

XIV Premi de Recerca Ricart i Giralt

estudis 23 El port de Barcelona adquirí una gran importància estratègica durant la Guerra Civil (1936-1939). Durant els anys de conflicte, el port esdevingué la infraestructura per on arribaven i es distribuïen els subministraments imprescindibles per a la guerra i el mantinent de la rereguarda: armes, municions, aliments, medicaments, etc. A part d'aquesta tasca, el port també fou la porta de sortida per a milers de persones que fugiren de la guerra, i acollí diverses indústries de guerra que es dedicaren a fabricar armament per ser enviat als fronts.

Amb la finalitat d'impedir l'arribada i la fabricació d'armament, les autoritats rebels decidiren bombardejar-lo de manera sistemàtica fins a convertir-lo en una de les zones més castigades de la capital catalana. Per realitzar aquests atacs, la majoria dels quals van ser protagonitzats per l'aviació italiana, les autoritats franquistes varen rebre la important ajuda dels serveis d'espionatges. Els espies de Franco enviaren puntualment milers de documents en què es descrivien les activitats del port i s'assenyalaven els objectius militars que calia destruir.

El llibre que teniu a les mans té com a principal finalitat explicar la importància que va adquirir el port de Barcelona durant tot el conflicte, mostrar el control que exerciren els serveis d'informació franquistes, descriure els bombardejos que patí i explicar l'estat de destrucció en què quedà un cop va finalitzar la guerra.

museu marítim

mmb MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA



Diputació
Barcelona



Ajuntament de
Barcelona



Port de Barcelona

Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona

Amb la col·laboració de:



Altres títols publicats

Aportación de Cataluña a la arquitectura naval

Francisco Fernández González

La vida en los faros de España

David Moré Aguirre

La pesca a la regió de l'Ebre: el riu, el Delta i el mar

Emeteri Fabregat Galcerà

La fusta, el ferro i la fibra

Isabel Graupera i Lluís Burillo

El piloto de derrota José Ricart y Giralt (1847-1930) y la cultura marítima de su época

Javier Moreno Rico

La SEBAP i el mar. Primera Exposició Marítima Espanyola de 1872

Maricarmen Tapia Gómez

La sal de l'illa. Les salines d'Eivissa al segle XVII

Antoni Tur Torres

Les dones i el mar

Eulàlia Torra i Eliseu Carbonell

Els ports i la navegació de la Catalunya Nova (Tarragona-Delta de l'Ebre) a l'edat mitjana

José Javier Guidi Sánchez

El port de Barcelona: objectiu militar durant la Guerra Civil (1936-1939)

El port de Barcelona: objectiu militar durant la Guerra Civil (1936-1939)

XIV Premi de Recerca Ricart i Giralt

Oriol Dueñas Iturbe

mmb MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Oriol Dueñas Iturbe

(Barcelona, 1977). Doctor en Història per la Universitat de Barcelona. Treballa com a tècnic del Memorial Democràtic de la Generalitat de Catalunya i és professor associat del departament d'Història Contemporània de la Universitat de Barcelona.

Especialista en la Guerra Civil, l'exili i la dictadura franquista, ha realitzat la seva tesi doctoral sobre les destruccions a Catalunya durant la Guerra Civil i la seva posterior reconstrucció. És autor de diferents articles i dels llibres dedicats a la Guerra Civil, l'exili republicà i la repressió franquista. *La violència dels uns i dels altres. La repressió durant la guerra i la postguerra a Olesa de Montserrat 1936-1945*, Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2007; *Els esclaus de Franco*, Barcelona: Ara Llibres 2008, juntament amb Josep M. Solé i Sabaté, *El franquisme contra Esquerra: els alcaldes i diputats afusellats d'Esquerra Republicana de Catalunya*, juntament amb Antoni Segura, Josep M Solé i Sabaté i Silvina Jensen *Catalunya al Món*, i conjuntament amb Queralt Solé, *El jutge dels cementiris clandestins. Josep Maria Bertran de Quintana (1884-1960)*, Ed. Gregal, 2012.

**El port de Barcelona:
objectiu militar durant
la Guerra Civil (1936-1939)**

Edita: Museu Marítim de Barcelona

© d'aquesta edició: Museu Marítim de Barcelona

© dels textos: Oriol Dueñas Iturbe

© de les fotografies: les fotografies són, o bé dels autors citats als peus de cada imatge, o bé de les institucions citades als peus: Arxiu Fotogràfic de Barcelona; Arxiu Nacional de Catalunya; Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare Italiana; Centre d'Història Contemporània de Catalunya; Archivo General Militar de Avila i Museu Marítim de Barcelona.

Foto coberta: Vaixells enfonsats al port de Barcelona. «Il piroscafo “Mahon” affondato in una darsena e andato completamente “corpo e reni” per una salva legionària». *Catalogna: documentario fotografico dell'assedio aereo*. Roma: Editoriale Aeronautica, [1939]. Museu Marítim de Barcelona

Documentalista: Rosina Ramírez Rosillo

Maquetació: Addenda

Impressió: Addenda

ISBN: 978-84-945397-1-8

Dipòsit legal: B 15692-2016

No és permesa la reproducció total o parcial d'aquest llibre, ni la seva incorporació a un sistema informàtic, ni la seva transmissió en cap forma ni per cap mitjà, sigui electrònic, mecànic, per fotocòpia, per gravació o altres mètodes, sense el permís previ i per escrit dels titulars del *copyright*.

El port de Barcelona: objectiu militar durant la Guerra Civil (1936-1939)

XIV Premi de Recerca Ricart i Giralt

Oriol Dueñas Iturbe

Índex

Pròleg. Radiografia del port de Barcelona 1936-1939	9
Introducció	13
El port de Barcelona als anys trenta	19
L'alçament militar i el port de Barcelona	25
La presència estrangera al port de Barcelona. Evacuació de civils, control militar i espionatge	35
L'evacuació de civils	35
La presència de vaixells estrangers al port de Barcelona	40
El pla per ocupar el port de Barcelona i la proposta de crear una zona franca internacional al seu entorn	49
El projecte de creació d'una zona franca internacional al port de Barcelona	52
No només evacuacions: la presència d'espies als vaixells italians al port de Barcelona	54
El port de Barcelona després de l'intent de cop d'estat	61
El port de Barcelona com a objectiu militar	75
El concepte d'objectiu militar fins a l'inici de la Guerra Civil	75
L'espionatge com a eina per localitzar i destruir objectius militars	80
La tasca d'espionatge a Barcelona	87
L'espionatge franquista al port de Barcelona	92
Els bombardejos sobre el port de Barcelona	109
Els bombardejos i destruccions sobre el port de Barcelona durant l'any 1938	120
Els bombardejos i destruccions sobre el port de Barcelona durant l'any 1939	145
Les defenses del port de Barcelona	150
Les defenses mòbils, la flota de vigilància i la defensa antisubmarina al port de Barcelona	159
La flota de vigilància i defensa antisubmarina de Catalunya	160
Els dragamines	160

Llanxes antisubmarines	162
Escorta de tràfic marítim	162
Valoració dels bombardejos del port de Barcelona	163
El port de Barcelona durant la postguerra	181
L'ocupació franquista i la presència italiana al port de Barcelona	181
Les primeres actuacions de les autoritats franquistes al port de Barcelona	192
Les feines de reconstrucció i de salvament de vaixells al port de Barcelona	201
Conclusions	217
Annexos	227
Notes	245
Arxius consultats	261
Bibliografia	263

Pròleg. Radiografia del port de Barcelona 1936-1939

El port de Barcelona fou l'artèria bàsica vers l'estranger en la Guerra Civil i la postguerra. D'aquí la importància fonamental del seu estudi. Aquesta recerca sobre el port és cabdal per entendre com fou el passat durant la guerra i la postguerra i les ombres que s'allarguen fins al present.

És la feina de lúcid historiador que ha fet el jove professor de la Universitat de Barcelona Oriol Dueñas, un investigador rigorós fins a l'extrem d'analitzar tot el que afectà el port de Barcelona durant la Guerra Civil de 1936-1939 i la immediata postguerra, també civil, cal recordar-ho.

Des de com fou la revolta militar el diumenge 19 de juliol de 1936 fins al seu fracàs ja evident el dia 20. El port visqué episodis armats de lluita i fou actor i espectador dels enfrontaments que, a escassos metres, es viurién a la Capitania General, el Govern Militar o bé a la caserna de les Drassanes i a l'entorn del monument a Colom. Per no parlar de la frustrada direcció colpista del general Goded arribat amb hidroavió des de Mallorca i promptament reduït.

Tot un abans i un després en la història de Catalunya i Espanya que donà lloc a la Revolució més insòlita de la història de la humanitat. O si es vol, seguint la definició d'historiadors prou equànimes com Hugh Thomas, Gabriel Jackson, Pierre Broué, Emile Témime, Pierre Vilar o Paul Preston, la de radicalitat més profunda.

Tot el món republicà s'havia trasbalsat amb el triomf de les armes contra les forces faccioses. S'iniciava aleshores un període en què el port de Barcelona seria un espai on hi hagué una lluita sense treva dels sindicats CNT-FAI i UGT pel control obrer. També, molt aviat, la mirada internacional escrutadora per saber com es podia protegir els ciutadans de cada país.

Ambaixadors o cònsols de tot arreu, també espies, buscats contactes per poder fugir d'un buit de poder que s'acarnissa contra tot el que signi-

fica el passat, això és, propietat i propietaris, industrials i burgesos, religió i religiosos, militars i gent d'ordre. La repatriació d'estrangers des de Barcelona provoca una activitat frenètica de vaixells on tots els qui temen per la seva vida i tenen relacions o coneguts cerquen la salvació pujant a bord, sigui de forma legal o il·legal, falsejant identitats o bé amb el suport de la Generalitat, el que vol dir, l'escàs poder del govern autònom alhora que el sentiment de salvar vides, milers de vides, com fos, ja que no es podia vetllar amb èxit per la seva seguretat.

Catalunya era de molt la zona més industrial de l'Estat. Barcelona i tot el seu hinterland durant tot el decurs de la Guerra Civil van ser els proveïdors fonamentals per mantenir una indústria bèl·lica que hom va haver de crear del no res. La tasca va ser ingent; importar i rebre tota mena de mercaderies, aliments, peces industrials, ajut militar, compra d'armes provinents del mercat negre, recepció de brigadistes, etc. Una artèria que feia actuar el cor més important de comunicació de Catalunya amb la resta del món.

Alhora, el port seria la taula de salvació de milers i milers de persones. Lògicament el coneixement de tot el que succeïa, que era el resum del que es produïa arreu del país, estava en la mirada escrutadora de comitès, vigilants, patrullers i policies, i, lògicament, espies de tot arreu i condició.

L'evacuació volia dir vaixells, fet que fa que hom miri el trànsit portuari, qui puja i baixa, qui comercia, compra i ven. Els vaixells estrangers serien protagonistes de fugides i repatriacions, de rebudes entusiàstiques per una població afamada i sense veritables ajuts internacionals, a excepció de l'URSS, que s'ho cobrava, i bé!, i d'agressions constants per part de l'aviació feixista. La Itàlia de Mussolini fou la gran agressora del port de Barcelona i de tot Catalunya, després el pes més mortífer i destructiu pertany a la Legió Còndor hitleriana i al final els principals responsables de tant dolor, els rebels militars espanyols que van impulsar des de la sedició la voracitat infernal i tecnològica d'unes màquines de guerra que precisaven assajar en viu, fruit d'una ideologia que preveia unes conflagracions inevitables, monstruoses, que arribarien just es tancava en derrota l'aventura de la República a Espanya.

Es va posar damunt al taula el projecte de creació d'una zona franca internacional al port de Barcelona. Tot endebades davant el cínic Comitè de No-Intervenció de les potències democràtiques europees. El port de Barcelona seria un objectiu militar fonamental en l'estratègia franquista.

Oriol Dueñas detalla amb una profusió exhaustiva de dades documentals els bombardeigs soferts pel port tots els anys de guerra, l'arribada arriscada, perillosa, massa sovint destructora i mortal contra els vaixells i

la seva tripulació. Sí que hi hagueren actuacions i instal·lacions de defensa antiaèria, sí que es construïren refugis per evitar els efectes dels bombardeigs, però fossin des de l'aire –la majoria–, o des del mar, en aquell temps era molt difícil fer front a la superioritat i potència de foc superior de feixistes, nazis o franquistes.

En acabar-se la guerra el port era un espai impracticable, les fotos de l'època són lacerants. Un cementiri de vaixells, una imatge a la superfície de l'aigua i al fons del mar símbol tangible de dolor, destrucció i el que durant anys d'autarquia a tots nivells significaria encara més pobresa, misèria, disminució de l'activitat econòmica i, no cal dir-ho, extremada repressió contra tots els qui havien defensat la legalitat republicana.

Es nomenarien càrrecs militars omnipotents encara que es fessin nomenaments civils en la gestió diària del port, i un escarni humiliant, el règim franquista tardà un temps a rectificar un greuge en no adonar-se que era negatiu pels seus interessos el fer ostentació amb prepotència fatxenda de la implacable capacitat de destrucció.

La Guerra Civil és un tema inesgotable d'estudi, a més a més, sempre hi ha la possibilitat d'una relectura i interpretació que cada generació analitza des d'una perspectiva i un temps diferent. Per això Oriol Dueñas, jove historiador d'una generació emergent sense apriorismes ideològics aconsegueix que l'estudi del port sigui un reflex viu de tot el que hom visqué i el que succeí durant la Guerra Civil a Barcelona, Catalunya i Espanya.

Ens calen llibres de recerca de la Guerra Civil que abastin temes monogràfics i concrets, aquest n'és un excel·lent exemple. És un encert d'estudi, cal destacar l'escalf del Museu Marítim de Barcelona, la prova és clara, el reconeixement tot premiant la recerca atorgant-li el XIV Premi de Recerca Josep Ricart Giralt. Alhora és un carreu més d'aquest pont inacabable que és l'estudi de la nostra història, tan propera, tan intensa, tan al límit, dins el somni de la Generalitat republicana de crear una societat més justa, més lliure, més moderna.

JOSEP MARIA SOLÉ I SABATÉ
Catedràtic d'Història Contemporània
de la Universitat Autònoma de Barcelona

Introducció

El feixisme italià bevia de teòrics com Giulio Douhet que, després de l'experiència de la Primera Guerra Mundial, pronosticà el paper determinant que l'aviació tindria en els conflictes futurs. Els avions eren l'arma amb la qual s'havia de tallar les línies de comunicació d'un exèrcit, destruir els seus centres de producció i abastiment, incendiar els arsenals i, en definitiva, paralitzar un país sumint-lo en l'amenaça constant i enfonsant qualsevol resistència material i moral.

La Guerra Civil espanyola (1936-1939) es pot considerar un dels primers conflictes moderns del segle xx. Aquest qualificatiu se li atribueix pel fet que la guerra es va traslladar més enllà dels fronts de batalla. Les rereguardes dels indrets en conflicte van ser bombardejades, tant des del mar com des de l'aire, de manera sistemàtica. Aquests atacs tingueren una doble finalitat. D'una banda, atemorir la població civil, sense cap mena de dubte la més perjudicada per aquest nou concepte de guerra. Els bombardejos sobre ciutats i pobles causaren desenes de milers de víctimes innocents. De l'altra, les agressions constants contra els nuclis urbans també tingueren la finalitat de destruir els objectius militars que establien els exèrcits bel·ligerants. Objectius que tant podien ser infraestructures militars com xarxes de comunicació o indústries de guerra.

Aquest segon punt va ser un dels aspectes més destacats que definiren la Guerra Civil. Els bombardejos constants contra els anomenats objectius militars de l'aviació i la marina feixistes van ser continuats durant els quasi tres anys de guerra. Les agressions per aire i mar van ser especialment significatives sobre Barcelona. Entre els objectius prioritaris que va tenir l'aviació rebel hi havia el port de Barcelona. La majoria d'agressions que es produïren contra la capital catalana van ser justificades per part de les autoritats rebels mitjançant l'argument que aquests atacs anaven dirigits contra el port. D'aquesta forma el port barceloní esdevingué un dels indrets més bombardejats i més danyats de Catalunya al llarg de la guerra.

Per assolir aquest objectiu, les forces franquistes es recolzaren en el suport que reberen per part d'Itàlia i Alemanya. El seu suport esdevingué determinant perquè les forces rebels assolissin la victòria, en un conflicte que serviria de camp de proves per a la posterior contesa mundial.

Aquest, doncs, va ser el punt de partida d'aquesta recerca. Explicar i analitzar com havien actuat els serveis d'informació rebels a l'entorn del port i els bombardejos que es registraren durant tota la Guerra Civil, així com els efectes que tingueren. Una investigació que va tenir la seva gènesi en la meua tesi doctoral, dedicada a explicar i analitzar els danys de guerra que es produïren a Catalunya durant el conflicte civil. La documentació que vaig localitzar em va servir de fonament per presentar la meua proposta al XIV PREMI DE RECERCA JOSEP RICART GIRALT. L'adjudicació de l'esmentat premi em va permetre ampliar la recerca i localitzar informació inèdita sobre el port de Barcelona i la guerra. Unes dades que són les que presentem en aquesta publicació.

La majoria dels atacs aeris van ser minuciosament planificats per l'aviació franquista, escollint els objectius en funció de la seva importància estratègica. Dins de la zona republicana es constituïren grups d'espionatge que treballaven per a la causa franquista, també coneguts com Cinquena Columna. Centenars d'aquests agents col·laboraren amb els serveis secrets d'informació franquista: el SIM (Servicio de Información Militar) i el SIFNE (Servicio de Información de la Frontera Nordeste de España), que el 1938 s'unificaren en el SIPM (Servicio de Información y Policía Militar). Tots aquests aportaren dades per dur a terme les operacions. Per la seva part, les aviacions italianes i alemanyes comptaven amb els seus propis serveis d'informació i d'intel·ligència militar, els quals també recopilaren dades de gran interès.

Els objectius preferents de les informacions facilitades eren, entre d'altres, indústries de guerra, fàbriques, estacions de ferrocarril, carreteres, ponts, casernes militars, aeròdroms o centrals hidroelèctriques. En algunes ocasions, els mateixos enginyers que havien treballat a les fàbriques o indústries eren els que subministraven les informacions precises per dur a terme les accions de bombardeig. És el cas, per exemple, de les centrals hidroelèctriques del Pirineu, la fàbrica Cros de Badalona o l'electroquímica de Flix. Aquest fet també es va donar al port de Barcelona. Com s'ha demostrat en aquest treball, bona part de la informació que recolliren els serveis d'espionatge franquistes provingué d'extreballadors del port.

El port de Barcelona va estar assenyalat des del moment inicial com un dels principals objectius militars a ser espia i bombardejat. Des del minut u, el port adquiria gran importància estratègica tant pels rebels com pel govern republicà. Durant els anys de conflicte el port esdevingué un dels punts per on arribaven i es distribuïen els subministraments imprescindibles per a la guerra i el mantiment de la rereguarda: armes, municions, aliments, medicaments, etc. Amb la finalitat d'impedir aquest aprovisionament, les autoritats rebels decidiren bombardejar-lo de manera sistemàtica fins a convertir-lo en una de les zones més castigades de la capital catalana.

Però aquests atacs no se centraren només en aquests darrer objectiu. Els bombardejos també cercaren de destruir altres indrets estratègics, com ara les indústries de guerra que funcionaven al seu entorn, els dipòsits de benzina que acollien, la xarxa ferroviària dels molls o la base de l'Aeronàutica Naval. En tot moment, els informadors franquistes passaren dades relacionades amb aquests indrets, així com de les defenses antiaèries que s'habilitaren per protegir el port de les constants agressions que patia. Tots aquests documents, un cop rebuts, eren analitzats i posteriorment traslladats als caps militars de l'aviació i la marina de guerra.

Les qüestions de l'espionatge i dels bombardejos han estat doncs els dos eixos de partida de la meua recerca. Tot i que les publicacions sobre la Guerra Civil a Catalunya i, en especial dels bombardejos, han estat, especialment en els darrers anys, molt abundants, encara mancava un treball que analitzés aquests fets més enllà de les forces que hi participaren i dels morts que es produïren. Un d'aquests estudis que manquen era el dels bombardejos i els seus efectes sobre els ports catalans, i més concretament sobre el port de Barcelona.

Els treballs que s'han realitzat sobre el port i la Guerra Civil han tractat qüestions socials relacionades amb el món del treball. Els estudis de Jordi Ibarz havien tractat de les col·lectivitzacions que es produïren al port durant el conflicte, del món laboral i sindical, de les relacions laborals al port i de la repressió dels seus treballadors un cop va finalitzar la guerra. De la mateixa forma, els estudis monogràfics que s'han dedicat al port de Barcelona només havien tractat de passada dels anys de la guerra.

En altres treballs sobre els bombardejos, el port apareixia en breus espais i sempre dins d'un estudi global relacionat amb els atacs de Barcelona. Aquests són els casos dels treballs de Santiago i Elisenda Albertí i Joan Villarroya; o de manera més genèrica per a Catalunya, els casos del mateix Joan Villarroya i de Josep Maria Solé i Sabaté, José Luis Infiesta i, més recentment, David Gesalí i David Íñiguez; així com les destacables darreres aportacions d'Adrián Cabezas sobre la defensa de costa durant la guerra.

A partir d'aquests estudis hem realitzat una recerca exhaustiva dedicada, en primer lloc, a explicar tota la informació que recolliren els serveis d'informació franquista en relació amb el port i, en segon lloc, a descriure i analitzar els bombardejos i els seus efectes en els molls durant tots els mesos de guerra. Per fer-ho ha estat fonamental la localització d'abundant documentació als arxius militars i al mateix arxiu del port de Barcelona. El volum més important de documentació que s'ha localitzat en relació amb el port i la guerra ha estat a l'Archivo General Militar de Àvila. En aquest centre, on es conserva la documentació generada per l'exèrcit franquista durant els anys de guerra, hem pogut trobar una gran quantitat d'informació realitzada pels serveis d'espionatge franquistes. Gràcies als serveis

d'informació les tropes rebels tingueren des del primer moment una quantitat ingent de dades relacionades amb el port. Les informacions recollides anaven des de l'explicació de l'activitat diària al port, l'arribada de vaixells i els productes que es desembarcaven fins a les defenses que s'instal·laven, la ubicació de les indústries de guerra i, finalment, els danys causats pels bombardejos. Aquests informes ens han permès veure el control que es va establir al port. La gran quantitat d'informes detallats, i especialment plànols, va ser cabdal perquè les tropes rebels coneguessin l'activitat que es produïa i, sobretot, per facilitar dades perquè es realitzessin els bombardejos oportuns. El gran volum de documentació que s'ha localitzat també ens ha servit per posar de manifest la importància que va tenir el port de Barcelona durant la guerra per part de les autoritats rebels.

Al mateix Archivo General Militar de Ávila també s'ha pogut localitzar informació sobre l'arribada de vaixells al port. Aquestes dades també eren recollides pels serveis d'espionatge franquistes, amb l'objectiu de conèixer l'origen de les embarcacions, els ports de sortida i arribada, així com els productes que transportaven per via marítima fins a Catalunya.

En relació amb l'espionatge i amb l'emplaçament d'objectius militars, també s'ha consultat l'arxiu Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare de Roma i s'hi han trobat dades de gran interès. En aquest centre s'han aconseguit llistats amb objectius militars per bombardejar i informació detallada elaborada per part de les forces aèries italianes sobre diversos bombardejos realitzats sobre la zona portuària.

Sobre els efectes que tingueren els bombardejos del port, s'han localitzat dades d'interès al Centro Documental de la Memoria Histórica de Salamanca, l'Archivo Histórico del Ejército del Aire de Villaviciosa de Odón, l'Archivo General de la Marina Álvaro Bazán; l'arxiu de la Biblioteca del Pavelló de la República de la Universitat de Barcelona i l'Archivo Histórico Nacional, en concret a l'apartat de la Causa General, capítol dedicat als danys de guerra, i al fons personal del general Rojo. A la Causa General també s'han aconseguit informes molt interessants, elaborats per la Cambra de Comerç de Barcelona, que parlen del port durant la guerra i sobre l'actuació de les autoritats republicanes.

La informació consultada a l'Arxiu del Port de Barcelona ens ha estat de gran ajuda per reconstruir tots els bombardejos que va patir el port, els danys que es registraren i les mesures de defensa passiva que es van impulsar. En aquest mateix arxiu s'han trobat moltes dades relacionades amb els estudis que portaren a terme les autoritats franquistes i italianes un cop acabada la guerra per esbrinar els efectes de les bombes a tota la zona portuària.

Però la recerca no només m'ha portat a estudiar i analitzar l'espionatge i els bombardejos sobre el port, sinó que m'ha permès localitzar altra

informació de gran interès per reconstruir la història del port de Barcelona durant la Guerra Civil. Entre aquests temes cal destacar tota la informació aportada en relació amb la presència estrangera a l'entorn del port durant els primers mesos de guerra i al control que exerciren sobre tot el port els militars italians en acabar la guerra.

En relació amb l'actuació de les potències estrangeres durant els primers mesos de guerra a l'entorn del port de Barcelona, cal destacar les dades localitzades a l'Ufficio Storico della Marina Militare Italiana. En aquest arxiu s'han trobat documents que expliquen amb detall l'evacuació dels ciutadans i ciutadanes italians, d'altres països i també catalans. En aquest darrer cas, la sol·licitud va ser realitzada per tota aquella gent que es va trobar en perill de mort durant els primers mesos de guerra. Tot aquest procés fins i tot va portar a plantejar a les marines estrangeres la possibilitat d'ocupar momentàniament el port.

També ha estat possible trobar dades en relació amb la recollida d'informació que efectuaren els italians que estigueren destinats a Barcelona durant els primers mesos de guerra. Les informacions recollides per les autoritats italianes rebel·lava la gran quantitat de dades que aplegaren en relació amb possibles objectius militars de la capital catalana. Es pot afirmar doncs que durant aquells moments les autoritats italianes realitzaren al mateix temps una actuació humanitària i d'espionatge.

En relació amb les activitats consulars a l'entorn del port de Barcelona, cal destacar els documents localitzats a l'Arxiu Nacional de Catalunya. Entre els seus fons s'ha trobat força correspondència entre diversos consolats instal·lats a Barcelona i la Generalitat de Catalunya. Algunes d'aquestes cartes tenien el port com a rerefons. Aquesta informació ha estat completada amb les aportacions de l'historiador Arnau González Vilalta a l'entorn de l'activitat consular durant la guerra.

Per a l'estudi de la part legislativa que es va donar al voltant del port s'han consultat tant el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya com la *Gaceta de la República*. Tant en un cas com en l'altre, s'han localitzat totes les disposicions que es van promulgar en relació amb el port de Barcelona, i més específicament les vinculades amb la seva Junta d'Obres. Entre aquestes cal esmentar les lleis publicades primer per la Generalitat per controlar la institució, les posteriors mesures centralitzadores per part del govern de la República instal·lat a Barcelona i la declaració del port com a zona militaritzada a partir de l'agost de 1938. En aquest darrer sentit també ens ha estat de gran utilitat la localització de part de les actes que realitzà la Junta d'Obres del Port durant la guerra.

Pel que fa al port de Barcelona durant els anys de postguerra, s'han recuperat a l'Ufficio Storico della Marina Militare Italiana diversos informes inèdits redactats entre gener i maig de 1939 per les autoritats militars italia-

nes que parlen de l'estat del port i dels vaixells que s'hi trobaven fondejats. Documents que han servit per demostrar el control que aplicaren els militars italians a l'entorn del port. Les dades que es recollien servien per aplegar informació sobre el resultat dels bombardejors i per intentar aconseguir contractes per a empreses italianes dedicades al salvament de vaixells.

Tot plegat ha estat complementat amb la consulta de la premsa publicada en aquells anys. Els articles localitzats a diaris com ara *La Vanguardia*, *La Publicitat*, *Destino* o *ABC*, ens han estat fonamentals per poder fer l'explicació de bona part de la història del port de Barcelona durant la Guerra Civil.

La premsa, el Boletín Oficial del Estado, els documents localitzats a l'Arxiu del Port de Barcelona i especialment la memòria d'activitats que va publicar la Junta d'Obres l'any 1942 ens han servit per poder parlar del port durant l'any 1939. Aquest darrer apartat ens ha servit per mostrar els treballs de reconstrucció que s'hi van fer.

Una recerca que entenem que era necessària i que demostra el gran protagonisme que va tenir el port durant els anys de la guerra i la posterior postguerra. Un espai que sense cap mena de dubte quedà marcat durant força anys pels estralls del conflicte. Uns danys que afectaren el seu funcionament durant força temps.

Finalment no voldria finalitzar aquesta introducció sense agrair a tota la gent del Museu Marítim de Barcelona, als responsables dels arxius i biblioteques consultats i als amics i familiars que, cadascú a la seva manera, m'hagin ajudat a tirar endavant aquest projecte. I molt especialment a la meva dona Sarai i al meu fill Biel. Sense ells i el seu suport aquesta publicació no hauria estat possible.

Sabadell, 8 de maig de 2016

El port de Barcelona als anys trenta

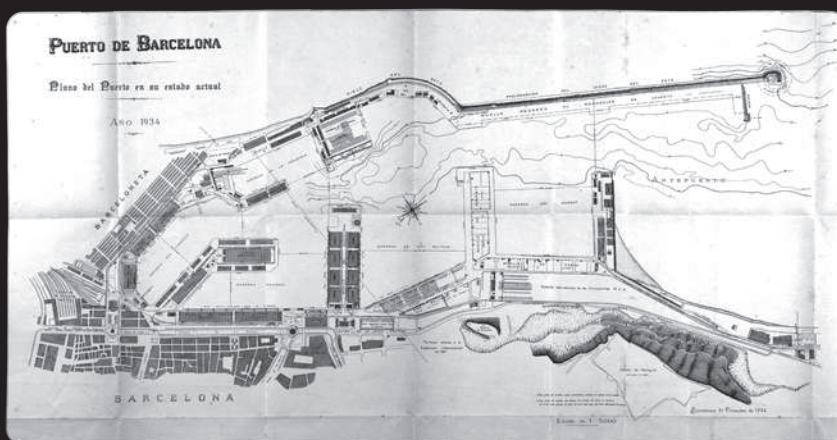
El port de Barcelona era sense cap mena de dubte un dels més importants del país i de tot el Mediterrani. Tradicionalment, el port barceloní havia estat una peça clau del desenvolupament industrial català. Havia estat la principal via de proveïment a la ciutat de les quantitats creixents d'aliments, combustibles i matèries primeres necessaris per al desenvolupament econòmic de Catalunya.

L'any 1930 el comerç marítim de Barcelona era quasi l'equivalent al 30% del producte interior brut català. Aquesta dada per si mateixa ja ens mostra la importància econòmica que tenia en aquells moments el port de Barcelona.

La crisi econòmica dels anys trenta, originada amb el crack borsari de 1929, va afectar molt menys l'economia espanyola que la de la resta del món. Així, a causa al cert aïllament internacional, els seus efectes foren més superficials. Tanmateix, per l'escassa capacitat de recuperació de l'economia espanyola, la crisi seria més persistent. A part de tot això, el comerç exterior es va ensorrar dràsticament i es va reduir quasi a $\frac{3}{4}$ parts. El tràfic d'alguns productes va patir un autèntic col·lapse. Així doncs, la contracció de l'economia mundial es va fer sentir de manera significativa en el tràfic portuari de la ciutat.

A part de la rellevància econòmica, el port també tenia una destacada importància estratègica. A causa, bàsicament, que les empreses no acostumaven a mantenir grans estocs de matèries primeres, una paralització dels molls es traduïa directament en una aturada de la indústria. Quan es tanca el proveïment de carbó mineral procedent del port, tant les fàbriques de gas com els ferrocarrils veien amenaçat el seu funcionament. I quelcom similar succeïa amb el cotó i les fàbriques tèxtils. Una vaga al port multiplicava immediatament els seus efectes. Per aquesta raó, les societats professionals dels seus treballadors eren molt cobejades per les grans organitzacions sindicals, la CNT i la UGT. Alhora, el seu enquadrament en organismes combatius com la CNT era molt temut i vist amb recel per les autoritats del moment.¹

La història contemporània del port de Barcelona comença l'any 1859 amb la presentació del projecte de millora i eixamplament que, a proposta de



Mapa del port de Barcelona, any 1934. Memoria de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona (1930-1935). Museu Marítim de Barcelona.



A dalt: Vista aèria del port de Barcelona a principis dels anys trenta. Portal de la Pau, Drassanes, Moll d'Espanya. *A baix:* Port de Barcelona, imatge de 1935. Museu Marítim de Barcelona.

José Rato, cercava de construir dos grans dics lleugerament corbats, un cap a llevant (prolongació del que ja existia) i un altre a ponent, al peu de Montjuïc. Aquestes grans tenalles acabarien amb el problema de la sorra, heretat des dels seus orígens. Aquest projecte es va donar per acabat l'any 1874.

A partir d'aquí, l'evolució del port de Barcelona va estar marcada per dos plans nous: la seva constant ampliació cap al Llobregat i les diferents reformes de la distribució interior de molls i dàrsenes. El 1902 va començar la nova prolongació del dic de l'Est que acabaria el 1914. Així, el port de Barcelona mantindria ja, pràcticament, la seva estructura fins a la dècada dels anys seixanta.

Als anys trenta el port ocupava una superfície de 360 hectàrees, de les quals 235 pertanyien al port mateix i 125 a l'avantport. Les obres exteriors que formaven i protegien el port eren el dic de l'Est i el contradic de Ponent o dic del Sud. El primer tenia una longitud de 4.235 metres, mentre que la del segon era de 865 metres.

De les 235 hectàrees del port, 85 corresponien a la part terrestre i la resta, 150, a la part marítima. La part terrestre estava integrada per 18 molls de diferents longituds, amplades i calats, que formaven, amb la part de l'aigua, vàries dàrsenes.

Els molls que formaven part del port de Barcelona eren el de Llevant, Occidental, Catalunya, Nou, Balears, Pescadors, Rebaix, Barceloneta, Dipòsit, Espanya, Bosch i Alsina, Drassanes, Barcelona, Sant Bertran, Ponent, Costa i Contradic. De tots aquests molls, en aquells anys trenta, només estaven totalment equipats el de la Barceloneta i el Bosch i Alsina, tots dos propers als passejos Nacional i Colom.

Tots aquests molls, a part de tenir magatzems i grues de tot tipus i mides, també acollien diferents edificis emblemàtics del port que cal esmentar. A la plaça de la Pau, immediata al moll Bosch i Alsina (també conegut com de la Muralla), hi havia el punt principal d'embarcament i desembarcament dels passatgers. En aquest punt es trobaven situats, dins de la zona marítima, dos importants edificis: la Duana i l'estació de viatgers. Dins de l'estació de viatgers hi havia construïdes dues plantes. La baixa acollia les sales de reconeixement dels equipatges, les dependències dels treballadors i dels carrabiners, la inspecció de la policia, les oficines de correus i telègrafs, els banys públics, les botigues, etc. mentre que a la planta principal hi havia una sala per al restaurant i diferents espais de diversa utilitat. Per la seva banda, el moll de Barcelona acollia el local per a la inspecció de molls i l'edifici de Sanitat Marítima. Al moll del Dipòsit s'hi ubicaven una caserna dels Mossos d'Esquadra, l'edifici dels Magatzems Generals de Comerç i la zona de salvament marítim. Al moll dels Pescadors es trobava emplaçada la torre aixecada el 1772 per assenyalar el punt límit portuari en aquelles dates. A més a més, hi havia diverses cases

del Montepío d'obrers, un edifici amb dependències de duanes i diferents instal·lacions vinculades amb la pesca. Finalment, al dic de l'Est, s'hi trobava l'escullera, on s'ubicava el far a la punta d'entrada del port.

Les dàrsenes que formaven part del port eren les de Sant Bertran, que incloïa el moll del mateix nom, el de Barcelona a l'esquerra i el de Ponent a la dreta; la Nacional, formada pels molls Bosch i Alsina, Espanya i Barcelona; la del Comerç, formada pels molls d'Espanya, Dipòsit, Barceloneta, Rebaix i Pescadors; la d'Indústria, formada pels molls de les Balears, Pescadors, Nou i Catalunya; la del Morrot, entre el dic flotant i deponent. Davant d'aquesta darrera i del moll de Llevant, i enfront de la dàrsena de Sant Bertran hi havia un gran espai de mar amb l'entrada al port, la qual estava formada per l'extrem del moll de Llevant i del de Ponent.

La superfície de dipòsit que tenien tots aquests molls era de deu hectàrees. Tots estaven proveïts de coberts i magatzems. Es disposava també de l'edifici dels Magatzems Generals de Comerç, equipat amb els aparells necessaris per al moviment de mercaderies i de grues elèctriques.

En el port hi havia construïts uns 10 quilòmetres de vies de ferrocarril, propietat de la Junta d'Obres, les quals eren explotades per la companyia de trens Madrid-Saragossa-Alacant, més coneguda com a MZA. Prop del port, aquesta companyia disposava de dues estacions de mercaderies.

Entre els dics que existien al port n'hi havia un que constava de tres seccions, les quals podien rebre vaixells de fins a 6.000 tones i de 125 metres d'eslora, 18 de mànega i 7 de calat. També hi havia un dic flotant propietat de la Junta d'Obres del Port que podia acollir vaixells de fins a 1.000 tones.

Pel que fa a varadors, el port en tenia tres. Un amb un carro per pujar embarcacions de grans dimensions, de 300 tones mètriques, i dos més amb carros petits per pujar embarcacions de fins a 50 tones mètriques cadascun. A part d'aquest varador, es disposava d'una instal·lació per al dic flotant i deponent, format per quatre seccions flotants de 2.000 tones de potència, i una dàrsena especial amb dos careners de 200 metres de longitud cadascun.

Als diferents molls del port es localitzaven diferents dipòsits de gasolina i gasoil que tenien la missió de proveir els vaixells que s'hi estacionaven. Hi havia un dipòsit de la Campsa al moll de Barcelona, el dipòsit de gasoil al moll de les Balears i el dipòsit de gasoil al moll de Ponent.

Finalment, l'any 1936 el port ja comptava amb múltiples instal·lacions industrials de tot tipus. Entre aquestes empreses destacava la factoria i drassana Unió Naval de Levante, propietària dels coneguts Tallers Nuevo Vulcano, dedicats a la reparació de vaixells de qualsevol mida però que agafarien molta rellevància durant la guerra en convertir-se en fàbrica de material bèl·lic. Altres tallers importants eren els de la Casa Miguel Corbeto, Jaume Cassola, Miquel Cardona, Hilari Marimón i Manel Millans, entre d'altres, dedicats a la construcció d'embarcacions petites de pesca.

L'alçament militar i el port de Barcelona

El 17 de juliol de 1936 una part important de l'exèrcit espanyol destinat al Marroc s'alçà contra la legalitat republicana. Es tractà d'un intent de cop d'estat que va tenir com a principal objectiu enderrocar el govern legítimament constituït en les darreres eleccions de febrer de 1936. L'alçament militar, que feia temps que s'estava preparant, cercava d'ocupar els llocs estratègics de cadascuna de les localitats del país per després imposar un nou govern de caire autoritari. Per fer-ho, els responsables militars, conjuntament amb les forces civils que els donaven suport, no dubtaren a imposar la violència contra els que s'hi oposessin. Tot i que el cop havia estat pensat i calculat, a Catalunya, com en altres indrets de la península, no acabà triomfant. Fet que donà lloc a l'inici d'una cruenta guerra civil.

La matinada del 19 de juliol de 1936, quan a Barcelona l'exèrcit va sortir de les casernes, les institucions catalanes estaven preparades, coneixien quins eren els plans d'actuació i tenien informació detallada de com pretenien actuar els rebels. A la capital catalana sortiren diverses columnes de soldats, acompanyats de civils que els donaven suport, des de les casernes de Lepant, del Bruc, del carrer Numància, del carrer Girona, de Drassanes, de Docks i de Jaume I (ambdues al Poblenou), de Sant Agustí i de Sant Andreu. Totes les unitats tenien clara la ruta que havien de seguir a través de la ciutat per arribar als objectius que consideraven clau per prendre el control de la capital: la confluència de la Diagonal amb el passeig de Gràcia, la plaça d'Espanya, la plaça Universitat i la de Catalunya, el Palau de la Generalitat, l'Ajuntament, la Comissaria General d'Ordre Públic, la Conselleria de Governació i els edificis de la Telefónica i de Correus i Tel·lègraf. Es tractava de controlar els principals nusos de comunicació de la ciutat, els edificis governamentals i aquells que acollien serveis de comunicació. El plantejament hauria triomfat si no hagués estat pel responsable de l'Ordre Públic de la Generalitat, el comissari Frederic Escofet, que tenia informació detallada de com pensaven actuar les tropes de Barcelona. D'aquesta manera Escofet va poder actuar de forma preventiva. Quan l'exèrcit sortí al carrer, les forces d'ordre públic estaven posicionades arreu de la ciutat per poder-lo aturar.

Tot i l'avanç dels revoltats al llarg del matí, a la tarda d'aquell mateix dia la victòria s'acabà decantant a favor dels defensors de la legalitat republicana i de les institucions catalanes, els quals estaven integrats per forces d'ordre públic, militants de partits polítics i sindicats que s'havien sumat a la lluita armada pels carrers i la Guàrdia Civil que, després d'alguns dubtes, finalment s'acabà posant a les ordres del president de la Generalitat de Catalunya Lluís Companys. L'actuació conjunta de totes aquestes forces fou clau per derrotar els revoltats i fer fracassar l'intent de cop d'estat.

Tot el recinte del port de Barcelona va ser testimoni i protagonista directe d'aquests fets. Al voltant de la caserna militar de les Drassanes, molt propera al recinte portuari i a l'Aeronàutica Naval, es varen produir diferents fets relacionats amb l'alçament militar del 19 de juliol de 1936.

Quan van començar a arribar notícies de la revolta militar, els treballadors portuaris de Barcelona es trobaven en vaga per intentar millorar les seves condicions laborals. El 13 de juliol de 1936, el Sindicat Únic de Transports de la CNT va declarar la vaga dels estibadors i dels transportistes industrials. Davant aquesta situació, Frederic Escofet i el comandant Vicenç Guarner, coneixedors del futur alçament, portaren a terme diverses gestions per persuadir els vaguistes que abandonessin la vaga, ja que aquesta afavoria els interessos dels rebels. Tot i els seus arguments, les negociacions acabaren fracassant.

Als molls, el període republicà havia destacat per les lluites i tensions produïdes entre treballadors i patronal. Els enfrontaments també havien afectat el mateix moviment obrer, dividit entre partidaris del sindicat anarquista CNT i del sindicat socialista UGT.²

Malgrat la resistència a aturar la vaga, els dirigents de la CNT es començaren a mobilitzar per aconseguir armes. Dos dies abans, el dia 17 de juliol, hi ha informacions que confirmen que diferents anarcosindicalistes assaltaren diversos vaixells ancorats al port per robar armament. Entre els vaixells que van ser assaltats hi havia els *Manuel Arnús*, *Uruguay*, *Argentina* i *Marqués de Comillas*:

«Cuando empezaron a cundir los rumores sobre la sublevación, una representación del Comité regional y de la Federación local de Barcelona estuvo en la Generalidad y en el Gobierno Civil para exigir la entrega de armamento al pueblo. El resultado fue negativo. En consecuencia, el mismo día 17 de julio, los militantes confederales del Transporte tomaron por asalto los “cuartos de armas” de los barcos *Manuel Arnús*, *Argentina*, *Uruguay* y *Marqués de Comillas*, anclados en el puerto de Barcelona. Las armas recogidas fueron depositadas en el local del sindicato».³



Port de Barcelona, zona d'aterratge dels hidroavions a l'Aeronàutica Naval.
Museu Marítim de Barcelona.

La vaga del juliol de 1936 va acabar amb l'alçament militar. La consigna dels sindicats a partir d'aquests successos va ser clara: una vegada s'havien acabat les lluites al carrer, calia tornar a la feina. A causa del conflicte perllongat mantingut entre els dos sindicats presents als molls per assolir el control de les feines de càrrega i descàrrega, el retorn a la feina al port no va ser immediat. Les escaramusses inicials entre els representats de la UGT i els partidaris de la CNT s'acabarien saldant fins i tot amb la mort de Desideri Trilles, l'històric dirigent de la UGT del port. La seva mort es va produir dies després de la fi de l'alçament militar, la nit del 30 de juliol en un tiroteig produït a la rambla de Santa Mònica de Barcelona, a les portes del Sindicat del Transport de la CNT.⁴ No correspon a aquest treball d'entrar a analitzar detalladament aquests fets, però sí que ens serveixen per il·lustrar les tensions laborals que existien a l'entorn del port de Barcelona quan es produïren els fets del 19 de juliol.

