensa Especial Contra Aeronaves) -zona Roja), Oficinas y organización instaladas en la finca del Sr. Bertrán y Musitu, calle Wagner 2 Barriada del Putxet, S. Gervasio. Donde reside tambein el Estado Mayor del Ejército Rojo (Arma de tierra).

EMPLAZAMIENTOS DE BATERIAS EN EL RESTO DE CATALUÑA.

Baterias instaladas con detalle de emplazamiento:
PUIGCERDA.- Bateria Modelo 1,914 dos piezas, instaladas en la vertiente del desagüe de la fábrica de electricidad, sitio anomedado: antiguo camino de la Tour, a unos 250 metros de la estación y a unos 2 kilómetros en linea recta de la Tour de Carol.
AMETRALLADORAS.- Oerlikon, una en la torre-campanario del pueblo esta es de 2 tubos. Otra en la barriada de S.Martín al lado de la Estación y la 3ª en la Iglesia de S.Marcos en las afueras en dirección a Caixans.

PORT-BOU.- Bateria, Modelo 1,914, 2 piezas instaladas en la montaña que divide Port-Bou de Culera. En esta misma montaña hay una bateria de Costa del 15,5 que en el 1º de febrero no podía disparar, material muy antiguo.
Hay varias ametralladoras Oerlikon emplazadas cerca de la estación y puente de Culera, desconozco emplazamiento exacto.

BATERIAS, instaladas sin detalle de emplazamiento por desconocerlo.

ROSAS.- 2 piezas del Modelo 1,914
REUS.- 3 " " " "
PORT-SELVA.- 4 piezas, desconozco modelo, creo es calibre 4,4

RESUMEN de los emplazamientos.- En las poblaciones importantes hay ametralladoras, pero no en todas, pues hay mas poblaciones sin defensa antiaerea que con ella.
En general están muy faltos de material antiaereo y no han podido hacer nunca una defensa, tal como las necesidades de la guerra exigen.

Document nº112. Informació nacional sobre les seccions d'il·luminació republicanes.
AHEA. A.93.

ESTADO ESPAÑOL

SERVICIO DE INFORMACION
Y POLICIA MILITAR
(S. I. P. M.)
JEFATURA

Salida n.º 1ª.- 21.974

00254

Burgos 18 de Julio de 1.938.-
III Año Triunfal.

Nos comunican lo que sigue acerca de la Organización Táctica dela D.E. C.A. roja:

AGRUPACION DEL ESTE.

Zona de Barcelona: Están adscritas a esta zona las Secciones de Iluminación fijas nº 21 y 22; la primera está compuesta de un Fono cuatro Proyectores de 1,50 metros de diámetro y la segunda de otro Fono, tipo grande, un Proyector de 1,5 metros y tres Proyectores de 1,20 metros de diámetro.

Tambien se hallan en Barcelona las Secciones de Iluminación móviles nº 11 y 12, compuesta cada una de un Fono y tres Proyectores de 1,5 metros de diámetro.

Zona de Gerona: En Port-Bou se halla laSección de Iluminación fija nº 23, compuesta de dos Proyectores de 0,60 m. procedentes de Barcelona y de dos Proyectores de 0,90 mts. procedentes de Madrid.

En Rosas hay la sección de Iluminación móvil nº 13, compuesta de tres proyectores de 0,9 sobre camión.

Zona de Tarragona: Como sistema de iluminación tiene la Sección fija nº 24, compuesta de un Proyector de 0,9 y de dos Proyectores de 0,6 m.

Zona Frante: Dos Secciones de Iluminación móvil nº 14 y 15, compuesta la la primera de dos proyectores de 1,5 y la segunda de tres proyectores del mismo diámetro.

AGRUPACION DEL CENTRO.

Zona de Madrid: A esta zona le han sido asignadas las Secciones de Iluminación fija nº 25 y 26; la primera compuesta de cuatro proyectores de 1,5 metros y la segunda de tres proyectores de 1,2 metros. Existen tambien tres Fonos de tipo 3 y uno de modelo italiano.

Tambien se encuentran en Madrid las Secciones Móviles de Iluminación nº 16 y 17, compuesta la primera de dos proyectores de 1,5 y la segunda de dos del mismo diámetro.

AGRUPACION LEVANTE.

Zona de Cartagena:Están adscritas a esta zona las Secciones de Iluminación fijas nº 27, 28 y 29, compuesta la primera de tres Proyectores de 1,5 metros y de dos de 1,2 metros; la segunda de seis Proyectores de 1,2 y la tercera de tres proyectores de 2 metros de diámetro. Existen dos Fonos modelo nº 4.

Zona de Valencia: El Sistema de Iluminación de Valencia está constituido por las Secciones fijas nº 210 y 211, compuestas la primera por tres proyectores de 1,5 y la segunda por un Proyector de un metro y otro de 0,45 metros. Además cada Sección tiene un Fono modelo nº 4. Tambien hay en Valencia la Sección móvil nº 18, compuesta de dos proyectores de 1,5 metros y un Fono modelo nº tres.

