

Història

La Costa Brava, front de guerra (1936-1939)

Quinze vaixells enfonsats en el litoral gironí

J. Víctor Gay

En el parquet de la companyia d'assegurances Lloyd's de Londres, cada vegada que un vaixell naufraga en qualsevol part del món, sona una campana amb un toc característic. Aquesta empresa -fundada el 1686 per Edward Lloyd, propietari d'un cafè freqüentat per naviliers, consignataris i comandaments de les nombroses tripulacions que recalaven en el port de la capital britànica- accepta assegurar qualsevol cosa, des de les cames d'un futbolista a la veu

d'un cantant, però segueix com la gran especialista en vaixells i les seves càrregues, ja sigui en temps de pau o de guerra; només varien les primes.

Des de les acaballes de 1936 fins al primer trimestre de 1939, la campana sonà almenys quinze vegades per naufragis a la Costa Brava a causa d'accions de guerra, i tres més per accidents, però també relacionats amb el conflicte espanyol.



Un bombardeig aeri sobre el port de Roses, seu de la Secretaria de Marina de la República i lloc on descarregaven molts dels mercants amb subministrament estratègic, en rebutjar fer-ho més al sud.

La campanya de la companyia Lloyd's de Londres va sonar quinze vegades per naufragi a causa d'accions de guerra a la costa de Girona

La Costa Brava en guerra

En produir-se l'alçament militar de juliol de 1936, els comandaments de l'Armada hi estaven majoritàriament compromesos. Segons dades governamentals, de 263 oficials del Cos General, només 24 restaren fidels a la República i més de la meitat dels alçats foren morts per les tripulacions.(1)

Aquesta situació provocà que el gruix dels 29 vaixells de línia de la flota de guerra restessin en mans del Govern i també la major part dels nou mil tripulants, però amb la greu limitació de no tenir capacitat de comandament, ni els coneixements tècnics necessaris per participar en combats navals, especialment en la primera etapa del conflicte.

En el bàndol alçat s'aconseguí el control immediat dels arsenals del Ferrol i Cadis, amb gran capacitat en les seves drassanes. La República només controlava la base de Cartagena —especialitzada en submarins— i la de Maó, a l'illa de Menorca. Fins i tot tenia problemes per abrigar tots els seus vaixells, atesa la limitació dels ports militars de què disposava.

Precisament a les drassanes del Ferrol s'estaven enllestint els creuers *Canarias* i *Baleares*, dues modernes i potents unitats projectades els anys de la Dictadura de Primo de Rivera (1923-1930) i que els diferents governs de la República no tingueren pressa per culminar, contràriament al que decidiren els homes de Franco, ja que sabien que amb aquell parell de vaixells controlarien les rutes marítimes.

Aquesta era la clau del conflicte: evitar que els subministraments de tot tipus arribessin a l'exèrcit republicà. Abans i ara, més del 90% de les mercaderies d'arreu del món es transporten per mar. Per tant, qui controlés



Els diaris gironins publicaven regularment aquests perfils de creuers «nacionals», que esdevingueren veritables fantasmes per la seva mobilitat i velocitat (33 nusos).

aquest trànsit guanyaria la guerra. I la ruta més curta és la que uneix els ports de Marsella i Barcelona, la ruta de la Costa Brava.

La primera acció naval en el litoral gironí no la va protagonitzar cap vaixell republicà o franquista, sinó un destructor britànic que fondejà a la badia de Sant Pol un escamot de mariners es presentà a s'Agaró per evacuar els súbdits de Sa Graciosa Majestat i altres estrangers que ho desitjessin.

«El senyor Ensesa QuatreCases, que era un home llest i hàbil, va convèncer els uns i els altres —els mariners i els parroquians— que la guerra era una cosa i l'Hostal de la Gavina n'era una altra. Els de la Royal Navy van reembarcar i allò tornà a ser una bassa d'oli, entre altres raons perquè la presència a s'Agaró d'aquell estol de clients anglesos distingits l'immunitzaven contra les bergantades, però també perquè Josep Tarradellas, conseller de la Generalitat, va afavorir les coses gràcies a una incautació simbòlica».(2)

Però el fet és que la guerra era present al litoral gironí. Com a primera mesura s'enfocà no sols l'enllumenat públic de les poblacions

costaneres, sinó també les senyalitzacions marítimes. I ben aviat tingueren lloc les primeres accions protagonitzades precisament pel *Canarias*, la nit del 30 d'octubre de 1936, degudament descrites a la *Revista de Girona*.(3) El primer bombardeig del creuer provocà l'enfonsament d'un petit guardapesca de 150 TM armat d'un canó de 57 m/m (els principals del creuer eren de 203 m/m).