Com ja s'ha comentat, durant els dos dies posteriors a la revolta militar, el port va ser protagonista indirecte d'una de les lluites més importants que es van produir a la ciutat de Barcelona. El vell quarter de les Drassanes va ser un dels focus de la insurrecció. Les instal·lacions militars van ser ocupades per oficials i soldats de la Brigada d'Artilleria. La caserna es trobava al costat de les dependències militars més importants de la regió, el Govern Militar i el Palau de la Divisió (Capitania General). En aquests indrets els revoltats van resistir tot el dia amb la finalitat de controlar l'accés al port per aquella zona i així també protegir l'arribada des de Mallorca del general Goded, que havia d'encapçalar l'alçament a Barcelona.

Un cop s'iniciaren els enfrontaments armats per tota la ciutat entre les unitats militars faccioses i les forces d'ordre públic, recolzades per civils de diferents organitzacions polítiques i sindicals defensors de la legalitat republicana, al migdia d'aquell 19 de juliol la situació era la següent: tot i les victòries a la Diagonal i al passeig de Gràcia (Cinc d'Oros), on encara es combatia les forces refugiades al convent dels Carmelites, i de l'avinguda Icària, els sollevats controlaven les places de Catalunya, de la Universitat i d'Espanya, així com part del Paral·lel, els voltants de la Divisió a la plaça de Colom i el quarter de Sant Andreu. La perspectiva no era gaire afalagadora, tot i l'ajuda que arribava des de l'aire amb la intervenció de diversos avions vinguts de l'aeròdrom del Prat de Llobregat que bombardejaren diverses unitats dels rebels.

La situació canviaria radicalment amb la intervenció de la Guàrdia Civil. Després d'uns moments de dubtes, aquest cos de seguretat es va posar al costat del govern i es va incorporar als combats del carrer.

Gràcies a aquest fet, juntament amb la reordenació de les forces sindicals, especialment de la CNT, es varen emprendre diverses ofensives en



Hidroavió sobrevolant el port de Barcelona. Autor: Maristany. Museu Marítim de Barcelona.

diferents punts de la ciutat on l'exèrcit mantenia una forta resistència. Així va ser com es va organitzar l'atac contra l'edifici de les Drassanes i les dependències militars en el transcurs del qual va perdre la vida un dels màxims dirigents del moviment anarquista, Francisco Ascaso.

En poca estona, tot i l'arribada del general Goded, la situació a Barcelona havia canviat. Malgrat tot, els combats persistiren en tres punts: les Drassanes, on resistien les restes d'una de les companyies del Regiment d'Infanteria núm. 13 i alguns homes de la Companyia d'Enginyers, l'edifici de les dependències militars i el convent dels Carmelites del carrer Roger de Llúria. No seria fins a la matinada del dia 20 que aquests nuclis serien neutralitzats.

El primer a caure va ser el convent dels Carmelites. Poc després es va rendir l'edifici de les dependències militars, fruit d'uns combats ferotges. El darrer reducte de resistència era l'antic Parc d'Artilleria de les Drassanes, situat a la rambla de Santa Mònica de Barcelona. Aquestes instal·lacions gaudien d'una localització estratègica i estaven construïdes amb pedra sòlida, fet que les convertia en una autèntica fortalesa. Per aquesta raó els enfrontaments a les Drassanes van ser especialment durs i provocaren diversos morts.

El general Álvaro Fernández Burriel va ordenar al capità José Brusés que extremés la defensa de les dependències ja que s'esperava l'arribada imminent del general Goded i era imprescindible mantenir lliure el trajecte entre la Divisió i l'Aeronàutica. Amb l'arribada del general Goded es va decidir que tant les Drassanes com les dependències militars mantinguessin la defensa, per així poder deixar lliure el trajecte del Portal de la Pau i el port, per on havien d'entrar els futurs reforços procedents de Palma de Mallorca.

Els posteriors esdeveniments acabaren motivant el fracàs del cop d'estat. Tot i les informacions sobre la rendició del general Goded, el destacament parapetat a les Drassanes va decidir mantenir la defensa de l'edifici. El nombre de baixes a les forces republicanes va ser elevat: el capità Francisco Arrando, el líder anarquista Francisco Ascaso, Mariano Obregón, Enric Fontbernat que formava part d'Estat Català i el diputat Amadeu Colldeforns Margalló foren algunes de les moltes víctimes mortals de l'enfrontament.⁵

Durant la matinada del dilluns 20 de juliol, la situació a la caserna es va fer insostenible. Rendides les dependències militars, els revoltats que es trobaven a l'interior decidiren rendir-se a membres de les forces d'Ordre Públic. Aquesta situació, però, no es va poder fer efectiva. La major part de les forces que assetjaven les dependències eren de la CNT i clamaven venjança per la mort de Francisco Ascaso i d'altres companys durant els enfrontaments. Els odis acumulats per tots aquests successos van propiciar que, un cop finalitzat l'assalt a les dependències, els representats del sindi-

cat anarquista ajusticiessin sense miraments els soldats i oficials atrapats dins, sense que les forces de seguretat poguessin fer res per impedir-ho.

D'aquesta manera, després de més de 24 hores de lluita pels carrers de la ciutat, l'exèrcit colpista deposava les armes i els seus màxims responsables de la conspiració eren detinguts.

Mentre es produïren tots aquests enfrontaments, l'Aeronàutica Militar situada al port també visqué en primera persona els esdeveniments, pel fet de ser l'indret d'arribada del cap dels revoltats, el general Goded. La base Aeronaval de Barcelona estava ubicada al moll del Contradic del port, juntament amb l'Escola d'Hidroavions, l'estació d'amarratge dels hidroavions i els seus hangars, així com els tallers de la mateixa Aeronàutica. A part d'aquests edificis hi havia a l'extrem del moll les dependències dels oficials, dels suboficials i de la tropa. L'origen de l'Aeronàutica Naval es remunta a l'any 1919 quan el rei Alfons XIII va decidir crear aquest organisme amb la intenció de dotar de mitjans aeris la Marina espanyola. Poc temps després, començaria a funcionar de manera provisional a Barcelona l'Escola de l'Aeronàutica Naval, que tindria una gran importància fins al naixement d'altres bases a la resta de l'Estat, destacant per sobre de totes la de Cartagena.⁶

Durant l'intent de cop d'estat, la lleialtat a la República per part dels oficials de l'Aeronàutica Naval no va estar en garantida cap moment. Els caps de la base, com la majoria de comandaments i oficials, intentaren participar en la revolta militar.⁷ Tanmateix, els sotsocials i subalterns simpatitzaven amb la causa republicana.

Els comandaments, caps i oficials de l'Armada, a més de la Sanitat i Intendència, prepararen la rebel·lió, i van ser convocats a la base el dia 17 de juliol per iniciar la conspiració a les ordres del capità de corbeta Antonio Núñez Rodríguez. A quarts de sis del matí començaren a sentir-se els primers enfrontaments armats, mentre que a l'edifici de la Comandància de la 4a Divisió comunicaren al capità Núñez que l'aixecament s'havia iniciat i que havia d'esperar l'arribada del general Goded.

Durant aquelles hores de tensió, cap a quarts de dotze del migdia un capità i un tinent procedents de l'edifici de la Divisió aconseguiren entrar a la base gràcies a l'ajuda dels oficials de Marina. Tots ells esperaren l'arribada del general Goded que, procedent de Mallorca, havia d'encapçalar l'alçament. Finalment els quatre hidroavions sobrevolaren la base amb Goded i els seus acompanyants. Després de l'aterratge, el general desembarcà i fou escortat fins a la seu de la Divisió per poder-se posar al capdavant de la revolta.

Amb Goded ja instal·lat a la Divisió, el capità Núñez va rebre l'ordre del govern de Madrid de bombardejar la Divisió. Alhora, també va rebre ordres del mateix Goded de bombardejar les instal·lacions i els avions de

l'aeròdrom del Prat, que estaven donant suport a les forces lleials. Davant aquesta situació, Núñez s'adreçà al general Goded per informar-lo que no tenia prou mitjans per obeir les seves ordres.

Amb el pas de les hores, la situació de la base es va anar complicant per als rebels. La pressió des de l'exterior es feia notar cada cop més i pels volts de les tres de la tarda la base va començar a ser tirotejada amb violència des de la muntanya de Montjuïc i el moll del Carbó. Aquest tiroteig duraria quasi tota la tarda i va ser contestat amb foc de fusell i metralladores per part dels revoltats. Avançada la tarda aconseguiren accedir a la base dos oficials lleials a la República, els oficials Antonio Molina i Juan José Armario. La seva participació seria cabdal per aconseguir la desarticulació del complot.

Al matí del dia 20 de juliol la situació es va tornar insostenible per als rebels. Amb la col·laboració dels avions del Prat, que amenaçaven d'un possible bombardeig, i de l'oficial Molina amb altres soldats, s'aconseguí detenir el capità de corbeta Núñez i la resta de sediciosos. Amb la base aeronaval en poder dels militars republicans, un dels hidroavions disponibles va bombardejar les Drassanes i els revoltats que encara hi resistien.⁸

En la defensa del port durant l'intent de cop d'estat també hi participaren els carrabiners que s'hi trobaven destinats. El cos de carrabiners, creat l'any 1829, tenia com a principals tasques la de vigilar les costes i fronteres, per tant la seva presència al port era habitual. Amb l'intent de cop d'estat, bona part dels seus integrants es posaren al costat de la legalitat republicana, tot defensant els seus interessos des del primer moment.

Al port de Barcelona s'hi trobava la 6a Companyia de Carrabiners. Aquesta companyia es dividia en quatre seccions. La primera estava formada pels carrabiners situats al moll de Balears. Aquesta secció estava formada per dos tinentes, un sergent, cinc caporals, quaranta-set carrabiners i dues matrones. La segona secció tenia establert el lloc de comandament al moll de Barceloneta i estava integrada per un tinent, dos sergents, tres caporals i vint-i-tres carrabiners. La tercera es localitzava al moll d'Espanya i comptava amb un tinent, un sergent, set caporals, cinquanta carrabiners i dues matrones. La quarta secció era al moll de Barcelona i estava composta per un tinent, deu caporals, noranta-dos carrabiners i tres matrones.

Durant la guerra aquesta companyia es va encarregar de fer tasques de vigilància al port. Per a aquesta comesa, la unitat va comptar amb diverses embarcacions: la llanxa motora *Luisa Michel* per a la vigilància de l'Escala de la Pau i el contradic de l'Oest; la llanxa motora *Libertad*, per a les tasques de control entre el dipòsit comercial i l'Escala de Palau; la llanxa motora *Tory*, per als serveis de vigilància entre l'escullera de l'Est i el dipòsit comercial, i el iot *Bravo*, utilitzat per a serveis diversos.

Tots aquests enfrontaments provocaren danys en les instal·lacions portuàries, de diversa consideració. Així ho confirmà un escrit, signat el 17 de setembre de 1936, de l'enginyer del port de Barcelona adreçat a la Junta d'Obres del mateix port, en què es recollien les destrosses localitzades a les instal·lacions i se n'indicava la quantia econòmica. En aquest document s'explicava que:

«[...] que los daños producidos por los recientes sucesos en los edificios e instalaciones del Puerto han sido de poca consideración en su conjunto, si bien muy numerosos, correspondiendo en su mayor parte a perforaciones de las cubiertas por proyectiles de fusil o pistola y a roturas de cristales y lámparas.

En detalle, puede afirmarse que la reposición y reparación de cuanto afecta al alumbrado no ha importado más de 1500 pesetas y en los edificios, el único daño importante lo ha sufrido el dispensario de la Junta del Puerto que ofrece 4 impactos de proyectiles de cañón con perforación de paredes, tabiques y cielos rasos.»

Pocs dies després, aquest informe va ser completat pel mateix enginyer amb un altre que incloïa dades més detallades dels danys localitzats que calia reparar:

«[...] haberse valorado en ocho mil pesetas el coste de la reparación de los daños que los recientes sucesos produjeron en los edificios e instalaciones del puerto [...]

No figura en ella la reparación de un cubierto en el muelle de España porque fue ejecutada con materiales ya existentes en el puerto [...] y del mismo modo, en la reparación del cobertizo de Atarazanas se contó con posible arreglo sin necesidad de cambiar las planchas acanaladas que lo cubren, por ello obligaría a un gasto de conservación continuado e importante que debe evitarse mediante planchas nuevas.

En conjunto, la reparación más eficaz de los daños producidos por los recientes sucesos debe valorarse en la cantidad de 13.925 pesetas.»⁹

Els combats que es produïren al port de Barcelona com a conseqüència de l'alçament militar van ser força intensos i provocaren diversos morts i ferits, així com diferents danys materials de consideració.

La presència estrangera al port de Barcelona. Evacuació de civils, control militar i espionatge

Amb el fracàs de l'intent de revolta militar i la confirmació de l'inici de la Guerra Civil, el port de Barcelona esdevindria un dels indrets amb més significació de la rereguarda catalana. La importància econòmica i estratègica que tingué el convertí en un lloc clau on trobarem presència militar estrangera, una de les principals portes de sortida de milers de ciutadans i ciutadanes que decidiren fugir de l'horror de la guerra i, especialment, de les persecucions que es produïren; en un dels indrets d'entrada de productes de tota mena arribats per mar des de diversos indrets del món; en una zona d'espionatge i, finalment, en objectiu militar de primer ordre per part de les tropes franquistes, que el bombardejaren de manera continuada des de mitjan 1937.

L'evacuació de civils

Poc després del fracàs de l'alçament militar començaren a arribar als ports catalans vaixells estrangers de tot tipus, per petició de les ambaixades i els consolats, amb la missió d'observar, protegir i evacuar els seus ciutadans. Al port de Barcelona hi arribaren el creuer anglès *London*, l'italià *Fiume* i el francès *Duquesne*; el creuer alemany *Admiral Scheer*, els contratorpediners *CH-50* i transport de guerra anglesos *Cherryheaf*; els transatlàntics francesos *Chella* i *Diene* i el vaixell de càrrega *Jeannette*; el vapor i el transatlàntic italians *Principessa Giovanna* i *Tevere*, entre d'altres.

Aquests vaixells, un cop abaixaren la passarel·la, començaren a admetre sense cap discriminació els civils que, tot i ser enemics polítics del govern de la Generalitat, eren protegits per aquesta, aquells a qui emparaven

els consolats, els que tenien passaport, alguns dels quals falsos. D'aquesta manera, el port barceloní es convertí en porta de sortida per a milers de persones que fugiren cap a l'exili, després d'aconseguir salvar la seva vida.

És el moment de recordar que, com a conseqüència de l'intent de cop d'estat, es desencadenà una onada de violència per tot Catalunya que provocà milers de víctimes mortals. Les autoritats catalanes van perdre el control de l'ordre públic i fins a l'any 1937 hi hagué una forta repressió envers els qui es considerava contraris a la mateixa República o a l'intent de revolució que es va voler portar a terme per part d'alguns. Uns fets que, per bé que no van poder ser controlats, mai van tenir el beneplàcit de les autoritats i que, a partir de maig de 1937 i fins a principis de 1938, van ser investigats i perseguits.

Aquesta repressió a la rereguarda catalana va afectar principalment el clergat o les persones relacionades amb el món eclesiàstic i la religió catòlica, la gent considerada de dretes o conservadora –especialment propietaris industrials i agrícoles, molts d'ells vinculats a la Lliga– i els grups vinculats a l'exèrcit i a l'extrema dreta, falangistes i tradicionalistes. Fou una violència extrema exercida per individus relacionats amb el moviment obrer que, aprofitant la confusió provocada per l'intent de cop d'estat i armats per l'assalt a les casernes que s'havia produït, ocuparen i feren seu el carrer.

Entre el 19 de juliol i el 31 de desembre de 1936 fou quan la repressió a la rereguarda de Catalunya va ser més violenta i extrema, sobretot entre juliol i octubre. El còmput final d'aquesta repressió va arribar com a mínim als 8.360 morts.¹⁰ Aquesta xifra els inclou tots, des dels que foren jutjats per tribunals populars i militars i penats a la màxima condemna fins als que foren portats a qualsevol indret, pròxim o allunyat de la seva població de residència, i assassinats i els cossos dels quals foren abandonats o soterrats de manera clandestina.

Els autors d'aquesta persecució i repressió durant els primers mesos de la guerra han estat anomenats de forma genèrica com a "incontrolats", tot i que en el si d'aquests grups hi havia membres de les Patrulles de Control, creades pel Comitè Central de Milícies Antifeixistes el 9 d'agost de 1936, i d'escamots de vigilància que els partits i sindicats havien constituït a cada localitat catalana per identificar i perseguir els militars i civils que s'havien mostrat a favor del cop d'estat. Precisament el Comitè Central de Milícies Antifeixistes de Catalunya, creat el 21 de juliol amb funcions polítiques, econòmiques i socials, organitzà les seves trobades a l'Escola Nàutica, i a partir de finals de juliol, a l'edifici de la Capitania General, on va fixar la seva seu.¹¹

Les Patrulles de Control tenien com a finalitat mantenir l'ordre públic i per tant, quan era necessari, podien detenir algú i portar-lo davant la justícia. Però les Patrulles molt sovint no portaren els detinguts davant els

jutjats acusant-los de crear aldarulls o de practicar la violència, sinó de ser antirevolucionaris. Llavors aplicaven la seva pròpia justícia, cometien l'assassinat i abandonaven els cadàvers a les cunetes de les carreteres, els enterraven en fosses clandestines o els feien desaparèixer.

Aquests morts i assassinats es produïren arreu de Catalunya i pels motius més diversos, però com s'ha dit foren especialment determinants l'adscripció religiosa de les víctimes, la militància política i la capacitat econòmica. Van ser mesos en què, enmig d'una guerra el front de la qual quedava de moment força lluny, la rereguarda catalana va viure un veritable conflicte civil amb enfrontaments polítics, socials, religiosos i econòmics. Foren mesos en què alguns dels qui pretenien fer una revolució portaren els seus objectius fins a la darrera conseqüència, utilitzant les armes per eliminar físicament els qui consideraven que posaven en perill l'assoliment de la revolució desitjada. Cal no oblidar que les qüestions personals que havien anat sorgint al llarg dels anys entre veïns d'una mateixa població també van ser resoltes per la via de la violència, aprofitant la cobertura revolucionària que oferiren aquells primers mesos de conflicte i la poca capacitat de control per part de les autoritats.

Una situació de violència, doncs, que portà moltes persones, com s'ha anat veient, a patir per la seva vida i a intentar fugir cap a l'estranger. És en aquest darrer sentit que cal valorar el fet que des del mateix moment que s'inicià l'allau de violència hi hagué una voluntat de salvament de vides de persones en perill de mort per part de la Generalitat de Catalunya, i de moltes autoritats municipals o particulars en diferents poblacions del país. Dins de la Generalitat de Catalunya destacaren en aquesta empresa els consellers Josep Maria Espanya (Governació) i Ventura i Gassol (Cultura), així com personalitats situades en àrees administratives diverses, com ara Jaume Miravittles, Joan Casanovas –president del Parlament de Catalunya– o Pere Bosch Gimpera, rector de la Universitat de Barcelona i futur conseller de Justícia. El Govern i el president de la Generalitat, Lluís Companys, van procurar en tot moment que les persones en perill poguessin sortir a l'estranger a partir de cercar la col·laboració de consolats i de falsificar diferents passaports, tant per creuar la frontera com per superar les patrulles de control.

Moltes d'aquestes persones que van ser perseguides o patien pel seu benestar personal aconseguiren fugir a través del port de Barcelona. La feina de la Generalitat republicana i de molts consolats estrangers ubicats a Barcelona permeté evacuar milers d'homes i dones, així com a personalitats destacades de la societat catalana, com ara el cardenal i arquebisbe de Tarragona, Francesc Vidal i Barraquer, qui després de ser rescatat d'un grup de milicians va ser traslladat al consolat italià des d'on aconseguiria marxar després d'embarcar al creuer *Montecucoli*.

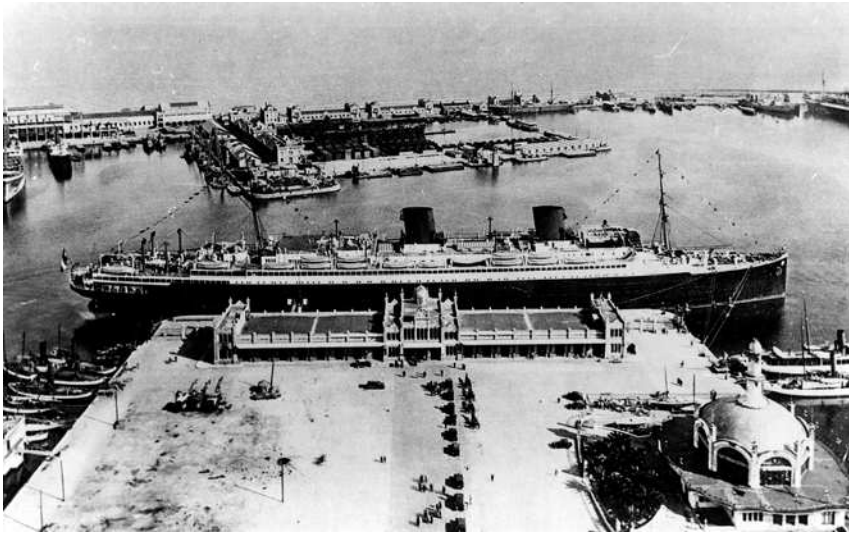
Ara bé, cal remarcar que els qui aconseguiren salvar la vida i marxar eren en general persones amb contactes polítics i coneixences que els permeteren arribar a obtenir un passaport i una possibilitat de sortida. Els qui no es trobaven en aquesta situació patiren la persecució i, en molts casos, la mort. Molts d'aquests eren petits propietaris i petits industrials.

Entre els milers de catalans que s'evacuaren en naus estrangeres des del port barceloní s'hi trobaven nombrosos religiosos que, per iniciativa dels consolats, especialment l'italià, de particulars o del Vaticà, aconseguiren sortir de Catalunya. Evacuacions que es farien de manera clandestina o subornant els milicians o les autoritats del port, però en alguns casos es produïren després d'un acord entre el cònsol i les autoritats, circumstàncies que setmanes després ja eren impossibles a conseqüència de l'actitud rígida de la CNT, que mantenia sota el seu control l'embarcament de refugiats. Unes evacuacions que per part francesa estigueren a punt de facilitar l'evacuació del bisbe de Barcelona, el Dr. Irurita, assassinat posteriorment, i que ho aconseguiren amb el bisbe de Girona, Josep Cartaña i el ja esmentat Cardenal Vidal i Barraquer.

Els vaixells que salparen del port de Barcelona durant prop de dos anys foren molts i de diverses nacionalitats. El lloc de destinació podia ser divers, però en aquest cas hi hagué dos països de la Mediterrània occidental que foren els que acolliren més pròfugs espanyols i estrangers al llarg de la guerra: Itàlia i França.¹²

Durant el segon semestre de 1936 ja s'havia produït la fugida d'un gran volum de població. El flux de fugitius per via marítima quedà fortament estroncat a mitjan novembre de 1936, coincidint amb la ruptura de relacions diplomàtiques entre la República i Itàlia i Alemanya, en haver reconegut aquests dos països el govern franquista. La manca de fonts ens impedeix esbrinar amb exactitud el nombre total de persones que fugiren gràcies a la intervenció dels consolats i la Generalitat. Albert Manent, a «Els exilis durant la guerra» (PAM, 1991) apunta la xifra de 30.000 catalans exiliats durant el període 1936-1938, mentre que Rafael Abella a *La vida cotidiana durante la Guerra Civil* (Planeta, 1973) dóna la xifra de 40.000 catalans que haurien passat a l'Espanya nacional i s'hi haurien instal·lat. Rubèn Doll-Petit creu que com a molt la xifra de catalans que es van veure forçats a marxar (a l'estranger o a l'Espanya nacional) fou de 50.000. Entre aquests s'hi compten centenars de persones que marxaren durant els primers mesos de la guerra, sovint gràcies a l'actuació de la Generalitat i dels consolats estrangers, tal com s'ha exposat.

En el cas d'Itàlia, concretament Gènova acollí fins al 21 de novembre de 1936 –data en què els consols italià i alemany abandonaren Barcelona– un total de 32 vaixells. Segons Rubèn Doll, en el seu estudi dels catalans a



Moll de Barcelona, estació marítima. Museu Marítim de Barcelona.

Gènova, els evacuats arribats a aquesta localitat fins al 28 d'agost de 1936, i sense diferenciar el port d'origen de zona republicana, fou d'11.840, mentre que fins el 20 de novembre el nombre d'evacuats que arribaren a Gènova fou de 15.372, dels quals 2.756 eren espanyols. Per la seva banda, i respecte a Catalunya, Hilari Ragner, a partir de les fonts oficials italianes, conclou que a mitjan setembre de 1936 foren 5.384 els evacuats en vaixells italians. Finalment, Arnau González, en els seus darrers estudis dedicats a la tasca dels consolats durant la Guerra Civil, precisa que el total d'evacuats segons les comunicacions de les autoritats de Gènova fou de 17.955, dels quals 2.452 eren espanyols. D'aquella xifra, provenien de Barcelona 13.725, mentre que la resta havien embarcat amb total seguretat en altres ports republicans.

D'altra banda, pel que fa a França, segons les dades de què es disposa de les arribades al port de Marsella, el nombre d'espanyols que van sortir del port de Barcelona, des de finals de juliol de 1936 fins a principis de 1938, fou de 6.630 persones, entre les quals hi havia 2.142 religiosos d'ambdós sexes i 868 infants.¹³

De les sortides marítimes de Catalunya i la costa mediterrània peninsular cap als ports de Gènova i Marsella se'n desprèn que fins a finals del mateix any 1936 van fugir prop de 17.946 persones, de les quals un 30% era de nacionalitat espanyola (5.150). Al llarg de 20 mesos (entre juliol de 1936 i febrer de 1938), només a Marsella i a Gènova hi arribaren per mar 9.206 espanyols procedents de les costes mediterrànies, dels quals 5.140, és a dir, el 55,83% ho feu pràcticament en els cinc primers mesos i escaig posteriors a l'inici de la guerra.¹⁴

Una tasca ingent, la que acabem de veure, que va permetre salvar la vida de milers de persones gràcies a la labor dels consolats estrangers, especialment el francès, l'anglès i l'italià, i de diversos països llatinoamericans i de la mateixa Generalitat de Catalunya.

La presència de vaixells estrangers al port de Barcelona

Com s'acaba de veure, l'esclat de la Guerra Civil ompliria el port de Barcelona de naus militars i de passatgers dels principals països europeus amb la missió de protegir els seus interessos i evacuar les respectives colònies de connacionals residents a Catalunya.

La presència d'aquestes embarcacions va ser recollida per la premsa republicana des del primer moment. Així, el diari *La Vanguardia* del 23 de juliol de 1936 es feia ressò de l'arribada de vaixells estrangers al port de Barcelona:

«Han llegado a nuestro puerto los trasatlánticos franceses *Chella* y *Djenne*, los cuales procedían de Marsella y han venido con objeto de embarcar a su bordo a los elementos de aquella nacionalidad que vinieron a tomar parte en la Olimpiada Popular. Ayer, alrededor de las nueve de la mañana, entró en nuestro puerto el crucero inglés *London*, el cual permaneció unos momentos fondeado en la rada.»

Per la seva banda, el diari *La Publicitat* també es va fer ressò de l'arribada de totes aquestes embarcacions estrangeres al port barceloní:

«Continua al nostre port el moviment de vaixells de guerra estrangers. Diumenge, a les nou del vespre, entrà al port de Barcelona el destructor anglès *H.63*, el qual amarrà al costat del *London*. A les onze de la nit salpà del port.

A la nit es presentaren davant el nostre port dos vaixells de guerra estrangers: un d'ells, el destructor anglès *H.59* entrà al port; l'altre, un destructor francès, després d'haver fondejat a la rada, es féu a la mar.

Ahir al matí arribà el vaixell de passatgers italià *Tevere*, el qual després d'haver embarcat passatge sortí del port a les onze del matí i fondejà a la rada, prop dels vaixells de guerra italians que hi ha fora del port. El transport petit italià *Ticino*, que també ha vingut a Barcelona, no entrà al port i es limità a fondejar a la rada.

El vaixell de transport anglès *Cherrybeaf* ha vingut a proveir de petroli els vaixells anglesos. El moviment de vaixells mercants continua [...].¹⁵

D'aquesta manera, tant els governs de França, d'Alemanya com d'Anglaterra enviaren vaixells per recollir els ciutadans que ho desitgessin.

Els sindicats que controlaven el port també es van encarregar de vigilar aquesta presència estrangera. Una vigilància que es va produir des del primer moment i que fins i tot va ser publicada a la premsa. D'aquesta manera, en un apartat titulat «*El boletín informativo de la CNT y FAI*», apareixia la següent informació recollida el 25 de juliol i publicada a *La Vanguardia* el dia 28:¹⁶

«La sección Prensa española, de la Oficina de Información y Propaganda de la CNT-FAI ha delegado a un camarada para obtener información de los barcos que las potencias extranjeras, desorientadas por el movimiento español antifascista, han enviado con misiones que concretamente desconocemos pero que fácilmente pueden suponerse [...] Nuestro enviado ha recogido informes sobre los barcos surtos en el puerto y fuera de la bocana. Son los siguientes: *Duquesne*, crucero francés con lanza aviones y avión a su servicio, que ha estado volando ya sobre el puerto de Barcelona. Este barco, ha entrado formalizando todos

los requisitos vigentes en los convenios internacionales, y presentándose su mando al Presidente de la Generalidad, señor Companys. [...] el Gobierno francés no se ha situado aún al lado o enfrente del movimiento español. Hemos captado las susceptibilidades que los poderes franceses abrigan hacia el alcance que pueda llegar a tener la ordenación que el proletariado [...] dé a la organización de la vida española [...]

Otro barco es el inglés. Este barco ha entrado sin pedir permiso. Para los ingleses todo es Gibraltar. En un momento internacional en que el Gobierno inglés puede difícilmente controlar la vida de sus colonias y la seguridad del Imperio y de la Isla, nos parece, completamente desorbitado que el Gobierno británico demuestre un cariz amenazante hacia el pueblo español, que estaría siempre a su lado contra el fascismo [...]

El tercer barco, italiano, es un acorazado de gran calado y dicen que por eso no ha podido entrar en el puerto de Barcelona. Por la distancia que hay de los procedimientos abisinios, usados por el Gobierno fascista del señor Mussolini, [...] es mejor que se guarden las distancias [...]

En aquest article, a part del fet que es publiquessin dades tan detallades en un mitjà de comunicació, es pot observar com era vista des del món anarquista la presència estrangera al port de Barcelona. En tot moment es mostrava la desconfiança davant aquesta presència, acceptant tímidament l'arribada de vaixells francesos, tot cercant la complicitat davant la situació revolucionària que vivia Catalunya del Front Popular francès, i el rebuig per l'arribada de naus angleses i italianes. Un rebuig ideològic davant la supèrbia imperialista dels britànics i el feixisme italià.

Per la seva banda, la premsa que es publicava a la zona ja controlada per les tropes rebels també es va fer ressò de la presència de vaixells estrangers al port de Barcelona i de la tasca d'evacuació de civils en perill. El diari *El día de Palencia*, en un article publicat el 27 de juliol, sota el títol «*Para proteger la vida de los extranjeros residentes en Barcelona*», informava, entre altres qüestions, que:

«Según comunica por radio el cónsul inglés en Barcelona, ha anclado en aquel puerto un barco de guerra para proteger la vida de los súbditos británicos.

El Cónsul francés, en Barcelona, ha anunciado por radio que, ayer, llegaron a Barcelona paquebots procedentes de Marsella, con objeto de recoger a las familias que deseen abandonar España.

[...] GÉNOVA. Ha llegado el primer barco de fugitivos extranjeros que han salido huyendo de Barcelona. El grueso de la tripulación la componen italianos y alemanes [...]

Aquestes notícies eren aprofitades per la premsa controlada pels rebels per fer propaganda en contra el govern legítim de la República i per mostrar els excessos que s'estaven produint en ciutats com Barcelona.

La major presència estrangera a la costa barcelonina fou dels vaixells italians i francesos. En el cas italià, el 21 de juliol de 1936 el cònsol d'aquest país a Barcelona, Carlo Bossi, es mostrava preocupat per la seguretat de la colònia italiana. En un telegrama enviat a Roma feia referència als desordres i les accions violentes que s'estaven produint a la capital catalana, alguns dels quals estaven afectant interessos econòmics italians i els seus ciutadans. Per tot plegat, el cònsol Bossi va demanar l'enviament de vaixells de guerra, com ja havien fet altres països. La sol·licitud del cònsol italià va ser ràpidament atesa per les autoritats romanes, que de manera immediata van enviar dues naus cap a la capital catalana.

El cònsol italià, de manera paral·lela a la resposta de les autoritats italianes, també informava el president de la Generalitat de Catalunya, Lluís Companys, de l'arribada de vaixells italians a Barcelona. Conscient que no volia que la presència d'aquestes naus provoqués cap mena d'enfrontament amb les autoritats catalanes, i amb la idea de protegir els súbdits italians que deixaven les seves llars per tornar al seu país, el 22 de juliol de 1936 envià una carta al president Companys en què li comunicava la propera arribada de les esmentades embarcacions. En aquesta carta, el cònsol Bossi notificava que davant les circumstàncies que s'estaven donant, el govern del seu país havia considerat necessari enviar dos vaixells de guerra que s'estacionarien fora del límit de les aigües territorials espanyoles, amb l'objectiu d'estar en condicions d'intervenir per salvaguardar la seguretat i els interessos de la població italiana resident a Barcelona, per al cas que la situació ho requerís. Alhora, també informava que properament estava prevista l'arribada d'un vaixell mercant italià per donar acolliment als ciutadans italians que volguessin deixar els seus domicilis.¹⁷

En aquesta missiva ja es poden observar quins eren els dos màxims objectius que tenien els vaixells estrangers que arribaven a Barcelona. D'una banda protegir els seus ciutadans i els seus interessos econòmics en un moment, un cop fracassat l'intent de cop d'estat, de descontrol a la reguarda catalana. De l'altra, iniciar l'evacuació de totes les persones que ho desitgessin.

La resposta del president Companys a aquesta carta no es va fer esperar gaire i el 27 de juliol feia l'acusament de recepció de l'escrit del cònsol general italià.¹⁸

D'aquesta forma, els creuers *Fiume* i *Raimondo Montecuccoli* sortiren amb destinació a Barcelona. Aquest darrer arribaria a primera hora del matí del dia 23 a l'avantport de la ciutat, mentre que el *Fiume* faria la seva entrada a la matinada del dia següent.

Pocs dies després, el 8 d'agost, davant el clima cada cop més hostil cap a les institucions i els ciutadans italians de Barcelona, el cònsol va ser obligat a decidir l'evacuació del Consolat i el seu trasllat a la nau *Fiume*.

D'aquesta manera, i sota l'atenta mirada del món sencer, els vaixells atracats al port de Barcelona o en les seves immediacions, realitzaren una ingent evacuació de milers de persones. En el cas dels italians, els vaixells que protegrien l'embarcament de milers de ciutadans d'aquesta nacionalitat s'iniciaren de manera oficial el 26 de juliol amb l'arribada a Gènova del primer, el *Principessa Maria*, amb 1.952 evacuats. Aquest vaixell seria seguit els dies següents pel *Tevere* –que marxà de Barcelona cap a Gènova el matí del dia 27 de juliol– l'*Urania* i el *Principessa Giovanna*, arribat al port de la Ligúria amb 1.356 evacuats el 3 d'agost. Aquell era l'inici d'una sèrie de trajectes entre Barcelona i el port de Gènova que s'allargarien fins a finals de novembre i que acabarien evacuant de Catalunya entre 12.000 i 18.000 persones de diverses nacionalitats.

De l'arribada i partida dels vaixells italians, el cònsol italià Bossi en tot moment en mantingué informat el president de la Generalitat de Catalunya. D'aquesta manera, en un escrit del 12 d'agost de 1936, el cònsol general informava que el dia 13 d'agost sortia el creuer *Fiume*, que tornava a la seva base, i seria substituït pel creuer *Alberto di Giussano*.¹⁹ Aquest darrer vaixell marxaria de Barcelona el 7 de setembre i el seu lloc seria substituït pel creuer de la Reial Marina de Guerra Italiana *Bartolome Colleoni*. Aquest canvi també va ser comunicat al president Companys per part del cònsol italià.²⁰

La presència de vaixells italians en aigües catalanes es mantindria durant el mes de setembre, en què el govern italià enviaria el creuer *Pola* per donar suport al *Bartolomé Colleoni*. El 2 de setembre va fer la seva entrada al port de Barcelona el creuer *Eugenio di Savoia*, qui substituiria el creuer lleuger *Colleoni*. La seva estada al port barceloní es perllongaria fins al dia 20 d'octubre, data en què seria reemplaçat pel vaixell *San Giorgio*.

Com havia passat anteriorment amb l'arribada d'altres vaixells italians, la vinguda del creuer *Pola* va ser anunciada anticipadament pel cònsol Bossi al president Companys mitjançant una carta. Una notificació que, com es veurà, va donar lloc a uns moments de tensió entre els governs italià i català a causa de diferents fets violents que afectaven diversos ciutadans italians.²¹ En aquesta carta, signada el 4 de setembre, el cònsol italià informava que el govern del seu país havia decidit desplaçar a Barcelona un altre vaixell de batalla amb la finalitat d'augmentar les forces de l'esquadra italiana al port. Aquesta decisió havia estat presa:

«[...] a raíz de las continuas manifestaciones hostiles que se hacen cada día más concretas hacia Italia y que se demuestran con hechos es-

cuetos de sangre, con violenta campaña en diarios, con amenazas gravísimas hacia esta Real Oficina.»

Per aquesta raó, anunciava l'arribada al port de Barcelona del creuer de batalla *Pola*, de 10.000 tones. L'escrit finalitzava amb una demanada perquè s'aturés la campanya periodística que, des de diversos diaris barcelonins, s'havia iniciat contra Itàlia i preguntava per les mesures que pensava adoptar el govern de la Generalitat per posar fi a aquesta campanya.²²

La resposta a aquesta carta per part del govern de la Generalitat de Catalunya no es va fer esperar, i el dia 5 de setembre traslladà aquesta nota al cònsol italià:

«He tenido el honor de recibir su nota de fecha 4 corriente y me doy por informado del aumento de fuerzas navales italianas en el puerto de Barcelona. No puedo creer, sin embargo, que ese aumento se halle justificado en manera alguna por las inquietudes que apunta en su calentada nota. Es notorio que el Gobierno que presido vela con el máximo interés por la seguridad de los súbditos extranjeros residentes en Cataluña. Por lo que se refiere a las campañas de prensa [...] me es grato asegurarle que he dado órdenes para que extreme el rigor de la censura a fin de evitar molestias a los países extranjeros. [...]».²³

Com es pot observar, la tensió entre el govern català i el consolat italià anava augmentant per moments, especialment a causa de l'increment de les agressions contra ciutadans i interessos italians, i en comprovar des de Catalunya l'augment significatiu de la presència militar italiana al port.

Malgrat la resposta del president Companys, en què apuntava que s'estava fent tot el possible per protegir els estrangers residents a Catalunya, el consolat italià tornà a escriure una llarga carta l'11 de setembre de 1936 denunciant diversos fets de caire violent contra els seus conciutadans, alguns dels quals esdevinguts a l'entorn de la zona portuària:

«Tengo el honor de llamar la atención de V.E. acerca de algunos hechos desagradables ocurridos ayer en la Estación Marítima a la salida del buque italiano *Sicilia*. En primer lugar debo protestar en la forma más enérgica por el trato al cual fue sometido el señor Almirante Don Ildebrando Goiran, Comandante de la Escuadra Italiana que se halla fondeada en las aguas de Barcelona, en el momento en que el mencionado señor Almirante iba a visitar el vapor *Sicilia*. Algunos elementos irresponsables, probablemente pertenecientes a la FAI, obstaculizaron primeramente el desembarque del señor Almirante en la Estación Marítima, por lo que el mismo, con el fin de evitar discusiones enojosas, prefirió subir a bordo del *Sicilia* sirviéndose de la escalerilla posterior [...]

Sucesivamente algunas embarcaciones de la FAI se acercaron al *Sicilia* y pretendieron que la escalerilla que había usado para subir a bordo fuese retirada.

Intervine personalmente para preguntar por cuales motivos se obstaculizaba la libre circulación del señor Almirante y desde donde se podía hacer bajar de a bordo puesto que, mientras tanto, él había terminado su visita al buque. Los mismos elementos de la FAI contestaron insolentemente que el Almirante para salir, debía de pasar por las Oficinas en donde revisan los pasaportes y enseñar su documentación personal igual que todos los demás [...]

Sin la amable intervención de un Comisario de Policía y del Inspector de la Aduana [...] el incidente hubiera podido tomar proporciones gravísimas: por fin el Comisario logró moderar los elementos anarquistas y el señor Almirante pudo desembarcar libremente y alcanzar su lancha.»²⁴

La llarga nota, dirigida en aquesta ocasió al conseller en cap i president del Consell Executiu del govern, Joan Casanovas, també apuntava les dificultats que havien posat els elements anarquistes i de les Milícies Antifeixistes en les operacions duaneres i de policia. Aquestes actituds anaven en contra dels acords a què s'havia arribat amb els diferents consolats²⁵ en relació amb la protecció dels estrangers durant els embarcaments que es produïen a l'Estació Marítima del port de Barcelona. Una situació aquesta que no s'havia de tornar a repetir, atès que l'almirall Goiran tenia necessitat de desembarcar al moll de l'Estació Marítima contínuament per visitar altres vaixells, tant italians com britànics.

D'aquesta missiva se'n poden extreure dues conclusions. D'una banda, les tensions entre la Generalitat republicana i el cos consolar per la presència estrangera al port de Barcelona anaren augmentant. I de l'altra, s'evidencia que la seguretat i la vigilància del port es trobaven en mans de les patrulles de control de la CNT-FAI. Com en altres aspectes de la rereguarda catalana d'aquells moments, la feblesa de la Generalitat en matèria de seguretat era considerable.

La denuncia exposada pel consolat italià va rebre com a resposta unes sinceres disculpes per part del govern de la Generalitat, que va assumir el compromís de fer tot el possible per evitar futurs incidents.

Malgrat aquesta bona disposició, pocs dies després va ser el mateix cònsol Bossi qui va viure un incident quan es trobava a l'entrada de l'Estació Marítima, on fins i tot va ser sotmès a un escorcoll per part de milicians armats.²⁶ En aquella ocasió, la resposta va venir del mateix Comitè Central de les Milícies Antifeixistes, que tenia assignat el control del port, a petició del departament de Presidència. En una breu nota narrava com

s'havien produït els fets amb el cònsol italià, explicant que el motiu de l'escorcoll s'havia produït:

«[...] Al llegar a las proximidades de la Estación Marítima se les dio el alto como se hace ordinariamente con todos, sin excepción. El coche del Sr. Cónsul no se detuvo [...] El coche se detuvo ante la verja cerrada que da acceso al andén de la Estación y en ese momento se acercaron los Milicianos y Carabineros de Guardia, los cuales, no habiendo reconocido a los ocupantes del coche, tomaron medidas defensivas habituales mientras se examinaba la documentación de los viajeros [...]»²⁷

Novament es posaven de manifest les tensions entre els responsables de seguretat del port i la presència de consolats estrangers, les quals, atesa la presència de vaixells ancorats i la tasca de protecció de civils que realitzaven, devien ser força habitual.