El sistema de Iluminación de Sagunto consta de la Sección fija nº 212, con un Proyector de 1,5 metros dos de 0,9 sobre camión y dos de igual diámetro fijos. Además hay un Fono nodelo nº dos.

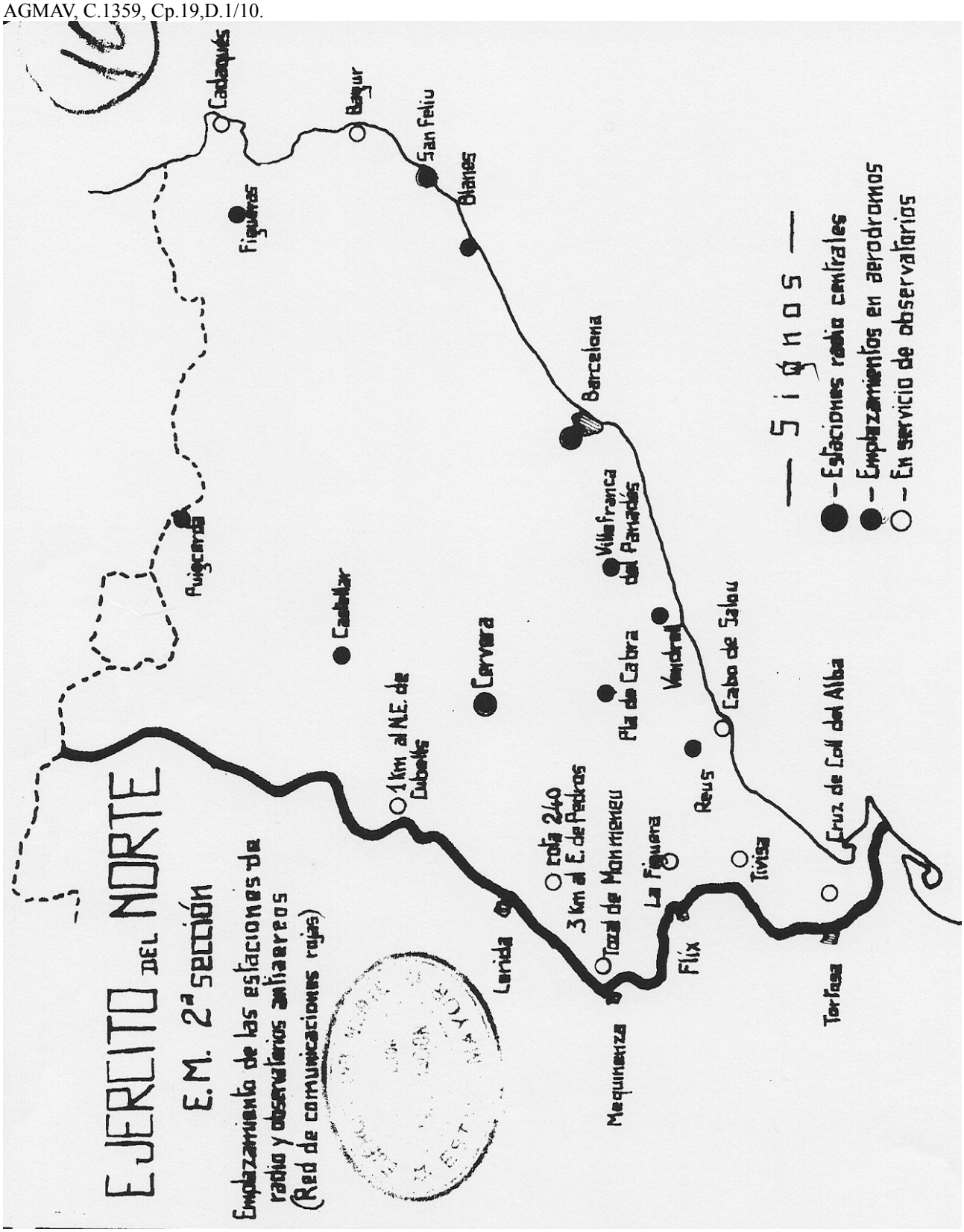
Zona Alicante: Sección de Iluminación fija nº 213, con dos Proyectores de 0,9 metros sobre camión y uno de 1,2 metros tambien sobre camión.

Zona Independiente de Mahón: Tenían el Proyecto de instalar dos Secciones de Iluminación fija, compuestas cada una de tres Proyectores de 1, 1,5 metros. Provisionalmente careciendo la D.E.C.A. de iluminación propia, utilizaban los sistemas de iluminación de las baterias de costa."

==========

Excmo. Sr. General Jefe del E.M. del Aire.

Document nº113. Informació nacional sobre les estacions de radio i observatoris antiaeris
AGMAV, C.1359, Cp.19,D.1/10.



Document nº114. Croquis republicà de la bateria antiaèria del Turó de la Rovira de Barcelona
AGMAV, C.1158, Cp.4,D.2/2.