Només tretze dies després el potent vaixell franquista trobà una altra víctima a la Costa Brava. La nit de l'11 de novembre, el modest buc de càrrega *Manuel*, de 976 TM i matriculat a València, procedia del port de Marsella amb un carregament estratègic; imprudentment, portava encesos els llums de situació, mentre que el creuer navegava totalment a les fosques. A 200 metres encengué el reflector i ordenà al *Manuel* aturar màquines i que els seus 40 tripulants l'abandonessin. Per refermar el missatge engegà un tret d'advertiment. El vaixell civil es disposà a complir el mandat, però de sobte s'apagà el raig de llum per culpa d'una avaria puntual i el mercant aprofità per fer-se escàpol cap al proper port de Roses. Malaurada-

Relació dels vaixells enfonsats a la Costa Brava en el decurs de la Guerra Civil

Bodil. Vaixell de càrrega danès de 844 TM. Enfonsat per l'aviació «nacional» davant del port de Palamós el 27 de setembre de 1938.

Cabo Tres Forcas. Mercant amb pavelló de la República, de 2.400 TM. Pertanyia a la companyia Ybarra. Enfonsat per l'aviació al port de Sant Feliu de Guíxols, el 27 de febrer de 1938. Després de la guerra es reflatà.

Castillo SS. Petit pailebot republicà de 60 TM. Enfonsat en el port de Sant Feliu de Guíxols i reflatat el 1940. No en consten més dades.

José Illueca. Mercant republicà. Costejava fent la ruta Barcelona-Portvendres, el juny de 1937. Atacat pel submarí legionari *Sanjurjo*, es refugià successivament als ports de Palamós, Roses i Cadaqués. En seguir la ruta fou torpedinat i enfonsat al cap de Creus.

Lake Lugano. Transport britànic, especialitzat a forçar el bloqueig quasi sempre sota la protecció de l'armada anglesa, fins al límit de tres milles. Fou atacat i mig enfonsat a la platja de Palamós el 6 d'agost de 1938. Se'n recuperà la càrrega de carbó i s'abandonà. Una forta tempesta en provocà el naufragi definitiu.

Loukia. Petroler grec. Tocà una mina davant del cap sa Sal, el 4 de març de 1937. Transportava 3.500 TM de benzina. No hi hagué supervivents.

Manuel. Vaixell de càrrega republicà, de 976 TM. Atacat i enfonsat pel creuer *Canarias*, l'11 de novembre de 1936, en el centre del golf de Roses.

Marie Thérèse le Borne. Mercant francès atacat i enfonsat per un submarí nacional el novembre de 1938. Arribà pels seus mitjans al port de Palamós, on naufragà. Es reflatà el 1940.

Marinero Cante. Petit guardapesca republicà del tipus palmatòria, de 150 TM i armat amb un canó de 57 m/m. Atacat i enfonsat pel creuer *Canarias* el 30 d'octubre de 1936.

SAC 4. Vapor republicà confiscat a la societat anònima Cros. Va ser atacat i enfonsat pel creuer *Canarias* al port de Palamós, el 17 de novembre de 1936. Es reflatà el mes següent i fou remolcat a Barcelona.

SAC 5. Un altre vaixell confiscat per la República a l'empresa Cros. Atacat i enfonsat per l'aviació nacional en el port de Sant Feliu de Guíxols, el 17 d'abril de 1938, i reflatat el 1942.

Sea Wolf. Vapor britànic, un conegut forçador del bloqueig. Consta l'atac de l'aviació i el seu enfonsament a les illes Formigues, i la seva càrrega està consignada simplement com a material de guerra, sense cap més precisió ni data.

Vicente la Roda. Mercant republicà de 1.508 TM. Pertanyia a la companyia Transmediterrànea. La República el convertí en creuer auxiliar (armat amb un parell de canons). Atacat i enfonsat per l'aviació franquista al port de Palamós, el 8 de maig de 1938. Després de la guerra es reflatà.

Villa Manrique. Vaixell de càrrega republicà, de 1.537 TM. Atacat i enfonsat per l'aviació a la cala Vallpresona, a Sant Feliu de Guíxols, el mes de desembre de 1937.

V 13. Remolcador reconvertit en vaixell de patrulla costera per l'Armada republicana. Enfonsat al port de Roses en el decurs de la retirada.