El 9 d'octubre es tornaria a produir un incident, en descobrir-se que dos homes armats i identificats com a anarquistes havien entrat al vaixell italià Eugenio di Savoia. Finalment, també s'havien registrat problemes el dia 30 d'octubre per l'embarcament de passatgers en diversos vaixells italians.²⁸

Les tensions a la zona de l'Estació Marítima no van ser exclusivament amb el consolat italià. En una carta signada el 28 d'octubre de 1936 i adreçada al conseller Tarradellas, el cònsol general britànic deixava constància del seu malestar en haver estat aturat al moll de l'Estació Marítima mentre acompanyava al capità Blackman del vaixell *Grenville*.²⁹

Per la seva banda, el consolat alemany de Barcelona també va escriure diverses cartes a la Generalitat de Catalunya protestant pel tracte que estaven rebent els súbdits alemanys residents a la capital catalana. En una missiva datada el 27 d'agost de 1936 dirigida al conseller de Governació i al cap del govern, Joan Casanovas, el cònsol alemany, O. Köcher, informava que els súbdits alemanys, davant el perill de rebre represàlies, havien estat traslladats al vapor alemany Monte Sarmiento, ancorat al port de Barcelona. A part d'informar d'aquest fet, el cònsol alemany es queixava que 17 ciutadans alemanys treballadors del Banc Alemany Transatlàntic havien estat detinguts en el moment de desembarcar a l'estació marítima quan es dirigien a la seva feina. Per aquesta raó, el cònsol exigia garanties de seguretat per a tots els alemanys que dormien al vaixell i anaven posteriorment a treballar.³⁰

El 3 de setembre de 1936 es va produir la resposta per part de Joan Casanovas. En aquesta, prenia nota de les denúncies que havia realitzat el consolat i es comprometia a prendre les mesures oportunes perquè no es tornessin a repetir. Així mateix, aprofitava la carta per recriminar a les autoritats alemanyes que haguessin permès l'embarcament al vaixell ale-

many Baden de tres desertors espanyols: el capità de la Guàrdia Civil Bernardo Gómez Arroyo, el comissari de la Policia Eladio Ruiz i un agent del mateix cos anomenat Salazar. Davant aquestes acusacions, el cònsol alemany respongué, en una nota del dia 4 de setembre, que no tenia coneixement dels fets esmentats. A part d'això, aprofitava el text per criticar les autoritats republicanes pel fet que si s'havia produït aquella fugida havia estat responsabilitat d'un control deficient exercit pels agents de l'autoritat destinats a l'Estació Marítima, atès que aquests eren els encarregats de vigilar l'embarcament de passatgers.³¹ Tot plegat, era una nova mostra de les dificultats que tingueren alguns estrangers residents a Barcelona i de la situació de tensió entre alguns consolats i la Generalitat.

Tot i aquests fets, la presència d'embarcacions estrangeres al port de Barcelona es mantingué inalterada durant el mes d'octubre, moment en què van fer la seva arribada el Giovanni da Verazzano, que hi romandria del 3 al 16 d'octubre, el destructor Lampo i, per últim, el vaixell Carlo Mirabello.

Per la seva banda, el dia 21 de juliol la marina francesa ordenava que els paquebots *Chellah* i *Djenne* possessin rumb cap a Barcelona també amb l'objectiu de recollir els seus ciutadans. A part d'aquests vaixells també va ser enviat el dia 26 de juliol el *Kersaint*. Des del consolat francès es considerava necessària aquesta presència de vaixells, així com de naus de guerra, davant la situació d'incertesa que es vivia a Barcelona. Les dues primeres naus de guerra que arribaren al port de Barcelona foren el *Duquesne* i el *Suffren*.

Tota aquesta presència cercava de recollir i traslladar el màxim nombre de conciutadans. Unes operacions d'evacuació que des del primer moment ja s'obririen a altres nacionalitats, tal com indicava el Quai d'Orsay el 24 de juliol a la marina, tot especificant que calia acollir especialment els belgues i suïssos i, en segon terme, els britànics i nord-americans que ho sol·licitessin.

I tot això en un context molt complicat: amb les tripulacions de les naus militars franceses comandades per l'almirall Marcel Gensoul en peu de guerra pel fet de no poder desembarcar a terra i mentre una part destacada de la colònia establerta a Barcelona no en volia marxar. Intenció que, tot i la voluntat francesa d'acabar les operacions de manera ràpida, seria del tot impossible.

Les evacuacions ja s'havien començat a produir amb l'arribada i sortida del *Sidi Mabrouck* el diumenge 25 de juliol (800 francesos i estrangers cap a Marsella) i no s'aturarien tot i la resistència de part de la colònia. El 28 de juliol arribava el *Kersaint* (100 evacuats desembarcats a Portvendres), el 29 el mateix *Duquesne* (150 al mateix port) i l'endemà seria el torn de *Le Fortune* (150), mentre que el 2 d'agost ho faria el *Brestoï* (100). Un reguitzell que no s'acabaria i que aniria debilitant numèrica-

ment la colònia francesa de Catalunya, alhora que conformant una llarga llista de catalans que deixaven el país sota pavelló gal. De fet, entre el 25 de juliol i el 4 d'agost s'havien evacuat des de Barcelona 1.500 persones de les quals 700 eren franceses.³² Unes operacions que s'havien intentat fer amb tota la discreció possible i per a les quals des de Barcelona se sol·licitava a París que silenciés la premsa pròpia. De fet, les evacuacions i la seguretat del cònsol francès penjaven tant d'un fil davant l'actitud més o menys permissiva dels anarquistes al port que per aquesta raó es recomanava passar a fer-les clandestinament. D'aquesta manera, entre agost i octubre s'havia evacuat tots els francesos que sortiren voluntàriament de la zona republicana tot i que en quedaven, només a Barcelona, més de 4.000. D'aquests, molts acabarien marxant l'octubre i el novembre davant les amenaces del general Franco de bombardejar el port i la ciutat. Aquesta amenaça d'atac aeri i naval contra Barcelona va ser comunicada pel mateix general Franco a diversos governs europeus. L'amenaça obligà a les naus que viatjaven cap al port barceloní a mantenir una distància de seguretat, la qual s'ubicà al sud del paral·lel a 41° 20' 30'' o 20''. Posteriorment, la zona de seguretat se situà al davant de la Barceloneta, sense que es passés cap al sud del paral·lel que passa per la torre del rellotge.³³

Coincidint amb aquestes amenaces i amb el reconeixement el 18 de novembre de 1936 per part d'Itàlia i Alemanya de les autoritats rebels, els seus vaixells militars abandonaren els ports republicans. Aquesta situació obligaria la marina francesa a prendre la decisió de conservar la nau *Iméréthie II* indefinidament per realitzar rotacions als diferents ports entre el novembre de 1936 i el febrer de 1938.

D'aquesta manera, la majoria de representacions consulars hagueren de fer tot el que pogueren per respondre a les demandes dels seus ciutadans o súbdits de treure'ls de l'escenari d'aquella guerra.

El pla per ocupar el port de Barcelona i la proposta de crear una zona franca internacional al seu entorn

Va ser en el context de perill a l'entorn dels ciutadans europeus de les primeres setmanes de guerra que les diverses delegacions consulars establertes a Barcelona decidiren reunir-se per elaborar un pla d'actuació que servís per protegir l'embarcament de tothom que s'apropava al port de Barcelona. De les converses que tingueren va sorgir la idea d'organitzar un pla d'ocupació de part del port, el qual només s'havia de portar a terme en cas que no es pogués evacuar de manera

pacífica els estrangers, així com la fracassada proposta de crear al port de Barcelona una zona franca internacional protegida pels consolats.³⁴

Durant els primers mesos de guerra es va produir a la rereguarda republicana, especialment a Catalunya, una situació contradictòria de caire polític, diplomàtic i militar. Mentre tothom sabia que tant la Itàlia feixista com l'Alemanya nazi estaven al costat dels colpistes, els seus consolats i ambaixades restaren oberts i en funcionament a Barcelona, Madrid i València. I més enllà d'algunes situacions tenses, la seva vida diària es va desenvolupar amb una certa normalitat. A excepció d'algun cas de detenció i assassinat d'algun ciutadà estranger, especialment italià i alemany, que motivà les protestes dels respectius diplomàtics, hi hagué un respecte molt gran envers els consolats i els seus ciutadans per part de les forces revolucionàries que controlaven molts aspectes de la rereguarda catalana.

Aquests respecte i protecció cap als consolats es van donar, entre altres raons, amb la finalitat d'impedir una possible intervenció directa de les marines europees a Barcelona. D'aquesta manera, tal com s'acaba de veure, a partir del mateix dia 20 de juliol, les representacions consulars van poder començar a desenvolupar una tasca humanitària massiva d'evacuació dels seus ciutadans, així com de tots aquells homes i dones d'altres nacionalitats, inclosos catalans i espanyols, que ho sol·licitaren davant el risc que corrien les seves vides.

Les dificultats que en moltes ocasions posaven els milicians que controlaven el port de Barcelona per dur a terme les evacuacions d'homes i dones de diferents països motivarien que les diferents potències europees organitzessin un pla d'acció que els permetés desallotjar els seus ciutadans davant la resistència dels revolucionaris. Reunits els almiralls de França, Itàlia i Anglaterra estacionats a l'entorn de Barcelona el 26 de juliol de 1936 a bord del vaixell francès Duquesne, aprovaren un pla que s'executaria només en el supòsit que no es pogués evacuar sense perill totes les persones que ho demanessin. D'aquesta reunió en sorgí un document de nou punts, redactat en francès, en què s'establiren les mesures que havien d'adoptar les armades de guerra atracades a prop del port de Barcelona.³⁵ En el primer punt es demanava a les autoritats republicanes que asseguressin i protegissin, en cas de perill, el moll de Barcelona i el dic de l'Est, on estava previst que els ciutadans estrangers havien de concentrar-se en grups petits per ser rescatats.

Per al cas que les autoritats espanyoles no poguessin garantir la seguretat de totes aquestes persones, les unitats navals estrangeres tenien previst desembarcar i ocupar el moll de Barcelona i de l'Est, ja fos per auxiliar les forces espanyoles o bé per reemplaçar-les. Si es donava aquest segon cas, els representants consulars preveïeren dues possibilitats d'actuació, per la força o de manera pacífica.

En primer lloc, en el cas que les primeres zones edificades, incloent la Duana, a l'oest del moll de Barcelona no poguessin ser ocupades pacíficament, les tropes britàniques i franceses haurien de desembarcar i establir-se a l'esmentat moll, on haurien d'organitzar una línia defensiva per protegir els refugiats. En un principi, els britànics havien d'encarregar-se de la defensa de la part nord del moll i els francesos, de la zona sud.

Per la seva banda, les tropes italianes tenien previst desembarcar i ocupar el dic de l'Est així com les zones del seu entorn, acció que permetria traslladar els refugiats cap a aquest dic, ja que eren massa nombrosos per estar concentrats al moll de Barcelona.

La segona variant que es preveia feia referència a la possibilitat d'assegurar sense problemes l'ocupació dels primers illots d'immobles ubicats a l'oest del moll de Barcelona. En aquest cas, la primera línia de defensa estaria ubicada en aquests edificis on s'establirien els llocs d'avançada. En aquesta conjectura, la defensa de l'edifici de la Duana seria confiada als britànics. Per la seva banda, la defensa de l'immoble en construcció ubicat al nord-oest del moll seria encomanada a les unitats italianes. Finalment, la defensa dels petits edificis dins l'eix del moll seria encarregada als francesos.

El pla també establí l'actuació de les diferents marines per a l'evacuació dels refugiats. En tots els casos, els homes i dones que es trobessin al port, havien de ser dirigits cap als vaixells comercials ancorats al final del moll de Barcelona.

Part de la planificació també es va dedicar a donar les indicacions oportunes a l'artilleria dels vaixells per al cas que les forces espanyoles es mostressin hostils. El vaixell italià *Fiume* s'havia d'encarregar d'obrir foc contra el castell de Montjuïc, les bateries de Miramar i Casablanca i les diferents posicions situades a la muntanya de Montjuïc. El vaixell francès *Duquesne* tenia assignats els molls situats a estribord seu, els pendents del castell de Montjuïc i les construccions ubicades al moll. Per últim, al vaixell britànic *London* se li assignaren els següents objectius: el moll Oest, els vaixells de càrrega presents al moll, els vaixells i edificis ubicats a babord seu i darrere del *Duquesne* i el moll de Llevant. La resta de torpediners britànics amarrats al nord-est del moll de Barcelona havien de vigilar l'edifici de la Duana i els molls que l'envoltaven.

Un cop finalitzada l'acció de desembarcament al port de Barcelona, el pla especificava com s'havia d'executar el replegament de les tropes. En la hipòtesi que les companyies que haguessin desembarcat fossin assetjades per forces superiors, haurien de cedir terreny i, paral·lelament i de manera coordinada amb el vaixell *Duquesne*, encarregar-se de fer front als opositors. Les tropes haurien de ser recollides pel vaixell *London*. Per tot plegat, tots tres vaixells i exèrcits havien d'anomenar diversos oficials d'enllaços per poder coordinar correctament totes aquestes accions.

En darrer lloc, el document, signat pel contraalmirall Gensoul, comandant de la tercera divisió lleugera, advertia que tot aquest pla d'actuació de defensa dels ciutadans de diferents nacionalitats era responsabilitat dels diversos consolats reunits. No obstant, es declarava que les autoritats marítimes romanien lliures, després d'un acord entre si, de prendre les mesures que consideressin oportunes si la situació de les seves unitats els semblava prou greu.

Tot i les converses i l'elaboració prèvia, finalment aquest pla no s'arribaria mai a executar, cosa que deixaria pas a una progressiva tranquil·litat respecte de les evacuacions a Barcelona i a la resta de Catalunya.

El projecte de creació d'una zona franca internacional al port de Barcelona

Les dificultats i tensions que hi hagué entre diversos cossos consulars i la Generalitat de Catalunya no impediria que aquesta darrera es decidís a proposar als diplomàtics residents a la capital catalana una empresa conjunta: la de crear una zona franca internacional al port de Barcelona, sota protecció consular, que servís per garantir la seguretat de les mercaderies i de les persones que seguien marxant. Aquesta proposta es feia després que la mateixa Generalitat hagués manifestat el seu consentiment a la presència de vaixells de guerra estrangers per recolzar el retorn a la calma, i especialment, en un moment en què els responsables rebels, ja encapçalats pel general Franco, feia temps que amenaçaven d'atacar el port de Barcelona.³⁶ Unes amenaces que s'iniciaren el 3 d'octubre de 1936, quan els rebels manifestaren la possibilitat de bombardejar sense previ avís les ciutats de Barcelona i Màlaga. Un altre comunicat oficial provinent de Burgos datat el 18 de novembre advertia que el general Franco estava decidit a destruir Barcelona a causa de la contínua arribada de material de guerra que es produïa a través de vaixells russos i d'altres nacionalitats. Després del bombardeig que va patir la localitat de Roses el 30 d'octubre, les amenaces que s'estaven proferint contra el port i la ciutat de Barcelona van tenir més credibilitat, fet que va precipitar la proposta per part de la Generalitat de Catalunya de crear-hi una zona franca. Una primera proposta que es realitzaria des del Departament d'Economia durant el mes d'agost i encara després, sense èxit, a finals de 1936.

D'aquestes reunions no ha estat possible localitzar-ne les actes. El que sí que s'ha pogut trobar han estat diverses informacions publicades a la premsa fent-se ressò de les reunions que es produïren entre la Generalitat de Catalunya i els diversos cossos consulars. La reunió es va celebrar el dia 12 de de-



Joan Porqueras Fàbregas, conseller d'Economia, presideix la reunió del cos consular acreditat a Catalunya per la creació d'una zona portuària internacional. Saló de sessions de la Conselleria d'Economia. Barcelona, 12 de desembre de 1936. Fons Brangulí. Arxiu Nacional de Catalunya.

sembre de 1936 al saló de sessions de la Conselleria d'Economia. Hi assistí tot el cos consolar que hi havia en aquell moment acreditat a Barcelona; el conseller d'Economia, Joan Porqueras; el director general de Proveïments, Francesc Ausejo; i el secretari general de Comerç Exterior, Miquel Calvet.

Durant l'esmentada trobada, el conseller Porqueras va presentar als diversos cònsols el projecte de creació, al port de Barcelona, d'una zona internacional, la qual estaria sota la protecció dels diferents consolats, alhora que serviria per facilitar al màxim les operacions d'embarcament i desembarcament i magatzematge de diversos estocs, que havien de permetre l'abastiment de matèries primeres per a tot Catalunya.

Els responsables de la Generalitat de Catalunya presentaren com a millor zona per tirar endavant el projecte el moll d'Espanya, ubicat entre la dàrsena Nacional i la dàrsena del Comerç, atès que oferia els avantatges de ser a prop dels frigorífics i les línies de transport ferroviari, però allunyat de la zona de defensa militar propera a Montjuïc.

A part de delimitar la zona, també s'explicaren quines havien de ser les instal·lacions que calia fer servir i els distintius que s'haurien d'utilitzar dins l'esmentada zona, amb l'objectiu de diferenciar els llocs reservats als diferents estats que hi serien presents.

La zona, en ser considerada com a franca, oferia la possibilitat que tots els vaixells estrangers que hi arribessin no haurien d'abonar cap arbitri ni impost.

La reunió va finalitzar amb la promesa per part dels cònsols assistents que estudiarien la proposta i que donarien resposta en una propera reunió, que es programà pel dia 21 de desembre de 1936.³⁷ Una reunió que no s'ha trobat constància que arribés a produir-se.

Com és ben sabut, finalment aquest projecte de crear una zona franca internacional al port de Barcelona no es va arribar a concretar mai. Les negociacions van acabar sense èxit a causa de dos motius, d'una banda per la impossibilitat de la Generalitat de protegir els consolats i, de l'altra, perquè cap país estaria disposat a desembarcar les seves tropes per fer complir l'estat de la zona internacional dins del port.

No només evacuacions: la presència d'espies als vaixells italians al port de Barcelona

La presència d'espies al port de Barcelona va ser constant durant tota la Guerra Civil. Però cal apuntar que l'espionatge de les instal·lacions portuàries i diversos punts de la capital catalana considerats objectius militars es va iniciar ja durant els primers dies

de conflicte, a través dels vaixells italians i alemanys que amarraren al port. Tots aquests vaixells, a part de protegir i evacuar els seus ciutadans, també es dedicaren a recollir informació i a tasques d'espionatge. I és que mentre evacuaven els seus connacionals i milers d'estrangers, en un gest de gran humanitat, alhora el consolat italià i les naus integrants de la seva esquadra instal·lada al port sota les ordres dels almiralls Ildebrando Goiran i Vittorio Tur, es dedicaven a informar Roma de l'evolució de la política catalana i a estudiar els objectius militars de la ciutat. Com es veurà a continuació, els llistats de fàbriques d'armament, punts neuràlgics de comunicació i defenses antiaèries foren molts complets. Unes dades que posteriorment serien utilitzades tant per l'aviació com per la marina franquista, italiana i alemanya, per bombardejar Barcelona durant bona part de la guerra.

Com s'acaba d'apuntar, la tasca més ingent de recollida d'informació va ser realitzada pels espies italians, cosa que ens confirma el testimoni recollit per J.L. Alcofar Nassaes, Natale Bosio:

«Pocos días después, vestido de paisano, desembarcaba del crucero *Eugenio di Savoia* en el muelle de Barcelona para cumplir una misión de espionaje a favor de nuestro Gobierno y del Gobierno de Burgos. En Roma había recibido instrucciones y documentación directamente del almirante Iachino –jefe de nuestro servicio secreto– y durante el viaje recibí nuevas instrucciones del almirante Vittorio Tur [...]

En Barcelona, en el Consulado General de Italia de la calle Mallorca, 270, había sido instalada una pequeña emisora de radio para asegurar el contacto por radio con los barcos de guerra italianos que se encontraban siempre fondeados en aquel puerto. Por este procedimiento, enviábamos toda clase de mensajes cifrados al objeto de hacer llegar a nuestro Gobierno todas las informaciones que podíamos conseguir y que pudieran ser de interés para el Gobierno de Burgos.

Fotografiábamos muchos documentos referentes a los envíos de armas a los republicanos que se efectuaban a través de los Pirineos, así como también de los que llegaban por el mar [...]

Los conseguían personas que operaban en el Consulado y en la Embajada, corrompiendo a funcionarios republicanos que proporcionaban [...]

El almirante me había ordenado que le fuera informando, por la radio y, mediante la valija diplomática, de todo aquello que juzgáramos interesante [...]

Permanecí en Barcelona agregado al personal del Consulado hasta el mismo día en que Italia reconoció al Gobierno de Burgos. Cuando pasamos por la Aduana, dispuestos a embarcar en el cazatorpedero *Miravello* [...] se fueron presentando algunos problemas graves con indi-

viduos de la FAI, que operaban en la Aduana y en el muelle, y a los que era difícil engañar, ya que hablaban el italiano mejor que yo. Casi todo el material que habíamos pensado llevar a Italia nos fue intervenido sin demasiadas explicaciones. Mi máquina fotográfica con todas las películas y muchas fotografías con vistas muy interesantes, fueron secuestradas al igual que mi Diario personal [...]»³⁸.

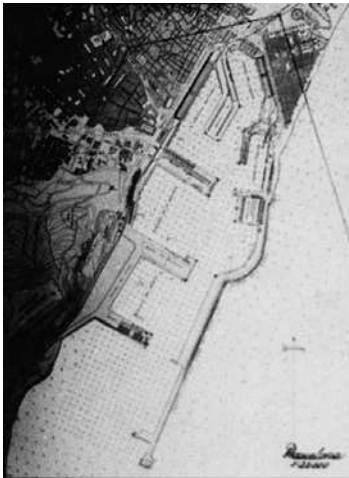
Gràcies aquest testimoni, ens podem adonar que des del primer moment des d'Itàlia es va planificar tot un entramat per espia la ciutat de Barcelona. S'enviaren diversos espies amb experiència perquè es barregessin amb la resta de la població i recollissin les màximes dades possibles per després ser traslladades als seus superiors. És evident que van rebre l'ajuda de moltes persones amb llocs de responsabilitat ja fos per motius ideològics o per motius econòmics.

Amb aquest testimoni també es posa d'evidència, que hi va haver una col·laboració estreta entre els rebels instal·lats a Burgos i les autoritats feixistes italianes.

Finalment, es posa de relleu que tota aquesta activitat de recollida d'informació amb finalitats militars era coneguda per les autoritats republicanes i les milícies antifeixistes que s'encarregaven de la seguretat durant aquests primers moments. D'aquesta manera, no ens ha d'estranyar que hi hagués una constant vigilància a la duana del port, que dedicava una atenció especial a controlar l'entrada i sortida d'estrangers a la ciutat. Per aquesta raó, tal com s'havia vist, els esmentats milicians no van tenir inconvenient a aturar i retenir personal diplomàtic que volia sortir per mar de Barcelona, actuacions que motivaren les diferents protestes dels consolats, especialment italià, a la Generalitat de Catalunya. Era evident que molts membres d'aquestes delegacions aprofitaven la immunitat diplomàtica que tenien per treure dades d'interès a través de valises diplomàtiques.

La documentació que ha estat possible localitzar als arxius militars italians ens demostra que la tasca d'espionatge i de recopilació d'informació de possibles objectius militars per ser destruïts durant la guerra va ser molt important i detallada. Uns informes que servien per mostrar dades de Barcelona, però també de la resta de Catalunya.

Els informes que elaboraren els espies italians tingueren com a principals finalitat reunir referències relacionades amb les indústries de guerra que s'estaven organitzant, sobre qualsevol caserna militar o seu d'organitzacions polítiques i sindicals, serveis de comunicació (central telefònica, correus i telègraf), estacions de ferrocarrils, centrals elèctriques, tot allò relacionat amb les defenses antiaèries que s'anaven instal·lant a Barcelona, així com referències relacionades amb el port de Barcelona. En tot moment s'elaboraren detallats llistats amb diferents informacions agrupades



- 1 *Wasserflugzeugstation*
- 2 *Lagerschuppen*
- 3 *Lagerhäuser*
- 4 *Fort Manjuich*
- 5 *Bahnhof*

Plànol i fotografia en què s'assenyalen diversos emplaçaments del port de Barcelona per part dels serveis d'espionatge alemanys. Arxiu de l'Aeronàutica Militar de Roma.

per àrees temàtiques i amb coordenades que servien per ubicar l'objectiu en diversos plànols de la ciutat. S'han localitzat plànols de Barcelona amb senyalitzacions molt detallades, o dibuixos fets a mà pels mateixos agents on es marcava l'objectiu a informar.

En un informe del 22 de setembre de 1936 apareixen vuit informacions a ser considerades per les autoritats italianes, relacionades amb diverses fàbriques d'armament, amb l'arribada de pilots russos, amb les insuficients defenses de la ciutat i amb el desembarcament d'armament al port durant la nit:

«La fabbrica di prodotti chimici è oggi adibita a fabbricazione di gas per bombe i cui involucri vengono fabbricati della fabbrica di auto ELIZALDE. Si conferma con certezza l'arrivo di piloti russi all'idroscalo di Barcellona.

Non esisterebbero altre batterie all'infuori di quelle del Castello. Anche questi cannoni, tutti di piccolo e medio calibro, sono quasi tutti inefficienti per età e perchè alcuni mancanti di otturatori. Non risulta nessun piano di difesa c.a.

E' tuttora in porto un piroscafo francese che sbarca, durante le ore notturne, armi.

Esiste una batteria di piccolo calibro in prossimità del vecchio gasometro. I cannoni risulterebbero senza otturatori.

La HISPANO SUIZE fabbrica corazze per tanks.

Esiste una fabbrica in Barceloneta: è la fabbrica Vulcano che monta i tanks.»³⁹

Aquest és només un breu exemple dels informes que redactaven els agents italians. La informació, com es pot comprovar, és abundant i detallada. Es demostra clarament que tenien un coneixement destacat de diferents espais de la ciutat i d'aspectes militars que haurien d'haver estat reservats, com la qüestió de les defenses o de la fabricació d'armament. Aquest punt reafirma la idea que aquests espies rebien col·laboració per part d'alguns barcelonins.

Tota aquesta recopilació de dades era enviada en primer lloc a Roma i a Mallorca, on els italians havien instal·lat la seva base d'operacions al Mediterrani, i posteriorment, un cop estudiada, es remetia a les autoritats franquistes de Burgos.

Els italians no foren els únics que realitzaren activitats d'espionatge sobre Barcelona durant aquests primers mesos de guerra. Els alemanys també aprofitaren aquest moment per recollir informes relacionats amb objectius d'interès que acollia la ciutat, així com del port de Barcelona. En relació amb el port, s'han pogut localitzar fotografies i plànols de les instal·lacions portuàries amb diverses indicacions com per exemple:

- *Wasserflugzeugstation*: la base d'hydroavions.
- *Lagerschuppen*: naus d'emmagatzematge.
- *Lagerhäuser*: magatzems.
- *Fort Montjuich*: Castell de Montjuïc.
- *Bahnhof*: estació de tren del port.
- Molls que formaven part del port.⁴⁰

Com es pot comprovar l'activitat dedicada a l'espionatge d'un gran nombre d'estrangers residents a Barcelona va ser constant durant aquests primers moments. Una activitat que no s'aturaria, tal com es veurà més endavant, i que seria fonamental per als posteriors bombardeigs que van patir la ciutat i el port de Barcelona durant tota la guerra.

El port de Barcelona després de l'intent de cop d'estat

Com ja s'ha esmentat en l'apartat dedicat a l'intent d'alçament militar, al port de Barcelona durant els anys de la República es produïren nombroses vagues demanant l'organització del torn rotatori per al repartiment del treball. Precisament, coincidint amb la revolta militar, el port es trobava en vaga. La Guerra Civil va comportar per al port, com per a altres sectors i empreses, la col·lectivització de les activitats.⁴¹ La col·lectivització al moll es va desenvolupar en un context marcat per dos esdeveniments, un de general i evident com era l'evolució de la guerra, i un altre de més específic, que fou la continuació de la rivalitat sindical entre la CNT i la UGT. Tenint en compte aquests factors, es poden distingir diverses etapes en la marxa de la col·lectivització, una dominada per la CNT, una altra de domini de la UGT i una darrera que es pot considerar d'estabilitat coincidint amb la fi del conflicte.

El fracàs de l'intent de cop d'estat suposà el retorn a la feina. A causa del conflicte mantingut entre els dos sindicats presents al port per aconseguir el control de les feines de càrrega i descàrrega, el retorn al treball no va ser immediat. Els enfrontaments inicials entre els representants d'un i altre sindicat fins i tot se saldaren amb la mort, la nit del 30 de juliol, de Desideri Trilles, l'històric i carismàtic dirigent de la UGT portuària.

Aquest terrible fet, però, suposà el principi de la fi del descontrol que imperava al port. D'altra banda la desaparició de Trilles també fou un cop molt dur per a la UGT i representà durant un temps la fi de la influència d'aquest sindicat entre els estibadors.

Al mes d'agost, amb les bases de treball que s'havien reclamat aprovades, la tornada a la feina precedí l'organització de la col·lectivització al moll. Les noves condicions portaren a la finalització del procés d'unificació del sindicalisme portuari dins de la CNT, amb l'única excepció d'alguns dirigents de la UGT i d'un petit grup de treballadors de grans empreses navilieres, que tradicionalment havien estat fidels als interessos patronals.

Amb la consecució del control dels molls, la CNT, dins la seva secció del port del sindicat de transport, constituí tres col·lectivitats, segons el ti-

pus de mercaderies de què s'ocupaven: la de la càrrega i descàrrega general, la del carbó mineral i minerals i la del carbó vegetal.

Durant aquest període, la CNT va aconseguir com a èxits més remarcables la supressió dels intermediaris i el control absolut per part del sindicat anarquista en l'entrada i sortida de mercaderies al port. Així mateix, també destacà la justificació planejada pel fet d'haver pactat amb els consignataris, com a representats de companyies estrangeres. Les condicions econòmiques pactades no variaren gaire respecte de les existents abans del 18 de juliol. No obstant això, arran de suprimir els intermediaris, els beneficis que habitualment obtenien aquests quedaren en mans de les col·lectivitats i, sense variar les condicions dels consignataris i els naviliers, es pogueren millorar les retribucions econòmiques dels treballadors. Així, una part important d'aquests diners es dedicà als subsidis d'atur, accident, malaltia i vellesa.

Amb el domini per part de la CNT del port de Barcelona, des de la direcció del PSUC es va començar a treballar per posar fi a aquesta hegemònia. La missió va tenir dos episodis principals determinats per l'enfrontament entre la col·lectivitat portuària i les institucions de l'administració dominades pels comunistes.

L'inici de la guerra sorprendria un bon nombre de vaixells mercants al port de Barcelona. Entre aquests n'hi havia de la Compañía Trasatlántica, com foren *el Marqués de Comillas* i *el Manuel Arnús*, i de la Compañía Trasmediterránea, com *el Ciutat de Palma*. De la Compañía Trasatlántica també s'hi trobaven les naus que ja feia temps que estaven ancorades al port, com els vaixells *Alacant*, *Argentina* i *Uruguay*. Aquests darrers, junt amb *el Villa de Madrid*, van ser utilitzats durant tot el conflicte com a vaixells presó. A part d'aquestes embarcacions també n'hi havia d'altres companyies més modestes, com la Companyia Ramos, *el Ramon Alonso R.* i *el Núria R.*

Durant les jornades posteriors a l'inici de la guerra, anirien arribant diversos vaixells de diversa procedència que s'acabarien incorporant als interessos republicans. Aquests serien els casos del ja esmentat vaixell *Villa de Madrid*, *el Ciutat de Tarragona* i *el Juan Sebastián Elcano*.

El 1936 la Marina Mercant espanyola estava formada per 896 vaixells, amb un total d'1.106.211 tones de desplaçament, de les quals només 156 eren modernes. Les principals companyies eren les ja esmentades Compañía Trasatlántica de Barcelona, la Compañía Trasmediterránea de Barcelona amb gerència a Madrid, així com la Companyia Ybarra de Sevilla, la Companyia Naviera Sota i Aznar de Bilbao, o la Campsa, entre d'altres.

La Compañía Trasatlántica era la més antiga de navegació espanyola. Amb seu a Barcelona, però amb la gerència a Madrid, comptava el 1936 amb 15 unitats. Tota la flota quedaria en poder i sota control directe del

govern republicà, ja que seria confiscada per un decret del 7 d'agost de 1936. La flota va quedar integrada dins la Gerencia Oficial de los Buques Mercantes Españoles.

La Compañía Trasmediterránea havia estat fundada el 1916 i era l'enllaç entre els ports de la Península i els de l'Espanya insular i africana. El 1936 tenia la seu a Barcelona i la gerència a Madrid. Quan es va produir l'alçament els vaixells de la companyia estaven escampats per tot el litoral espanyol i per aquesta raó van quedar sota control dels dos bàndols. A la zona republicana, la companyia va ser confiscada pel govern segons el decret del 29 de juliol de 1936, requisant tots els vaixells per utilitzar-los com a transport militar. S'utilitzarien com a enllaços amb els ports soviètics del mar Negre transportant armes, personal i municions. Altres també s'utilitzaren per comunicar els ports francesos del Mediterrani i Algèria.

Però sense cap mena de dubte una de les companyies més importants durant la guerra fou la petroliera Campsa, que disposava d'uns vaixells molt moderns en la majoria quan va començar el conflicte. Els seus vaixells s'encarregaren de subministrar carburant a les tropes republicanes, fet que provocà la seva persecució per part de les tropes rebels. Entre les seves naus destacaren: *Zorroza*, *Campeador*, *Campeche*, *Campero*, *Campomanes*, *Campuzano*, *Campilo* o *Miocene*.

També cal destacar les companyies navilieres catalanes, entre les quals la SAC de Barcelona, que posseïa una important flota de vaixells de càrrega: *SAC 2, 4, 5, 6, 7, 8 i 9*; la companyia catalana Ramos, que disposava de set vapors: *Nuria R*, *Maria R*, *Ricardo R*, *Navarra*, entre d'altres; la Companyia Mumburú, o la Família Bosch de Barcelona, que aportà els vapors *Berga* i *Cervera*.⁴²

Moltes d'aquestes embarcacions acabarien formant part de l'expedició que s'organitzaria a mitjan agost de 1936 per intentar recuperar de mans dels rebels les illes de Mallorca i Eivissa. Posteriorment, serien utilitzats com a vaixells mercants per al transport de diferents productes de primera necessitat, material de guerra i voluntaris des de l'URSS i ports francesos. Dels vaixells esmentats, el *Villa de Madrid* es va utilitzar com a enllaç ràpid entre els ports de Marsella i Barcelona. El *Ciutat de Barcelona* participaria com a transport de tropes en l'operació del desembarcament a Mallorca, i també per al transport de voluntaris estrangers procedents de França i el nord d'Àfrica. En el seu cas, el 30 de maig de 1937 seria enfonsat pel submarí franquista *General Sanjurjo* davant la costa de Malgrat de Mar. Finalment, el vaixell escola *Juan Sebastián Elcano* va ser requisat el 16 d'octubre de 1936 per les autoritats republicanes i, a partir de 1937, va prestar serveis de transport als ports soviètics.⁴³

Per la seva banda, la Generalitat de Catalunya, un cop finalitzats els enfrontaments amb els rebels i de retorn al treball, decidí promulgar un



Seu de la Junta d'Obres del Port de Barcelona. Autor: Maristany. Museu Marítim de Barcelona.



Magatzem del port de Barcelona controlat per milicians. Barcelona, 15 d'octubre de 1936. Autor: desconegut. Arxiu Fotogràfic de Barcelona.

seguit de decrets per posar sota el seu control el port. La primera actuació en aquest sentit fou decretar, el 26 de juliol de 1936, la confiscació de la principal companyia naviliera que operava a Barcelona, la Trasatlántica. Un comitè amb representants de la Generalitat, de la CNT i de la UGT es va encarregar a partir de llavors de gestionar les oficines centrals a Barcelona i va assumir el control de les sis naus de la companyia.

La segona decisió que va prendre la Generalitat de Catalunya fou decretar la dissolució de l'antiga Junta d'Obres del Port de Barcelona.⁴⁴ Aquest organisme havia estat creat l'any 1868, gràcies a un decret del Ministeri de Foment. Aquest tipus de corporació, formada per comerciants, armadors, naviliers i mariners, venia a descentralitzar l'administració dels ports i ben aviat es va estendre a tots els més grans de l'Estat. Les Juntes d'Obres de Ports han estat els organismes que han gestionat l'activitat portuària durant gairebé 125 anys i, particularment, el port de Barcelona durant 110 anys. Les juntes varen suposar la creació d'unes institucions modernes i descentralitzades, molt avançades en les concepcions i condicions administratives de l'Espanya del darrer terç de segle XIX. El pròleg i l'articulat del decret d'11 de desembre de creació de la Junta d'Obres del Port de Barcelona recollia clarament el seu esperit liberal, almenys en tres qüestions bàsiques: primer, en la confiança en la iniciativa d'un organisme específic per dur a terme les obres programades del port que l'Estat no havia estat capaç de realitzar; segon, en la composició de la junta, que mantenia representants de l'Estat (3), de la Diputació (2), de l'Ajuntament (2), de la Junta d'Agricultura, Indústria i Comerç (2) i dels comerciants i naviliers (4); tercer, en autoritzar un sistema de finançament de les obres que preveia ingressos de nous tipus com eren els recàrrecs sobre els drets tradicionals, els prominents de la gestió econòmica i els derivats de l'emissió d'emprèstits.⁴⁵

D'aquesta manera, la Generalitat de Catalunya publicava el decret de 8 d'agost de 1936, en què, com a conseqüència de les circumstàncies especials per les quals travessava el país, es decidia organitzar i estructurar la Junta d'Obres del Port de Barcelona. Les funcions i els serveis de la Junta d'Obres eren traspassats a una Comissió, presidida pel Conseller d'Obres Públiques de la Generalitat, Pere Mestres (d'ERC), amb facultats per delegar les seves funcions, i formada per Joan Sauret i García, i Antoni Escofet i Mercè, representants de la Generalitat; Hilari Salvador i Castell, representant de l'Ajuntament de Barcelona; Albert Bayo i Girao, en la seva qualitat de delegat marítim; Miquel Niubó i Compte, en la seva qualitat d'administrador de la Duana, i Francesc Liron i Fontanals, Alexandre García i Herrero i Josep Flores i Romero, representants del sindicat d'obriers de la CNT de la Junta d'Obres del Port.⁴⁶

Durant el període d'un any en què va estar vigent el decret anterior, el port de Barcelona tingué com a presidents els quatre consellers

d'Obres Públiques que se succeïren en el càrrec durant aquest període: el ja esmentat Pere Mestre (del 12 d'agost al 26 de setembre de 1936), Miquel Valdés (del 26 de setembre de 1936 al 3 d'abril de 1937), Joan Comorera i Soler (del 3 d'abril al 16 d'abril de 1937) i Rafel Vidiella (del 16 d'abril de 1937 al 29 d'abril de 1938).⁴⁷

La primera reunió de la nova comissió es va produir l'11 d'agost de 1936 a la Sala de Sessions de la Junta d'Obres del Port de Barcelona, sota la presidència del conseller Mestres. Hi assistiren tots els representants, amb l'excepció del capità Bayo, que es trobava immers en la campanya militar per recuperar les illes de Mallorca i Eivissa. Després de llegir el decret de destitució de l'antiga junta es va proposar, d'acord amb el decret, procedir a l'elecció dels càrrecs de vicepresident i secretari de la Comissió. Per unanimitat van ser designats, per a la Vicepresidència, el diputat pel Parlament de Catalunya Joan Sauret i García, i com a secretari, el vocal obrer Francesc Lirón Fontanals.

En aquesta primera reunió també es va decidir crear un comitè de treball que s'encarregués d'elaborar un estudi dels fons econòmics de la institució i una avaluació de les concessions, explotacions de serveis i de l'organització dels departaments de la corporació, amb la finalitat de fer arribar les seves propostes al ple de la comissió.

Al mateix temps, es van debatre qüestions de caire laboral, com la que afectava la jubilació no acceptada per part de la junta anterior del personal del port que hagués complert els 60 anys. La nova comissió va aprovar que tot aquest personal es pogués jubilar amb efectes retroactius.

Finalment, durant aquesta primera trobada es van designar els membres del comitès que havien de formar la Comissió de Govern i es va donar lectura a la comunicació del Sindicat Únic de Serveis Públics, Secció Obres del Port, on s'esmentava el nomenament d'una Comissió de Control dels serveis de la Junta d'Obres del Port.

El vocal, senyor Gràcia, va exposar la necessitat de donar facilitats al Sindicat de Transport Marítim perquè l'horari de treball coincidís amb el del personal de les Obres del Port; i es va acordar que es donessin totes les facilitats per la prestació dels serveis de la Junta i del Comitè d'aquesta Comissió de Govern amb el Sindicat d'Obrers de la Corporació, i es busquessin les compensacions que havien de rebre els obrers per les hores extraordinàries que prestessin.

Com es pot comprovar, la nova comissió, al contrari que l'antiga Junta d'Obres del Port, va donar una gran importància a la representació i les demandes obreres. Aspecte prou significatiu del poder que tenien els sindicats, especialment la CNT, en aquests moments. Per contra, la representació d'aquelles organitzacions que eren considerades properes a la patronal va ser totalment abolida.

De manera paral·lela a aquest procés, el 27 d'agost de 1936 va ser nomenat enginyer director del port de Barcelona Ramon Burillo Auger, que va prendre possessió del càrrec de vocal i el va ocupar durant tota la guerra. El nou enginyer director seria el responsable, entre altres cometes, d'escriure els informes sobre els bombardejos, realitzar les reparacions de danys al port o organitzar la defensa passiva dels molls.

Tres dies abans del nomenament, la Generalitat de Catalunya va fer un pas més per normalitzar la vida econòmica del port de Barcelona. El 24 d'agost de 1936 el president Companys aprovava un decret que cercava d'assolir la normalització de la vida portuària a la ciutat, amb la finalitat que s'hi reprengués el major nombre possible d'operacions que es volien practicar i que havien estat ajornades per l'esclat de la guerra.⁴⁸ Per aquesta raó, s'ordenava que les mercaderies que estaven destinades al comerç de Barcelona que haguessin estat descarregades en altres ports, podien ser conduïdes a la capital per tal que fos allí on s'efectués el seu despatx de duanes. Alhora, també en el decret s'apuntaven els procediments de transport, ja fos per mar, per ferrocarril o per carretera, i el mecanisme dels quals rellevava de la presentació de fiances o garanties.

De les actes que ha estat possible localitzar de la Junta provisional de 1936,⁴⁹ cal destacar la del 12 de desembre de 1936. En aquesta reunió es va aprovar, a petició del sindicat únic del Transport, de poder treballar durant les nits en la càrrega i descàrrega de mercaderies, sempre que fos necessari amb l'objectiu d'evitar el perill que els vaixells fossin torpedinats.

En la mateixa sessió es va donar coneixement que l'enginyer director havia subministrat a l'Escola d'Aeronàutica Naval vuit blocs de 60 tones i setze petits amb destinació al moll del contradic per ser utilitzats en la construcció de refugis on protegir-se de possibles agressions aèries contra l'esmentada escola. Així mateix, es va validar l'organització d'un servei a l'edifici de la junta per actuar en possibles atacs aèris, consistent a deixar una persona responsable d'apagar l'enllumenat al més ràpid possible.⁵⁰

Com es posa de manifest, ja a finals de 1936, coincidint amb les primeres agressions marítimes sobre alguns punts del port i de la costa catalana, i preveient que el port de Barcelona seria bombardejat, els responsables de la junta van començar a organitzar els primers refugis antiaeris a la zona més sensible de patir agressions, l'Escola Aeronàutica, i a prendre les primeres mesures de defensa passiva a l'entorn de la zona portuària.

Aquestes primeres decisions van ser complementades amb d'altres aprovades el 19 de desembre de 1936. En la reunió de la junta es va presentar la sol·licitud per part de la Delegació Marítima de l'establiment de refugis als molls de Barcelona i Sant Bertran. Aquesta petició va ser atesa i només es va apuntar que calia facturar a l'esmentada delegació les despeses de transport i jornals dels blocs i materials que fossin necessaris.⁵¹

Com s'ha exposat anteriorment, des del primer moment el port de Barcelona va ser un lloc freqüentat pels serveis d'espionatge rebels. La recollida de dades va ser realitzada tant per espies al servei dels consolats europeus com per veïns de la ciutat que, des d'un primer moment, van col·laborar amb els revoltats aplegant dades del seu interès. Com es veurà en l'apartat dedicat a l'espionatge al port de Barcelona, els treballs per recopilar dades sobre el port i la ciutat van ser constants durant tota la guerra. Les dades que es recolliren i s'enviaven a les autoritats franquistes foren abundants i detallades, fet que facilitaria els posteriors atacs aeris. Conscient d'aquesta realitat, les autoritats de la junta provisional en la sessió del 9 de gener de 1937 va decidir impedir l'accés de tota persona aliena al port als molls on es produïssin operacions de càrrega i descàrrega. Es volia evitar d'aquesta manera que els serveis d'espionatge poguessin recollir dades en relació amb l'arribada de vaixells i mercaderies a Barcelona.