Dades extretes del Lloyd's Register of Shipping de Barcelona i Londres.

ment s'encengué de nou el reflector i el *Canarias* obrí foc: 15 impactes directes amb projectils de 120 m/m sentenciaren el *Manuel*. El naufragi es produí en el centre del golf. Un grup de mariners se salvà en un bot que tocà terra a cala Monjoi, però foren abatuts per forces republicanes que creien que es tractava d'un intent de desembarcament facciós. Finalment hi hagué 17 supervivents.

Prudència «nacional»

Les activitats dites corsàries en llenguatge naval són habituals en tot conflicte bèl·lic. Es tracta d'interrompre el tràfic mercant enemic a base de deturar els mercants de subministrament, ja sigui per apoderar-se de tot plegat o enfonsar-los. Aquesta possibilitat ha de ser anunciada degudament, d'acord amb el Dret Marí-

tim Internacional, i només pot afectar vaixells que evidencin que transporten subministraments estratègics. Això és especialment important per als països tercers o neutrals.

Les autoritats «nacionals» ho tenien molt present, perquè volien evitar provocar potències amb poder naval important que podien protegir degudament els seus mercants i que, per activa o per passiva, els eren favorables.

La feblesa de les defenses de la Costa Brava era evident, com també ho era la limitada eficàcia de l'Armada republicana

El 5 de novembre de 1936, l'Estat Major de l'Armada franquista ja havia dictat les primeres instruccions al respecte. Tots els vaixells republicans van ser interceptats; els soviètics i mexicans, inspeccionats amb cura. En ser localitzats aquests darrers en aigües territorials espanyoles i portar carregament estratègic, van ser detinguts i portats a port. De forma semblant s'actuà en cas d'operacions de transbord a alta mar, d'un vaixell estranger a un de republicà. Però es feia una clara excepció amb els britànics, fins a l'extrem que en cas de fugida les instruccions eren: «se abandonará la caza, radiando las circunstancias, situación y detalles, para transmitirlos a Gibraltar». (4)

Cal dir que la majoria dels oficials de la Royal Navy no amagaven la seva solidaritat i simpatia vers els seus companys assassinats per les tripulacions. No oblidem que el comte de Barcelona, pare del rei Joan Carles, havia servit a l'armada britànica i es presentà voluntari a Franco, precisament oferint la seva experiència naval.

Ben aviat el suport naval d'Alemanya i Itàlia fou decisiu per als alçats. La Kriegsmarine s'encarregà directament de protegir els mercants alemanys i semblantment la Marina Militar Italiana, que cedí un parell dels seus submarins més moderns a l'Armada «nacional» i poc temps després ja actuaven a la Costa Brava. Van ser coneguts com a «submarins legionaris».

Espionatge naval d'estar per casa?

Per als revoltats era vital tenir coneixement dels moviments dels vaixells mercants que subministraven a la República. Per tant calia establir punts d'informació en llocs clau com ara el Bòsfor, per controlar el pas dels bucs soviètics, o els ports atlàntics, com ara els de Londres o Amsterdam i, espe-



El creuer *Canarias* contribuï decidivament a estrangular el tràfic mercant de subministrament a la República.

cialment, els de Marsella i Portvendres, d'on sortia el gruix de les mercaderies vitals per a l'exèrcit republicà.

S'ha especulat notablement sobre el paper que els catalans, i concretament Josep Pla, podien haver tingut en aquesta tasca de suposat espionatge naval. Carles Sentís, en el seu primer volum de memòries, diu: «Fa riure que al pobre Josep Pla, que el coneixia tothom, li diguin espia. Com podia aquell home passar despercebut?». (5) Referint-se als moviments portuaris a Marsella, assegura que qualsevol podia obtenir les dades: «En Pla o jo no teníem l'exclusiva d'aquestes informacions, que eren públiques, i fins i tot publicades. A diaris de totes les tendències (només cal repassar *L'Humanité* de l'època) sovintejaven les informacions sobre els moviments dels vaixells carregats amb armes per a un o altre bàndol. Probablement, moltes vegades Josep Pla es limitava a copiar dades d'una pissarra». (6)

Es mostren menys benèvols amb l'homenot de Llofriu i les seves activitats a Marsella durant la Guerra Civil. Adi Enberg, companya sentimental de l'escriptor en aquella

època, en declaracions a Cristina Badosa en el llibre *Josep Pla. Biografia del solitari*, i Albert Manent, el qual va escriure: «[Pla] oblidà obstinadament la seva contribució a l'espionatge dels vencedors de l'escomesa. La qüestió és seriosa i/o llegendària, com s'aclarirà finalment quan qui té les dades les faci públiques». (7)

El fet és que el trànsit marítim aviat restà sota control de l'Armada franquista, que en el decurs de la guerra capturà o enfonsà almenys 377 mercants; i 67 més caigueren a mans de l'aviació. (8)

Restriccions a la Costa Brava

La feblesa de les defenses de la Costa Brava era evident, com també ho era la limitada eficàcia de l'Armada republicana. Per tant calia una acció passiva per donar una certa garantia a les poblacions del litoral i als vaixells que intentaven superar el bloqueig imposat.