En relació amb la guerra, el 23 de gener la junta provisional informava que la conselleria de Defensa de la Generalitat de Catalunya havia confiscat els velers *Francesc, Pere i Isabel*. Més endavant, el dia 4 de febrer es comunicava que la Delegació Marítima havia instal·lat sense prèvia autorització uns reflectors en un extrem de l'escullera, en l'indret conegut amb el nom del Martell.

A finals de febrer de 1937, la junta tornava a notificar que per part de la Conselleria de Defensa s'havien tornat a confiscar els vaixells bomba *Llobregat* i el *Besòs* per a serveis de guerra,⁵² així com dels vaixells *Adela, Concha, Dublín, Antoni Palau, Calma, Anna i Pere*.

En aquesta mateixa reunió del 23 de febrer es donava autorització perquè la Base Naval pogués construir un refugi al costat del moll del Morrot.⁵³

A partir de juny de 1937, les dades que apareixen resumides en les actes de la junta són cada cop més breus i exclusivament dedicades a qüestions relacionades amb la guerra. Així, el 22 de juny de 1937 el vocal secretari va informar dels treballs de rescat d'objectes realitzats per la càbria *Dolores* a l'entorn del vaixell *Ciutat de Barcelona* enfonsat el 30 de maig a prop de la costa de Malgrat de Mar.

El 12 de juliol de 1937 s'informava del decomís per part del comissari general d'Intendència dels magatzems números 1, 2, 7 i 8 del moll de Barcelona.

Poc a poc, com es va veient en les actes, el port de Barcelona va passar a ser controlat de manera directa pel govern de la República. Com la resta de la rereguarda, a partir de maig de 1937 la Generalitat de Catalunya va perdre poder i influència en molts àmbits de la societat, que passaren a ser controlats pel govern de la República, el qual s'instal·laria a Barcelona a partir de la tardor de 1937.⁵⁴ El port de Barcelona no va ser aliè a aquest

fets. I una primera prova fou la constitució d'una junta estable al port decretada per part del govern republicà. La Junta d'Obres fou de nou instituïda com a administració del port pel Decret de l'11 d'agost de 1937 del Ministeri de Comunicacions i Obres Públiques del govern de la República. Segons aquest decret, la junta seria presidida pel conseller d'Obres Públiques i se'n variaria la composició introduint-hi més representants d'organismes de l'Administració Central. D'aquesta manera, la nova junta va quedar constituïda de la següent manera: president, el conseller de Treball i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, que podia delegar en el sotssecretari del departament d'Obres Públiques, Manel Aragó i Mercader;⁵⁵ vocals: José Graiño, inspector regional dels Serveis d'Obres Públiques; Tomàs Ribera, enginyer en cap d'Obres Públiques de l'Estat a Catalunya; Francisco Maristany, delegat marítim; Ramon Burillo Auger, director facultatiu de la Junta d'Obres del Port; Carlos Benavente, administrador de la Duana; Joaquin Martínez Bozo, director de Sanitat Exterior; Jaume Aragó, de l'Ajuntament de Barcelona; Tomás Hernández Morales, delegat d'Hisenda; Enrique de Irazoqui, advocat en cap de l'Estat; Manuel Serra i Moret, representant del Consell d'Economia; Josep Miralles Gisbert, representant de la Zona Franca de Barcelona; i Francisco Lirón, Alejandro García i Josep Flores, com a delegats de la Secció d'Obres del Port del Sindicat de Comunicacions i Transports de la CNT.⁵⁶ En aquest darrer cas, els tres representants obrers es mantingueren en el càrrec.

Com es posa de manifest, hi havia una major presència de delegats de l'Estat central a la nova junta, aspecte que ens confirma el procés recentralitzador que estava duent a terme a Catalunya el govern de la República.

Les actes de la nova Junta, a partir d'aquest moment, seguiren posant l'accent en aspectes relacionats amb la guerra i més concretament, amb els bombardejos que va començar a sofrir el port. Així, el 8 d'octubre de 1937, des de la Duana es comunicaven els desperfectes patits en les seves instal·lacions del moll d'Espanya a causa del bombardeig registrat el dia 23 de setembre.

La junta també va recollir les peticions d'ajuda de diversos vaixells que havien estat atacats per forces rebels. D'aquesta manera, es va enviar el vaixell bomba *Besòs* per cooperar en el salvament del vapor *Chopo* i el remolcador *Setanti* i una càbria per fer tasques de salvament d'una llanxa torpedinada a la costa de Vilassar de Mar⁵⁷.

El 10 de novembre es va presentar una protesta formal al cap de la brigada de reflectors per l'estat llastimós en què havien deixat els locals del far, els quals havien abandonat a l'octubre. Per la seva banda, l'entitat de Crèdit Docks va demanar la reparació de les destrosses que va patir a causa dels bombardeigs del dia 20 de setembre. En aquest mateix sentit, l'enginyer director informava dels danys ocasionats durant els bombarde-

jos del 7 i 11 de desembre en els molls del Dipòsit, Bosch i Alsina, al local de la Casa de Màquines i al moll de Sant Bertran.

L'any 1938 es produïren dos fets importants que afectaren el funcionament del port i de la seva junta. Per una banda, el progressiu control que anà adquirint el govern de la República de la junta en detriment de la Generalitat de Catalunya. Per altra banda, l'augment de la presència militar a l'esmentada junta, un increment que va concloure amb la militarització del port.

Aquest nou any s'iniciaria amb una nova disposició relacionada amb la construcció dels refugis antiaeris. Per una ordre de la Direcció General d'Obres Hidràuliques i Ports, recollida en l'acta de la junta del 13 de gener de 1938, s'establia que la construcció de refugis seria competència al Ministeri de Defensa Nacional. D'aquesta manera, la junta ja no tindria potestat en l'edificació de refugis sinó que tindria una potestat de caire militar. Una nova acció centralitzadora que treia potestat a la Junta d'Obres del Port i que seria un preludi de la seva futura militarització.

Els primers encàrrecs per construir els nous refugis no arribarien fins a finals de febrer de 1938. En aquesta mateixa comanda, des del ministeri també es demanava el tancament dels accessos al port.

Com havia succeït amb les informacions recollides per la junta a finals de 1937, durant l'any 1938 l'enginyer en cap del port va aprofitar les trobades d'aquest organisme per comunicar els danys que havia patit el port i les víctimes que s'havien produït com a resultat de les agressions aèries, uns atacs que cada cop serien més freqüents i devastadors. El 27 de gener es comunicaven les víctimes i els danys causats pels bombardeigs dels dies 19, 22 i 26. La sessió del 9 de febrer serví per traslladar els desperfectes arreglats als Magatzems Generals del Comerç.

A part de recollir alguna demanda per part de la Sotssecretaria d'Armament, la Junta d'Obres del Port va seguir amb les seves tasques fins al 10 d'abril de 1938. En aquesta data es va publicar una ordre, aprovada pel president del Govern i ministre de Defensa, Juan Negrín, en què es designava com a representant del Ministeri de Defensa Nacional el capità d'enginyers José de Avilés López. El seu nomenament tenia com a principal finalitat adequar les necessitats de l'Exèrcit als interessos de l'economia nacional. Un nou pas perquè el port caigués de manera definitiva sota control militar. Posteriorment, l'esmentat Ministeri de Defensa va designar dos adjunts al nou representant, ambdós militars, un d'Intendència, José María Suriol, i un altre de la Sotssecretaria d'Armament.

Finalment, el govern de la República va fer el pas definitiu per controlar de manera directa el port a finals d'abril de 1938. Per un decret del Ministeri d'Obres Públiques del govern republicà, de 29 d'abril de 1938 es determinava que, a partir d'aquella data, les funcions de president de la

junta fossin exercides pel citat ministeri i, per delegació, pel director general d'Obres Públiques i Ports, Enrique Navarro Esparcía, tot ampliant el nombre de vocals amb representants del Ministeri de Defensa, de l'oficina reguladora del combustible, de l'empresa Campsa-Gentibus i de les empreses col·lectivitzades de les feines de càrrega i descàrrega.

De resultes d'aquest decret i de la nova composició de la junta van ser nomenats com a nous membres els representants següents: pel Consell d'Economia de la Generalitat, Felip Barjau; com a director de Sanitat Exterior, Frederic Mestre; com a representant de la Conselleria d'Obres Públiques, Miquel Serra Pàmies;⁵⁸ com a administrador de la Duana, Gonzalo Luanco; com a representant de l'empresa Campsa-Gentibus, Luis Felguoso; per l'oficina reguladora de combustible, Fernando Benito Giménez; per les feines col·lectivitzades de càrrega i descàrrega del port, Jaume Riera Arbós i Josep García.⁵⁹

En virtut del Decret de la Presidència del Consell de Ministres del 16 d'agost de 1938, el port de Barcelona, conjuntament amb altres ports, va ser declarat zona de guerra i, per tant, va quedar sotmès als comandaments militars tan la seva junta com del personal tècnic i treballador que hi prestava serveis. En aquest decret es considerava que:

«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 estas actividades intervienen a un régimen de severa disciplina orgánica y de trabajo.»⁶⁰

Alhora, va ser proposat per ocupar el càrrec de president de la Junta d'Obres del Port el comandant militar del port, el tinent coronel Carlos Abad López. A partir d'aquest instant, doncs, totes les deliberacions i decisions quedaren supeditades al criteri del Ministeri de Defensa i sota el seu control. Davant els atacs constants i la importància estratègica del port, les autoritats republicanes decidiren finalment que el més lògic era posar-lo sota control militar.

És curiós que mentre es donava tota aquesta legislació a l'entorn del port, que afectava la seva ordenació interna d'una forma important, a les actes de la Junta d'Obres del Port no se'n faci cap mena de referència. En aquestes actes només hi apareixen ressenyats els efectes dels bombardejos sobre el port i la confiscació per part del Ministeri de Defensa de dic el 13 de juliol de 1938. No fou fins al 14 de setembre que es faria menció al Decret de la Presidència del Consell de Ministres en què es declarava zona de guerra el port de Barcelona.

Per una ordre circular aprovada per la Presidència del Consell de Ministres, i publicada a la *Gaceta de la República* amb data 7 de desembre de 1938, núm. 341, es dictaren les normes per al desenvolupament del decret

de militarització dels ports. Entre altres punts, aquest reglament demanava que totes les activitats dels ports republicans havien de ser centralitzades sota el control del Ministeri de Defensa Nacional, de les *jefaturas* regionals dels ports de les zones oriental i central. Aquestes prefectures s'establiren a Barcelona i València. Els ports militaritzats es classificaren en ports de primera categoria: Barcelona i València; segona categoria: Tarragona, Alacant i Almeria; i tercera categoria: la resta. En tots aquests ports hi havia d'haver un comandant militar de la zona portuària i un segon cap. El personal del port va quedar sotmès a la legislació militar. Finalment es va decidir que cada port estaria organitzat en tres agrupacions: Obres del Port (Jefatura d'Obres del Port), Tràfic del Port i Càrrega i descàrrega, emmagatzematge i transport.

Es posava les bases ja cap a final de la guerra del control militar del port i desapareixia de manera efectiva la presència del Ministeri d'Obres Públiques, de la Generalitat de Catalunya i de la CNT. Els treballadors dels molls, coincidint amb els darrers mesos de guerra, decidiren fer un esforç addicional i renunciar a algunes conquestes socials que s'havien assolit en favor de l'esforç bèl·lic. Una de les millores en les condicions de treball fou el pagament d'un jornal mínim amb independència de les jornades treballades. A més a més, durant un temps deixaren de cobrar en diners el salari setmanal i se'ls pagà en mercaderies. No obstant això, seguidament s'implantaren diverses mesures restrictives: la supressió de les bases de treball; l'incompliment de normatives de seguretat; excepcionalment, treball continuat durant 24 hores, etc.⁶¹

L'aprovació d'aquest decret va provocar una terrible crítica per part de la CNT-FAI. En un informe secret, titulat *Informe sobre las causas y motivos que han obligado al Gobierno a decretar la militarización del puerto*,⁶² s'afirmava que aquesta decisió s'havia pres per motius polítics i no militars. Segons l'informe, la raó principal d'aquesta decisió havia estat prendre el control del port a la CNT i passar-lo a mans de la UGT, en el que seria un dels darrers capítols de la lluita sindical que van protagonitzar els dos sindicats per controlar el recinte portuari.

En la sessió del dia 5 de gener de 1939, una de les darreres que va realitzar la junta, el comandant militar del port va comunicar que abandonava la presidència de la Junta Executiva per passar a ocupar la Consultiva.⁶³ Aquesta és la darrera referència que s'ha localitzat en relació amb les actes de la Junta d'Obres, atès que la següent ja feia referència a l'ocupació del port per part de les tropes franquistes.

El funcionament de la Junta d'Obres del Port de Barcelona va estar totalment condicionat pel context polític i de guerra. La seva evolució va ser paral·lela al que estava passant a la rereguarda catalana. Una primera etapa de control obrer i de la Generalitat, amb una organització provisio-

nal i sense presència de l'Estat. Una segona etapa, que coincidí amb l'arribada del govern republicà a Barcelona, de presència i control progressiu de la junta per part del govern republicà i de pèrdua de poder de la Generalitat i obrer. I una tercera etapa, de control militar del port, tot coincidint amb els darrers moments de guerra.

El port de Barcelona com a objectiu militar

Sense cap mena de dubte un dels indrets de la ciutat de Barcelona que va ser més vigilat va ser el port. La seva importància estratègica com a punt d'arribada de vaixells amb tot tipus de mercaderies i armament el convertí en un dels objectius militars de primer ordre a ser vigilats i bombardejats.

Des de l'inici de la guerra, la presència d'espies als molls va ser constant. En un primer moment aquesta activitat va ser desenvolupada per personal estranger. Paral·lelament, els serveis d'espionatge franquistes també començaren a actuar en l'entorn del port per recollir la màxima informació possible sobre les seves activitats, les indústries de guerra que hi havia al voltant, els vaixells que arribaven o les defenses de què disposava. En tots dos casos, la recollida de dades va ser enviada a les forces aèries i navals rebels perquè procedissin als bombardejos necessaris per evitar qualsevol activitat portuària. Unes agressions que, com molt bé se sap, no es limitaren al port i al seu entorn sinó que afectaren tota la ciutat.

És evident que sense aquesta informació, els bombardejos no haurien estat tan efectius. Per tant, gràcies als detallats informes que recopilaren els espies franquistes, els atacs sobre el port i altres objectius declarats com a militars foren més eficaços i destructius.

El concepte d'objectiu militar fins a l'inici de la Guerra Civil

Com s'acaba d'esmentar, el port de Barcelona va ser considerat des del primer moment per les tropes franquistes com un objectiu militar de primer ordre que calia atacar i destruir. I per tirar endavant aquest pla, els rebels es recolzaren amb els atacs navals i sobretot en una nova arma que agafaria una importància estratègica cabdal durant la Guerra Civil, l'aviació.

Des del moment en què l'avió fou utilitzat com a arma de destrucció en conflictes bèl·lics, el debat al voltant de què era considerat objectiu militar susceptible de ser bombardejat, i per tant destruït, i què no ho era havia de ser (i fou) molt intens durant les primeres dècades del segle xx. Però abans d'entrar de ple en l'evolució històrica d'aquesta controvèrsia s'hauria de definir què és un objectiu militar. Segons l'Institut de Dret Internacional es poden considerar objectius militars tots aquells que, per la seva pròpia naturalesa, la seva finalitat o la seva utilització militar, contribueixen a l'acció militar o ofereixen un interès militar generalment reconegut, fet que provoca que la seva destrucció total o parcial proporcioni, en les circumstàncies en què es produeix, un avantatge militar important, concret i immediat als qui l'han destruït.⁶⁴ D'altra banda, l'article 52.2 del Primer Protocol Addicional dels Convenis de Ginebra del 12 d'agost de 1949 complementa aquesta definició en considerar objectius militars els béns que, per la seva naturalesa, ubicació, finalitat o utilització, contribueixen eficaçment a l'acció militar o quan la seva destrucció total o parcial, captura o neutralització ofereix un avantatge militar definit.

Però per arribar fins aquí, és a dir, fins a definir clarament què és un objectiu militar i, per tant, què pot ser susceptible de ser bombardejat, els militars i juristes debateren durant molts anys sobre aquesta qüestió. Un debat que en tot moment va anar a remolc de l'evolució tecnològica i la capacitat destructiva de l'aviació militar i de l'armada durant la primera meitat del segle xx. Cada cop que s'intentava reglamentar el que es va conèixer com a guerra aèria, la nova legislació quedava obsoleta davant els avenços tecnològics que anava assolint l'aviació.

La importància i l'avantatge que dóna en un conflicte bèl·lic la destrucció dels considerats objectius militars de l'enemic ja fou prevista l'any 1921, tres anys després de la fi de la Primera Guerra Mundial, pel general italià d'aviació Giulio Douhet en el seu llibre *El domini de l'aire*.⁶⁵ El militar italià afirmava que l'aviació era una nova arma que deixava obsoleta totes les anteriors perquè actuava en tres dimensions, i això li permetia destruir fàcilment els exèrcits, amb els seus tancs i els seus centres de comandament, però també les indústries, les infraestructures i les ciutats. Per Douhet, aquests darrers punts eren els més importants ja que impedièn que l'enemic es pogués moure amb la llibertat necessària dins del seu propi territori, provocaven estralls a la seva economia amb la impossibilitat de realitzar intercanvis comercials i, especialment, els considerava efectius pel fet que servien per minar la resistència i la moral de la població civil.

Però la visió que tenia Douhet de l'aviació com a arma de gran valor estratègic i destructiu ja havia estat prevista a finals del segle xix i principis del xx en diferents convenis internacionals. La revolució tecnològica que patiren els exèrcits a l'inici del segle xx va propiciar que la concepció

de la guerra canviés radicalment i que es passés de lluites cos a cos en indrets concrets a escometre les rereguardes dels enemics. Fins aquell moment, les guerres eren una activitat masculina de primera línia de front. On estaven els exèrcits, allà estava la batalla i, per tant les víctimes. A partir de la utilització dels bombardejos, la rereguarda ja no fou un lloc segur i per tant el front passava a estar en qualsevol indret del territori.⁶⁶

Calia doncs protegir els civils i, sobretot, que es regulés la utilització de les noves armes en l'àmbit internacional. Fou durant la Primera Conferència de Pau de l'Haia de l'any 1899, en què s'elaboraren tres convenis i tres declaracions, quan entre altres coses es va prohibir per primera vegada el llançament de projectils i explosius des de l'alt de globus o per mitjans anàlegs nous. Es tractava d'una primera normativa que volia protegir les poblacions civils davant les possibles agressions indiscriminades des de l'aire. Aquella primera regulació fou modificada i ampliada a favor de la protecció dels civils posteriorment pel Reglament relatiu a les Lleis i Costums de Guerra Terrestre firmat també a l'Haia, el 18 d'octubre de 1907.⁶⁷ A la Secció Segona, dedicada a les hostilitats, en els articles 25 i 26 del capítol primer, es feia referència a la prohibició d'atacar o bombardejar, qualsevol que fos el mitjà que s'utilitzés, ciutats, poblacions o edificis que no estiguessin defensats. Així mateix s'exigia que el comandant de les tropes assaltants, abans de procedir al bombardeig, fes tot el possible per prevenir-ne les autoritats enemigues.

La limitació tenia un caràcter temporal que duraria cinc anys, concretament des del 4 de setembre de 1900 fins al 4 de setembre de 1905, i cercava sobretot de cobrir un buit detectat en aquell moment, però sense perdre la perspectiva que el fenomen aeronàutic es trobava en creixent desenvolupament, amb un règim exponencial, la qual cosa posteriorment impediria la ratificació per part de la comunitat internacional d'una normativa que pogués ser vinculant de manera definitiva.⁶⁸

L'elaboració d'una doctrina específica per a la guerra no tingué el seu primer fonament fins al 22 d'abril de 1911 a Madrid, quan l'Institut de Dret Internacional declarà com a lícita la guerra aèria, sempre que complís determinades condicions, entre les quals destacava que no havia de comportar un major risc per a les persones i la propietat que les accions bèl·liques terrestres o marítimes.⁶⁹ Clarament es posava una primera pedra per regular la guerra aèria, tot i que sense concretar gaire aspectes més específics com podien ser la definició dels objectius militars que podien ser bombardejats i destruïts. Aquesta reglamentació no arribaria fins que el Comitè Internacional de la Creu Roja expressà, l'11 de novembre de 1920, la necessitat de disposar d'una reglamentació específica, una tasca que posteriorment seria encarregada, durant la Conferència de Washington de 1922, a la Comissió de Juristes de l'Haia.

Però durant aquests anys no només es va intentar regular els bombardejos aeris, sinó també els marítims. Amb la finalitat de regular aquests darrers, el 21 de febrer de 1913 tenia lloc a l'Haia la Primera Conferència de Pau relativa al bombardeig, per part de forces navals, de ports, ciutats i poblacions indefenses. El conveni fou firmat per quaranta-quatre països, entre els quals Espanya.⁷⁰ En la conferència es considerava que calia sotmetre els bombardejos de forces navals a disposicions generals que asseguressin els drets dels habitants i la conservació dels principals edificis, estenent a aquesta operació de guerra els principis del Reglament de 1889 sobre les lleis i costums de la guerra terrestre. En el capítol primer del conveni es prohibia expressament el bombardeig per forces navals de ports, ciutats, poblacions, habitacions o edificis que no estiguessin defensats. Una localitat no podia ser bombardejada pel sol fet que davant del seu port s'hi trobessin col·locades mines submarines automàtiques de contacte. Malgrat això, el conveni advertia que no estaven incloses en aquesta prohibició les obres militars, els establiments militars o navals, els dipòsits d'armes o de material de guerra, els tallers i instal·lacions aptes per ser utilitzats per les necessitats dels exèrcits ni els vaixells de guerra que es trobessin al port. Amb aquesta clàusula, els diferents estats s'asseguraven la possibilitat de poder atacar diferents instal·lacions i infraestructures ubicades a la reguarda dels seus enemics. L'argument que una localitat o instal·lació portuària acollís un dipòsit o fàbrica d'armament, o que un port rebés material bèl·lic o acollís vaixells de guerra, fou utilitzat a partir d'aquest moment pels exèrcits agressors com l'excusa perfecta per bombardejar una instal·lació portuària sense infringir la legislació internacional.

Els diferents conflictes bèl·lics que es produïren a principis de segle xx ja mostraren signes de canvi en la utilització de noves armes de destrucció massiva, tant des del mar com des de l'aire. Malauradament, les normatives que s'adoptaren a l'Haia, per als atacs marítims i aeris, no s'aplicaren durant els primers conflictes bèl·lics del segle. La majoria d'especialistes coincideixen a afirmar que fou Itàlia el primer estat que va utilitzar l'aviació com a arma de guerra durant la seva campanya colonial a Líbia l'any 1911,⁷¹ però no fou fins la Primera Guerra Mundial (1914-1918) que es van realitzar els primers bombardejos des de l'aire sobre objectius enemics. Les primeres bombes es van llançar des de zepelins i més endavant van ser avions de combat els encarregats de realitzar els bombardejos. El 19 de gener de 1915, les bombes llançades des de l'aire causaren 4 morts i 15 ferits a Norfolk (Gran Bretanya) i, en el transcurs d'aquest any, els alemanys van aconseguir matar quasi 500 persones amb aquest sistema. Al llarg dels anys 1917 i 1918 es van començar a llançar bombardejos des d'avions, però la insuficient tecnologia dels aparells, i la

impossibilitat de localitzar els objectius amb èxit, no van fer d'aquest sistema el més recomanable.

Un cop va finalitzar el conflicte mundial els diferents països s'adonaren de les possibilitats que tenia l'aviació com a nova arma i decidiren elaborar un reglament que en regulés la utilització. El 28 de febrer de 1923 un grup de juristes es reuniren a l'Haia per elaborar un projecte de reglament de la guerra aèria que mai arribà a adoptar-se com a instrument jurídic.⁷² Aquest projecte de conveni contenia tant disposicions per protegir els civils i les seves zones d'influència, con normes específiques per salvaguardar béns culturals. Entre els punts a destacar del nou reglament hi havia la prohibició del bombardeig aeri per atemorir la població civil o per destruir o fer malbé les propietats privades de caire no militar o per ferir els combatents. Es considerava només com a legítim quan anava dirigit contra un objectiu militar, és a dir, un objecte que un cop destruït atorgués un net avantatge militar. Aquests objectius es classificaren de la següent manera: forces militars, obres militars, establiments o dipòsits militars, fàbriques que fossin centres importants de producció d'armament o municions i infraestructures de comunicació o de transports que poguessin ser utilitzades amb finalitats militars. Amb aquestes premisses, es prohibia expressament el bombardeig de ciutats, pobles, habitatges o edificis que no es trobessin en les proximitats immediates de les operacions de les forces terrestres.

Com es pot observar, per primera vegada en la història es definia i es diferenciava amb claredat què era un objectiu militar per ser bombardejat. Però aquesta diferenciació que cercava sobretot protegir la població civil va ser ràpidament mal interpretada pels estats que entraven en conflicte. Amb la nova reglamentació, els països que entraven en guerra tingueren els arguments per bombardejar nuclis de poblacions de manera impúdica amb l'excusa que aquests acollien objectius militars. Això fou especialment evident durant la Guerra Civil, en què, per primera vegada en la història, es van bombardejar de manera sistemàtica diferents localitats amb el pretext de voler destruir infraestructures com ara carreteres, estacions i vies de ferrocarril, ponts, ports, aeròdroms, indústries bèl·liques, centrals hidroelèctriques, etc. accions que acabarien provocant tant danys materials com, sobretot, víctimes mortals.

Si hi ha un aspecte militar en què el desenvolupament de la Guerra Civil espanyola aportà, des del punt de vista tècnic, uns avenços molt considerables, fou, sense cap mena de dubte, el terreny de l'aviació. Tant en l'aspecte quantitatiu com en el qualitatiu, el salt fou impressionant. Per aquesta raó el conflicte bèl·lic de 1936 a 1939 fou el banc de proves perfecte per als països que participaren de manera indirecta en la lluita. Les experiències adquirides serien aplicades intensament en la contesa mundial que s'iniciaria pocs mesos després de la fi de la Guerra Civil.

L'arribada d'aquesta nova tecnologia a mans de les autoritats rebels, gràcies en bona part a la col·laboració dels seus aliats italians i alemanys, va donar lloc a la preparació dels bombardejos continuats, tant aeris com marítims, sobre diferents nuclis de població. L'excusa que es va donar per justificar aquestes agressions fou que en diferents localitats de la rereguarda republicana s'aplegaven importants objectius militars que calia destruir per evitar qualsevol avantatge de l'exèrcit republicà. D'aquesta manera, ben aviat les autoritats franquistes iniciaren l'elaboració de detallats informes amb llistats de les localitats i els objectius que havien de ser bombardejats. Uns llistats que, un cop finalitzats, eren enviats a les forces italianes i alemanyes perquè iniciessin els bombardejos oportuns.

L'espionatge com a eina per localitzar i destruir objectius militars

Per elaborar tots aquests llistats, les autoritats franquistes van tenir la inestimable ajuda dels serveis secrets d'informació i de l'espionatge, la majoria dels quals actuaren des de dins de la mateixa rereguarda republicana. L'espionatge fou un element clau per a la guerra aèria i marítima, ja que s'encarregà d'assenyalar els objectius que calia bombardejar.

Els serveis secrets de Franco⁷³ portaren a terme dos tipus diferents d'activitats encobertes a la rereguarda de la zona republicana com a formes addicionals d'obtenir informació sobre l'enemic. En primer lloc cal apuntar les seccions de l'exèrcit que es dedicaven a la informació: l'espionatge i el contraespionatge. Aquests serveis s'encarregaven de recollir dades mitjançant l'observació, les escoltes i l'interrogatori d'evadits i presoners. Tota la informació que s'obtenia per aquests mecanismes era estudiada i analitzada per ser posteriorment trasllada al quarter general del Generalíssim, on era inclosa en uns butlletins que s'enviaven a òrgans inferiors.

D'altra banda hi havia les famoses cinquenes columnes, concentrades a les grans ciutats, que es podrien definir com a grups clandestins, més o menys organitzats, de resistència passiva. Tractaven per una banda de minar les condicions de vida i la moral de la rereguarda, i per l'altra d'assenyalar, a partir de la recollida del màxim d'informació, els objectius militars a ser bombardejats per l'aviació i la marina franquista.

Aquestes actuacions foren molt importants per reunir el màxim de dades i informació sobre les forces i infraestructures al territori republicà. Un territori que seria especialment vigilat, per la seva importància, fou el català a causa del gran nombre d'indústries de guerra que acollí, la impor-

tància dels seus ports, especialment el de Barcelona, un indret que tenia comunicació directa amb França per poder rebre ajuda, i també a causa de la presència de les autoritats republicanes amb els seus comandaments a partir de 1938. Tots aquests fets provocaren que la recollida de dades al Principat, tant per elements militars com civils, fos constant ja des del primer dia de guerra. Calia recollir el màxim d'informació per poder actuar en conseqüència, és a dir, per començar a bombardejar tot el que fos considerat un objectiu militar.

Si parlem d'un servei d'informació no militar s'ha de fer referència a l'organitzat per l'advocat català, exministre del monarca Alfons XIII i membre de la Lliga Regionalista de Catalunya, Josep Bertran i Musitu, l'actuació del qual tingué una important incidència per a Catalunya. Sota les sigles del SIFNE, el Servei d'Informació de la Frontera Nord-Est d'Espanya es convertí en un servei d'espionatge modern i eficaç. El SIFNE, a part de caracteritzar-se per la facilitat organitzativa del seu creador, també va destacar per la influència que va rebre dels serveis d'informació alemanys i italians.

Bertran i Musitu, amb l'ajut del líder de la Lliga Catalana Francesc Cambó, del banquer Joan March i d'altres polítics destacats, va crear una xarxa d'espies des de mitjan agost de 1936, la missió principal de la qual era recopilar tota la informació possible dels moviments, sobretot portuguesos, republicans. Els seus agents, molts d'ells repartits per la rereguarda catalana havien de recollir el màxim de dades possibles i fer-les arribar a la seu central del SIFNE, situada a Biarritz primer, i posteriorment a Irun, perquè fossin estudiades.

Sense cap mena d'experiència prèvia Bertran i Musitu va muntar uns serveis secrets eficaços i va situar a Biarritz la seu central del SIFNE, que va ser ràpidament coneguda com la Grande Frégate. Després de reclutar seguidors convençuts es van començar a rebre informacions diverses. Arribaven barrejades, sense ordre, notícies de tot arreu on hi havia agents. Un cop es rebien, es dividien en seccions: cartografia i plànols, captació de ràdio enemiga, desxiframent de codis, premsa, fitxer general, radioemissores, fotografies, etc. i eren analitzades de manera minuciosa abans de ser considerades vàlides.

A partir d'una tasca tan aparentment innocent com la lectura de la premsa republicana, els serveis d'informació del SIFNE aconseguiren extreure valuosa informació militar i de la rereguarda per bombardejar-la. Gràcies a una censura mal enfocada, insuficient o mancada de centralització, la premsa es constituí en un important i gratuït camp de dades secretes. L'enemic va poder, fins a l'11 de maig de 1937 i només amb la simple lectura, conèixer qüestions tan cabdals com detalls sobre les indústries de guerra, problemes interns que patia la zona republicana, activitats dels

agents d'ordre públic i dels tribunals populars, indicació dels països que ajudaven la República, arribada de vaixells de l'estranger amb armes i queviures, situació de les columnes al front, etc. Aquests aspectes, i d'altres, que haurien d'haver estat informació secreta, foren publicats a la premsa diàriament, cosa que representà una gran font d'informació per a l'enemic.⁷⁴ D'aquesta manera també s'explicaria l'origen dels detallats informes que s'elaboraren des de la zona franquista sobre objectius militars a ser bombardejats.

El SIFNE va mantenir molt bona sincronització amb Burgos i Sevilla, i la xarxa d'informadors s'amplià a Anglaterra, Holanda, Bèlgica, França i Suïssa. Els seus agents s'interessaven especialment pels moviments portuaris d'aquests països que, malgrat l'acord de no-intervenció, eren vistos com a susceptibles d'ajudar la República.

També s'estudiaven amb profunditat les informacions que aportaven els fugitius de la zona republicana que passaven per França a la zona rebel o les dades recollides dels desertors de l'exèrcit republicà. De la informació que donaven aquests, i dels telegrams que es podien captar i desxifrar, el SIFNE en treia dades militarment valuoses que eren enviades a Burgos perquè des del Quarter General es possessin en coneixement de les forces aèries.

El febrer de 1938 el SIFNE disposava de tres emissores de ràdio, una a Marsella, que informava directament la Base Naval de Palma de Mallorca sobre el moviment de vaixells amb destinació als ports republicans; i dues a Irun que rebien informació des del Marroc.

La unificació dels Serveis d'Informació a la zona franquista afectà finalment el SIFNE. El 28 de febrer de 1938 acabà sent absorbit pel recentment creat Servei d'Informació i Policia Militar (SIMP), encara que la data definitiva de la seva incorporació oficial seria l'1 de març de 1938.

A l'inici de la guerra les tasques d'informació del bàndol rebel eren responsabilitat de les segones seccions de les unitats de combat. Atesa la necessitat de disposar d'un òrgan d'intel·ligència es creà el setembre de 1936 el Servei d'Intel·ligència Militar (SIM). Sota la direcció en un primer moment del coronel Salvador Múgica, la seva principal finalitat fou la de dirigir tasques de contraintel·ligència.

D'altra banda, totes les grans unitats de l'exèrcit franquista disposaven dels seus propis serveis d'intel·ligència. Les segones seccions de l'Estat Major, així com la Segona Secció de l'Estat Major de la Marina a Salamanca rebien informació del Servei d'Informació Naval. No fou fins l'arribada al comandament del coronel José Ungria Jiménez que els serveis d'espionatge franquistes no van començar a tenir l'orientació definitiva.

Una de les primeres accions que realitzà fou la reorganització del SIM, el qual va passar a anomenar-se Servei d'Informació i Policia Militar

(SIPM), en part per evitar confusions amb el seu homòleg republicà. Les seves principals funcions foren la investigació militar en el territori enemic o a l'estranger, la seguretat i l'ordre públic a la zona d'avantguarda i el contraespionatge a les regions i els centres o indrets d'interès militar.⁷⁵

A finals de febrer de 1938, el SIMP va absorbir el SIFNE i, d'aquesta manera, es produí la centralització en un sol servei de l'espionatge franquista.

La informació sobre l'enemic arribà a ser quasi constant i en tots els nivells, atesa la gran quantitat d'agents de què disposaven en diferents indrets estratègics. Els seus informes eren molt variats, molt directes, immediats i orientats als resultats militars. Les informacions donaven dades com ara plànols que sol·licitaven els comandaments republicans, armaments, notes sobre l'aviació que rebia l'Exèrcit Republicà, sobre la seva artilleria, ubicació dels antiaeris, emplaçament de les bateries, situació dels aeròdroms amb la indicació del nombre d'aparells de què disposaven, col·locació dels dipòsits de gasolina, claus i longituds d'ona utilitzades per l'enemic, etc.⁷⁶

Les dades que es rebien, però, no eren només de caire militar, sinó que també es tenia molt en compte tota la informació que afectés la població civil, la moral, la sanitat o els proveïments.

Com en el cas del SIFNE, pel tipus de notes i el detall de les dades que es treballaven, molta informació s'obtenia a través d'espionatge, observacions, delacions i interrogatoris efectuats als presoners de guerra.

Finalment, un tercer element relacionat amb l'espionatge que va ajudar les autoritats franquistes a elaborar llistats i informes molt detallats sobre localitats i objectius militars a ser destruïts fou l'anomenada Cinquena Columna. El nom de Cinquena Columna, amb el qual es denominà els resistents clandestins que es dedicaren a cometre actes de sabotatge, espionatge i guerra psicològica, sembla que fou utilitzat per primera vegada pel general Mola l'any 1936.⁷⁷

A Catalunya, i sobretot a Barcelona, la seva actuació va ser força destacada. La capital del Principat era el lloc més adient per passar desapercebut, molt més que no pas Girona, Lleida o Tarragona, i era també a Barcelona on s'instal·là una indústria de guerra notòria, on hi havia un port d'importància clau i on hi havia els òrgans de govern de la Generalitat, primer, i després els de la República i el del País Basc.

José Maria Fontana Terrats, al llibre *Los catalanes en la guerra de España*, diferenciava dues etapes de la Cinquena Columna al Principat: una primera dedicada a fer política proselitista, conspiració i propaganda, que aniria del juliol de 1936 al desembre del mateix any, i una segona, en què els seus efectius ja s'haurien dedicat plenament a l'espionatge i que arribaria fins a finals de la guerra. Domènec Pastor Petit, en el llibre *La Cinque-*

na Columna a Catalunya, dona per vàlida aquesta divisió, però alhora l'amplia a cinc etapes.

En una primera etapa, la Cinquena Columna encara no es podria considerar com a tal. És l'esmentada etapa en què hi hagué actuacions que es poden qualificar de guerrilleres, realitzades per individus compromesos amb el cop d'estat. Es tractà d'actuacions sense una organització al darrere.

Del desembre de 1936 al maig de 1937 hi hauria una segona etapa en què la Cinquena Columna ja actuà de forma organitzada i amb uns objectius clars. Les seves tasques anaren sobretot dirigides a obtenir informació secreta i passar-la als contactes del bàndol rebel, a practicar el derrotisme i a fomentar com es podia la desorganització.

Entre els mesos de juny de 1937 i març de 1938 els membres de la Cinquena Columna ja tenien més experiència que els seus antecessors. Fou el període en què nasqueren o es consolidaren les cèl·lules d'acció. També fou el període en què els serveis secrets republicans, el SIM, es consolidaren i començaren a actuar de forma expeditiva contra qualsevol sospitós de formar part de la Cinquena Columna. Fou durant aquesta franja de temps quan els seus membres utilitzaren amb major grau el derrotisme.

Entre l'abril i el setembre de 1938 la Cinquena Columna continuà fent bàsicament les seves tasques d'espionatge i de derrotisme a la rereguarda.

La darrera etapa de la Cinquena Columna, de l'octubre de 1938 al març de 1939, ha estat batejada per Pastor Petit com la de la dissolució. Fou l'època en què el derrotisme es va fer més fort i la propaganda de les tropes rebels arribà amb més facilitat a la població, sobretot a partir dels aparells radiofònics d'aquell temps.

La forma en què els integrants de la Cinquena Columna comunicaven les seves informacions era molt variada: per mitjà de ràdios construïdes per ells mateixos, heliògrafs o el trànsit de persones a través de les línies de front.

Un dels aspectes comuns a la majoria de les organitzacions de la Cinquena Columna va ser la confidencialitat. L'esquema de la majoria de xarxes a partir de la segona meitat de la guerra va ser molt senzill però molt eficaç. Cada organització s'especialitzava en una àrea en particular i tenia molt pocs membres que poguessin ser considerats agents o espies, mentre que la resta tenien un paper d'agents perifèrics i d'informació en funció de les seves habilitats i preparació. No hi havia en principi cap relació entre els diferents grups i el seu treball era coordinat per un cap a la zona franquista. D'aquesta manera en el cas que caigués l'aparell, el dany quedava delimitat als seus membres.

Davant aquesta situació, i la valuosa informació que podien recollir aquests espies, les autoritats republicanes actuaren amb contundència

contra els sospitosos d'aquestes activitats. De tant en tant els mitjans de comunicació de la rereguarda catalana anaven publicant notícies en què s'informava de la caiguda i detenció d'espies enemics. Es tractava d'informar la població, i alhora, d'avisar els integrants de la Cinquena Columna, que les seves accions no quedaven impunes. Tot i que molt possiblement les notícies que es publicaven eren exagerades, la seva aparició en els mitjans de comunicació ens mostra la importància que es donava a la seva desarticulació, conscients del dany que provocava la sortida cap a Burgos de certes informacions. D'aquesta manera *La Vanguardia* publicava el 2 de febrer de 1937 una nota en què s'informava del descobriment d'una àmplia xarxa d'espionatge i de la detenció dels seus principals dirigents. Durant l'actuació, protagonitzada pel Cos d'Investigació i Vigilància de la Generalitat de Catalunya, es detingué un gran nombre de persones que es dedicaven a transmetre dades per ràdio.

Tanmateix, l'ajuda i obtenció d'informació sobre objectius militars no sempre tingué la col·laboració d'individus situats a la rereguarda republicana, sinó que en altres ocasions l'ajuda vingué de fora. Algunes vegades els serveis d'informació franquistes, per observar els llocs de la costa catalana situats més al nord, comptaven amb la col·laboració d'alguns militars francesos. En un informe elaborat pel SIPM el 21 de novembre de 1938 es pot conèixer l'ajuda que reberen per part d'oficials francesos els serveis secrets rebels per observar el Port de la Selva:

«Confirma la noticia anterior, pero parece que la actividad de dicho puerto de la Selva va en aumento a pesar del último bombardeo que ha sido realmente efectivo, pero no obstante continúan su trabajo sin cesar. Gracias a la amabilidad de los oficiales franceses de la DECA se pudo admirar todo el cabo de Creus con un aparato de larga vista muy potente. He podido constatar que el puerto de la Selva está en vías de terminarse su instalación, y que el muelle instalado en el gran camino está ya terminado, donde reina una gran actividad en los depósitos subterráneos situados en las curvas de la carretera que sube del muelle a la carretera general. En la zona comprendida de Llançà y la Selva vía Roses, han sido instalados 11 proyectores. Defendiendo estos puertos hay un número muy importante de baterías a. a., estando equipados para descargar los barcos con una rapidez extraordinaria.»⁷⁸

Com s'ha anat explicant durant aquest apartat, una de les principals obsessions que mostraren les autoritats republicanes fou el descobriment i la detenció d'aquestes xarxes d'espionatge. La persecució dels membres de la cinquena columna, o de persones que practicaven l'espionatge, fou constant durant la guerra. Resultà especialment efectiva a partir de la posada en funcionament del Servei d'Investigació Militar (SIM) el 9 d'agost

de 1937, un organisme que es creà sobretot per promoure un eficient contraespionatge. Els detinguts foren durament represaliats en les tristament famoses txeques o internats en camps de treball,⁷⁹ abans de ser jutjats posteriorment pels Tribunals d'Espionatge i Alta Traïció.

L'espionatge i les informacions que s'aconseguien dels evadits de la zona republicana foren elements clau per proporcionar valuosa informació a les autoritats rebels i, alhora, establir els objectius militars que calia bombardejar i ubicar-los amb una gran precisió. La informació era ràpidament traslladada a les forces aèries i de l'armada perquè portessin a terme els bombardejos necessaris per destruir les infraestructures de la rereguarda catalana.

La tasca d'espionatge a Barcelona

Sense cap mena de dubte una de les zones que estigué més controlada per l'espionatge franquista fou Barcelona. La rellevància estratègica de la ciutat, així com la important indústria bèl·lica que s'hi va desenvolupar des de l'inici de la guerra i les possibilitats que tenia de poder rebre ajuda, ja fos per mar o per terra, des de l'exterior, van propiciar que des del primer moment la capital catalana es convertís en un objectiu militar primordial per ser bombardejat. Davant la importància que tingué Barcelona, les autoritats rebels de seguida començaren a elaborar informes detallats, a partir de les dades aportades per l'espionatge i pels evadits a la zona franquista, sobre objectius militars per ser destruïts, informes que ràpidament eren traslladats a les autoritats italianes i alemanyes perquè fessin els atacs oportuns des de l'aire o des del mar. En aquest sentit cal valorar les informacions que aportaren els evadits catalans, polítics, intel·lectuals, empresaris, etc. alguns d'ells partidaris dels rebels, i molts d'altres que hagueren de fugir de casa seva per por de ser assassinats per elements incontrolats. Com a conseqüència de la fugida, les seves propietats foren confiscades per elements revolucionaris o per les mateixes autoritats republicanes. Moltes de les propietats confiscades eren empreses que es convertiren en indústries de guerra. Davant aquesta situació molts dels propietaris foren els qui informaren les autoritats rebels de la ubicació exacta de les fàbriques perquè fossin, com a mínim, inutilitzades per l'aviació italiana i alemanya.

Ara bé, la principal tasca de recollida d'informació va ser realitzada pels col·laboradors franquistes que es mantingueren durant tota o bona part de la guerra a la rereguarda. Aprofitant l'anonimat que proporcionava una ciutat com Barcelona, moltes persones portaren a terme una tasca

ingent de recopilació de dades que eren posteriorment trasllades als serveis d'espionatge franquistes.

És evident, doncs, que la col·laboració entre les tropes franquistes i els seus aliats italians i alemanys fou molt estreta. L'intercanvi d'informació va ser constant i gràcies a això les forces feixistes pogueren desplegar tota la seva capacitat des del cel i el mar. Tot això no hauria estat possible sense les xarxes d'espionatge que es posaren en funcionament durant la Guerra Civil i que, com s'ha posat de manifest, foren essencials per aconseguir aquesta informació tan valuosa.

Els bombardejos que afectaren Barcelona i el seu port van ser portats a terme pels avions amb base a Mallorca. L'aviació de les Balears operava de manera autònoma, allunyada dels escenaris de combat terrestre, sense oblidar que els seus objectius, que estaven molt ben assenyalats pels serveis d'informació, se centraren a destruir qualsevol possible esforç de guerra de la rereguarda catalana.

A partir de les informacions que s'anaven recollint s'elaboraren llistats detallats on apareixien diferents objectius militars que coincidien plenament amb els definits en el projecte de reglamentació elaborat a l'Haia l'any 1923. És a dir, en els documents apareixien com a objectius a bombardejar estacions de ferrocarril, indústries bèl·liques, dipòsits d'armament, benzineres, el port, centrals elèctriques, defenses antiaèries, etc. En alguns el grau d'informació era de gran precisió, ja que es marcaven les coordenades exactes dels indrets a ser bombardejats amb plànols detallats perquè els aviadors feixistes poguessin deixar anar les bombes amb la màxima precisió.

Un exemple de la informació minuciosa foren els llistats i mapes que elaboraren els espies franquistes sobre els principals objectius militars a tenir en compte de la ciutat de Barcelona. Uns llistats i plànols que posteriorment eren enviats de manera clandestina a França perquè fossin rebuts pel SIFNE. Aquesta organització, al seu torn, un cop revisades les dades que contenien, traslladava els documents al Quarter General franquista, des d'on eren remesos als exèrcits de terra, mar i aire. En aquests llistats i mapes trobem assenyalats prop de 250 objectius militars a tenir en compte de la ciutat de Barcelona. Aquests objectius es classificaven segons diferents categories: peces d'artilleria, centrals elèctriques, quarters militars, indrets de comunicació, defenses antiaèries, dependències, centres militars i polítics, dipòsits de benzina i gasòmetres, fàbriques i tallers d'armament, fàbriques de gas, benzineres, projectors, ràdio i transmissions. Cadascuna d'aquestes categories estava integrada per diferents espais, edificis i carrers de Barcelona amb unes coordenades al seu costat que servien per ubicar-los en un mapa de la ciutat. Les dades sobre aquests objectius eren constantment completades, amb el temps, amb noves dades complementà-

ries. Aquests llistats, com dèiem, eren transmesos a través dels serveis d'espionatge a diferents armes de l'exèrcit, fet que explica que s'hagin localitzat diverses còpies dels mateixos documents en diversos arxius militars.

Les dades relacionades amb els objectius militars de Barcelona fins i tot van ser publicades a la premsa franquista. En un article del diari *ABC* (edició Sevilla) de juliol de 1938 apareixia un mapa de la ciutat amb el text:

«Gráfico de los objetivos militares de Barcelona. En este gráfico, que ofrecemos a nuestros lectores, puede apreciarse con exactitud cuáles son los objetivos militares conseguidos brillantemente por los gloriosos aviadores españoles. Índice: A. Cuarteles, B Mandos militares, C Fábricas material de guerra, D Depósito de material, E Depósito de Gasolina, F Artillería antiaérea, G Fábricas de Electricidad, H Mandos políticos, J Depósitos de explosivos, K Fábricas de explosivos, L Fábricas de gases, M Artillería, N Reflectores, O Radio, P Telégrafo, Q Fondadero de hidros.»⁸⁰

Un article que, com es pot comprovar, tenia finalitats propagandístiques ja que volia mostrar tots els objectius militars que acollia Barcelona, i per tant justificava els bombardejos que es realitzaven, i la bona tasca que duien a terme tant l'espionatge com l'aviació franquista a l'hora de localitzar-los i destruir-los.

Amb la finalitat de facilitar l'ús de totes aquestes dades i la seva localització en els plànols al personal militar que havia d'analitzar la informació, els serveis d'espionatge van decidir dividir la ciutat en sis sectors:

El sector núm. 1 quedà delimitat per l'avinguda Diagonal en la seva part oest fins al seu encreuament amb el passeig de Gràcia. D'aquest punt seguia el sector pel carrer Salmerón, avinguda de la República Argentina, continuant per una carretera en direcció nord fins el Tibidabo.

El sector núm. 2 quedava delimitat per la part oest del sector 1 i seguia després la Diagonal des del seu encreuament amb el passeig de Gràcia fins a la plaça de les Glòries, seguint per la Meridiana, carrer Orense i línia del ferrocarril del Nord.

El sector núm. 3 estava delimitat per l'avinguda Diagonal en els seus límits amb els sectors anteriors i per la Gran Via des de la Plaça de les Glòries fins al seu inici.

El sector núm. 4 es trobava ubicat des de l'inici de la Gran Via fins al passeig de Gràcia, continuant pel mateix passeig de Gràcia fins a plaça de Catalunya, Rambles, plaça de la Pau, passeig de Colom i falda de la muntanya de Montjuïc.

El sector núm. 5 es localitzava des de la Gran Via amb passeig de Gràcia fins a la plaça de les Glòries, continuant fins al mar pels carrers Dos de Maig i limitant amb el sector 4.



Arribada del vaixell soviètic *Zyrianiin* al port de Barcelona el 15 d'octubre de 1936 amb un carregament de queviures. Autor: Pérez de Rozas. Arxiu fotogràfic de Barcelona.



Presència de públic al moll de la Barceloneta esperant l'arribada del vaixell soviètic *Zyrianin*. Autor: Pérez Rozas. Arxiu Fotogràfic de Barcelona.

Finalment, el sector núm. 6 s'ubicava pel carrer Dos de Maig fins a la plaça de les Glòries en el seu límit amb el sector 5, i continuava pel límit del sector 2 pels carrers Meridiana-Orense i línia de ferrocarril de Nord.⁸¹

Tots aquests indrets es consideraven objectius militars, tal com apuntava la legislació internacional i, per tant, eren susceptibles de ser destruïts per atacs marítims o des de l'aire. Per les autoritats militars franquistes, entre aquests objectius n'hi havia uns que tenien un valor estratègic més important que d'altres i, per tant, es va posar més interès a rebre més informació d'aquests amb la intenció de destruir-los *a posteriori*. Es tractà, per exemple, de la indústria de guerra, l'eliminació de la qual era considerada bàsica per tal d'aturar la fabricació d'armament; les centrals elèctriques, per impedir que subministressin energia a les indústries esmentades; les defenses de la ciutat, la ubicació de les quals era imprescindible perquè fos tinguda en compte pels aviadors que es disposaven a bombardejar la capital; i les comunicacions: ferrocarrils, aeròdroms i ports, clau perquè permetien el transport i la recepció de mercaderies i homes al front. Tots aquests es van considerar objectius de primer ordre per destruir i deixar d'aquesta manera els fronts sense subministraments i la rereguarda afeblida.

L'espionatge franquista al port de Barcelona

El port es va considerar com un objectiu essencial a ser destruït per la seva importància estratègica en l'arribada de vaixells amb diversos materials, en el transport de mercaderies a altres punts del país, per la presència de fàbriques de material de guerra, etc. Per aquesta raó, va ser constantment espïat per informadors franquistes. Una tasca, que, com s'ha vist, també va ser realitzada per agents italians i alemanys durant els primers mesos de guerra. Els informes que s'han localitzat en relació amb el port són abundants i molts precisos, amb l'elaboració de detallats documents que expliquen la ubicació dels molls, l'arribada de vaixells amb les mercaderies que portaven, la situació de les seves defenses, els magatzems, les fàbriques i els efectes dels bombardeigs que patia, etc. Unes dades que en moltes ocasions van ser complementades amb mapes.

Dins de la distribució per sectors en què es va dividir la ciutat, el port de Barcelona va ser emplaçat en el sector núm. 5. En aquest sector, els agents franquistes integrats en la Cinquena Columna van senyalitzar 36 objectius a partir de mitjan 1936 i part de 1937, dels quals 11 es localitzaven dins del port. Entre els indrets localitzats destacaven els tallers de material de guerra Nuevo Vulcano, ubicats al costat dels banys i del camí de

Sant Sebastià; els dipòsits del costat de l'Aeronàutica Naval; els antiaeris de les torres metàl·liques; el lloc, sense especificar, on descarregaven els vaixells soviètics; els tallers de material de guerra de la Maquinista; els coberts i edificis de maçoneria on es guardava armament i municions propers a l'Aeronàutica Naval; el dic flotant i deponent; l'estació convertidora de corrent per al funcionament de les grues dels molls de Barcelona i Sant Bertran; els testers del costat del mar dels coberts grans dels molls de la Muralla i de Barcelona, on es trobaven els quadres de presa de corrent de les grues de semipòrtic de 3 i 1,5 tones, càbries flotants; els Magatzems Generals de Comerç, on hi havia les cambres frigorífiques; la Llotja, on hi havia una bateria antiaèria.⁸² Pel que fa a les defenses del port, l'informe situava unes bateries sobre el turó de poca altura localitzat al peu dels Banys de Sant Sebastià, davant de la Barceloneta, trobant-se algunes trinxeres en els diversos fronts del port construïdes amb blocs de ciment. També es feia referència a les metralladores que es van construir a la part baixa de la muntanya de Montjuïc.

Aquest és només un exemple de com treballaven els agents franquistes. Com es pot apreciar, les informacions eren molt precises. I ho eren perquè en aquest cas van ser transmeses per un treballador de mateix port de Barcelona, com ell mateix reconeixia a l'hora d'explicar un dels objectius senyalats:

«El dique flotante y deponente, construido por tres secciones de 2.000 toneladas de potencia ascensional, que pueden trabajar aisladas o unidas en número de tres; en este último caso para el carenado de buques de hasta 6.000 toneladas de desplazamiento efectivo. Dichas secciones se hallan establecidas en una dársena especial, con dos fosas de inmersión separados por el puente de servicio. Una de dichas secciones estaba depositada en careneros para su reparación cuando me marché. Son fácilmente vulnerables y el forro está construido por palastro de acero de un promedio de 9 mm de espesor. Inutilizado el dique, no podría carenarse ningún barco [...]»⁸³

En aquest cas es tractava clarament d'una persona que havia treballat al port, com ell mateix reconeixia, i com es pot comprovar a través dels detalls tècnics i dades que aportà. Referències que fins i tot s'atrevia a completar amb valoracions i consells de com afectaria el bon funcionament del port si es destruïssin certs elements. Molt probablement, aquest treballador va aportar aquestes dades després d'haver passat a la zona franquista.

Aquest informador anònim exemplat del port no va ser l'únic cas que s'ha localitzat de persona vinculada al port que va facilitar referències de gran valor en relació amb aquest indret. Aquest va ser el cas de

José Coderch, enginyer en cap d'Obres Públiques d'Ourense i amb anterioritat enginyer subdirector de les Obres del Port de Barcelona. José Coderch sobre un plànol del port de 1930 va senyalitzar tots els punts principals que les autoritats franquistes havien de tenir en compte a l'hora de bombardejar-lo. En aquest plànol, elaborat el 20 de maig de 1937, s'hi marcà la ubicació dels Magatzems Generals, les preses de corrent per a les grues del semipòrtic dels molls de la Barceloneta i de Bosch i Alsina, el Varadero, la Casa de Màquines, vies i carros, els tallers del Nou Vulcano, altres tallers situats al moll de Catalunya, els dics flotants i deponent, la zona per reparar vaixells, l'espai d'ancoratge de les càbries i del material flotant, el dipòsit provisional dels nitrats i de la potassa al moll de les Balears, l'estació convertidora al moll de Barcelona, les mines de Potassa de Súrria i la Unió Espanyola d'Explosius de les Mines de Cardona de Potassa al moll del contradic; al mateix moll l'Aeronàutica Naval, l'estació de ferrocarril al moll de la Costa, els dipòsits de gasolina de la Campsa i, finalment, la situació del cable del transbordador aeri, amb l'altura d'aquest i amb una nota que deia: «*La aviación ha de tener mucho cuidado con el cable aéreo que está a una altura media de 80 a 100 metros.*». ⁸⁴ A part d'aquestes indicacions, al plànol també es trobaven marcats els molls i les dàrsenes del port, les seves mides, els magatzems i altres espais d'interès.

Aquest mapa és, sense cap mena de dubte, el document amb més informació detallada que s'ha localitzat durant la recerca. Totes les referències que aporta foren de gran ajuda a l'aviació feixista per poder bombardejar el port. La sort que van tenir les autoritats rebels de comptar amb col·laboradors que poguessin donar dades tan exactes d'objectius militars i, en el cas que ens ocupa, del port de Barcelona, fou una de les explicacions que ens ajuden a comprendre el perquè durant la guerra aquests indrets van ser constantment atacats.

En un altre plànol confeccionat el setembre de 1938 pel SIPM també es marcaren 10 objectius militars a tenir en compte dins del recinte portuari: un dipòsit recentment construït d'oli, un dipòsit de carbó, un parc per a avions i per a base de caces (moll de la Costa), antiaeris pesants (moll de Barcelona), dipòsit de material de guerra on es descarregava el material i es guardava (moll de Barcelona), port de submarins (dàrsena nacional), dipòsit de provisions de la marina de guerra (moll d'Espanya), vaixell presó *Argentina*, vaixell presó *Uruguay*, secció de reparacions de vaixells de guerra i petroliers (moll Nou), indret on es troba la marina de guerra (moll d'Espanya). ⁸⁵

Les informacions elaborades o proporcionades per extreballadors del port van ser constants. Aquest també va ser el cas de Vicente Girbau Argüelles, responsable de la Duana que el 21 d'octubre de 1937, després de

fugir de Catalunya, traslladà als responsables del SIPM a Burgos dades d'interès en relació amb el tràfic de vaixells de mercaderies al port:

«El funcionario del Cuerpo de Aduanas Don Vicente Girbau Argüelles, evadido recientemente de Cataluña nos informa que en el puerto de Barcelona se ha distribuido el tráfico en la siguiente forma: el llamado Muelle de España se dedica a los artículos alimenticios; en el de Barcelona descargan los barcos con cereales: frente al Paseo Colón los que transportan fosfatos y abonos. Por último, el conocido con el nombre de Muelle de Barcelona es el que recibe los buques portadores de material de guerra, material que se aloja en los tinglado núms. 1-2-5-6-7 [...] reservándose los 3-4 para tráfico aduanero [...]

El Sr. Girbau nos dice, por último, que algunos barcos de escaso tonelaje, como son *La Guardia*, *Betis*, *Ciudad de Reus*, *Vicente la Roda*, etc. van costeando con cierta frecuencia a Marsella donde recogen cargamentos de material o víveres con destino a Barcelona.»⁸⁶

Com es posa d'evidència, els serveis d'espionatge franquistes no només es fixaren a localitzar i ubicar en plànols els objectius militars, sinó que també donaren una gran importància a esbrinar com es produïa l'arribada de mercaderies, especialment material de guerra, a través de la frontera i el port. I sense cap mena de dubte el port de Barcelona va ser un indret clau d'arribada d'aquests productes. No el més important, ja que la porta principal d'entrada de materials de guerra va ser la frontera francesa.

En el seu llibre d'experiències en relació amb els serveis d'espionatge del SIFNE, Bertran i Musitu feia referència a la importància que havia tingut el control dels ports i les fronteres durant la guerra com a indrets d'arribada de materials bèl·lics i altres subministraments, tots fonamentals per a la rereguarda:

«En toda guerra necesitan los ejércitos y la retaguardia aprovisionarse de material procedente del extranjero, porque la industria del país nunca es suficiente para atender el enorme consumo que toda lucha ocasiona.

Conocer los movimientos del enemigo es misión esencial informativa, por ser necesario este conocimiento al mando supremo.

No es tarea difícil la de conocer el aprovisionamiento, el avituallamiento, de todo lo que entra por las fronteras terrestres. Ello se logra por adecuada organización, ya en su propio terreno, ya a su paso por las aduanas, en la facturación de los ferrocarriles, vigilancia en los centros de contratación, etc. Más complicación llevó consigo el conocimiento de los envíos por vía marítima, ya que el enemigo, en colabora-

ción con las autoridades de los llamados países neutrales, crea toda clase de entorpecimientos [...] haciendo más difícil la observación y la estadística.

En los puertos del Mediterráneo al embarque en muelles acordados por fuerza pública, a la detención de los sospechosos que se aproximaban a los embarques [...] había que añadir las falsas declaraciones de despacho, las inexactitudes en los conocimientos de embarque, así en la calidad de mercancías como en la designación de destinos y en la salida de barco [...]

Corresponde a los servicios de información proporcionar las estadísticas recogidas, la determinación e importancia de los cargamentos, del material de guerra en ruta, del combustible sólidos y líquidos, etc.»⁸⁷

En aquest recull, Bertran i Musitu al·ludia a la importància de la recollida d'aquestes dades. Per fer-ho era imprescindible no només tenir agents als punts d'arribada, ja fossin localitzats al port de Barcelona o als passos de frontera, sinó també als punts de partida, els port des d'on sortien els vaixells amb els materials. En aquests ports de França Anglaterra, Bèlgica i Holanda, els agents del SIFNE havien d'actuar amb molta cura per no ser descoberts per les autoritats d'aquests països. Un cop recollien la informació, aquesta era ràpidament transmesa o enviada a la seu del SIFNE a Biarritz primer i després a Irun, perquè un cop analitzada, fos trasllada al Quarter General franquista.

Burgos rebria a través de diversos canals una enorme quantitat d'informació procedent d'alguns dels ports més importants d'Europa. S'han localitzat nombrosos exemples que demostren que el SIFNE, la Falange, el SIM i posterior SIPM, i diversos consolats i altres representacions diplomàtiques reunien informació en relació amb els carregaments que s'efectuaven en els ports europeus i de la zona republicana. A més a més, els rebels rebien important informació d'Alemanya i Itàlia sobre el mateix tema. Com demostren Morten Heiberg i Manuel Ros, resulta molt difícil establir un model definitiu que expliqui una clara divisió dels ports europeus entre les diverses seccions dels serveis d'intel·ligència franquistes. Molt probablement és perquè no n'existia cap. A l'estranger, els centres d'informació s'improvisaven en el mateix indret, i la seva composició era, habitualment, conseqüència de qui era la persona que es trobava a l'indret quan sorgia la necessitat d'obtenir unes dades acurades o d'efectuar alguna intervenció de tipus formal. La millor manera d'entendre els diversos centres de recollida d'informació és pensar que eren part d'una xarxa improvisada entre diversos individus, que per simpatia a la causa franquista o per diners proporcionaven informació sensible o es comprometien en l'execució d'empreses

arriscades de caràcter més operatiu. Amb el pas dels mesos, la recollida d'informació relacionada amb les activitats navals va ser centralitzada sota la Segona Secció de l'Estat Major de l'Armada Espanyola.⁸⁸

Gràcies a aquesta tasca de l'espionatge franquista, se sap amb força detall els vaixells que arribaven als ports republicans durant la guerra, però especialment durant l'any 1938. Les dades que transmetien aquests agents en ocasions no eren del tot completes, ja que hi ha casos en què no especificaven les mercaderies que transportaven aquests vaixells o les dates de sortida i arribada. Segons aquests informes, entre els mesos de gener i juny de 1937 molts dels vaixells que arribaven a la costa catalana provenien en bona part de França, principalment de Marsella, i el seu destí final era Barcelona.⁸⁹

Els franquistes continuaren recollint informació referent als vaixells amb destinació als ports republicans durant el següent trimestre de l'any 1937. Les dades recollides seguirien sent incompletes. Així, els vaixells que partien de França amb material de guerra durant aquests mesos augmentaren, especialment aquells que tenien per destinació Barcelona i València.

El tràfic marítim amb els ports republicans no cessaria ni tan sols amb el bloqueig que efectuaria la marina franquista, amb la creació de les forces de Bloqueig del Mediterrani l'octubre de 1937. Pel que fa als informes dels serveis d'espionatge, aquests continuarien sent en alguns casos poc precisos, però molt detallats en algunes dades, per exemple el lloc de partida, la nacionalitat dels vaixells, els port d'arribada, etc. El que aquestes dades sí que posaven de manifest era que el principal port d'arribada de tots aquests vaixells era el port de Barcelona, seguit pel port de València. Així, gràcies als resums que realitzaven dels vaixells que arribaven als ports republicans durant el 1938 se sap que:

Taula 1. Resumen de las informaciones recibidas sobre buques mercantes que han traficado con los rojos durante 1938⁹⁰

MES	TOTAL DE VAIXELLS	NACIO-NALITAT	PORT DE SORTIDA	PORT D'ARRIBADA
Gener	120	Anglesos (75)*	França (40) Anglaterra (36)	Barcelona (39)** València (31)
Febrer	122	Anglesos (84)	França (51) Anglaterra (36)	Barcelona (46) València (21)
Març	168	Anglesos (126)	França (66) Anglaterra (54)	Barcelona (48) València (30)
Abril	124	Anglesos (85)	França (62) Anglaterra (38)	Barcelona (45) València (18)
Maig	120	Anglesos (84)	França (42) Anglaterra (38)	Barcelona (49) València (14)
Juny	115	Anglesos (79)	França (51) Anglaterra (28)	Barcelona (44) València (11)
Juliol	138	Anglesos (88)	França (81) Mar Negre (21)	Barcelona (35) València (16)

MES	TOTAL DE VAIXELLS	NACIO-NALITAT	PORT DE SORTIDA	PORT D'ARRIBADA
Agost	161	Anglesos (103)	França (77) Mar Negre (48)	Barcelona (54) València (23)
Setembre	128	Anglesos (90)	França (64) Mar Negre (31)	Barcelona (43) València (24)
Octubre	121	Anglesos (81)	França (54) Mar Negre (34)	Barcelona (43) València (32)
Novembre	114	Anglesos (82)	França (57) Mar Negre (28)	Barcelona (37) València (33)
Desembre	140	Anglesos (98)	França (64) Mar Negre (33)	Barcelona (41) València (29)
Gener 1939	122	Anglesos (91)	França (63) Anglaterra (26)	Barcelona*** (30) València (33)

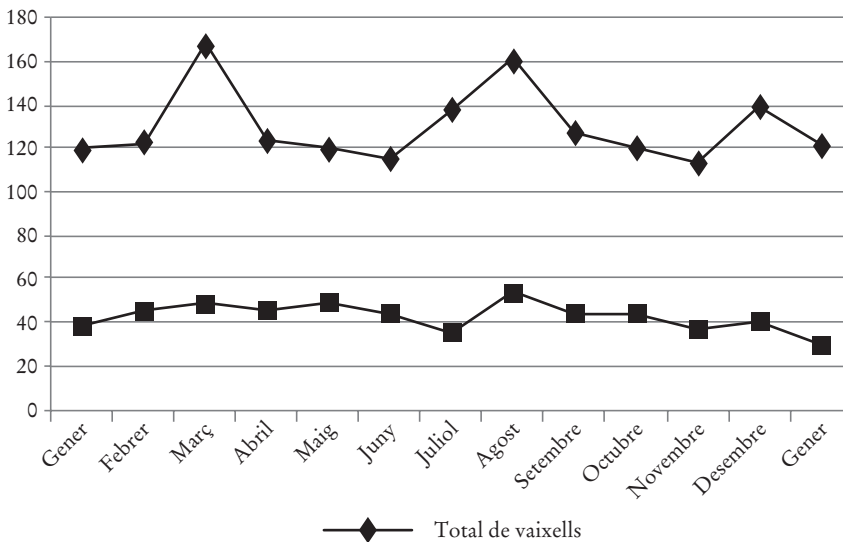
Font: Archivo General Militar de Ávila.

* Entre parèntesis el nombre de vaixells que feien referència a una nacionalitat en relació al total.

** Entre parèntesis el nombre de vaixells que arribaven a Barcelona en relació al total

*** Fins el 26 de gener que Barcelona és ocupada.

Gràfic 1 Nombre total de vaixells estrangers que passaren pel port de Barcelona durant l'any 1938



Tot i que les dades aportades pels agents franquistes en molts casos eren incompletes, amb molts ports de sortida i arribada que eren considerats com a desconeguts, les xifres que s'han pogut obtenir ens ajuden a confirmar que la majoria de vaixells que arribaven als ports republicans ho feien sota bandera anglesa, que la major part d'aquests partien de ports francesos, anglesos i de ports situats al mar Negre, i que els ports d'arribada foren en primer lloc el de Barcelona, i molt per darrere el de

València. Tot plegat ens serveix per corroborar la tasca informadora constant dels serveis d'espionatge, la importància que tingué el comerç internacional per mar per a la República i el pes destacat del port de Barcelona com a receptor d'aquests productes. Uns productes que es classificaven, segons les dades aportades pels agents rebels, en queviures, carbó i ferro, petroli i derivats, sals d'amoníac i cotó, automòbils i maquinària, material de guerra, entre d'altres.

El tràfic a través del mar comptava amb l'avantatge de l'enorme capacitat de transport, la seva flexibilitat i la relativa discreció. Després d'uns primers moments en què la ruta marítima més destacada fou la que unia Barcelona i l'illa de Menorca, aquesta es modificaria un cop finalitzada la frustrada operació republicana de desembarcament a Mallorca. A partir d'aquest moment, el comerç amb Catalunya es realitzaria a través de dues rutes: la ruta dels ports francesos i la ruta dels ports soviètics del mar Negre, fet que donaria lloc a l'arribada de diversos vaixells russos a Barcelona durant tota la guerra. Els primers vaixells a arribar ho feren a mitjan octubre de 1936. El primer que ho va fer va ser el vaixell *Zyrianin*, que després seria seguit pels vaixells *Kuban*, *Odessa*, amb blat, queviures i material de guerra, el *Transbalt*, *Shakther*, amb menjar, camions i canons, els *Varlaam*, *Avanesov*, *Kursk*, *Komsomol* –que seria enfonsat pel creuer *Cannaries* el 14 de desembre de 1936– i *Neva*. L'arribada del vaixell *Zyrianin* va tenir molt seguiment per part dels barcelonins i força repercussió mediàtica, apareixent en tots els mitjans de comunicació republicans:

«La llegada a Barcelona del *Zyrianine*, repleto de alimentos anunciada por la Prensa y por la radio [...] fue acogida por el pueblo barcelonés en forma marcadamente emocionada y se patentizó este sentimiento en gran número de personas que acudieron a los muelles [...] esperando el momento de poder tributar a los tripulantes el triunfal recibimiento que querían dispensar [...]

A la una de la tarde, el buque soviético rebasaba la bocana y penetraba en el puerto [...] Poco después el barco llegaba al muelle de la Barceloneta y a continuación subían el cónsul general en Barcelona de la URSS, el consejero de Defensa, Felipe Díaz Sandino, el secretario general del Departamento, García Oliver; el Comisario de Propaganda y Prensa, Miravittles; el Consejero de Trabajo, Miguel Valdés; el representante de la Delegación Marítima, Antonio Torres; y otras personalidades [...].⁹¹ »

Com es pot apreciar, l'arribada d'aquest vaixell soviètic va provocar una gran expectació i la presència de moltes autoritats, entre elles la del president de la Generalitat de Catalunya, Lluís Companys, que visità el vaixell a la tarda. Es produïren manifestacions populars, desfílades i un

festival en honor de la tripulació. Fins i tot es va produir una polèmica entre els sindicats CNT i UGT, per l'oposició dels anarquistes a deixar instal·lar els símbols del PSUC al port.⁹² Malgrat aquest incident, l'arribada d'aquest primer vaixell va servir per mostrar al món l'aliança entre la República i l'URSS, l'únic país del vell continent que havia decidit donar suport explícit al govern legítim.

Naturalment, l'arribada dels vaixells soviètics va ser especialment seguida pels serveis d'informació franquista, els quals ràpidament enviaren notes sobre aquests fets a la zona rebel. Així, en un primer informe redactat el mateix mes d'octubre l'informador parlava de l'arribada de diversos vaixells russos, tots ells, segons el seu criteri amb armament:

«El día 11 del presente mes de octubre el barco ruso *Zirianin* llegó al puerto de Barcelona desembarcando una gran cantidad de víveres; además como material de guerra un tanque de tres metros de longitud biplaza [...] como material sanitario cuatro aparatos para la obtención de agua destilada. Hace poco ha llegado el barco ruso *Neva*, el cual lleva importante cargamento de material de guerra, sin poder precisar.

Se ofrece información sobre la columna Dimitrov y la obtención de armas de un barco ruso con pabellón danés.»⁹³

Posteriorment, en un altre informe, s'hi afegien unes breus notes que matisaven la informació anterior en relació amb el *Zyriannin*, reconeixent que aquest vaixell només havia transportat aliments: «[...] *El buque Zyriannin que llegó a Barcelona, y a cuya llegada se dio tanta importancia, no llevaba armas y solamente desembarcó víveres.*»⁹⁴

Una altra ruta destacada de comerç va ser la de la Mediterrània oriental, amb partides de vaixells des de ports de Romania, sobretot de productes petrolífers, i des de ports grecs. Aquestes rutes toparien amb dos obstacles importants, la forta pressió que exerciren els vaixells rebels a tot el Mediterrani, gràcies sobretot a l'ajuda italiana, i els acords de Nyon de setembre de 1937 entre els països no bel·ligerants pel control de la pirateria al Mediterrani, que posaren fi a aquesta ruta marítima. Aquest fet portaria els vaixells que sortien d'aquests ports a buscar rutes alternatives, més llargues i també més costoses.

La darrera ruta a destacar, i sense cap mena de dubte la més important, va ser la que unia els ports francesos amb els catalans. Aquest tràfic marítim esdevindria cabdal a causa de la regularitat i la naturalesa dels seus carregaments, sobretot d'armes i aliments. Els vaixells que partien d'aquests ports ho feien amb carregaments francesos o amb carregaments d'altres vaixells estrangers que no volien arriscar-se a entrar als ports republicans. En aquests ports, com ara el de Marsella, les mercaderies eren transferides a petits vapors i motovelers espanyols. Aquestes petites em-

barcacions navegaven pel costat de la costa, fins a arribar a ports com els de Port de la Selva, Palamós, Sant Feliu de Guíxols o Barcelona.

Una altra alternativa que tenien els vaixells estrangers que no volien navegar fins a Barcelona o València, era arribar a ports francesos, descarregar els productes i que aquests fossin transportats a través de la frontera francesa amb Catalunya. Una ruta, aquesta darrera, que acabaria esdevenint la més important, sobretot des del moment que es produïren els bombardejos constants sobre el port de Barcelona.

Les aportacions de l'espionatge franquista en relació amb els vaixells que arribaven al port de Barcelona cercava d'identificar-los a través de les seves característiques físiques, amb la idea que els aviadors els poguessin distingir. Així en un breu informe elaborat el 23 de desembre de 1936 es feia la següent relació de vaixells ancorats al port de Barcelona:

«Todos los barcos mercantes están siendo pintados de nuevo, cambiando nombres y chimeneas con distintivos extranjeros, pero sin artillar.

– *Isla Gran Canaria*. Negro. Entró en Barcelona el 2 de diciembre.

– *Ciudad de Cádiz*. Gris azulado. Se dice que está a disposición de la Generalidad para una eventual evacuación

– *Villa de Madrid*. Negro. Superestructura chocolate como los barcos ingleses de Oriente. Lleva por lo menos dos salidas, la última en 3 de diciembre a Marsella.

– *Monte Toro*, *Carmen* y *Verga* estuvieron en el dique el día 5, se les vio dirigirse al Vulcano para reparación.

– *Marinero Cante*. Recibió en Reus cuatro impactos de pequeño calibre. Está en reparación.

– Los de la Trasadlántica en su fondeadero habitual en el muelle del reloj. Sin reformar.

– Delante de Vulcano (talleres) hay el *Ciudad de Cádiz* y cinco más de la Trasmediterránea en curso de pintura.

La vigilancia de costa además de los hidros, las efectúan barcas de pesca con fusiles y además dos yates de los palos –el Popa más pequeño– que tienen tipo inglés. Llevan radio. Salen hasta 25 y 30 millas mar adentro.»⁹⁵

A part d'aquest fet, també s'apuntava quin era el lloc on els vaixells atracaven i descarregaven els seus productes, perquè fos tingut en compte pels aviadors a l'hora de bombardejar les instal·lacions:

«Los buques portadores de material de guerra atracan siempre en el muelle de la Barceloneta, frente al muelle de España. Están así protegidos del mar por los edificios de los Docks y por las casas de la Barceloneta.»⁹⁶

Els informes sobre el port, les seves instal·lacions i el seu entorn, realitzats pels agents franquistes del SIFNE primer i del SIPM després, van

ser constants durant tota la guerra. Les dades recollides feien referència, com s'ha vist, a l'arribada de vaixells, a l'Aeronàutica Naval, a la situació de les defenses antiaèries, a les fàbriques i als tallers d'armament, al dipòsit de benzina i dels productes que s'emmagatzemaven als diferents recintes del port. En un informe enviat al SIFNE el 27 de novembre de 1936 es recollia la següent informació:

«La batería del astillero de los baños de San Sebastián, consta de cuatro cañones modernos de procedencia francesa, que substituyen a los antiguos. Se trata de cañones antiaéreos. [...] En el depósito de la CAMPSA son numerosas las ametralladoras antiaéreas. [...] En los talleres de la Aeronáutica Naval hay cuatro ametralladoras antiaéreas. Todo el material existente en este centro se halla en el hangar de reparaciones, en el hangar de hidros y en el hangar llamado de los botes. El número de aviones es de unos veinte, si bien la mayor parte de ellos son antiguos e inservibles. Quedan en perfecto uso unos cinco. Los talleres de la aeronáutica han sido trasladados a Sabadell, en un edificio antiguo contiguo a la estación y destinado a una fábrica.»⁹⁷

A inicis de 1937, un nou informe elaborat per informadors del SIFNE sobre la situació militar a Barcelona feia una detallada exposició de diferents objectius militars ubicats al port, entre els quals la localització de dipòsits, reflectors, aviació i les fàbriques de material de guerra:

«Información facilitada por los agentes [...] los cuales se evadieron de Barcelona, en el vapor francés [...]

Principales depósitos de aprovisionamiento.

En la ciudad de Barcelona se encuentran en la zona portuaria, muelle de Baleares, antiguos depósitos de algodón y cámaras frigoríficas y tinglados, sitios en la parte izquierda del Paseo, que conduce a la estación marítima, o sea donde se halla fijada la Torre del funicular aéreo, conocida como Jaime I.

Reflectores luminosos destinados a localizar aparatos de aviación y escuadra.

[...] otro en el martillo del rompeolas del puerto, otro frente la Aeronáutica Naval.

Se hace constar que en el puerto y al final del muelle de San Beltrán, o sea en la esquina al Paseo que conduce a la estación Marítima, han construido con bloques de cemento armado de los que utilizan para el rompeolas, un refugio contra bombardeos, pero con la particularidad que está hecho de forma que por la parte que mira al mar hay unas aspilleras con el fin quizá de poder instalar en las mismas ametralladoras con el fin de dificultar cualquier intento de desembarco, en el final también

del paseo que conduce a la Estación Marítima en su parte izquierda han instalado otro refugio en idénticas condiciones que el ya descrito.

Aviación.

En la Aeronáutica Naval se ha podido apreciar la existencia de dos o tres aparatos antiguos de nula o escasa eficacia.

Fabricación de material de guerra.

[...] también se fabrican al parecer materiales de guerra en los talleres Vulcano en la Barceloneta.»⁹⁸

Pel que feia als magatzems on es guardaven mercaderies de tot tipus, els informadors també els tenien molt controlats. Així, fins i tot es permeten el luxe de dibuixar croquis dels molls amb magatzems i els productes que tenien cadascun. Segons un d'aquest dibuixos datat el juny de 1937, al moll de Balears hi havia dos magatzems plens de blat, farina i queviures, i un altre amb pólvora i municions; al moll d'Espanya, tots els magatzems estaven plens d'aliments menys un que es trobava buit; al moll Bosch i Alsina hi havia guardats dos autos blindats; al moll del Dipòsit hi havia un magatzem de material de guerra; i al moll de Barcelona s'hi localitzaven tres dipòsits de menjar, altres tres buits i dos que probablement tenien armament.⁹⁹

Tot això són diferents mostres de com funcionaven aquestes xarxes i de la constant observació que es produïa a les instal·lacions portuàries. A part de localitzar els objectius militars, els espies també se centraren a recollir altres dades d'interès per a les tropes franquistes, com ara les quantitats de gasolina emmagatzemada als dipòsits del port, l'armament que es produïa en la indústria de guerra, els efectes dels bombardejos que s'anaren produint sobre els molls i els vaixells i les defenses de què disposava el port.

Un dels informes més complets que s'ha localitzat en relació amb els dipòsits de benzina que tenia l'empresa Campsa al port de Barcelona va ser realitzat i enviat al SIPM l'abril de 1938. En aquest document es detallen amb molta precisió les reserves de petroli que hi havia a les instal·lacions del Morrot perquè fossin tingudes en compte per l'aviació:

«Actualmente en la zona roja, la única instalación de importancia existente para la recepción del exterior de derivados de petróleo es la factoría de BARCELONA-MORROT, la cual dispone de una conducción de "Pipe-Line" que va desde la factoría al interior del puerto de Barcelona, permitiendo la descarga en dos días de cargamentos de 10.000 toneladas de productos, siendo como se indica la única instalación de que dispone actualmente el Gobierno Rojo.

Según informes fidedignos, el día 26 de marzo ppdo. había en la factoría de BARCELONA-MORROT una existencia aproximada de 20 millones de litros de gasolina, estando por descargar en el muelle un bu-

que con pabellón inglés con un transporte de 10 millones de litros más. Había además en aquellas fechas existencias de petróleo crudo que se utiliza para el funcionamiento de la refinería de CORNELLÁ donde es transformado en subproductos y lubricantes. Había también elevadas existencias de gasoil y el tancaje casi completo de fuel cils.

La factoría de MORROT ha sido objeto tres veces de bombardeos: la primera vez, una bomba cayó en un tanque de petróleo crudo incendiable, pero al resistir las planchas de acero del tanque impidieron que se propagara el fuego que al fin fue dominado. La pérdida fue aproximadamente de 1000 toneladas de petróleo. En otra ocasión las bombas cayeron en los alrededores sin lograr el objetivo. La especial configuración de esta factoría cuyas dimensiones son aproximadamente de unos 800 metros de longitud por 100 de ancho, son causas que hacen difícil su destrucción desde el aire, máxime teniendo en cuenta que está situada bajo la protección del Castillo de Montjuic donde últimamente se instalaron baterías antiaéreas. Con el fin de evitar su destrucción desde buque, que es, a juicio del informante, el medio más adecuado para batirla, ya que las baterías que había en Barcelona eran las mismas de 15 cm y de 8000 m de alcance, de que se disponía antiguamente, el Ministerio rojo de Defensa, ordenó la constitución de una **Junta de Protección de los Combustibles Líquidos**, con la misión de organizar la protección de dichas instalaciones, adoptando a su creación, el sistema de protección que consistía en la erección de muros de mampostería alrededor de los tanques hasta cubrirlos y en la elevación de las paredes que circundan la factoría, rellenando los espacios con tierra y arena.

Al propio tiempo a mediados de marzo en determinados lugares de la montaña de Montjuic, se empezaron las obras de perforación para proceder a la construcción de depósitos subterráneos situados en el corazón de dicho monte.»¹⁰⁰

La importància del subministrament de benzina era bàsic per a l'exèrcit republicà, tant per a l'aviació com per als diversos transports que utilitzava: tancs, camions, cotxes, etc. Per part de les tropes franquistes, dificultar l'arribada d'aquest subministrament, ja fos a través d'impedir l'entrada de vaixells o a través de bombardejar els dipòsits, era fonamental per deixar les unitats republicanes paralizades. Per aquesta raó, des del primer moment els dipòsits de gasolina es consideraren objectiu de primer ordre a ser destruït i es va informar amb detall sobre les seves instal·lacions. Dades que anaven des del camuflatge dels dipòsits fins a les possibles construccions de dipòsits subterranis sota els existents o sota l'estació de ferrocarril del mateix Morrot o la utilització d'una cova al peu de la muntanya de Montjuïc com a magatzem.¹⁰¹

Un altre punt d'interès que tenien els militars rebels fou situar i esbrinar els diferents armaments que es fabricaven a les indústries de guerra. Aquestes indústries també es van convertir en un objectiu prioritari a ser destruït des de l'aire o des del mar. En el cas del port, sabem que hi havia alguns tallers petits que es dedicaren a produir armament. Però sense cap mena de dubte, el principal interès de les autoritats franquistes va ser esbrinar el que es fabricava als tallers Nuevo Vulcano, ubicats al moll Nou. Segons els espies franquistes, aquests tallers tingueren una gran activitat a l'hora de produir armament, ja que s'hi fabricaven petits tancs, peces d'artilleria i metralladores, embolcalls per a mines submarines, es muntaven avions, es comprovaven les metralladores, es feien bombes de mà i planxes per a camions blindats. Una fàbrica tot terreny on es produïa de tot. Naturalment era impossible que en aquests tallers s'hi fabriqués tot aquest armament. El que sí que se sap és que s'hi feien blindatges i bombes, i sobretot es dedicaven a reparar vaixells danyats.

De la resta de tallers i indústries, com la Unió Espanyola d'Explosius, no se n'ha localitzat cap referència. Sí que s'ha trobat alguna dada de la fabricació d'armament i un suposat encàrrec de mines per protegir el port a les instal·lacions que tenia la Maquinista Terrestre i Marítima a la Barceloneta,¹⁰² i de la fàbrica Riviere de Can Tunis.

Un altre interès que tingueren els serveis d'espionatge fou recollir el màxim de dades en relació amb els efectes dels bombardejos que va patir Barcelona i el seu port durant la guerra. Són múltiples les informacions que recullen els danys de les bombes que caigueren sobre els molls, els vaixells que es trobaven amarrats, els edificis, els magatzems, els dipòsits, etc.

En darrer lloc, també s'han localitzat diversos documents que feien referència a les defenses antiaèries, a la presència de la marina republicana i al seu minat. En relació amb aquests dos darrers aspectes, s'ha localitzat un breu text d'inicis de 1937 que fa referència a la presència de la marina republicana al port:

«La marina roja está refugiada en el puerto de Barcelona desde el día 10 de diciembre. Los mandos de los 4 buques y un submarino que allí atracan están en manos de la marina y auxiliares. Carecen de técnicos, por cuya razón se cree que hacen pocas salidas del puerto, limitándose al reconocimiento de las costas, saliendo por las noches y regresando por la mañana a primera hora. Los barcos son el *Méndez Núñez*, *Gravina*, *Almirante Miranda* y otro, y además un submarino. Van equipados con dos ametralladoras antiaéreas a popa y un cañón también antiaéreo en el puente central, más los cañones de popa y proa propios de estos buques. Todos ellos van pintados de color gris oscuro, pero el

Méndez Núñez lleva una zona en la popa y otra en la proa de color blanquecino, [...] Se encuentran en el muelle de Barcelona [...].»¹⁰³

El vaixell que manca en aquest informe era el *Sánchez Barcáiztegui*. Tots tres, el creuer *Méndez Núñez* i el destructors *Gravina* i *Sánchez Barcáiztegui*, amb el suport del petrolier *Campillo* i dos hidroavions de l'Aeronàutica Naval, formarien l'Agrupació Naval de Barcelona, amb base al port. Durant la guerra, la Flota Republicana va adoptar en general una actitud defensiva, tot i la seva superioritat en bona part de la guerra respecte de la flota franquista. Aquest fet comportaria que la seva intervenció a la costa catalana se centrés en la protecció de vaixells o la vigilància de la costa. Després del fracàs de conquesta de l'illa de Mallorca, i davant l'amenaça de possibles atacs i desembarcaments a la costa catalana, així com dels vaixells que hi navegaven, el Ministeri de la Marina republicà decidí el desembre de 1936 crear aquesta agrupació. La seva estada a Barcelona es prolongaria fins al 28 de desembre, moment en què marxaria cap a Cartagena. Durant aquest dies, l'Agrupació Naval de Barcelona va portar a terme diverses missions, destacant la protecció de vaixells mercants i la vigilància de la costa.¹⁰⁴

A partir d'aquest instant, no hi hauria cap flota permanent a Barcelona. La presència de la flota republicana al port només seria puntual i de pas, tot complint missions de protecció de mercants. Part d'aquesta flota estaria composta per llanxes d'origen rus. La principal característica de les llanxes era la seva velocitat, propietat que li permetria fer missions de vigilància i recolzament a altres vaixells. Durant la guerra hi hagué la presència puntual d'aquestes unitats al port de Barcelona.