No va ser fins a l'estiu de 1937 que es dictaren les instruccions i restriccions al litoral gironí. El 2 de juliol el diari *Girona CNT* publicà la llista de platges que «se podrán aprovechar». Són les

Tres accidents marítims en temps de guerra al litoral gironí

A banda de les accions militars durant els anys de la Guerra Civil, es registren en el mateix període tres greus accidents navals a la Costa Brava. Són els següents, en ordre cronològic:

21 de juliol de 1936. El pailebot francès *El Kantara*, de la línia Portvendres-Alger, s'embarcà a la cala Margarida de Palamós a causa de la boira. Va ser remolcat pel seu bessó *Djoebel Antar*, de la mateixa companyia, fins al port palamosí i reparat per tècnics francesos. Transportava vehicles i productes agrícoles i també passatge. No sembla que la càrrega estigués consignada a la República.

1937 (no consten més dades). El motoveler *Cala*, confiscat per la República a la Naviliera Mallorquina, embarcà a la

Llosa de Palamós. Va ser remolcat fins a la platja de la Conca per tal de recuperar-ne la càrrega d'arengades, bacallà i sal. Després fou abandonat.

8 de març de 1939. El vapor francès *Saint Prosper*, de 4.330 TM, en ruta a Marsella provinent del nord d'Àfrica, fou sorprès per un temporal de tramuntana i el capità decidí anar al port de Roses, però ignorava que estava minat. La col·lisió amb un d'aquests ginyos de guerra provocà el naufragi immediat, en esclatar tota una cadena de mines. No hi hagué supervivents. Les restes del vaixell reposen, repartides en tres parts, a 42 i 50 m del fons del golf. Fa un temps l'Ajuntament de la vila va fer memòria de la tripulació en presència dels seus familiars.

Dades extretes del Lloyd's Register of Shipping de Barcelona i Londres.

següents. Pel que fa a Blanes, Lloret i Tossa, «una playa del mismo pueblo». A Guíxols (sense Sant Feliu), dues platges, la de Sant Pol de Mar (es respecta el santoral) i la «del mismo pueblo». Dues a Platja d'Aro, «la del rincón del pueblo y la Conca». A Llevantí de Mar (Sant Antoni de Calonge), una platja, «la de Llevantí a Palamós», la mateixa que restà oberta als palamosins. A Palafrugell, les de Llafranc i Tamariu. A Begur, la d'Ayguafreda (*sic*). A Pals, la del Daró i la del «chalet Coll». A l'Estartit, la platja del Ter al poble. A l'Escala, la de Riells. A Empori (Sant Pere Pescador), la de la població fins a Roses. A Castelló d'Empúries, Roses i el Port de la Selva, la de cada poble. A Cadaqués, les platges del Passeig i Lloreta. A Llançà, la del port. A Colera, la de Garbet, i a Portbou, la del poble.

En accedir a les platges obertes no es podien portar aparells fotogràfics, ni prendre notes o dibuixar. Tampoc

anar-hi abans de la sortida del sol, i calia marxar-ne mitja hora abans de la posta; tampoc no s'hi podien instal·lar casetes de bany.

Malgrat tot, l'Armada «nacional», amb el suport aeri, continuà el seu domini. El diari *L'Autonomista*, el juny de 1937 informava d'una «criminal agressió de dos submarins pirates contra un vaixell mercant» que cercava refugi en el port de Palamós. Es tracta del forçador del bloqueig *José Illueca*, que finalment va ser enfonsat al cap de Creus, quan navegava en direcció a Portvendres. El 23 de juliol va ser el diari *Girona CNT* el que publicava l'acció d'un vaixell de guerra facciós. Des del far de Palamós es llençaren coets d'avertiment als pescadors perquè retornessin a port, però mancaven dues barques de pesca, amb 23 homes; al respecte, informava el rotatiu: «la impresión es de que los tripulantes de las barcas

desaparecidas, han sido hechos prisioneros, y las embarcaciones echadas a pique. El pueblo está consternado con este trágico suceso».