A part de la flota republicana, al port de Barcelona també hi va haver la presència de submarins, especialment quan un grup d'aquestes unitats va passar a formar part de l'Estat Major Central de Barcelona. D'aquesta manera, el 20 de març de 1938 el submarí C-1 es traslladaria a Barcelona, des d'on portaria a terme missions de vigilància. Un altre submarí que va ser destinat a la capital catalana va ser el C-4, el qual a partir de juny de 1938 també realitzaria diverses missions de vigilància al llarg de la costa. Finalment, també hi va ser destinat el submarí C-2.

Les autoritats franquistes van demanar als seus informadors que recopilessin el màxim d'informació en relació amb altres defenses del port, com ara mines. Un d'aquests informes parlava que:

«Se cree que el puerto de Barcelona o está minado o defendido por cadenas o redes entre la boya más exterior y el vivero de moluscos, dejando libre un canal por el que entran y salen los barcos. No hay más que tres hidros y un barco de guerra antiguo amarrado de popa en el muelle del carbón. Las fortificaciones hechas en la costa, próximas a Barcelona, son ridículas.

Para comprobar a los buques mercantes que por miedo no quieren hacerse a la mar sin protección, han sido armados seis pesqueros con un cañón del 7.5 y otro del 10.5. En la base de la Aeronáutica Naval de Barcelona hay tres hidros Saboya que prestan servicio.»¹⁰⁵

D'altra banda, i gràcies a la declaració d'un exmembre de la Junta d'Obres del Port, les autoritats rebels esbrinaren que al port s'establiria un canal de rastrejament de mines davant la por que es localitzessin mines a la mateixa entrada al port, i per aquesta raó es col·locaria una boia a uns 1.600 o 1.700 metres de la platja, davant el parc de la Ciutadella, i unes altres boies a 1.500 metres del far de l'entrada al port, formant totes dues una línia paral·lela a la costa. La informació afegia que es volien posar a prop dels dipòsits de la Campsa uns discos lluminosos que a la nit havien d'assenyalar l'entrada al port. Finalment, la nota també parlava que cada matí les autoritats republicanes s'encarregaven de localitzar possibles mines a prop del port i la costa.¹⁰⁶ Els vaixells que havien d'acomplir aquesta tasca eren el *Canalejas* i el *Joven Cinta*.

Amb tots aquests exemples s'ha volgut mostrar el control que tenien els espies franquistes del port de Barcelona. Qualsevol racó, indret, arribada, succés o detall que succeïa era anotat per aquests agents i traslladat a Burgos. I si no es recollia la informació a la ciutat, es recopilava a través de persones que havien fugit i que havien tingut relació amb el port. Tot i que el cap superior dels Serveis de la Comissaria General d'Ordre Públic, l'anarquista Dionisio Eroles, va fer públic el 4 de gener de 1937 a través de la premsa que:

«Considerando zona de guerra todo el puerto de Barcelona y costa del mismo, se advierte a todos los ciudadanos que queda rigurosamente prohibido fotografiar y sacar ninguna vista del citado puerto, en el bien entendido que en que no acate esta orden será desposeído de su máquina, sin derecho a ninguna reclamación»,¹⁰⁷

i que els mateixos agents el juny de 1938 informaven que

«El puerto se halla cercado completamente, requiriéndose un permiso de Fronteras y Puertos para poder penetrar en el mismo»,¹⁰⁸

el port va ser una zona molt vulnerable pel que fa a seguretat. I la gran informació recollida així ens ho confirma. La vigilància del port es trobava en mans dels Carrabiners, els Guàrdies d'Assalt i dels anomenats Brigades de Costa. La Brigada de Costa tenia la missió de reconèixer els vaixells que arribaven al port i fer el control dels viatgers i tripulacions que desembarcaven. La feina que desenvolupaven aquests agents no era gaire competent, situació que desembocà en una manca de la vigilància del

port. Aquest fet seria el que explicaria la poca eficàcia de les normes de seguretat, que seria aprofitada pels agents d'espionatge franquistes. En un informe elaborat per les mateixes autoritats republicanes el setembre de 1938 es posava de manifest aquestes mancances. En el document s'explicava com una persona de confiança aliena al port havia entrat per la Duana sense cap dificultat, transitant pel moll del Carbó, la dàrsena de Sant Bertran i sortint per una porta que comunicava amb el passeig Nacional a la Barceloneta. El més greu d'aquesta situació, a part del fet que ningú li havia cridat l'atenció, va ser que durant el recorregut l'agent republicà va apreciar com transitaven persones alienes al port, a més a més de captaires que s'aproximaven als vaixells per demanar menjar.¹⁰⁹ Arran d'aquest informe, es mostraren les facilitats que podien tenir els agents rebels per entrar en una zona tan important com era el port; els responsables de la seguretat del port respongueren que no els estranyava tot el que havia passat. Afirmava que els guàrdies de vigilància destinats als accessos del port eren les forces de Carrabiners. Unes unitats que segons el document incomplien les ordres que tenien donades en relació amb la vigilància dels accessos. Tots aquests agents sabien que per entrar al port era indispensable la presentació d'un passí expedit per la Comissaria del Port. A aquesta negligència calia afegir el fet que hi havia poc personal per vigilar durant tot el dia totes les instal·lacions portuàries. Per solucionar això es van demanar més agents per controlar tot el port i es va proposar la reducció de les entrades per al trànsit rodat, les mercaderies i els vianants, tot i que, com reconeixia el comissari responsable, era difícil vetllar tots els forats i buits que hi havia en alguns indrets i que eren aprofitats pels captaires, dones i nens per entrar al port a buscar menjar.¹¹⁰ També es demanava que es portés a terme el tancament total del port, amb la instal·lació d'una doble tanca, així com un control més exhaustiu dels mariners estrangers que hi desembarcaven. Alguns agents sospitaven que aquesta mariners treballaven com a agents al servei dels rebels. Per aquesta raó, es demanava que s'impedís el seu desembarcament i només es permetés el del capità.

Tot plegat fou un evidència de les deficiències de seguretat que hi havia al port, les quals van ser molt ben aprofitades pels rebels per recollir tota la informació possible sobre les instal·lacions portuàries barcelonines. Unes dades que van ser fonamentals per realitzar amb èxit els bombardejos. Després de tot el que s'ha exposat, es pot afirmar amb rotunditat que el port de Barcelona va ser un dels indrets més vigilats i controlats de la ciutat pels rebels durant la Guerra Civil.

Els bombardejos sobre el port de Barcelona

El port de Barcelona adquirí una gran importància estratègica durant la Guerra Civil. Durant els anys de conflicte el port esdevingué la infraestructura per on arribaven i es distribuïen els subministraments imprescindibles per a la guerra i el mantinent de la rereguarda: armes, municions, aliments, medicaments, etc. Amb la finalitat d'impedir l'arribada de productes per mar i d'eliminar objectius militars ubicats dins del port, les autoritats rebels decidiren bombardejar-lo de manera sistemàtica fins a convertir-lo en una de les zones més castigades de la capital catalana.

Durant els primers moments de la guerra, l'aviació s'inicià, com en el cas de la marina i l'exèrcit de terra, dins els paràmetres d'un conflicte amb tecnologia, artefactes i mentalitat propis d'inicis del segle XX. Ben aviat, l'arribada de nous aeroplans de guerra moderns, principalment italians, alemanys i soviètics, va capgirar aquesta situació i va convertir la guerra aèria en un enfrontament tecnològic modern i, també, en un dels elements cabdals de la victòria dels rebels. La nova tecnologia aeronàutica va suposar el canvi de mentalitat a l'hora de fer la guerra. Els fronts de guerra s'instal·laren a les ciutats, les quals a partir d'aquest moment serien constantment bombardejades des del mar i, especialment, des de l'aire. Sota l'argumentació pública de destruir objectius militars i sota l'argumentació encoberta de posar fi a la resistència i moral de la població civil, a partir d'aquest instant moltes ciutats espanyoles foren constantment bombardejades. Entre aquestes cal destacar la ciutat de Barcelona, que patiria els bombardejos continuats, primer des del mar i després des de l'aire, durant quasi tot el conflicte.

Pel seu sistema organitzatiu, la seva manera d'actuar i el nombre d'efectius es pot parlar de diverses unitats aèries dins l'exèrcit franquista. Aquest disposava de dues forces aèries diferenciades en funció de la seva localització i els seus dispositius. Una ubicada a les Balears i formada per avions de bombardeig italians, hidroavions italians amb tripulació espanyola i hidroavions alemanys; i l'altra, localitzada en aeròdroms emplaçats

per tot el territori rebel i formada per efectius italians, alemanys i espanyols (aviació hispànica), els quals intervingueren des del primer moment en els fronts de guerra donant suport a les tropes de l'exèrcit de terra.

En línies generals, l'aviació italiana emplaçada a les Balears, sota la denominació de *Aviazione Legionaria delle Baleari*, efectuà atacs contra diversos objectius militars: ports, ferrocarrils, carreteres, fàbriques, indústries, dipòsits d'armes i de benzina, centrals elèctriques, llocs de poder polítics, instal·lacions militars, aeròdroms, etc. Aquest contingent va operar de manera força eficaç en el bloqueig marítim dels ports republicans. Tot aquest desplegament contrastava amb el dèficit de l'aviació republicana, el qual no seria compensat fins a l'arribada del material rus.

Des dels primers mesos de la Guerra Civil, els militars revoltats veïen la importància i la necessitat de bloquejar l'ajuda que el govern de la República podia rebre de l'exterior. La notícia de l'arribada als ports del Mediterrani d'ajuda enviada des de l'URSS i des d'altres països accelerà la voluntat de bombardejar els ports republicans. Per aquesta missió Franco obtingué la valuosa ajuda de les forces italianes i alemanyes.¹¹¹

El 17 de novembre de 1936 la Junta de Burgos envià el següent telegrama al govern britànic on, entre altres coses, informava les autoritats angleses que la seva principal ambició era bloquejar i bombardejar el port de Barcelona per impedir l'ajut que rebia el govern republicà. Les autoritats de Burgos, en aquest comunicat, també demanaven al govern de Londres que els vaixells i súbdits anglesos s'allunyessin del que ja era considerat com un objectiu militar:

«El día 17 del corriente [novembre] el Gobierno de Londres recibió de la Junta de Burgos el siguiente telegrama: "Sabemos que en Barcelona se han desembarcado y se pretende continuar desembarcando material de guerra. Los barcos en cuestión enarbolan diferentes banderas, pero la mayoría ostentan la bandera soviética o la española. Los fascistas españoles estamos decididos a impedir este tráfico por todos los medios. SI ES NECESARIO DESTRUIREMOS EL PUERTO DE BARCELONA. Aconsejamos a los buques extranjeros que se hallen en el mencionado puerto que lo abandonen inmediatamente a fin de evitar que sean víctimas de daños involuntarios".»¹¹²

Del comunicat es poden extreure diverses conclusions. En primer lloc, quedava palès que ben aviat el port de Barcelona es convertí en un objectiu militar per les tropes rebels. En segon lloc, que l'espionatge ja començava a treballar amb la fi d'aconseguir la màxima informació de la re-
guarda. I, finalment, que el govern feixista de Burgos va voler informar les autoritats britàniques dels seus plans per no provocar un incident internacional amb una potència estrangera que havia de seguir mantenint-se



Efectes del bombardeig al port el 16 de març de 1937. Autor: Pérez de Rozas.
Arxiu fotogràfic de Barcelona.

neutral. Una sensibilitat, aquesta darrera, que fou constant durant tota la guerra.

Segons fonts italianes, entre finals d'octubre i inicis de novembre de 1936, el general Sperrle, comandant de la Legió Còndor alemanya, va proposar a l'Estat Major de Franco un pla d'ofensiva aèria contra els principals ports mediterranis que es trobaven sota el control de la República, en què estava previst que els italians bombardegessin entre d'altres el port de Barcelona amb avions vinguts fins i tot des de Sardenya. Franco des del primer moment estigué d'acord amb el pla, mentre que els italians es mostraren poc entusiasmats, rebutjant la idea d'atacar des de l'illa de Sardenya per possibles conflictes internacionals.¹¹³

Aquest plantejament fou assumit a mesura que les forces aèries italianes, les principals responsables de dur a terme els bombardejos sobre el port de Barcelona, anaren traslladant els seus avions i infraestructures militars a l'arxipèlag balear. El fracàs de l'expedició naval contra l'illa de Mallorca¹¹⁴ va tenir una gran importància per al futur de la República i Catalunya, ja que representà la possibilitat que les aviacions italianes i alemanyes disposessin d'una formidable base d'actuació per bombardejar ciutats de la rereguarda republicana, i en especial Barcelona. D'aquesta manera l'illa de Mallorca es convertiria en un fantàstic portaavions natural que permeté als avions feixistes poder bombardejar qualsevol racó del Principat.¹¹⁵ En aquesta illa s'hi instal·laria l'Aviació Legionària de les Balears, la qual tingué el seu origen en el primer grup d'aparells que es traslladaren a Mallorca amb la missió d'avortar l'expedició republicana a les illes.

A part de les forces italianes, l'illa de Mallorca va tenir una destacada presència de la Legió Còndor alemanya amb base a Pollença. Aquesta unitat es va encarregar de colpir diversos objectius militars de la rereguarda republicana. Els hidroavions bimotors Heinkel He-59, integrats dins l'AS/88, bombardejaren la costa catalana i especialment la ciutat de Barcelona al llarg de 1938.

L'aviació alemanya també es va encarregar de realitzar el bloqueig marítim sobre la costa republicana. Els hidroavions agrediren qualsevol vaixell sospitós de transitar amb mercaderies per a la República en qualsevol lloc on fos localitzat. Davant les propostes del govern anglès pels continus atacs contra els transports que hissaven aquest pavelló en alta mar, es va fixar per acord internacional que només es pogués atacar la navegació de cabotatge a menys de tres milles de la costa, a més dels vaixells atracats als ports. Aquesta situació va modificar les accions dels Heinkel, que van desviar els seus atacs cap a llocs estratègics i cap a l'hostilització de la rereguarda, centrats a malmetre instal·lacions portuàries i altres objectius a la costa, així com també a crear el pànic sobre la població civil.



Enfonsament d'un vaixell al port el 14 d'abril de 1937. Autor: desconegut.
Arxiu fotogràfic de Barcelona.

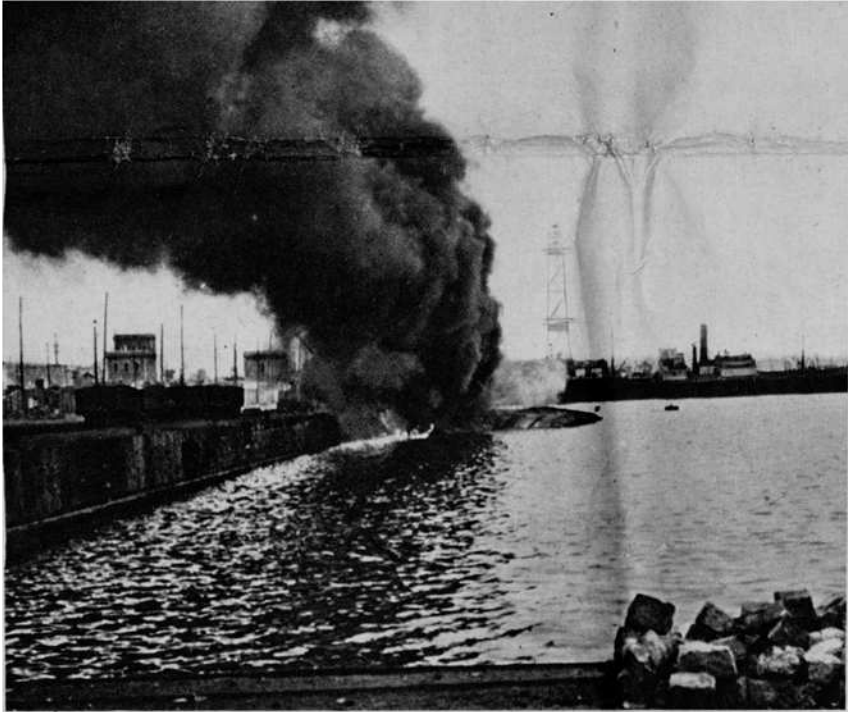
Conjuntament amb l'aviació italiana i alemanya, els rebels també disposaren d'un petit contingent d'aviadors espanyols a les Balears. Els aparells de l'aviació hispànica a les Balears van configurar una unitat especialitzada que va intervenir amb força èxit en el bloqueig i la vigilància de la costa mediterrània. Els hidroavions franquistes van portar a terme missions de reconeixement a llarga distància per donar suport a les ofensives protagonitzades pels creuers revoltats i els submarins italians. Aquests aparells van ser clau per a la localització del trànsit marítim republicà.

Malgrat tot això, els primers bombardejos que patí la costa catalana, i en concret el port de Barcelona, no es realitzaren des de l'aire sinó que vingueren per mar. Els vaixells rebels començaren a disparar des d'alta mar, de vegades intentant abatre objectius militars, d'altres cercant colpir centres urbans de manera indiscriminada. Tot responia a quelcom planificat. El 15 de gener de 1937 el govern feixista italià es reuní a Roma amb els seus comandaments militars per establir les directrius de les seves forces en ajut a Franco. En el cas de la marina de guerra, es decidí continuar la pressió per tallar els subministraments a les forces republicanes i dur a terme bombardejos sobre les localitats costaneres. Amb el temps, els atacs navals foren substituïts pels més eficaços i precisos bombardejos aeris.

El primer bombardeig aeri no fou fins al 18 d'abril de 1937, tal com recull la relació diària que elaborava la Direcció d'Obres i Serveis del port per a la màxima autoritat portuària, la Junta d'Obres del Port de Barcelona. Malgrat la data, els responsables d'elaborar els informes apuntaren que amb anterioritat a aquesta jornada el port havia patit diverses agressions per obusos llançats des del mar. Cap d'ells, però, i segons la documentació localitzada, aconseguí afectar greument els molls ni els serveis del port ja que les bombes caigueren al mar o a la zona lateral de la muntanya de Montjuïc.¹¹⁶

Tal com reflecteix la documentació de l'època, els primers atacs que patí el port i la ciutat de Barcelona es portaren a terme des del mar. El mes de novembre de 1936, es produí el que ha estat considerat com el primer atac contra el port de Barcelona. El vaixell que protagonitzà l'agressió sembla ser que fou el *Canàries*, que disparà un total de 21 trets sobre les instal·lacions portuàries i el castell de Montjuïc, sense aconseguir tocar cap dels seus objectius. Aquest primer atac no tingué continuïtat, si bé algun autor es fa ressò d'una altra escamesa per part de vaixells franquistes.¹¹⁷ No fou fins a la primera quinzena del mes de febrer de 1937 que no es produí un nou bombardeig sobre la ciutat de Barcelona.

La primera campanya submarina de l'armada italiana portà a terme accions contra els ports i la costa republicana amb vaixells de superfície i submarins. Entre gener i febrer de 1937 es realitzaren tres bombardejos sobre instal·lacions del port de València i quatre sobre el de Barcelona. Se-



IL VAPORE DA CARICO « MIOCENE » COLPITO ED INCENDIATO MENTRE SBARCAVA MATERIALE DESTINATO ALLA RESISTENZA DEI ROSSI. L'ECCEZIONALE FOTOGRAFIA È STATA PRESA DAGLI UFFICIALI DELLA CAPITANERIA DEL PORTO DI BARCELLONA ROSSA, ED È STATA RINVENUTA DOPO LA LIBERAZIONE DELLA CITTÀ

Catalogna: documentario fotografico dell'assedio aereo. Roma: Editoriale Aeronautica, [1939].

gons el capità del vaixell *Gènova*, que es trobava a bord del submarí *Torricelli* com observador, el bombardeig de Barcelona del 18 de gener de 1937, realitzat per aquest submarí, tenia com a finalitat els dipòsits de naf-ta (un hidrocarbur que s'utilitza com a dissolvent industrial) del port, en-cara que no va aconseguir destruir cap dels objectius apuntats.¹¹⁸

A les tres de la matinada d'aquell dia 18 de gener el submarí *Torricelli* se situà davant el Prat de Llobregat i començà a disparar contra les instal·lacions del port. Les autoritats republicanes van poder comprovar com els tirs es realitzaren amb granades trencadores. En total, el submarí italià va descarregar una quarantena de projectils contra els molls i els di-pòsits de gasolina, prenent com a referència el far verd d'entrada al port. L'atac va durar uns dotze minuts i entre els danys que assolí hi havia el moll de Sant Bertran i els vaixells *Betis* i *Campillo*.

Dies després la pressió augmentà. Els dies 9 i 10 de febrer de 1937 el port de Barcelona tornà a rebre els atacs dels submarins italians. El dia 9, cap a les cinc de la matinada, el submergible *Ettore Fieramosca* llançà di-versos obusos a les instal·lacions portuàries sense causar-hi danys d'im-portància. Els objectius foren el petrolier *Campeador* i *Zorroza*, preparats per descarregar petroli i carregar olis pesants. Els projectils aconseguiren malmetre la defensa del moll de Ponent i alguns fragments de metralla to-caren lleugerament els vaixells.

L'endemà a la nit, els agressors insistiren a atacar el port. En aquesta ocasió el submarí disparà contra els dipòsits de la Campsa.¹¹⁹

Per aquestes dates ja quedava més que clar que la zona del port s'esta-va convertint en zona de guerra a la qual calia restringir l'accés dels ciuta-dans tant per la seva seguretat com per qüestions relacionades amb l'es-pionatge. Les autoritats republicanes volien impedir a tota costa que els rebels rebessin dades sobre el port que els servissin de referència per po-der realitzar els bombardejos que tenien previstos. Per aquesta raó, una de les mesures que es prengueren fou la de no permetre fer fotografies en tota la zona portuària. El cap superior de Serveis de la Comissaria General d'Ordre Públic, l'anarquista Dionisio Eroles, va ser l'encarregat de trans-metre la notícia a la premsa el 4 de gener de 1937:¹²⁰

«Considerando zona de guerra todo el puerto de Barcelona y costa del mismo, se advierte a todos los ciudadanos que queda rigurosamente prohibido fotografiar y sacar ninguna vista del citado puerto, en el bien entendido que en que no acate esta orden será desposeído de su máqui-na, sin derecho a ninguna reclamación»

A les deu de la nit del dia 13 de febrer de 1937 es produiria el primer bombardeig amb víctimes civils sobre la ciutat de Barcelona, ja que els an-teriors només havien afectat punts concrets del port. Els obusos que feren

blanc sobre la ciutat procediren del creuer italià *Eugenio di Savoia*, que des d'una zona propera al dic de l'Est disparà nou salves. Tot i encertar diferents edificis i la fàbrica Elizalde, cap dels projectils danyà cap dels molls del port barceloní.

Tal com s'ha apuntat anteriorment, el primer bombardeig aeri que va ser registrat per les autoritats portuàries sobre Barcelona fou el del dia 18 d'abril de 1937.¹²¹ A dos quarts de tres de la tarda foren bombardejats els molls Nou, Catalunya i Barcelona, atac que va acabar originant tres víctimes mortals i vint ferits. Els danys materials foren considerables sobre dues embarcacions que formaven part de la flota de la Junta, així com quatre cobertes del moll de Barcelona. La notícia del bombardeig fou motiu de portada del dia 20 d'abril al diari *La Vanguardia*. La crònica d'aquest dia parlava que, de manera impune i covarda, un avió facciós havia bombardejat una de les barriades més populars de la ciutat, la Barceloneta. L'editorial parlava que es tractava de l'agressió més terrible que havia patit la ciutat i que en cap cas es podia disculpar pel fet que cercava objectius militars. Les informacions d'aquest dia parlaven de sis morts i quarantanou ferits, encara que cap dels morts es localitzava al port. L'única referència que es feia al port era per narrar l'agressió i apuntar que l'avió l'havia sobrevolat durant el temps en què havia estat llançant bombes:

«Aprovechando sin duda el estado atmosférico, un trimotor faccioso venía volando a gran altura desde el mar, muy pegado a la costa y protegido por nubes bajas. Tan pronto se encontró sobre tierra comenzó a arrojar bombas pequeñas, cayendo los primeros artefactos, y después, atravesando el puerto, el aparato se dirigió hacia la Avenida de Francisco Layret, donde viró en redondo cuando se encontraba sobre la primera bocacalle, para dirigirse nuevamente al mar, desapareciendo a poco en el horizonte.

Durante el trayecto, en pocos segundos fueron arrojadas de treinta a cincuenta bombas, que al estallar ocasionaron lamentablemente víctimas entre la población civil y escasos desperfectos.»

El següent atac enregistrat sobre el port fou el del dia 29 de maig a les quatre de la tarda, quan l'aviació italiana bombardejà diferents molls del port i provocà destrosses als paviments i el trencament de vidres a diversos edificis, tot i que no provocà cap víctima. El bombardeig afectà també tota la ciutat i ha estat considerat el primer bombardeig seriós que sofrí Barcelona.

Fins aquesta data, el ritme de bombardeig que va patir el port fou aproximadament a raó d'un per mes. El mes de juny de 1937, si bé la ciutat no fou atacada, les alarmes no deixaren de funcionar davant la possibilitat d'una agressió tant aèria com marítima. La tensa calma, però, es tren-

cà a partir del mes de juliol quan els bombardejos tornaren a afectar el port barceloní d'una forma més constant. Una de les causes que explicaria l'increment dels atacs la trobem en el fet que a partir de juny de 1937 va quedar constituït a Mallorca un grup de bombarders molt ràpids –els Falchi delle Baleari– amb avions Savoia S-79. A partir d'aquests moments, i sobretot des dels darrers tres mesos de 1937, els bombardejos augmentaren en nombre i intensitat. El general italià Velardi ordenà, per aquestes dates, que els bombardejos fossin més continuats sobre els ports principals de les ciutats republicanes.¹²²

D'aquesta manera, el 28 de juliol a les dues i trenta-cinc minuts de la tarda es produïren diferents bombardeigs sobre els molls de Ponent i del dic Est. Curiosament, aquests atacs serien protagonitzats per tres avions alemanys Heinkel He-59 de la Legió Còndor, l'altra gran responsable dels bombardeigs aeris sobre el port de Barcelona. Les bombes danyarien la bàscula d'un dels edificis del moll de Ponent, mentre que al dic quedaren danyades les banquetes i els blocs exteriors de la defensa de la mateixa escullera.

Durant el mes d'agost hi ha constància que el dia 17 hi hagué un bombardeig sobre la zona del port. Les bombes afectaren especialment l'Aeronàutica Naval i els tallers Vulcano, ferint dues dones i causant desperfectes de poca consideració.¹²³

No fou fins al 23 de setembre que, a les onze del matí, l'aviació enemiga va tornar a deixar anar les seves bombes sobre la zona portuària. Les àrees afectades per la nova agressió foren el moll d'Espanya i la zona del Contradic. Al moll d'Espanya les explosions ocasionaren sis ferits¹²⁴ i es comptabilitzaren danys al cobert i el trencament dels vidres de tots els edificis dels molls d'Espanya i la Muralla.¹²⁵ A la zona del Contradic, les destrosses es concentraren en les instal·lacions de la Campsa i l'estació del ferrocarril de la companyia MZA, que es trobava al port. Els dipòsits de combustibles que es localitzaven a prop del port, i que eren propietat de la companyia petroliera Campsa, foren sense cap mena de dubte un dels principals objectius de l'aviació rebel. Destruir-los i impedir que subministressin combustible a les autoritats republicanes es convertí en una de les obsessions de les autoritats franquistes, tal com demostraven els informes realitzats pels serveis d'espionatge. Per aquesta raó, els seus dipòsits i instal·lacions foren dels més afectats per aquests bombardejos. El resultat d'aquest bombardeig contra el dipòsit de benzina va ser recollit per un informe elaborat per la Cinquena Columna:

«En el bombardeo realizado por la Aviación Nacional en la Factoría Petrolífera de Campsa en Barcelona [...] fue incendiado un tanque, el núm. 17 de capacidad cercana a los 4.000.000 de litros [...] No habiendo

sufrido desperfectos las tuberías, pudiendo ser trasladados a otros durante las 25 horas que duró el incendio, cerca de 1.7000.000 de litros de producto; ardiendo pues 1.300.000 litros de crudo. [...] En las instalaciones los daños fueron los siguientes: destrucción completa del tanque núm. 17 aprovechable, en parte, únicamente para chatarra. Averías de consideración en las cubiertas de los tanques 12 y 13. Como daños de menor importancia citaremos los destrozos en el pintado exterior de los tanques 12, 13, 18, 9, 11, 24 y 25, producidos por el calor irradiado del tanque nº 17.»¹²⁶

Durant el mes d'octubre fou la primera vegada que el port de Barcelona va registrar més d'un atac aeri. L'increment de bombardejos, tant a la ciutat com al port, obligà les autoritats a desallotjar el barri de la Barceloneta.¹²⁷ El primer dels dos bombardejos es produí el dia 1 a les quatre de la tarda i afectà els molls d'Espanya i la Barceloneta. Com a conseqüència dels impactes dels projectils es comptabilitzaren tres morts i diversos ferits, mentre que les destrosses materials es concentraren a l'extrem d'un dels coberts del moll. Per la seva banda, el moll de la Barceloneta patí destruccions en diversos pavellons annexos a un dels coberts.

El segon atac es va produir la nit del 15 al 16 d'octubre, sense que es tinguin més dades al respecte. L'únic que se sap és que segons el diari de guerra rebel, l'aviació de la Legió Còndor va bombardejar els ports de Barcelona i Tarragona amb èxit.¹²⁸

El tercer dels bombardejos que es produïren durant el mes d'octubre tingué lloc el dia 18 a les nou del vespre. En aquesta ocasió els projectils tocaren la zona del contradic, indret on es localitzava l'Aeronàutica Naval i en quedaren afectats un dels barracons, el magatzem d'eines, un edifici dedicat a serveis, així com les línies del ferrocarril i diversos edificis.

No va ser fins al mes de desembre que no es tornaren a registrar a la zona portuària nous bombardejos. Aquell mes marcà l'inici de noves i fortes agressions aèries damunt la ciutat. Durant el mes de desembre es registraren dos atacs sobre el port. El primer va ser realitzat el dia 7 a les tres de la tarda i va afectar principalment el dipòsit i el moll de la Muralla. Aquest atac fou el primer que realitzaren sobre la ciutat i el port els Savoia-79, uns nous aparells molt més moderns, amb més capacitat de vol i també de destrucció. Els danys i l'eficàcia dels bombardejos protagonitzats pels avions Savoia foren més grans a partir d'aquest moment. Les destrosses computades pel bombardeig es fixaren sobre el paviment i l'edifici de la Junta d'Obres del Port, mentre que a la zona del moll de la Muralla es va veure afectada la part de les vies del ferrocarril. L'enginyer director d'Obres Públiques, Ramon Burillo, en l'informe que realitzava sobre cadascun dels bombardejos que patia el port i que anaven dirigits al president de la Junta d'Obres del Port de Barcelona, explicava en quines

condicions i quins perills havien de superar els operaris del port un cop es donava per finalitzat el bombardeig. En aquest cas, l'enginyer en cap es fixava en el fet que una de les bombes llançades des de l'aire no havia esclatat i quines solucions es donaren per resoldre la situació:

«Entre las bombas lanzadas por la aviación facciosa el día 7 de diciembre actual, hubo una que cayó a la entrada del muelle de España sin que estallara, desapareciendo bajo el afirmado de la zona de depósito. Avisado oportunamente el parque de artillería, se procedió a efectuar la necesaria excavación para extraer el artefacto, pero, después de varios días de trabajo, no se consiguió ponerlo al descubierto, en vista de lo cual el propio parque desistió de realizar la operación, resolviéndose tapar de nuevo la excavación, quedando el proyectil enterrado, cosa que, según el personal de aquel organismo, no ofrece ningún peligro. De todos modos, la Dirección del Puerto ha tomado las referencias necesarias para dejar perfectamente definido el lugar donde se halla enterrada la bomba.»¹²⁹

El darrer bombardeig que es va registrar sobre el port de Barcelona l'any 1937 fou del dia 11 de desembre a dos quarts de set de la tarda. El moll més danyat per les bombes fou el de Sant Bertran, on a part de les destrosses que hi hagué al ferm, també es comptabilitzaren diversos morts i ferits. Entre ells, un mort i deu ferits del personal de la Junta d'Obres del Port.

Els bombardejos i destruccions sobre el port de Barcelona durant l'any 1938

L'any 1938, coincidint amb la fi de la guerra al nord de la península l'octubre de 1937, donà lloc que els efectius franquistes poguessin disposar de tota la seva força destructora per utilitzar-la a les zones de llevant. Aquest fet, i la confirmació que el port de Barcelona era la porta d'entrada de molts vaixells mercants carregats amb tot tipus de materials, motivaren que les seves instal·lacions fossin extremadament castigades des de l'aire.

Dels quasi tres anys que durà la guerra, el més dur per a la ciutat i el port de Barcelona fou el de 1938. A la manca de queviures, les contínues notícies sobre les desfetes als diversos fronts de guerra i l'augment constant de desastres a mesura que les tropes franquistes s'endinsaven al territori republicà i català, cal afegir les alarmes diàries de bombardejos i els efectes pràctics que sobre la població civil tingueren aquests atacs.

El port de Barcelona fou durament castigat durant aquest any, i els bombardejos es multiplicaren de manera destacada durant tots els mesos

de l'any. Els atacs des de l'aire només s'aturarien amb l'ocupació franquista de Barcelona el 26 de gener de 1939.

Durant l'inici de l'any 1938, el port ja registrà tres atacs. El primer tingué lloc el dia 19 a un quart d'una de la tarda, quan avions S-79 deixaren caure les seves bombes sobre la ciutat.¹³⁰ Els molls que es van veure més afectats foren el de la Barceloneta, on hi hagueren danys al cobert núm. 2, i el del Dipòsit, on quedaren força afectats els Magatzems Generals de Comerç a causa d'un incendi i les vies del ferrocarril per al transport de mercaderies.

El comunicat més detallat redactat per l'enginyer en cap del port parlava que en total s'havien comptat sis bombes de gran potència, les quals havien produït la mort de diverses persones que transitaven en aquest moment per les proximitats del port, així com d'altres que es trobaven a l'interior de l'edifici conegut com el dels Magatzems Generals de Comerç. Igualment, també fou considerable el nombre de ferits, entre els quals destacaven els vuit operaris que hi havia dependents de la Junta d'Obres Públiques del Port.¹³¹

El 25 de gener, a un quart de vuit del matí, de nou les alarmes es dispararen al port a causa d'un nou bombardeig. Les bombes llançades per sis S-79 en aquesta ocasió danyaren el contradic i el moll de Sant Bertran. En el primer cas, els edificis més afectats foren un dels coberts i el magatzem per a la potassa; mentre que al moll de Sant Bertran, les bombes causaren cinc morts i l'enfonsament de diverses embarcacions que es dedicaven a la pesca.

Finalment, el dia 30 de gener a dos quarts de dotze del matí, un nou bombardeig afectà el moll de Ponent. Les bombes que es llançaren des dels avions feixistes S-79 cercaren de destruir l'estació del Morrot, una de les instal·lacions portuàries que registraren un major nombre d'atacs, ja que des d'allí sortien moltes mercaderies cap a diferents punts del territori.

El febrer fou el darrer mes, tant per al port com per a la ciutat, on es va registrar una treva d'atacs aeris. En el transcurs d'aquest mes no es produí cap bombardeig. Però aquesta situació fou només una cruel pausa, ja que les autoritats militars franquistes ja estaven planejant les properes ofensives sobre la ciutat. Tot això quedà confirmat pel màxim responsable de l'aviació franquista, el general Alfredo Kindelan, quan dirigí el següent comunicat al cap de l'aviació italiana:

«Por razones de orden político, parece conveniente suspender por unos días los bombardeos sobre poblaciones caso de que los rojos las suspendieran también. Bien entendido, que se sustituirán por acciones sobre fábricas, puertos, centrales eléctricas y vías de comunicación, y sobre todo tráfico procedente de Francia.»¹³²



FOTOGRAFIA DI UN'AZIONE AEREA SUL PORTO DI BARCELONA, ESEGUITA IL 3 DICEMBRE 1939 CON BOMBE DA 50 KG. E DA NOTARE LA PERFETTA PRECISIONE DEL LANCIO CHE INQUADRA COMPLETAMENTE LA STAZIONE MARITTIMA ED I MOLI RISPETTANDO GLI EDIFICI CITTADINI

Catalogna: documentario fotografico dell'assedio aereo. Roma: Editoriale Aeronautica, [1939].



Fotografia aèria del bombardeig del port de Barcelona 30 de gener de 1938.
Autor: Aviazione Legionaria delle Baleari. Centre d'Història Contemporània
de Catalunya.

Com posaren de manifest, les autoritats franquistes volien imposar una treva dels bombardejos sobre població civil i augmentar els que afectaven les infraestructures considerades objectius militars. En aquest cas, però, tal com s'ha dit, el port de Barcelona no es va veure afectat per cap bombardeig durant el mes de febrer.

L'escenari de certa calma canvià de manera radical a partir del març de 1938, quan la ciutat de Barcelona patí els que foren considerats els bombardejos més importants i terribles de tota la guerra. Prèviament a aquests atacs, el dia 5 de març les autoritats republicanes comunicaren que al moll de Sant Bertran dues bombes havien provocat un incendi. L'agressió va ser realitzada per quatre hidroavions alemanys. El diari de la Missió Naval Alemanya parla del llançament de 20 bombes de 50 kg i d'una forta reacció antiaèria.¹³³

El càstig de l'aviació italiana sobre la capital i els ciutadans de Barcelona fou constant durant els dies 16, 17 i 18 de març. Les bombes llançades des del cel ocasionaren un miler de víctimes civils innocents i milers de ferits, així com la destrucció de 48 edificis i greus desperfectes en 75.¹³⁴ Els atacs afectaren majoritàriament el centre de la ciutat, fet que demostrava clarament que amb les agressions aèries els feixistes no cercaven de devastar objectius militars, sinó d'atemorir els ciutadans i ciutadanes de Barcelona. Aquest argument encara adquireix més importància pel fet que el port, el considerat màxim objectiu militar de la ciutat, només enregistra un sol bombardeig durant aquestes negres jornades. El bombardeig va ser anotat per les autoritats portuàries el dia 17 de març a un quart de sis de la matinada, i la zona que quedà més malmesa fou la de la Muralla. Era per tant la primera vegada que es bombardejava el port tant d'hora, fet que s'explicaria dins del context d'atac continu que estava patint la ciutat i per la utilització de nous avions que podien volar de nit amb més armament.

Els estralls més considerables s'aplegaren als edificis de la Casa de Màquines, on es trobaven instal·lades les calderes de les grues hidràuliques.

A causa d'aquest bombardeig indiscriminat el govern franquista va rebre moltes crítiques de l'àmbit internacional acusant-lo de ser responsable de la mort de milers de civils. Davant aquesta ofensiva, les autoritats de Burgos decidiren emetre una nota de premsa per ser repartida a tots els representants consulars que tenien destinats per Europa i en què es justificava el perquè d'aquest bombardeig. En aquesta nota, elaborada i repartida el 21 de març de 1938, es declarava:

«Que el gobierno nacionalista de España no actúa desde el aire contra poblaciones indefensas por el placer sádico de hacer víctimas inocentes [...] Es obligación del citado gobierno el destruir los centros militares, tráfico de guerra enemigo y fábricas de municiones [...] Barcelona

no puede incluirse entre las poblaciones indefensas, ni falta de objetivos militares. Es la población española que cuenta con más armas antiaéreas para su defensa además de tres aeródromos en los que estacionan escuadrillas de caza [...] Cuantas veces hemos otorgado zonas neutrales o armisticios tácticos el enemigo con mala fe ha autorizado estos o aquellos para fines militares [...]

Hechas estas consideraciones pasamos a declarar que admitimos en principio sin reservas las sugerencias que se nos hagan para reducir los daños causados por la Aviación sobre poblaciones civiles no defendidas, conservando el derecho de atacar objetivos militares [...] La única condición que nos vemos precisados a imponer dada la calidad moral del Gobierno rojo es que la desmilitarización de centros urbanos, si se acuerda, o la declaración de objetivos desprovistos de importancia militar se haga por comisiones internacionales solventes y no por agentes del citado gobierno. Para que una ciudad se libre del riesgo de bombardeos aéreos no debe haber en su recinto fábricas de material de guerra ni artillados ni guarniciones militares [...] Los puertos serán bombardeados mientras sirvan de refugios a buques contrabandistas [...]»¹³⁵

Novament les autoritats franquistes tornaven a recolzar-se en la legislació internacional per justificar els bombardejos sobre nuclis urbans i en concret sobre Barcelona. La presència de fàbriques d'armament, de defenses antiaèries –necessàries per defensar-se dels bombardejos–, de recintes militars i del port serviren per seguir argumentant el perquè dels constants bombardejos. En el fons, la nota de premsa venia a dir que els responsables finals de totes aquelles morts innocents eren les autoritats republicanes i de la Generalitat de Catalunya per permetre que a Barcelona hi hagués tots aquells objectius militars.

El mes d'abril fou relativament tranquil, sobretot si el comparem amb els bombardejos del mes anterior. L'única escomesa seriosa que protagonitzaren els avions italians fou la del dia 30, quan de bell nou les bombes colpiren el port i de forma particular l'estació marítima, ubicada al moll de Barcelona, que fou en gran part enderrocada.

Els bombardejos sobre el port del dia 30 es portaren a terme en dues parts, la primera a les vuit i quaranta del matí i colpí, tal com s'acaba d'apuntar, el moll de Barcelona. Les bombes causaren un mort i quatre ferits del personal que es trobava adscrit a la Junta d'Obres del Port, tot i que el nombre de víctimes civils fou més elevat.¹³⁶

El segon bombardeig tingué lloc a dos quarts de dotze del matí, i aquesta vegada el moll afectat fou el Nou. Les avaries foren múltiples i especialment greus als Tallers Cardona, on s'originà un gran incendi.¹³⁷ Alguns dels projectils colpiren la platja de la Barceloneta i els banys La Deli-

ciosa i de Sant Sebastià. Altres artefactes caigueren a prop del vaixell *Argentina* i un altre va quedar sense esclatar al moll dels Pescadors. Un dels objectius que cercava aquest bombardeig era destruir les dependències dels banys de Sant Sebastià, on en aquells moments hi havia allotjades part de les Brigades Internacionals.

El mort que es va inscriure com a conseqüència del bombardeig del dia 30 d'abril fou el d'un mariner que treballava al port. El seu cos no es va poder localitzar fins set dies després que es produís l'atac. Davant del terrible esdeveniment, l'enginyer director del port, Ramon Burillo, va decidir sol·licitar que aquesta fatalitat fos considerada com a accident de treball, aspecte que, segons es desprèn de l'informe que dirigí al president de la Junta d'Obres del Port, encara no estava previst:

«En el fondo del canal de entrada al Puerto, frente al Muelle la Estación Marítima, ha sido encontrado en la mañana de hoy, el cadáver del infortunado marinero de esta Junta, Carlos Samper Gómez, que murió víctima del bombardeo aéreo sufrido en la antedicha zona durante la mañana del 30 de abril.

Este marinero cumplía con el deber de trasladar con la canoa que dirigía [...] al personal de servicio del faro. El accidente sobrevino al realizar este servicio,[...] o sea cuando cumplía plenamente las instrucciones del trabajo. Por lo tanto, es evidente [...] el hecho está incurso en la condición de accidente laboral.

[...] Sin embargo, teme el Ingeniero que suscribe que la Caja de Pensiones para la Vejez y Ahorro no acepte este hecho como accidente de trabajo, por haberlo así expuesto con ocasión de los bombardeos anteriores.»¹³⁸

A part de remarcar la violència dels bombardeigs sobre el port, aquest informe exposava una situació que cada cop més es va anar agreujant a mesura que els bombardejos anaven augmentant sobre les instal·lacions portuàries, com fou el de les precàries i perilloses condicions de treball que tenien els múltiples treballadors del port. El risc de mort entre els empleats era molt alt a causa del perill que suposava treballar en un indret considerat com a objectiu militar i que era intensament bombardejat. Aquest problema s'aniria arrossegant amb el temps, fet que motivà importants protestes dels treballadors exigint mesures per garantir la seva seguretat.

El mes de maig, la ciutat fou bombardejada durant els dies 12, 13, 14, 24, 28, 29, 30 i 31, mentre que al port es produïren els atacs els mateixos dies, a excepció dels dies 30 i 31. El primer dels bombardejos tingué lloc el dia 12 a les quatre de la tarda per part de cinc S-79 i afectà el moll de Sant Bertran i el vaixell *Ciutat de Sevilla*. Les bombes que colpiren el moll provocaren tres morts i varis ferits. Els principals edificis que quedaren

malmesos foren un quiosc i la Delegació Marítima, així com l'incendi d'un camió i la trencadissa d'un cable de tracció del transbordador aeri.

El dia 13 el bombardeig protagonitzat per tres S-79 fou registrat a dos quarts d'onze del matí i afectà els molls de Catalunya i Nou, el moll Oriental davant les oficines del dic, al davant del moll de Llevant, i un magatzem i unes barraques flotants. Segons les informacions extretes dels comunicats de les autoritats portuàries, l'atac fou terrible i devastador, tal com demostra l'alt nombre de víctimes, 12, i de ferits, més d'una vintena, i es convertí sense cap mena de dubte en el bombardeig amb més morts fins al moment que havia patit el port. És de suposar que aquesta matança, que posteriorment arribà a la cinquantena de víctimes, fou resultat del fet que en aquell instant el port estava molt concorregut i en plena activitat, atesa l'hora en què es va produir l'escomesa. Per contra, els danys materials foren de poca consideració, afectant principalment els tallers Vulcano.

L'endemà dia 14, cap al migdia, l'aviació italiana, formada per tres S-81 de la 252 esquadrilla, deixà caure les bombes sobre el moll de Ponent. En aquesta ocasió l'atac va provocar danys sobre el vaixell anglès *Euphorbia* i en resultaren ferits el capità i el primer oficial. També es van veure afectats l'estació del Morrot i la seva via fèrria.

El següent bombardeig no es va realitzar fins al dia 24 a la una del migdia sobre els molls de Ponent i Espanya. En el primer cas les bombes provocaren l'enfonsament del remolcador Masso i es comptabilitzaren diversos desperfectes en diferents magatzems. En el segon dels molls afectats, hi hauria desperfectes a les parets i a la coberta dels coberts 3 i 5. Una informació recollida a posteriori del bombardeig ampliava les zones danyades. En aquest informe es parlava que moltes de les bombes havien caigut a les dàrsenes de Sant Bertran, del Comerç i de la Indústria. A banda d'aquests impactes, també s'assenyalava que una bomba d'escassa potència havia encertat el moll de Barcelona, concretament a prop del vaixell SAC 4. Altres punts afectats foren una caseta propietat de la col·lectivitat de neteja al moll de Ponent, un magatzem de la Junta d'Obres del Port, a la zona coneguda com el Martell del moll de Llevant, a l'escullera de Llevant i l'escala que donava accés al transbordador aeri al moll de Barcelona.¹³⁹

El 28 de maig, les bombes llançades pels avions S-79 i per cinc hidroavions caigueren sobre la zona portuària dels molls de Catalunya, Llevant, Barcelona i dic Flotant. L'atac es va registrar cap a dos quarts d'onze del matí i a la nit, entre les deu i dos quarts de dues de la matinada de l'endemà. Les destruccions en aquesta ocasió es concentraren en diferents tallers de fusteria i sobre la draga del Rosario. Al moll de Barcelona una de les bombes va encertar l'Estació Marítima, contigua al Docks de la Sotssecretaria d'Armament i a prop d'on es trobava el vaixell SAC 4. Una altra de les bombes encertaria de ple un refugi construït amb blocs de ciment

armat i provocaria el seu enfonsament i tres ferits lleus. La mateixa metralla d'aquesta bomba feriria de gravetat un mariner.

Les bombes també afectaren els remolcadors *Montserrat, Catalunya i Montcabrer*. També es registraren danys en una canoa automòbil dels pràctics del Port.

El darrer atac que va sofrir el port de Barcelona durant el mes de maig fou el registrat el dia 29 a un quart de set de la tarda. Els molls que reberen els impactes dels projectils foren l'Oriental, el Nou i el de Ponent. La part més afectada del moll Oriental fou la dels magatzems propietat de la Junta d'Obres del Port, així com un transformador elèctric. La sirena del dic quedà inutilitzada. Del moll Nou quedaren afectats els Tallers Vulcano. Pel que fa al moll de Ponent, els desperfectes afectaren una de les seves voltes al costat del desembarcador de l'exlínia aèria italiana.

Durant el mes de juny de 1938 els bombardejos van augmentar la seva eficàcia, ja que la intensitat i la durada de les escomeses aèries van créixer respecte dels dos mesos anteriors. Les autoritats portuàries registraren atacs durant els dies 4, 6, 15, 16, 19 i 22 de juny. El bombardeig del dia 4 es produí a un quart de dues del migdia sobre els molls de la Barceloneta i el Rebaix. El moll de la Barceloneta patí danys a les vies del ferrocarril, mentre que al del Rebaix, els desperfectes tingueren lloc a la paret de tancament del port. L'agressió també va deixar sis morts i vuit ferits. En aquest cas, les defenses antiaèries del port aconseguiren tocar un dels aparells italians S-81 i l'obligaren a llençar la seva càrrega al mar.

El dia 6, el bombardeig executat per tres S-81 del 25è grup tingué lloc a les onze de la nit i en aquesta ocasió els molls afectats foren els de Barcelona i l'avantport, registrant-se alhora quatre morts i diversos ferits. Al moll de Barcelona les bombes ocasionaren tres ferits, així com l'enfonsament d'un balandre i danys al vapor holandès *Parklaan*. A la zona de l'avantport les bombes aconseguirien encertar novament els dipòsits de carburants de Campsa, fet que ocasionà un gran incendi. Segons l'informe elaborat per la Cinquena Columna, els desperfectes que hi hagué sobre els dipòsits foren elevadíssims:

«En este bombardeo las bombas caídas en el interior de la factoría fueron numerosísimas. Una de ellas cayó en el Paseo de la Defensa Marítima en la región correspondiente al cubeto nº 4 y frente al tanque nº 29, ocasionando la rotura de la pared de cierre y orificios en el citado tanque por los que derramó el líquido [...] Otra bomba cayó cerca de la sala de calderas de vapor, taladrando la metralla las paredes y cubiertas de los tanques 8, 10 y 11, originando derrames sin incendios directos.

Numerosas bombas cayeron en el cubeto nº 1 destinado a almacenaje de productos pesados, dando como resultado el inmediato incendio

y total destrucción del mismo. Otra bomba cayó en la nave de envasado de productos especiales originando su incendio y destrucción, así como la nave de "etilado" y el incendio del cubeto de fabricación.

El líquido en combustión procedente de los cubetos de fabricación y de pesados se desparramó a través de los patios, llegando a ponerse en contacto con los productos que se derramaban en los tanques nº 29, 8, 10 y 11, ardiendo como consecuencia estos tanques y además los nº 24, 25, 26, 27, 28, 9, 12, 19, 20, 21, 22 y parte del cuadro de maniobras de productos ligeros.[...] El resumen de las pérdidas en este bombardeo es la siguiente: unos 60.000 litros de productos entre gasolina, crudo, gas-oil y fuel-oil. Esta pérdida representó aproximadamente los dos tercios del total almacenaje de la Factoría en aquellos momentos. Destrucción absoluta del cubeto nº 1 formado por los tanques 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7. Destrucción total de los tanques F1, F6, F7, 25, 26, 29, 19, 20, 21 y 22. Destrucción parcial de los tanques F2, F3, F4, F5, 24, 27, 28, 8, 10, 11 y 12. Destrucción total de las redes de tuberías de productos, de calefacción y refrigeración. Destrucción de la pasarela elevada entre los cubetos cuya longitud era de un centenar de metros [...]»¹⁴⁰

Com a conseqüència de l'incendi les autoritats republicanes preveïen que seria difícil salvar els dipòsits de gasolina. Dues terceres parts de les anomenades factories es convertiren en una gran foguera, tot i els esforços que realitzaren els bombers, les brigades civils i els soldats per sufocar el foc. L'estació del Morrot també es va veure afectada, sobretot les seves vies.

El dia 15, el bombardeig s'efectuà a les tres de la matinada i afectà novament l'avantport i la zona del moll del Contradic. Les bombes llançades afectaren diversos coberts, la calçada i l'hangar de l'Aeronàutica Naval. En aquest darrer cas, no es produïren danys materials, ja que estava buit, però es provocà la mort d'un tripulant del guardacostes V-14.

L'endemà, dia 16, els atacs aeris es registraren a les vuit del matí i afectaren els molls d'Espanya i la Muralla. Els projectils feixistes novament s'endugueren la vida de tres persones i també provocaren diversos ferits. Les vies de ferrocarril i l'enderrocament de dos coberts foren les destrosses de més consideració que es comptabilitzaren al moll d'Espanya. També a causa de la metralla es van veure afectats dos remolcadors i una barca de detecció de mines. A la zona de la Muralla, la destrucció afectà una gran part del cobert núm. 1.

Cap a les vuit del matí del divendres 17, un nou atac va castigar la muntanya de Montjuïc i les zones de l'avantport i l'escullera. La resta de bombes llançades des dels S-79 caurien a la platja i al mar, davant d'unes bateries antiaèries que havien estat instal·lades no feia gaire temps a prop

dels dipòsits de la Campsa. Els constants atacs que estaven patint aquests dipòsits portaren les autoritats militars republicanes a protegir-los amb bateries antiaèries.

El bombardeig del dia 19 de juny es produí a les set del matí i se centrà clarament sobre el port barceloní, ja que els impactes de les bombes llançades des dels S-79 del 8è Stormo aconseguiren tocar els següents molls:

– El Nou. Com a conseqüència de l'atac hi hagué quatre morts i set ferits. Les destrosses afectaren un pavelló i el vaixell petrolífer *Campeche*. Un altre vaixell afectat per dues bombes que perforaren la coberta fou el destinat a presó *Uruguay*, comptabilitzant diverses víctimes. Totes les víctimes foren, segons dades aportades pel Ministeri de Defensa Nacional republicà, població reclusa:

- Juan González Ponce, mort; Luis Torras Soria, mort; José Folch Teix, ferit greu; León Catalan, ferit greu; Domingo Argilagos Canti, ferit lleu; Edmon Kaan, ferit lleu; Ramon Marqués Turó, ferit lleu.¹⁴¹

– Balears. S'ocasionaren desperfectes a la façana del cobert i a les vies del tren properes al mercat de la pesca.

– Barcelona. Els desperfectes es concentraren a les estructures i façana dels coberts núm. 3 i 6, a quatre vagons sense càrrega i a la plataforma del transbordador aeri coneguda amb el nom de torre de Jaume I.

– Ponent. Els danys i destrosses afectaren el paviment i les vies del ferrocarril.

– Occidental. Els desperfectes en aquest cas foren de poca consideració.

La intensitat del bombardeig, que afectà bona part dels molls del port, quedà clarament reflectida en l'informe que dirigí l'enginyer director del port al president de la Junta d'Obres del Port:

«Hacia las siete de la mañana del día de hoy han pasado por el puerto los aviones enemigos dejando caer bombas en una trayectoria que comprende los muelles Nuevo, de las Baleares, de Barcelona, de Poniente y estación de ferrocarril de Morrot. [...] En el muelle de Baleares una bomba ha destruido un trozo de fachada del tinglado en el lado de Levante. Otra bomba ha caído en la explanada próxima al Mercado de la Pesca, destruyendo el pavimento y cortando la vía de servicio local del ferrocarril. A los muelles de Baleares está atracado el vapor *Uruguay* dentro de este buque han caído dos bombas que no han hecho explosión, aunque por efecto de su caída han producido la muerte de dos personas y herido gravemente a tres.»¹⁴²

L'endemà del bombardeig, un grup de treballadors de la Junta d'Obres del Port adreçà una carta al director general d'Obres Hidràuli-

ques i Ports del govern republicà i al president de la Junta d'Obres del port de Barcelona per demanar el trasllat de les oficines d'aquesta junta a una zona més segura i la construcció d'un refugi antiaeri que els servís per protegir-se dels constants atacs aeris:

«Que ante los repetidos ataques que ha sufrido nuestro puerto [...] y debido a la inexistencia de un cercano refugio a donde los que suscriben puedan acudir con prontitud en caso de alarma [...] o donde resguardarse de la metralla en caso de bombardeo, y creyendo llegado el momento de encontrar una solución urgente en evitación de lamentables daños mayores [...] suplican se proceda al traslado de las Oficinas de la Junta de Obras Públicas del Puerto a otro lugar de la misma menos propicio a bombardeos, sin que por ello queden desatendidos los servicios, ya que podría permanecer en su puesto el personal, aunque protegido, por un refugio que podría montarse o construirse en el mismo edificio.»¹⁴³

Tot i que durant el mes de maig s'aprovaren els projectes per a la construcció de diversos refugis antiaeris, com es pot observar el problema de la protecció dels treballadors del port seguia sense solucionar-se, una situació que creava molt malestar i pànic entre els treballadors ja que les seves vides es trobaven en constant perill.

Un risc que cada cop era més gran, a causa de l'augment de bombardejos sobre un port que era considerat per les autoritats franquistes com un objectiu militar a ser destruït. Aquesta concepció quedà de nou reflectida en unes declaracions que realitzà el general Franco al corresponsal del diari britànic *Times* el 27 de juny de 1938.¹⁴⁴ A la pregunta que plantejà el corresponsal sobre quina classe d'objectius perseguia l'aviació franquista amb els bombardejos dels ports, el general Franco respongué:

«La aviación nacional no bombardea –ni ha bombardeado nunca– si no objetivos estrictamente militares. Los puertos enemigos constituyen un objetivo militar, públicamente reconocido siempre por las principales potencias. En el caso de España el carácter de objetivo militar de esos puertos es todavía más cualificado, porque por ellos se efectúa el tráfico de material de guerra de todo orden e incluso están en ellos enclavadas factorías dedicadas a la fabricación del mencionado material, así como baterías antiaéreas en gran número.»

Per tot plegat, aquesta argumentació tornà a servir per justificar els bombardejos constants que estava patint el port. En el seu cas era cert que hi havia alguna factoria dedicada a la fabricació de material de guerra, especialment els Tallers Vulcano, així com un destacat tràfic comercial de diferents productes, alguns dels quals classificats com a material de guerra, per una República que cada cop més necessitava més armes per fer

front a l'avenç rebel. Tot i que es va produir arribada d'armament a través del port, aquest va ser molt menor del que arribava a través de la frontera francesa. La mateixa Cambra de Comerç de Barcelona, en un informe elaborat l'any 1939 sobre l'activitat del port durant la guerra, reconeixia que la major part de productes que arribaven per via marítima a la capital catalana eren de caràcter alimentari:

«Aunque no se poseen datos que permitan hacer afirmaciones concretas, cabe admitir que una gran porción del tráfico en dicho muelle consistía en primeras materias, pues era convicción general que la mayor parte de las armas y demás material de guerra debidamente montado llegaba por la frontera francesa en caravanas de camiones.»¹⁴⁵

En el cas de l'afirmació que defensava que hi havia bateries antiaèries en gran nombre, també es pot dir que era certa, ja que s'ubicaven des de mitjan 1937 a la zona de Montjuïc. Aquestes bateries no tenien cap altra funció que protegir el port dels possibles bombardejos que es podien efectuar per mar o aire. A part de les bateries, i sobretot de resultes de l'increment d'atacs aeris, es col·locà una bateria al mateix port coneguda amb el nom dels Astilleros, així com metralladores i petits canons al moll de Sant Bertran, l'estació marítima, a la torre de Jaume I, la Duana, la Torre de Sant Sebastià i l'Escola Nàutica¹⁴⁶.

Per posar fi a aquests atacs el general Franco proposava una solució inversemblant, irrealitzable i que només afectava els ports republicans com era:

«La fijación de un puerto alejado de la zona de guerra y sin objetivos militares en él, y en el cual no pueda efectuarse otro tráfico que el de estas materias que no constituyen contrabando, y claro es con la garantía efectiva de agentes de países neutrales con nuestra confianza. Esta concesión que representa para nosotros un sacrificio importante en nuestro derecho y que jamás ha sido hecha en circunstancias parecidas por ningún país, es una solución al problema [...]»

Amb aquesta proposta inaplicable i inacceptable per les autoritats republicanes, l'aviació franquista va poder mantenir l'excusa per seguir bombardejant els ports republicans. Amb aquesta entrevista el general Franco va voler explicar als lectors britànics el perquè dels bombardejos constants sobre els ports republicans que provocaven morts i destrosses considerables sobre vaixells britànics i, de passada, defensar-se de les acusacions que parlaven d'atacs indiscriminats per part de la seva aviació sobre població civil.

El 22 de juny es va registrar el darrer bombardeig del mes, a les cinc de la matinada. El moll afectat fou el de Barcelona i els danys que es

comptabilitzaren foren de poca importància, ja que només afectaren el paviment i els coberts núm. 1 i 6.

Durant el mes de juliol de 1938 el port de Barcelona patí quatre bombardejos. El primer tingué lloc durant la matinada del 5 al 6 de juliol, quan set avions atacaren el port, diverses fàbriques del barri de Sant Andreu del Palomar, Sant Adrià i Badalona, sense provocar danys. Aquesta vegada l'atac fou quasi totalment rebutjat i els avions hagueren de llançar quasi tota la seva càrrega al mar.¹⁴⁷

El segon es produí la matinada del dia 12, quan quatre S-81 bombardejaren el port.

El tercer dels bombardejos tingué lloc el 13 de juliol a les dues de la matinada i fou portat a terme per tres S-81. Les zones afectades foren la dàrsena del dic, l'estació del Morrot i el moll de Ponent. La part més afectada va ser la zona dels magatzems i els edificis destinats a l'habitatge de treballadors. A la part de Ponent, els danys foren mínims i només tingueren repercussió sobre el paviment.

El dia 19 es va registrar el quart atac a les tres de la matinada per part de sis S-81. El moll que va quedar més malmès per les bombes fou el Nou i en concret les bombes tocaren de ple els Tallers Vulcano i en quedaren afectats la coberta i part dels murs de la base de la secció de *calderia*, així com magatzems i garatges utilitzats per la Junta d'Obres del Port situats al moll Oriental.¹⁴⁸

Fins al 10 d'agost el port de Barcelona no va tornar a registrar un nou bombardeig. Durant el mes estival l'aviació feixista atacà fins a quatre ocasions la zona portuària. El bombardeig del dia 10 es va realitzar a les onze del matí per deu avions S-79 i afectà el moll de Sant Bertran, de Ponent i la dàrsena del Morrot. Les bombes caigueren sobre el que havia de ser el futur edifici de duanes i damunt del vapor *Andutz-Mendi*. Els dipòsits de la Campsa també foren tocats i devastats. Aquesta vegada l'incendi fou paorós i la presència de la fumera es convertí en una ombra imponent sobre la ciutat.

El dia 13 a les onze de la nit les bombes de l'aviació legionària van ser descarregades sobre la zona del Morrot, però només ocasionaren petits desperfectes al vapor *Alacant*.

L'endemà i aproximadament a la mateixa hora, el bombardeig protagonitzat per un hidroavió va afectar el moll del Contradic i va provocar desperfectes de certa consideració en un dels hangars de l'Aeronàutica Naval.¹⁴⁹

El dia 19 d'agost es va anotar el darrer bombardeig sobre el port d'aquell mes,¹⁵⁰ i en aquesta ocasió el moll que va rebre els impactes dels projectils fou el de Barcelona, encara que afortunadament no hi hagueren grans danys. Els desperfectes només danyaren barques pesqueres i el vaixell *Villa de Madrid*.

Entre els mesos de juliol i agost de 1938 diversos agents franquistes es van dedicar a recopilar dades sobre els efectes que havien tingut els bombardejos sobre el port de Barcelona, i més concretament, sobre els dipòsits de benzina. Aquest control s'emmarcà en el fet que ens trobem en plena ofensiva republicana a l'Ebre. Davant aquesta ofensiva, els caps militars rebels es preocuparen de saber en quin estat es trobaven les reserves de gasolina que havien de proveir les tropes governamentals. Per aquesta raó es va demanar informació sobre els dipòsits de Campsa al port, sobre els danys patits i en relació amb els vaixells cisterna que arribaven als molls del port. En una breu nota elaborada el 17 de juliol es parlava que:

«En el bombardeo de los depósitos de Campsa fueron destruidos por el incendio causado unas 20.000 toneladas de combustibles diversos, logrando salvar 4000 toneladas, por medio de tuberías que unen los depósitos del puerto.»¹⁵¹

Pocs dies després, el dia 20, en una altra nota s'informava que els dipòsits de gasolina havien estat habilitats per rebre més benzina i que se seguia treballant en la construcció de dipòsits subterranis a la base de la muntanya de Montjuïc.

Finalment, el dia 8 d'agost, es comunicava que:

«A pesar de la destrucción de los depósitos de la Campsa existía todavía en aquel puerto un buque tanque con más de media carga de combustible líquido. El fondeadero se halla en una pequeña dársena entre la Plaza de San Sebastián y el tinglado nº 2 de la Trasmediterránea, frente a los talleres del Nuevo Vulcano [...]»¹⁵²

Durant el transcurs dels darrers quatre mesos de l'any 1938 i del mes de gener de 1939 assistim a una intensificació dels bombardejos, sobretot al port i als seus voltants. Les autoritats franquistes tenien cada cop més clar que la República estava a punt de perdre la guerra i que, per tant, calia impedir el seu rearmament i qualsevol possibilitat de renaixement a partir de colpejar punts clau com podien ser els ports marítims. Per aquesta raó assistim a un període en què el port de Barcelona, un dels més importants que es trobaven sota el control republicà, fou bombardejat constantment.

Durant el transcurs del mes de setembre es registraren quatre bombardejos al port, els quals colpejaren amb molta intensitat molts dels vaixells que es trobaven fondejats. Els vaixells es convertiren en un objectiu prioritari per a l'aviació franquista ja que amb la seva destrucció es volia impedir el desembarcament de material de guerra destinat a rearmar les tropes republicanes.

El primer bombardeig es produí el dia 4 a dos quarts d'onze del matí per cinc aparells S-79 i va tocar el Contradic, on explotaren quatre bom-

bes sense ocasionar gaires danys a la zona de l'Aeronàutica; i el moll de la Costa, on es va registrar un ferit greu i es destruïren diversos vagons de càrrega. Els projectils també tocaren els dipòsits de Campsa i l'estació del Morrot.

Nou dies després, el 13 de setembre, a un quart de dues de la tarda els atacs que es realitzaren sobre el port foren molt importants ja que les bombes aconseguiren tocar els següents molls:

– El dic, on explotà una bomba al dic flotant que causà la destrucció d'un dels compartiments. La nota de les autoritats portuàries parlava que tot i que els danys ocasionats eren importants es podrien reparar ràpidament.

– Occidental: van quedar totalment destruïts l'edifici i el taller de l'empresa Foment d'Obres i Construccions.

– Ponent: en aquest moll esclataren dues bombes que ocasionaren desperfectes sobre les línies elèctriques i telefòniques.

– Costa: una bomba va destruir unes casetes i la metralla va afectar el vaixell petrolier *Zorroza*.

El comunicat elaborat per les autoritats portuàries parlava que tot i la magnitud de l'atac no s'havia de lamentar cap desgràcia personal gràcies a la bona feina realitzada pel servei d'alarmes:

«No hay que lamentar desgracia personal alguna, debido a que el servicio de las señales de alarma avisa con tanta eficaz oportunidad que da tiempo a trasladarse los trabajadores a los correspondientes refugios».¹⁵³

A partir d'aquesta data també es compta amb els informes que feien els responsables de l'Aviació Aèria Legionària Italiana sobre els resultats dels bombardejos que havien efectuat. Mitjançant unes fitxes on apareixien la data, l'objectiu, la unitat, el nombre d'avions, el cap de la formació i els caps dels equips i les bombes llançades durant el bombardeig, es narrava els efectes que havien provocat els atacs. Els informes s'elaboraven a través de les dades aportades pels mateixos aviadors italians i també a partir dels reports elaborats per les autoritats republicanes i les autoritats franquistes i del buidatge de diversos mitjans de comunicació nacionals i internacionals. En aquest cas, per al dia 13 de setembre, l'informe esmentava que el bombardeig havia afectat quatre vaixells.¹⁵⁴

El 16 de setembre a un quart d'onze del matí un nou bombardeig tingué lloc al port, en concret als molls de Ponent i Barcelona. En el primer moll es registraren 12 morts i desenes de ferits. Les bombes provocaren destrosses en camions, línies elèctriques i sobre diversos vaixells republicans i anglesos que es trobaven atracats.¹⁵⁵ En el segon dels molls colpits,

una de les bombes va destruir una part de la coberta, les vies del ferrocarril i diversos vagons de transport de mercaderies. La metralla dels projectils també va colpejar dos vaixells espanyols, dins un dels quals va morir un oficial.

El dia 24, diada de la Mercè, patrona de Barcelona, els avions italians S-79 decidiren “celebrar” la festivitat amb un important bombardeig. L’atac tingué lloc a tres quarts de dotze del matí i afectà els següents molls:

- Occidental: les bombes destruïren un petit edifici que s’utilitzava com a magatzem.

- Catalunya: destrucció de diversos tallers.

- Barcelona: les bombes originaren un incendi sobre una embarcació de pesca i provocaren desperfectes als vaixells *President Macià* i *Mercedes*.

- Sant Bertran: es comptabilitzaren destrosses en un mur del parament del moll i diverses avaries al vaixell *SAC 6* i als iots *Werbomilla*, *Torres i Bages* i *Lealtad*.

- Ponent: explotaren tres bombes que acabaren destruint diverses cases d’oficines.

- Drassanes: els projectils tocaren les vies del ferrocarril i l’edifici de la Duana.

- Balears: causaren desperfectes de poca consideració als Magatzems de les Obres del Port.

Durant el mes d’octubre continuaren els bombardejos sobre el port de Barcelona amb una gran intensitat, però també sobre altres indrets de la ciutat. En total sobre la zona portuària es registraren 13 atacs durant tot el mes.¹⁵⁶

El primer dels bombardejos tingué lloc el dia 2. En el transcurs del dia, les autoritats portuàries anotaren tres atacs, el primer a tres quarts de dotze del matí, el segon a dos quarts de deu de la nit i el darrer a les onze de la nit. Com es pot comprovar, l’aviació franquista, representada per un sol hidroavió, va decidir augmentar considerablement el setge sobre el port per aconseguir-ne el bloqueig i l’aïllament definitiu. De resultes dels diversos bombardejos, els molls de Barcelona, on hi hagué danys a l’edifici de la Inspecció de Mobles i en un pavelló, el dic Est i el Morrot patiren diversos desperfectes.

La matinada del 2 al 3 d’octubre, a continuació de la campanya iniciada el dia anterior, els bombardejos continuaren sobre el port. En aquesta ocasió els molls afectats foren els d’Espanya i l’avantport, on les bombes causaren desperfectes en dos coberts, a les vies del ferrocarril i sobre el vaixell anglès *African Mariner*.

El dia 4, a dos quarts d’onze del matí, els bombardejos executats per una formació de quinze S-79 seguiren assolant el port. Es posà de manifest novament que les autoritats franquistes havien programat una con-

centració d'accions aèries per aquestes dates per acabar d'inutilitzar-lo i d'impedir que des d'aquí es pogués subministrar material tant a l'exèrcit, que es trobava immers en la batalla de l'Ebre, com a la població civil. En aquesta ocasió, la precisió dels projectils fou molt gran, ja que es van veure afectats per la destrucció els molls:

– Barcelona: hi hagueren danys al paviment i al bar que havia estat estació marítima.

– Sant Bertran: les destrosses afectaren un habitatge i l'edifici dels Carrabiners.

– Ponent: diverses bombes colpiren els vaixells anglesos *Thorpebay* i *Gothic*.

– Costa: les bombes provocaren diferents incendis als dipòsits de carbó, d'un camió i al cobert del magatzem de potassa.

– El far: l'explosió d'un projectil va deixar malmès el far i el seu entorn i també va ocasionar la mort d'un pescador i dos ferits.

Per la seva banda, els informe italians deien que els atacs havien aconseguit tocar tres vaixells, en concret els vaixells britànics *Torpehall*, *Gothic* i *Vok*.¹⁵⁷

Durant la nit del dia 5, els bombardejos sobre el port foren constants. Les zones més danyades pels atacs foren el moll de Barcelona i l'estació del Morrot.

En la jornada del dia 8 es van registrar dos nous atacs sobre el port. El primer es va anotar a les 10.55 h del matí i va colpejar diversos cotxes i camions que es trobaven estacionats als molls de Ponent i de la Costa. A part dels vehicles, també patiren desperfectes els vaixells *Zorroza* i *Río Segre*.

El segon bombardeig va tenir lloc a les dotze de la nit i va afectar el moll de Ponent, però no s'hi van registrar danys de consideració, i la dàrsena del Morrot, on una de les bombes tocava una embarcació de la Sotssecretaria de la Marina.

El 9 d'octubre a les deu de la nit la zona de la Muralla del port fou la que va patir l'efecte dels projectils llançats des d'un hidroavió. En total set bombes tocaren el cobert núm. 2 i les vies del ferrocarril. Les mateixes bombes també donaren lloc a un incendi en els vapors anglesos *Bramhill* i *Lake Genewa*.

Altre cop, la nit del dia 10, un nou atac afectà el port. Segons un comunicat italià, hi hagué un combat aeri amb cinc aparells, un dels quals fou possiblement abatut.¹⁵⁸

El dia 13 l'agressió dels cinc S-79 afectà els magatzems i coberts núm. 3 i 6 del moll de Barcelona, que foren incendiats a prop de la mitjanit.¹⁵⁹ Aquesta vegada els avions italians foren retinguts en part pel foc dels an-

tiaeris i per tres avions republicans. Tanmateix, finalment pogueren llançar algunes bombes que tocaren el mercant anglès *Stancroft* i el submarí *C-1*.

El dia 14 a les vuit del vespre el bombardeig que efectuà un sol hidroavió provocà diferents danys als molls d'Espanya, on es veieren afectats diversos coberts i el vapor *Villa de Madrid*, els de la Costa i Ponent, amb danys en alguns magatzems, i el de la Barceloneta, on els desperfectes se centraren en un cobert i en les línies del ferrocarril i l'estació del Morrot.

Després de quasi vint-i-quatre hores sense alarmes, el dia 15, cap a les nou de la nit, un hidroavió atacà el port.¹⁶⁰

El bombardeig del dia 19 tornà a ser tràgic, ja que va ocasionar 6 morts i 15 ferits. Els molls on es van registrar els atacs foren el de la Costa, el d'Espanya, on colpiren els velers *Vicente Ferrer* i *Palma*, diversos vagons de tren, el refugi en construcció, als coberts núm. 2,6 i 7, i la Muralla, tot afectant un cobert i provocant la mort de sis cavalls.¹⁶¹ El contradic també es va veure afectat per l'agressió. La metralla afectà dos vaixells, un dels quals el *Campero*. Segons els informes de la Jefatura del Aire rebel, recollits per l'Aviació Legionària, l'estació ferroviària del Morrot també es va veure afectada per les bombes i s'hi registraren grans explosions i incendis.¹⁶² Els desperfectes també van ser de consideració ja que afectaren diversos coberts i els vaixells britànics *African Explorer*, *Lake Will* i *Miocene*.

L'endemà, els atacs aeris continuaren i el bombardeig tingué lloc cap a dos quart de vuit de la tarda. La zona que es va veure més afectada del port fou la del contradic, on a part dels danys sobre l'edifici de l'Aeronàutica Naval, també hi hagué diversos ferits.

El darrer atac que tingué lloc durant el mes d'octubre fou el del dia 21 a les set i vint del matí. La zona on caigueren les bombes fou la Muralla. L'agressió lamentablement tornà a portar la mort sobre el port amb sis víctimes. Els desperfectes foren múltiples sobre el cobert núm. 1, l'estació ferroviària Barcelona –port i el vaixell *Tofiño*-. L'informe elaborat per les autoritats portuàries posaren de manifest la duresa d'aquest darrer bombardeig:

«Durante la noche última se han repetido por cinco veces las agresiones de la aviación. Hay que lamentar seis muertos y varios heridos.

En la primera agresión a las siete y veinte de la tarde, cayeron varios explosivos dentro del recinto de la Aeronáutica Naval en el muelle del Contradique, produciendo en sus edificaciones daños de consideración. Por este bombardeo han resultado heridos dos marineros.

Los tres bombardeos siguientes no han alcanzado zonas de tierra y parece ser que todos los explosivos han caído al mar.

Pero en la quinta agresión a las seis y veinte de la mañana de hoy, además de varias bombas caídas en el agua de la dársena nacional, ha he-

cho explosión una en el edificio de la estación ferroviaria del Paseo Colón, dejando sepultados entre los escombros de dicho edificio, a los cuatro empleados ferroviarios que prestaban servicio. Otra bomba ha hecho explosión en el tinglado 1 del muelle de Muralla, con daños materiales de poca importancia, pero ocasionando la muerte de un carabinero.

Y una tercera bomba ha explotado en el pavimento del muelle de Muralla junto al edificio de la Junta del Puerto y frente al buque *Tofiño*. La metralla de la bomba ha producido la muerte de un sargento de carabineros.

Dentro del edificio de la Junta, los destrozos de puertas, ventanas y tabiques, dejan por el momento inutilizada la instalación.»¹⁶³

Alguns d'aquests bombardejos foren investigats per comissions internacionals a petició de les autoritats republicanes; concretament ho fou aquest darrer del dia 21. L'opinió de la comissió fou la següent:

«24 muertos y 40 heridos, ataque dirigido contra la zona del puerto, efectuado en condiciones meteorológicas y en una dirección tales que ponía en peligro las vidas de los habitantes de una parte densamente poblada de la ciudad.»¹⁶⁴

El mes de novembre continuà la mateixa tònica de forts bombardeigs sobre la ciutat i en especial sobre el seu port. El primer bombardeig per part de deu S-79 fou el del dia 1 a les deu del matí. Els grans damnificats en aquesta ocasió foren la zona de la Muralla, amb un mort i danys als coberts 1, 2 i 5, grues, camions que foren incendiats i les vies; el moll d'Espanya, amb desperfectes als coberts; i el de Barcelona, on diversos coberts i unes quantes grues quedaren malmesos. L'estació del Morrot també fou bombardejada i l'atac afectà la caseta del transformador. Segons les informacions recollides per l'Aviació de les Balears, com a conseqüència de l'atac es produí un incendi que cremà unes 1.500 tones de clorat de potassi que es trobava emmagatzemat en un dels molls afectats, sense especificar quin era.¹⁶⁵

El bombardeig del dia 6 es va registrar a un quart de vuit del vespre i afectà pràcticament tot el port, ja que els efectes de les bombes es feren sentir als molls:

- Barceloneta: danys a l'edifici de la Junta d'Obres del Port i a les vies de ferrocarril.
- Dipòsit: una bomba va caure sobre els dipòsits comercials.
- Espanya: danys al paviment i sobre dos vaixells.
- Muralla: quedà afectat el cobert núm. 2
- Barcelona: desperfectes a les grues i a la via del ferrocarril.
- Sant Bertran: danys a les grues.
- Costa: les bombes colpiren el dipòsit destinat a emmagatzemar carbó.

- Morrot: danys a magatzems, estació i vies.
- Ponent: explosió sobre un refugi en construcció.

Pel que sembla, aquest bombardeig cercava destruir l'Aeronàutica Naval.

El dia 12 de novembre, a dos quarts d'onze del matí, es produí un nou bombardeig per part dels S-79 amb importants conseqüències sobre els molls de Barcelona, les Drassanes i la Muralla. Diverses bombes esclataren als citats molls i provocaren la mort d'un operari, l'incendi d'un vaixell espanyol¹⁶⁶ i en diverses cambres frigorífiques del moll de la Muralla i diversos danys en els coberts, paviments, vies i en tres edificis. Les bombes també ocasionaren l'enfonsament del veler *Pons Martí*.

La notícia del bombardeig va ser publicada pel diari francès *París Mondial* i recollida pel Comando Generale de les Balears. Segons aquesta informació, dos vaixells anglesos van ser tocats al port de Barcelona. Un dels vaixells va patir danys al pont i altres de poca consideració. L'altre vaixell va sofrir danys lleus.¹⁶⁷

L'endemà dia 13, a tres quarts de nou del matí, un nou bombardeig afectà els molls de Barcelona, Sant Bertran i Ponent. Les bombes colpiren principalment diversos coberts, el vaixell anglès *Lake Hallwill* i ocasionaren petits desperfectes al paviment i canonades. La premsa anglesa, a través del diari *The Times*, va recollir la notícia del bombardeig i de l'agressió que havien patit els vaixells britànics:

«ahir 10 aparells nacionals, a les 9 del matí, aparegueren sobre Barcelona, dividits en dues esquadres. Bombardejaren els suburbis de la ciutat i la zona del port. Dos vaixells anglesos, el *Lake Hallwill* i el *Clare Lilley* van ser tocats¹⁶⁸.»

Com es posa de manifest, els informes que elaboraven les forces italianes estaven molt pendents de veure com la premsa internacional, i molt especialment l'anglesa, tractava els bombardejos i els seus efectes sobre els vaixells dels seus països.

Durant la jornada del dia 23 es registraren per part de les autoritats portuàries tres bombardejos que afectaren el port de manera esglaonada. El primer tingué lloc a tres quarts d'onze del matí i afectà el moll de Sant Bertran; el segon, es produí a tres quarts d'una del migdia i tocà els molls de la Costa, on la metralla va ocasionar danys al mercant *Espana* núm. 3; de Ponent, Nou i Sant Bertran, on es notificaren danys al vaixell *SAC 4* i a l'estació del Morrot. Finalment, el darrer bombardeig es va produir a tres quarts de set de la tarda sobre el moll d'Espanya.

La gravetat dels bombardejos registrats en el transcurs del dia 23 va portar a obrir una nova investigació per part de la Comissió Internacio-

nal, la qual arribà a la conclusió que bombardejar el port era el mateix que bombardejar la població civil:

«Que el ataque fue dirigido contra la región del puerto, desde una altura y en una dirección susceptibles de poner en peligro la vida de los habitantes de una barriada de población muy densa. De acuerdo con los hechos que conocemos y con las investigaciones precedentes, la Comisión considera que las vidas y los bienes de los ciudadanos estarán expuestos cada vez que se haga un ataque contra el puerto desde una altura elevada y en una dirección que forme ángulo con la costa. En esas condiciones, si tales ataques contra la barriada del puerto prosiguen, conviene asimilarlos a ataques dirigidos contra una población civil al mismo tiempo que contra el pueblo.»¹⁶⁹

Una comissió que acollia entre els seus membres un espia que es dedicava a passar informació a les autoritats franquistes. Per aquestes dates, aquest informador traslladà que durant els dies 8 i 9 d'octubre havia observat que al costat dels pràctics del port hi havia un submarí que es dedicava a fer el servei de correus entre València i Barcelona. Al mateix temps, també informà que a la dàrsena del Morrot hi havia quatre vapors molt danyats a causa dels bombardejos, el nom dels quals ignorava, i que calculava en uns vint-i-cinc els vaixells que es trobaven amarrats al port.¹⁷⁰

Com es pot observar, d'espies n'hi havia per tot arreu i en diferents fronts. Un d'aquest espies aquest mateix mes d'octubre de 1938 va notificar que el bombardeig efectuat entre els dies 15 i 17 havia colpit una partida de clorat de potassi, així com diversos vaixells anglesos.

El dia 24 es registraren cinc nous atacs, quatre dels quals s'anotaren entre les onze de la nit i les sis del matí i afectaren principalment el moll de Sant Bertran, mentre que el cinquè es realitzà a les nou del matí i colpí el contradic i el moll de la Costa. En aquest darrer moll, les bombes danyaren greument el vaixell petroler *Campero*, el qual s'incendià i originà una densa columna de fum negre. A part d'aquests desperfectes, l'endemà els bombers hagueren de realitzar una sèrie de sortides per socórrer unes bateries del port, amb la qual cosa es posa de relleu de manera indirecta, tal com s'havia assenyalat, que vorejant els molls del port hi havia algunes bateries per a la defensa antiaèria.

Aquest mateix dia 25 de novembre, el port barceloní va tornar a ser víctima de dues noves agressions, una a tres quarts de nou de la nit i l'altra a dos quarts de deu de la nit. Les zones afectades per les bombes foren la zona del Varador i el moll de Sant Bertran.

L'endemà, dissabte 26, tres atacs de matinada, encara nocturns, que foren la continuació atapeïda dels anteriors, i altres dos al vespre, a dos quarts de vuit i a dos quarts de nou. Durant els bombardejos caigueren

bombes a la zona del port, al nucli urbà i en algunes poblacions del litoral.¹⁷¹ Els molls afectats foren el de la Costa, Ponent, Sant Bertran i dàrsena del Morrot. L'atac va ser realitzat per un hidroavió alemany.

El dia 28 a un quart de dotze del matí el port va tornar a ser matxucat per les bombes feixistes. Els molls que foren tocats per les bombes foren el de les Balears i el d'Espanya. La zona compresa entre els dos molls fou on caigueren la majoria de projectils, fet que, entre altres coses, provocà que hi hagués set ferits. Les destrosses materials també van ser molt significatives, destacant els danys que es comptabilitzaren a la majoria dels coberts dels dos molls, en el rellotge instal·lat a la Torre del moll de les Balears, les vies del tren, així com el vaixell *Villa de Madrid*, que fou tocat de ple, i el vapor anglès *Stanwell*.

El darrer bombardeig del mes de novembre fou el que es produí el dia 29. Durant l'hora llarga en què ploqué bombes sobre el port les destrosses afectaren els molls de:

- Espanya: els projectils afectaren el cobert núm. 4 i l'edifici de duanes.
- Muralla: una bomba va caure entre les grues més properes a la Porta de la Pau i provocà danys a la via i al veler *Cala Llamp*.
- Ponent i Nou: les explosions afectaren els vaixells *Ricardo R.* i la corbeta *Tornado*.

Els primers bombardejos del mes de desembre continuaren afectant el port i les seves rodalies. En total les autoritats portuàries en registraren vuit, tot i l'increment de la seva defensa.¹⁷² El primer fou el del dia 1 a les onze i cinc del matí. Els molls afectats foren el Nou, on fou tocat el vaixell *Ciutat de Maó*; el moll de les Balears, el de Barcelona, on les bombes tocaren els coberts núm. 5 i 8, les vies del ferrocarril, l'estació i provocaren la mort d'un operari; i les Drassanes, quedant malmesos els edificis de duanes i de la junta.

El dia 3 es van comptabilitzar dos atacs, el primer a dos quarts d'onze del matí i el segon a dos quarts de vuit de la tarda. Tots dos afectaren íntegrament el moll de Ponent i causaren avaries importants als vapors *Ricardo R.* i *Besòs*, a part de tocar altres infraestructures pròpies del moll com foren les vies.