En el decurs de 1937, segons els Lloyd's Register, a la Costa Brava es van perdre tres vaixells per accions de guerra i un per naufragi. L'any següent, en van ser cinc i un, respectivament.

En canvi fracassaren estrepitosament els intents per mar i per aire de destruir el pont ferroviari de Colera, molt protegit, i que restà en servei durant tot el conflicte.

Capítol final al Port de la Selva

L'ofensiva final franquista sobre Catalunya s'inicià el 23 de desembre de 1938. Aquell mateix dia el president del Govern republicà ordenà el trasllat —de Barcelona a la província de Girona— de l'aparell administratiu de la

El pont ferroviari de Colera es va mantenir en servei durant tot el conflicte, malgrat els diversos intents de destruir-lo per mar i per aire

República, això sí, amb la màxima reserva. El 16 de gener Tarragona fou ocupada. Calia salvar el que es pogués de l'Armada republicana. S'encarregà l'operació a Antonio Yáñez, cap de la defensa antisubmarina de Catalunya, del cos auxiliar de l'Armada. En tot el Principat no hi havia cap oficial del Cos General.

Mentre a terra es vivia l'èxode vers la frontera, a la costa calia abandonar el port de Barcelona, on se sabotejaren totes les instal·lacions de caràcter militar i els vaixells que no podien navegar. El comandament naval es traslladà, per pocs dies, al port de Sant Feliu de Guíxols, i les darreres unitats de vigilància costera fondejaren a Roses i, finalment, al Port de la Selva.

El cronista republicà Manuel D. Benavides escriví: «En Port de la Selva había víveres y ropa en abundancia. Por él entraba la ayuda de la solidaridad internacional. Con bodegas repletas de harina, de latas de conserva, de vino, de calzado y de todo lo que necesita una buena intendencia, el pueblo llevaba cuatro días sin comer. Se mandó hacer pan, que se distribuyó entre la población hambrienta y se dispuso el fondeo de minas en los lugares de la costa accesibles al enemigo entre el cabo de Creus y el cabo Cervera». (9)

L'avanç per terra de les tropes de Franco no es deturava i calia abandonar també els ports. El cronista segueix amb la narració de la retirada de les darreres unitats navals de la República a la Costa Brava: «La flotilla evacuada primero a Rosas y seguidamente a Port de la Selva, dejó la costa de Cataluña en cumplimiento de la orden escrita del jefe de la base de Rosas, teniente coronel de Infantería, Alonso. Reducida a tres barcos, todavía esperó seis horas antes de retirarse a Port-Vendres, por si había que embarcar tropas».



Imatge del desmantellament per part de membres de la marina francesa d'un dels tres darrers vaixells de la flota republicana, el qual, procedent del Port de la Selva, va ser internat a Marsella.

Els tres petits vaixells arribaren al port rossellonès i seguidament a Seta i Marsella, des d'on pretenien fer cap a Menorca, illa fidel a la República des de l'inici de la guerra. Però l'almirall González Ubieta, cap d'aquella base naval impossible de defensar, la lliurà a la flota franquista i es retirà en un vaixell britànic. Aquest fet impedí que els darrers vaixells de l'Armada republicana a Catalunya poguessin sortir de Marsella, on van ser internats per les autoritats navals franceses. La crònica es clou amb aquests termes: «La flotilla de vigilancia y defensa de Cataluña había llegado al final de su destino».

J. Víctor Gay és periodista.

Notes

- 1.- ABAD DE SANTILLÁN, Diego. *Por qué perdimos la guerra*. Editorial Imán. Buenos Aires, 1940.
- 2.- POL I GIRBAL, Jaume. *El món de la Costa Brava*. Edició a cura de l'autor. 1986.
- 3.- CLARA I RESPANDIS, Josep. «Bombardeig de Roses i nit de terror». *Revista de Girona*, núm. 118.
- 4.- Archivo Histórico de la Armada Española. Secció Guerra Civil.
- 5.- SENTÍS I ANFRUNS, Carles. *Memòries d'un espectador*. Edicions la Campana, 2006.
- 6.- *Ibidem*.
- 7.- MANENT, Albert. *Retorn a abans-d'ahir*.
- 8.- ALCOFAR NASSAES, José Luis. *Las fuerzas navales en la Guerra Civil española*. Editorial Dopesa, 1971.
- 9.- BENAVIDES, Manuel D. *El fin de una flotilla. Crónica de la retirada de la Flota de la República en Cataluña*. Arxiu de la Guerra Civil. Salamanca.



El creuer *Baleares*, enfonsat per l'Armada republicana l'any 1938.