El dia 5 es va realitzar tres importants bombardejos sobre el port. El primer es va registrar a les deu del matí i va afectar els molls de:

- Ponent, on les bombes causaren la mort d'11 cavalls,¹⁷³ destrosses al paviment i a les línies elèctriques, etc. El vaixell anglès *Stanwell* també va ser colpejat per una bomba que li provocà una important via d'aigua.
- Costa, on les explosions de les bombes causaren la mort de cinc cavalls i destrosses a les línies elèctriques i telefòniques i a diversos camions.

– Contradic, on el danys es concentraren a l'edifici de l'Aeronàutica Naval, que va patir al seu interior un important incendi. En aquest sector també es produïren danys al petrolier *Saustan*.

El segon bombardeig es va produir a dos quarts de dotze del matí i en aquesta ocasió els molls afectats foren el Nou, on fou tocat el vapor *Andutz-Mendi*, el de Barcelona i el dic flotant, on quedà malmès el cobert núm. 4.

El tercer i darrer bombardeig tingué lloc entre les set i dos quarts de nou del vespre sobre el moll de Barcelona. La majoria de bombes que foren llançades per l'aviació italiana caigueren al mar.

Totes aquestes informacions també foren confirmades pels comunicats d'operacions de l'aviació franquista:

«dos escuadrillas bombardean el puerto de Barcelona alcanzando barcos y muelles, grandes incendios, atacados cazas enemigos dos de ellos derribados por impactos ametralladoras. Todos los aparatos regresaron a su base, cinco averiados por impactos enemigos».¹⁷⁴

El dia 10 de desembre es va tornar a registrar un nou bombardeig sobre el port cap a dos quarts d'onze del matí. En aquesta ocasió les bombes danyaren els coberts dels molls d'Espanya i la Muralla. El vaixell britànic *Stamlant* també resultà danyat.

Fins el dia 26 de desembre el port no tornaria a patir un nou bombardeig. En aquesta ocasió es van veure afectades l'estació del Morrot i les vies 3 i 4. Aquesta agressió es troba emmarcada ja dins l'inici de la campanya militar franquista sobre la resta de Catalunya. Iniciada el 23 de desembre l'ocupació militar franquista de Catalunya, l'aviació enemiga es dedicà a colpejar el port barceloní amb una gran violència.

El dia 27 es van portar a terme dos atacs aeris, el primer a les tres de la matinada i el segon a un quart de cinc. Totes dues agressions es realitzaren sobre els molls de Sant Bertran, Barcelona, Costa i Balears. L'explosió de les bombes aconseguí danyar els vaixells anglesos *Staneroft* i *Lake Newc-hatel* i l'edifici de la Duana. La forta defensa antiaèria provocà danys en tres dels avions agressors.¹⁷⁵

L'endemà dia 28 només hi ha constància d'un bombardeig a dos quarts d'una del migdia sobre el moll de Llevant. Les bombes aconseguiren danyar dos vaixells, segons el comunicat de guerra italià. Davant aquesta agressió, el port va ser protegit per dos avions republicans, els quals aconseguiren encertar un aparell italià.¹⁷⁶

El dia 29 a un quart de dues la zona bombardejada fou la del Morrot on, com a conseqüència de l'impacte de les bombes, quedaren enfonsades varies llanxes.

Durant la jornada de cap d'any Barcelona tampoc es va lliurar d'un nou bombardeig. A dos quarts d'onze del matí els molls de Barcelona i Sant Bertran es van veure afectats per les bombes. En el primer moll hi va haver pocs danys materials, mentre que en el segon hi caigueren sis bombes que provocaren petits desperfectes sobre la vorera principal. Durant aquesta jornada, el Comando Generale delle Baleari va realitzar un complet informe, no tan sols sobre aquest bombardeig sinó també en relació amb la seva actuació global fins a aquesta data:

«L'Aviazione sta svolgendo, fin dall'inizio dell'offensiva, una attività che non conosce soste. Tutti i giorni le Squadriglie da bombardamento attaccano i centri più importanti della difesa rossa, ottenendo risultati che appaiono nei comunicati di Barcellona. A questa attività va aggiunta quella dei Falchi delle Baleari, che in questi ultimi giorni hanno attaccato tre volte il porto di Barcellona., due volte quello di Valencia ed hanno inoltre realizzato un bombardamento sul porto di Cartagena. In Barcellona fu colpito un grande transatlantico carico di munizioni, a bordo del quale si produsse una formidabile esplosione; furono inoltre colpiti in pieno, nello stesso porto, altri due piroscafi.»¹⁷⁷

En el document es pot apreciar com les autoritats militars italianes reconeixen que en els darrers dies s'han intensificat els atacs sobre la ciutat de Barcelona i sobre diversos ports republicans. Uns bombardejos que havien aconseguit tocar diversos vaixells estacionats en aquests ports i en concret en el de Barcelona.

Els bombardejos i destruccions sobre el port de Barcelona durant l'any 1939

Els bombardejos d'aquests darrers mesos van anar en augment i no acabaren aquí, ja que durant els vint-i-sis dies que faltaven per a l'entrada dels franquistes a Barcelona la presència dels avions sobre la ciutat fou constant. No només això, sinó que a més a més els bombardejos sobre el port de Barcelona seguien produint-se amb una gran intensitat, tot i que la caiguda de la capital catalana estava a punt de produir-se.

El primer bombardeig que va registrar el port de Barcelona el nou any fou el del dia 1 de gener a les set i cinc de la tarda. Segons els comunicats oficials, cinc aparells S-81 llançaren unes 50 bombes al port de Barcelona, caient totes al mar. Posteriorment, cinc S-81 llançaren unes 40 bombes al port i la majoria tocaren el moll de Llevant i de Barceloneta.¹⁷⁸

El dia 2 de gener a dos quarts de vuit del vespre les bombes de l'aviació franquista colpejaren els molls dels Pescadors i Nou. Durant l'atac la majoria de bombes caigueren al mar i només algunes colpiren el paviment i les dàrsenes anomenades de la Indústria i el Comerç.

El dia 4 es registraren dues agressions aèries. La primera es va produir a dos quarts de deu del matí i afectà la zona que començava sobre el moll de Barcelona i que passava per la plaça del Portal de la Pau i finalitzava al barri urbà del passeig de Colon. Dins del recinte portuari només va caldre lamentar dos ferits.

A la zona del moll de Barcelona van fer explosió tretze bombes sobre els vaixells anglesos *Lake Neuchatel* i *Stanwell*, amb danys de poca consideració. Dues bombes més tocaren el cobert núm. 1, mentre que la resta feren estralls a la via del ferrocarril, a la carretera central, al cobert núm. 2, a la calçada lateral i a l'edifici de la Secció de Carrabiners.

Al moll de Sant Bertran feren explosió dues bombes sobre la seva explanada. La zona de les Drassanes i la Porta de la Pau comptabilitzaren l'explosió de deu bombes. De totes aquestes, dues encertaren sobre el refugi que estava essent construït per la Sotssecretaria d'Armament. Altres projectils colpiren la calçada, la via del tren, les oficines de la Junta i el vaixell *Tofiño*. Finalment, al moll de la Muralla esclataren dues bombes sobre la zona de la via del ferrocarril.

El segon bombardeig seria efectuat a les 13.50 h i afectaria l'avantport i la zona de l'Aeronàutica Naval.

El dia 5, cap a les dues del migdia, diversos S-79 bombardejaren altre cop l'àrea portuària, on ja no quedava res dempeus. Les bombes caigueren als molls, a la Porta de la Pau i al Govern Militar.¹⁷⁹

El següent bombardeig que sofrí el port tingué lloc el dia 8 de gener, quan minuts després de les dotze del migdia, l'aviació rebel bombardejà la zona dels serveis del port, sense que hi hagués desgràcies personals. Als molls de Balears i Pescadors esclataren dues bombes: una que aconseguí destruir el pavelló dels serveis públics i l'altra que explotà dins del vaixell *Argentina* i donà lloc a un important incendi.

Durant aquesta jornada foren moltes les bombes que caigueren sobre la dàrsena del Comerç, mentre que d'altres tocaren l'edifici conegut com la Casa de les Màquines i els dipòsits comercials del moll del Dipòsit. El moll d'Espanya patí desperfectes al cobert núm. 7 a conseqüència de l'explosió de set bombes. Els desperfectes que es produïren al moll de la Muralla i al vaixell anglès *Alresford* foren de poca magnitud.

L'endemà dia 9 de gener, a tres quarts de sis de la tarda, un nou bombardeig afectà la zona portuària. L'atac provocà la mort d'un súbdit anglès que treballava com a maquinista del vaixell *Alresford* i destrosses als següents molls:

- Espanya: les bombes esclataren dins del cobert núm. 8, sobre el refugi que s'estava construint i damunt del vaixell *Stanholme*.
- Muralla: una bomba tocà el cobert núm. 2 i l'esplanada de l'1. Un altre projectil provocà l'enfonsament del vaixell *Tofiño*.
- Barcelona: les bombes afectaren els coberts núm. 6,7 i 8.

El dia 12, a les tres de la tarda, cinc S-79 bombardejaren el port des de 4.500 metres d'altura i ocasionaren avaries a la línia del ferrocarril i als molls, sense que es registrés cap víctima. La resta de les bombes caigueren al mar.¹⁸⁰

El 14 de gener, a dos quarts d'onze del matí, les bombes dels S-79 que caigueren des del cel de Barcelona ho feren en la seva gran majoria sobre el mar. Les poques bombes que no anaren al Mediterrani donaren lloc a destrosses sobre el moll de Ponent, i en concret damunt del vaixell *Zorroza*. A la dàrsena del moll de Sant Bertran fou tocat el vaixell anglès *Stanwell*, mentre que a la dàrsena d'Indústria les bombes tocaren sobre la draga de la Junta d'Obres del Port. Finalment a la dàrsena del moll de Llevant es va registrar l'enfonsament d'un guardacostes.

El dia 16 de gener, a les dues de la tarda el port tornà a sofrir una nova agressió aèria. En aquesta ocasió les bombes colpiren els molls del Rebaix, Barceloneta i dàrsena del Comerç, només quedant afectats alguns dels seus coberts.

L'endemà dia 17 es produeixen almenys dues alarmes. La segona, a les dues del migdia, se saldà amb un bombardeig sobre el port.¹⁸¹

El dia 19, les alarmes antiaèries sonaren a un quart de nou del matí, quan una formació de Savoia S-79 realitzà un atac ràpid sobre el port.¹⁸²

Entre el dies 21 i 25 de gener, ja a punt de ser ocupada Barcelona, els bombardejos que caigueren sobre la ciutat i el port els va protagonitzar la Legió Còndor, la qual efectuà quasi quaranta atacs. El primer d'aquests dies, hi intervingueren un total de 34 Heinkel-111 i 3 Ju-87 Stuka. Durant aquests mateixos dies l'aviació legionària italiana només efectuà tres bombardejos, els dies 22, 23 i 24. I també l'aviació franquista portà a terme, el dia 21, el seu únic bombardeig sobre Barcelona.¹⁸³

Durant tot el dia 21 es van registrar quatre agressions aèries:

La primera es va produir a les dotze del migdia i afectà els següents molls:

- Nou: aquest moll fou tocat per dues bombes que danyaren l'edifici en construcció dels Tallers Vulcano, mentre que altres dues bombes caigueren sobre la seva esplanada. El vaixell *Besòs*, que es trobava atracat en aquest moll, també va patir desperfectes.
- Balears: les bombes caigueren a l'aigua, a excepció d'una que va colpir i enfonsà el vaixell *Uruguay* i el guardacostes V-14.

- Espanya: les bombes esclataren sobre els coberts núm. 6 i 7 i a la línia del ferrocarril.
- Sant Bertran: durant l'agressió se sumaren onze bombes, tocant el vaixell guardacostes i una de les carreteres que limitaven la zona portuària.
- Ponent: els desperfectes es concentraren a la zona del mur.

La segona agressió es va registrar a dos quarts de dues de la tarda i afectà els següents molls:

- Dic flotant: les bombes danyaren una fusteria i un magatzem.
- Espanya: les explosions provocaren destrosses a la línia del ferrocarril, sobre una coberta i el cobert núm. 7.
- A l'Aeronàutica Naval i el contradic caigueren diverses bombes que provocaren petites destrosses.

El tercer bombardeig s'efectuà a un quart de sis de la tarda i les zones afectades foren:

- Rebaix: caigueren nou bombes que causaren danys al cobert, vies i explanada.
- Barceloneta: tots els projectils caigueren al mar. Només es van fer malbé algunes embarcacions dedicades a la pesca.
- Balears: patí destrosses al paviment.
- Dipòsit: una bomba de gran potència tallà la via del ferrocarril, mentre que la resta, de menor intensitat, provocaren danys al paviment i a l'edifici dedicat al dipòsit de comerç.
- Espanya: explotaren en total divuit bombes, les quals ocasionaren diversos ferits. Dues d'aquestes tocaren de ple el vaixell *Villa de Madrid*, mentre que la resta feren malbé diferents coberts, vies i l'esplanada. Les bombes ocasionaren desgràcies personals a la tripulació del vaixell *Villa de Madrid*.
- Muralla : una bomba tocà de ple el cobert núm. 1.
- Barcelona: una bomba caigué sobre el cobert núm. 4.

El 22 de gener es va llevar amb un nou bombardeig. Aquest seria el darrer bombardeig que fou anotat per les autoritats portuàries, però no l'últim que va registrar el port. El primer atac es va produir a tres quarts de nou del matí, quan un gran nombre de bombes caigueren a l'aigua de les dàrsenes. Les altres bombes llançades tocaren l'esplanada del moll de Llevant i aconseguiren trencar una canonada i els coberts núm. 7 i 8 del moll d'Espanya.

Entre dos quarts d'onze i les onze del matí, un nou bombardeig afectà de ple quasi tots els molls del port. Els indrets afectats foren:

- Ponent: una bomba va caure a la zona nord del moll.
- Barcelona: una bomba va tocar el cobert núm. 4.

- Drassanes: tres bombes provocaren destrosses a les calçades, vies i clavegueram.
- Balears: quatre bombes caigueren a la zona del cobert núm. 1 i una altra sobre el núm. 2. El vaixell Alacant també va patir desperfectes.
- Barceloneta: un projectil explotà sobre el vaixell anglès *African Mariner*.
- Rebaix: una bomba produí danys a la maquinària i canonades d'aigua del Passeig Nacional.
- Nou: una bomba esclatà sobre el refugi de la bateria antiaèria.

A tres quarts de tres es va tornar a registrar un nou bombardeig que, com l'anterior, afectà quasi tots els molls del port. La zona més afectada per les bombes foren els Tallers Vulcano, on a part de les destrosses materials també es registraren diversos morts i ferits. Entre els estralls materials destacaren l'incendi que sofrí el vaixell *Ciutat de Sevilla* i l'enfonsament del vaixell *President Macià*.¹⁸⁴

A tres quarts de quatre els bombardejos continuaren amb la mateixa intensitat sobre el port, tot cercant impedir, segons la documentació franquista, un possible desembarcament de tropes republicanes.

El bombardeig del dia 22 també va ser recollit pels mitjans de comunicació francesos i per l'agència anglesa Reuters, informacions que també van ser recollides pel Comando Generale delle Baleari en els seus habituals informes:

«La radio Jornal de Francia ha comunicato: alle ore 13:35 Barcellona ha sofferto un nuovo attacco da parte di cinque sapparecchi Savoia provenienti da Palma di Majorca, che bombardarono la zona del porto affondando due piroscafi inglesi e danneggiandone un terzo.

La Reuter del 23 corrente ha comunicato: Non si conoscono ancora le vittime e i danni causati dai bombardamenti aeri effettuati nelle ultime 24 ore sopra Barcellona. Si dice che il piroscavo mercantile inglese African Mariner siasi affondato in seguito al bombardamento di ieri.

La Paris PTT in un'altra comunicato: in Barcellona alle ore 14.30 trimotori italiani hanno lanciato 30 bombe sopra porto e la zona centrale. Un piroscavo inglese che si trovava da tre giorni nel porto, scaricando grano e carne congelata, è stato affondato.»¹⁸⁵

El dia 23 de gener, el port fou novament atacat. Els bombardejos que es comptabilitzaren foren onze i les alarmes, tres. A les dotze del migdia els bombers hagueren de socórrer unes barques atansades al moll Nou i sufocar un incendi als Tallers Vulcano, que es trobaven ubicats al mateix moll. L'impacte de les bombes, a part de les destrosses materials, també provocà vuit morts i diversos ferits.

Segons els comunicats de guerra italians, el dia 24 de gener el port de Barcelona també fou bombardejat.¹⁸⁶ Les bombes colpiren en aquesta ocasió diverses dàrsenes i magatzems, on es registraren diferents incendis. Segons la premsa franquista el port de Barcelona fou bombardejat durant les darreres jornades per l'artilleria:

«es bombardeado constantemente por las baterías nacionales. Todo el tráfico del puerto ha cesado a causa del fuego de Artillería, que ha ocasionado enormes daños a las instalaciones y a los barcos anclados en el mismo.»¹⁸⁷

El dia 25 de gener, vigília de l'entrada de les tropes franquistes a Barcelona, finalitzaren els bombardejos sobre la ciutat i el seu port. Durant aquesta darrera jornada l'Estat Major rebel anotà dos bombardejos sobre el port. El primer, protagonitzat per la Legió Còndor i el segon, per l'Aviació Legionària, quan una esquadrilla de S-79 bombardejà el port i aconseguí tocar tres vaixells.¹⁸⁸

La intensitat dels atacs aeris, aquests darrers dies de gener, fou sense cap mena de dubte la més elevada de tota la guerra. L'aviació feixista va colpejar amb molta intensitat i encert tot el port de Barcelona durant les jornades prèvies a l'ocupació franquista de la ciutat. Uns bombardejos que només cercaven mostrar la superioritat aèria de les tropes rebels, acabar de destruir el port i provocar el terror sobre una població que ja havia patit prou els estralls de la guerra. D'una altra forma no s'entendria els motius que portaren les autoritats franquistes a seguir matxucant aquesta infraestructura durant el transcurs d'aquestes darreres jornades.

Respecte del paper desenvolupat per l'Aviació Italiana sobre el port, aquesta realitzaria durant tota la guerra 113 bombardejos, amb la participació de 592 avions. D'aquests atacs, 110 amb 572 aparells es produïren des de Mallorca a través de l'Aviació de les Balears. En total es descarregaren sobre el port 556.105 kg d'explosius.¹⁸⁹ Per la seva banda, la Legió Còndor alemanya deixà caure sobre la ciutat de Barcelona un total de 370.000 kg d'explosius.¹⁹⁰

Les defenses del port de Barcelona

Els primers bombardejos que patí el port de Barcelona obligaren les autoritats republicanes a reaccionar per defensar-lo de les agressions feixistes a través de la defensa activa, i a protegir el personal que hi treballava, a partir de constituir la defensa passiva.

Aquest afany per assolir un cert grau de protecció per als civils es caracteritzà per dos aspectes que marcaren la seva eficàcia i aplicabilitat. El primer fou que les experiències que hi havia en aquesta àrea partiren de zero, ja que no es disposava de cap coneixement previ de com defensar-se dels bombardejos marítims i des de l'aire. Arran d'això, les disposicions, normes i directrius adreçades a aturar, minimitzar i protegir la població dels bombardejos s'anaren modificant i adaptant amb el pas del temps.

El segon aspecte fou el dèficit de recursos disponible per a la defensa, és a dir, els elements destinats a plantar cara a l'enemic: canons antiaeris, avions, materials per a la construcció de refugis, etc. De fet, el port de Barcelona i tot el territori català es veieren molt limitats per la manca de mitjans en els dos vessants. Aspectes tots plegats que impediren l'anticipació de moltes agressions.

Pel que fa a la defensa passiva o, el que és el mateix, l'adopció de les mesures per detectar, prevenir i salvar els ciutadans davant l'amenaça de bombardeig, com hem vist amb anterioritat, aquestes es començaren a prendre per part de la Junta d'Obres del Port a finals de 1936. Els dies 12 i 19 de desembre, la Junta d'Obres proposà la construcció de refugis antiaeris als molls del contradic, per protegir el personal de l'Aeronàutica Naval, i de Barcelona i Sant Bertran.

Aquestes primers disposicions seguien les que havien establert el setembre de 1936 la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona de protecció a la ciutadania amb la publicació de les primeres instruccions que calia tenir presents en cas de bombardeig. El mes de setembre de 1936, l'Ajuntament de Barcelona va crear un primer Servei de Defensa Passiva Antiaèria preveient una imminent guerra aèria. Tot seguit es prevenia la ciutadania, recomanant actuar d'una manera ordenada davant d'un fenomen desconegut fins aleshores i informant dels senyals d'alerta que es donarien i dels llocs on calia resguardar-se: bàsicament soterranis i estacions de metro, atès que en aquell moment encara no s'havien excavat refugis. Per aquestes dates, el Consell de Govern de la mateixa Generalitat també havia disposat les accions necessàries per dispersar la gasolina de l'empresa Campsa emmagatzemada als dipòsits de Can Tunis en previsió de possibles bombardejos. En aquest sentit, la mateixa Junta d'Obres del Port decidí el febrer de 1937 realitzar un refugi antiaeri al costat del moll del Morrot.

El juny de 1937, a conseqüència dels primers bombardejos amb víctimes sobre Barcelona esdevinguts el mes de febrer, la Generalitat de Catalunya constituí la Junta de Defensa Passiva de Catalunya (JDPC), en el marc de la qual es crearien i s'integrarien les juntes de defensa passiva locals. La junta promogué i coordinà la tasca que ja s'havia iniciat en diversos municipis per construir refugis i per instal·lar bateries antiaèries,

així com sistemes d'alarma i de detecció d'avions enemics. S'impulsà un tipus de refugi que fos ràpid i senzill de construir tenint en compte el pes de les bombes.

L'augment indiscriminat l'any 1938 de bombardejos sobre el port va provocar que els treballadors i autoritats que hi treballaven demanessin la construcció de nous refugis antiaeris per poder-se protegir. El 6 de maig de 1938 l'enginyer director de la Junta d'Obres del Port, Ramon Burillo, va dirigir una carta al president de la junta amb tres exemplars del que havia de ser el projecte de Pla General de Construcció de Refugis per a la Defensa Passiva Antiaèria de la zona del Port, un projecte que havia estat redactat en compliment de l'ordre verbal que havia emès el ministre de Comunicacions, Transports i Obres Públiques del govern republicà.

En aquest projecte s'assenyalava que al port calia construir uns 45 refugis, tot i que el projecte només es limitava a pressupostar-ne un. Davant aquesta proposta tan poc concreta, la Direcció General d'Obres Públiques i Ports, dependent del ministeri, va demanar a la Junta d'Obres Públiques del Port de Barcelona que indiqués el nombre de refugis imprescindibles i que aclarís, a més a més, la classe de recursos amb què calia pagar les despeses.¹⁹¹

El 24 de maig, des de la Direcció General d'Obres Hidràuliques i Ports del govern republicà s'enviaren una sèrie d'observacions de caràcter tècnic sobre el projecte de construcció de refugis antiaeris. Després de presentar les observacions tècniques, la Direcció General arribava a la conclusió que el refugi prototipus que s'havia de construir havia d'estar constituït per una galeria de 17 metres de longitud i de 2 metres d'amplada, cobert tot ell amb una volta de mig punt i amb una longitud total de 29 metres. El pressupost d'execució material ascendia a 220.000 pessetes, mentre que el pressupost d'execució per via administrativa arribava a 226.000 pessetes.

Un cop resoltes les qüestions tècniques, les autoritats portuàries decidiren que el nombre de refugis necessaris per al port era de 16. D'aquesta manera, doncs, el ministeri, a proposta del Negociat de Ports Comercials i amb la conformitat de la Secció de Ports i de la Direcció General d'Obres Hidràuliques i Ports, resolgué amb data de 24 de maig de 1938, que es construïrien, amb la màxima urgència i pel sistema d'administració, 16 refugis contra bombardejos als molls del port de Barcelona, del tipus del projecte presentat per la Junta d'Obres del Port, amb un pressupost total de 3.625.600 pessetes, que s'havien d'abonar amb càrrec als fons procedents de la subvenció de l'Estat a la Junta d'Obres del Port de Barcelona.¹⁹²

La premsa republicana, per la seva banda, també es va fer ressò de la construcció de refugis antiaeris als ports. En una notícia publicada el 27 de maig s'informava que, atesa la necessitat de protegir els ports de Barce-

lona i València, des del Ministeri d'Obres Públiques s'aprovava la construcció de vuit refugis contra els bombardejos aeris al port de València i de 16 al port de Barcelona.¹⁹³

Tot i la presentació del projecte, la gravetat de la situació en què es trobava el port i sobretot zones concretes pels constants atacs aeris, va propiciar que algunes empreses decidissin projectar refugis per als seus treballadors. Aquest fou el cas de l'empresa Campsa, la qual, davant els constants atacs que estaven patint els seus magatzems, decidí elaborar pel seu compte un refugi al moll de la Costa per salvaguardar la seguretat dels seus treballadors. Però l'arribada de la notícia de l'aprovació per part de les autoritats republicanes de la construcció de refugis antiaeris per a tots els molls, va fer canviar de plans l'empresa petroliera, tot paralitzant el projecte per deixar que les autoritats republicanes s'encarreguessin de la construcció. Aquesta situació indignà les autoritats portuàries barcelonines, i en concret el seu enginyer director, Ramon Burillo, que amb data del 3 de juny de 1938 enviava una carta al president de la Junta d'Obres del Port on es queixava de la situació. En la carta l'enginyer director recordava que la intenció de la junta era que l'execució dels primers refugis es portés a terme a les zones de major aglomeració de treballadors, condició que no coincidia amb l'indret on Campsa tenia previst construir el seu refugi. Per aquesta raó, l'enginyer director era de l'opinió de recordar a l'empresa petroliera espanyola els seus oferiments i demanar la seva col·laboració perquè assumís el projecte al seu càrrec.¹⁹⁴

Per motius que no s'ha pogut esbrinar a partir de la documentació consultada, el projecte de construcció dels 16 refugis antiaeris que havia estat aprovat pel Ministeri de Comunicacions, Transports i Obres Públiques el maig de 1938, fou substituït per un altre elaborat per la Secretaria d'Armaments, la qual depenia del Ministeri de Defensa Nacional. Aquest canvi podria estar relacionat amb el fet que a partir del 16 d'agost de 1938 els ports passaren a ser considerats com a zona de guerra, passant a dependre de la seva jurisdicció i de les autoritats militars.¹⁹⁵ Davant els atacs constants i la importància estratègica dels ports les autoritats republicanes finalment decidiren que totes les entitats i els organismes que depenien de la Junta d'Obres Públiques dels ports republicans i els parcs, magatzems i dipòsits que tinguessin ubicats, així com el personal, quedaven militaritzats i subjectes a la legislació de guerra.

Davant aquesta nova situació, el Ministeri de Defensa Nacional fou l'encarregat de portar a terme les obres dels refugis per salvaguardar les vides dels treballadors del port. Els emplaçaments que foren escollits per ubicar els refugis van ser seleccionats tant per l'enginyer director com per membres de la Sotssecretaria d'Armament, d'acord amb les necessitats del servei del port, i la facilitat d'accés necessària per als treballadors

que els havien d'utilitzar. Les obres havien de ser inspeccionades i dirigides per la Direcció Facultativa del Port i per la Jefatura d'Obres Públiques de Catalunya.¹⁹⁶

Tot i que, com ha quedat reflectit, els bombardejos sobre la zona portuària a partir de setembre de 1938 augmentaren en nombre i intensitat, les obres de construcció dels refugis antiaeris que s'havien aprovat el maig d'aquest mateix any no avançaven. Els problemes ocasionats per la guerra, afegits al fet que les obres havien passat a dependre del Ministeri de Defensa Nacional, arran de considerar els ports com a zones militars l'agost de 1938, van fer que els treballs encara no s'haguessin iniciat. Però el pitjor d'aquests retards era sense cap mena de dubte els morts que se seguien produint als molls a causa dels bombardejos i la total indefensió en què es trobaven els seus treballadors. Aquest fet no va passar desapercebut per part dels serveis d'espionatge franquista. La Cinquena Columna al servei dels rebels de seguida informà del pànic que produïen els atacs sobre els obrers de càrrega i descàrrega del port. Per aquesta raó, seguint l'informador franquista, els treballadors portuaris treballaven aterroritzats i a la menor alarma fugien a resguardar-se als soterranis de les primeres cases que trobaven. En aquest document, s'apunten dels pocs refugis que hi havia al port i de les mínimes condicions de seguretat que tenien.¹⁹⁷

En aquest mateix sentit, un altre informador franquista manifestava en una breu nota que els obrers del port, per temor als bombardejos, no volien descarregar els vaixells, tasca que en moltes ocasions havien d'assumir els soldats allí destinats.¹⁹⁸

Tot i aquest fet, la Generalitat de Catalunya, a través de la Conselleria de Treball, va voler reconèixer la tasca, tant als treballadors dels ports de Barcelona com de Tarragona en zona de guerra concedint-los el 15 de juliol de 1938 la placa Francesc Macià:

«Vista la petició del Comitè d'enllaç CNT-UGT de Catalunya sol·licitant que sigui atorgada la Placa PRESIDENT MACIÀ als obrers portuaris que tants exemples donen de treball i abnegació com a símbol i exponent de l'esperit de resistència i d'esforç del nostre poble [...] decreto: És atorgada la Placa PRESIDENT MACIÀ als obrers portuaris de Catalunya compresos en els ports de Barcelona i Tarragona com a recompensa a les proves que tenen donades d'esperit d'abnegació, de resistència i d'estímul.»¹⁹⁹

No fou fins al 16 d'octubre que, per una ordre subscripta pel secretari general del Ministeri de Defensa Nacional, no es va autoritzar la construcció dels refugis als molls. Els informes que es van presentar portaren finalment a encarregar la construcció de quatre refugis a la Comandància d'Obres Militars núm. 3 en els següents indrets:²⁰⁰

1. Refugi núm. 14 al moll del Rebaix, a càrrec del tinent Sopena.
2. Refugi núm. 18 al moll d'Espanya, a càrrec del capità Pellicer.
3. Refugi núm. 35 al moll de Sant Bertran, a càrrec del capità Ferrer.
4. Refugi núm. 38 al moll de Ponent, a càrrec del capità Marco.

El dia 1 de novembre, quatre grups de soldats de l'arma d'enginyers, a les ordres dels citats oficials, arribaren al port de Barcelona per iniciar els treballs d'excavació dels refugis. Per realitzar aquesta tasca, els soldats hagueren d'esperar que la comandància militar els proporcionés els materials necessaris, ja que sembla que hi havia problemes de subministrament.

A finals de novembre, les autoritats militars encarregades de les feines informaren que s'havia finalitzat l'excavació del refugi del moll d'Espanya. Pel que feia a la resta de refugis, els treballs d'excavació continuaven amb grups de 30 a 40 soldats per a cadascun, no precisant quan es podrien donar per finalitzats els treballs.²⁰¹ La guerra seguia avançant, però el port seguia sense disposar dels seus propis refugis antiaeris.

La construcció dels refugis antiaeris als molls esmentats prosseguí sota la direcció de la Comandància d'Obres Militars núm. 3 durant el mes de gener de 1939. L'excavació del refugi del moll d'Espanya ja es trobava conclosa, mentre que la resta es trobava a punt de ser acabada. Durant aquest període els bombardejos augmentaren significativament, fet que va provocar que les condicions de treball fossin molt perilloses, davant del risc que una de les bombes pogués tocar una de les zones de treball. Aquest temor s'acabà convertint en una realitat quan, durant el bombardeig del dia 9 de gener, una de les bombes llançades per l'aviació rebel tocà de ple el refugi del moll d'Espanya i quedaren danyades les armadures i part de l'excavació que s'havia realitzat.

A part dels perills que suposaven els atacs aeris, una altra de les dificultats afegides que hi hagué a l'hora de construir els refugis fou la manca de mitjans i materials. Tot això portà a una situació d'extrema preocupació per part de les autoritats portuàries en observar el retard de les obres i els perills que hi havia per als treballadors com a resultat de l'increment de bombardejos. Uns riscos que encara eren més evidents a causa que molts d'ells aprofitaven algunes de les rases que s'havien excavat per protegir-se, amb el perill que allò implicava:

«La creciente inquietud que produce tan dilatado retraso de construcción en los momentos en que la necesidad de refugios es mayor cada día por la repetición de los bombardeos y por la desmoralización que con caracteres de catástrofe podrá producirse si alguna de las bombas lanzadas hiciera explosión en cualquiera de las numerosas y deficientes zanjas que se aprovechan engañosamente como refugio.»²⁰²

Per totes aquestes raons, les autoritats del port demanaven que el subministrament de materials fos immediat per així poder finalitzar els refugis. Una demanda que finalment no seria atesa, ja que el dia 26 de gener de 1939 les tropes franquistes ocupaven Barcelona i el port. D'aquesta manera, tot i que el port havia estat una de les zones més castigades per les bombes, mai es va aconseguir que les autoritats governatives hi habilitessin un conjunt de refugis, situació que originà un risc innecessari per a tots els seus treballadors.

Amb l'objectiu d'estudiar els efectes que havien provocat els bombardejos aeris sobre el port de Barcelona, la Junta d'Obres del Port va enviar una Comissió d'Investigació que va ser creada entre l'Exèrcit de l'Aire i l'Aviació Legionària per estudiar tots aquests efectes. Entre les dades que s'enviaren, hi havia un detallat informe sobre els refugis antiaeris que s'habilitaren al port, el qual ens serveix com a resum final per saber el nombre de refugis que es construïren i en quins indrets es localitzaren:

«Los primeros refugios construidos fueron los de bloques de hormigón de 60 toneladas que se usan para la defensa del Dique del Este.

Estos refugios que en número de ocho se construyeron, estaban formados por dos filas de bloques, dejando un espacio o galería de 1,00 metro de ancho aproximadamente, cuya tapadera o cubierta, también de bloques, tenía su mayor dirección perpendicular a la de los anteriores.

Se emplearon en los muelles de Costa, San Beltrán, Atarazanas, Bosch y Alsina, España, Baleares, Nuevo y Cataluña.

También se construyeron algunas zanjas en zig-zag, cubiertas con chapa ondulada sobre carriles y tierras sobrepuestas.

En el muelle de Barcelona y dentro de los tinglados 3, 4, 5 y 8 existía un proyecto de refugios de hormigón armado [...] De estos refugios fueron totalmente terminados los situados en los tinglados 4 y 5. Su capacidad era de 160 personas por refugio.

El muelle de Contradique había dos refugios, uno en el testero, formado de bloques [...] De estos dos refugios se carece de detalles, pues no se permitía la entrada en dicho muelle, ya que estaba ocupado por las dependencias de la Aeronáutica Naval.

En el cruce de los muelles de Poniente y San Beltrán, existía otro que se construyó aprovechando dos muros de mampostería [...]

En la entrada del muelle de España, se empezó a construir otro refugio semejante a los del muelle de Barcelona, destruyéndolo una bomba [...]

En los muelles de la dársena del dique, además del de bloque ya reseñado, había otros dos, construidos por una entidad militar.»²⁰³

Un informe prou revelador que ens permet confirmar que, tot i la construcció de refugis antiaeris en diversos punts del port, aquests en tot moment foren insuficients. Tots aquests refugis foren posteriorment desmuntats per les noves autoritats portuàries a partir de 1939.

Però les autoritats portuàries i catalanes no només es dedicaren a preparar la defensa passiva del port, sinó que al mateix temps també prengueren mesures per organitzar les defenses per localitzar i neutralitzar els bombardejos marítims i aeris que estava patint. Per a la primera tasca es disposava dels centres d'observació i radioescolta, els aparells fonolocalitzadors i els projectors o reflectors d'il·luminació. Pel que feia a la neutralització dels atacs, la missió estava a càrrec dels canons antiaeris i dels avions de caça. La defensa activa republicana es va organitzar en dues branques: l'antiaèria, a través de la Defensa Especial Contra Aeronaus (DECA), i la d'aviació, per bé que ni l'una ni l'altra no disposaven dels recursos suficients perquè fos completament efectiva.

La defensa antiaèria de Barcelona incloïa un nombre reduït de bateries de canons desplegats en dues zones principals: a la façana marítima, on s'instal·laren de tres a quatre bateries distribuïdes a la muntanya de Montjuïc i el Poblenou; i la del Turó de la Rovira, on se situava una altra bateria. Cada bateria de canons es completava amb un fonolocalitzador i diversos reflectors protegits per metralladores antiaèries. Es disposava també del desplegament d'una vintena de canons Oerlikon de 20 mm per a la defensa de la zona portuària i de metralladores que tenien la missió de protegir edificis estratègics. Tot plegat s'integrava en l'Agrupació de Defensa de Barcelona.

Pel que fa als avions, a partir de mitjan 1937 la defensa de la ciutat va anar a càrrec dels caces soviètics Polikarpov I-15 Xato i I-16 Mosca, pilotats per pilots soviètics i espanyols, que intervingueren des dels aeròdroms del Prat i Sabadell. Les forces aèries governamentals desplegaren unitats específiques per defensar el litoral català. L'Esquadra 7 de defensa de costes, formada pel Grup 71 de caces, destinada a dissuadir els bombarders atacants; i el Grup 72, amb bombarders que van fer el mateix davant l'amenaça dels vaixells enemics.²⁰⁴

Pel que fa a les defenses del port, els serveis d'informació franquistes realitzaren diversos informes assenyalant els punts on hi havia defenses antiaèries. En un dels informes, s'afirmava que abans del conflicte existien a Barcelona per a la defensa del port les posicions artilleres de Montgat, Sant Adrià del Besòs, el Camp de la Bota, el Cementiri Vell, la zona d'Aspilleros, Bonavista i Álvarez Castro. De totes aquestes, a l'inici de la guerra només estaven actives la de Montgat, que fou reforçada; de drassanes, situada als banys de Sant Sebastià i Barceloneta, Bonavista i Álvarez Castro, ubicades a la muntanya de Montjuïc.²⁰⁵ Totes aquestes bateries serien les encarregades de defensar el port a partir de 1937.

L'augment progressiu dels bombardejos sobre el port de Barcelona motivà la reacció de l'Estat Major republicà, el qual començà a treballar en un pla de defensa per al port de Barcelona. El pla consistiria a col·locar una bateria central al castell de Montjuïc i dues seccions per acompanyar-la, situades a Montgat i a la farola del Prat de Llobregat. El pla havia de ser completat amb l'emplaçament de dos canons antiaeris a la Torre Jaume I del moll de Barcelona, peces que finalment no s'acabarien instal·lant.

A part de les bateries per la defensa antiaèria, el port de Barcelona també es va protegir a partir de la construcció de diferents trinxeres i nius de metralladores que cercaven protegir-lo en cas d'un possible desembarcament marítim. Aquests centres de fortificació s'ubicaren en diversos punts de l'escullera, al principi del moll de Barcelona, al moll d'Espanya, al dos costats del Portal de la Pau, a l'Estació Marítima, al moll de Sant Bertran i al moll del Carbó.

Per completar aquestes defenses, les autoritats republicanes disposaren un pla per millorar-les el maig de 1938. El nou pla dividia la costa de la ciutat, inclòs el port, en tres grans sectors. El primer abraçaria la desembocadura del riu Llobregat fins al mur d'unió de l'estació del Morrot, incloent-hi el moll del Contradic i l'Aeronàutica Naval. La segona zona la constituïa el port, des del límit anterior fins al Club Nàutic. Finalment, la tercera demarcació estava formada des del Club Nàutic fins a la desembocadura del riu Besòs.

En la primera zona s'ubicava en una llarga platja amb força profunditat que era ideal per realitzar un desembarcament enemic. Per aquesta raó es proposà la construcció de diversos nius de metralladora.

A la zona del port de Barcelona es va planificar la defensa de l'entrada situada al sud-oest, deixant sense protecció la de l'escullera ja que es considerava de difícil accés. Segons aquest pla, la defensa de l'entrada havia d'estar formada per obres i fortificacions emplaçades als molls del Contradic, Ponent, extrem sud-oest del de Llevant i Escullera, a prop del far.

En darrer lloc, a la tercera zona, també tenia una platja semblant a la primera però de menys profunditat. A part d'aquest fet, també tenia l'avantatge que tota la seva esquena estava edificada. Tot i això, també es disposà la construcció de diversos nius de metralladores.

Com molts altres projectes, aquest pla finalment no es tiraria endavant fins a l'octubre de 1938, massa tard per tenir temps d'executar-lo. L'únic espai on es pogueren construir aquestes posicions defensives fou al port de Barcelona, on s'instal·laren diversos nius de metralladores.²⁰⁶

Com s'ha anat mostrant, tot i els recursos limitats, la ciutat de Barcelona i el seu port organitzaren les seves defenses per intentar impedir i

protegir-se dels bombardejos enemics. Es pot assenyalar que les autoritats republicanes treballaren dur per implementar un pla de desplegament defensiu, es van dissenyar i muntar nombrosos emplaçaments per la ciutat i la resta de la costa, es va crear una xarxa que comptava amb canons antiaeris pesants, canons lleugers i metralladores, telèmetres i goniòmetres, bateries d'il·luminació, fonolocalitzadors i sistemes de transmissions. Tanmateix, els mitjans que s'esmenten no van poder superar un important obstacle: l'evolució tecnològica dels avions de bombardeig, una tecnologia que era molt superior als sistemes de localització, detecció i neutralització. Aquest darrer aspecte fou el que explicaria els resultats discrets que tingué la defensa activa en relació amb les agressions que van patir la ciutat i el port durant els anys de guerra.

Les defenses mòbils, la flota de vigilància i la defensa antisubmarina al port de Barcelona

Un altre tipus de defensa que es destinà al port de Barcelona fou la que integraren totes aquelles embarcacions que tingueren com a missió protegir la ciutat i tots aquells vaixells que arribessin a la ciutat amb diverses mercaderies.

Els bombardejos marítims de finals de 1936 sobre Catalunya i els rumors que apuntaven a nous possibles atacs des del mar sobre la ciutat de Barcelona portaren les autoritats republicanes a destinar al port de Barcelona una agrupació naval integrada pel creuer *Méndez Núñez* i els destructors *Gravina* i *Sánchez Barcáiztegui*. Aquesta agrupació operà a Catalunya entre el 9 i el 27 de desembre de 1936.²⁰⁷ Durant aquest temps l'agrupació bombardejà el port mallorquí de Sóller i realitzà diversos serveis d'escorta per protegir el transport marítim de possibles atacs dels vaixells feixistes.

Tot i aquesta voluntat, era molt complicat que la Flota Republicana donés protecció a tots els vaixells mercants que navegaven per la costa catalana. Finalment l'Estat Major de la Marina reclamà la protecció del tràfic marítim en alta mar i en aigües jurisdiccionals. La flota s'encarregaria de la protecció en alta mar, mentre que per a la protecció en aigües jurisdiccionals es va decidir el juny de 1937 la creació de les flotes de Vigilància i Defensa Antisubmarina. Aquestes flotes, formades per guardacostes, torpediners i altres vaixells menors, s'ocuparia de la vigilància de la costa, la protecció a aigües territorials i de la recollida de mines submarines.

Després del naixement de la flota de Cartagena, el 7 de juny de 1937 es creava la Flota de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya, amb *jefatura* a Barcelona i sota el control de l'Estat Major de Marina. La seva zona d'actuació se situà entre la frontera francesa fins al cap de Tortosa.

La flota de vigilància i defensa antisubmarina de Catalunya

L'endemà de la seva creació, el 8 de juny, era nomenat cap de la Flota de Catalunya l'oficial 2n Naval Gabriel Martín Morito. La flota va quedar integrada pels bous *Ana*, *Adela* i *Francisco*, la llanxa de la Tabacalera *L-1* i els remolcadors *Llobregat* i *Monturiol*. El personal de què va disposar era de 200 homes. Posteriorment, l'octubre de 1937 s'incorporaren els 24 dragamines que operarien des de diversos ports catalans. A finals de novembre de 1938, la flota arribaria a disposar de 8 guardacostes, 1 minador, 8 llanxes antisubmarines i 41 dragamines. D'aquesta manera, la flota catalana es convertia en la més potent i activa de totes a causa que, conjuntament amb les tasques de vigilància costanera i localització de mines, assumí la d'organitzar i protegir els combois entre la frontera francesa i Barcelona.

Els guardacostes conservaren al principi els seus noms civils però, per Ordre ministerial de 20 de desembre de 1937 es decidí canviar-los, assignar-los a tots la inicial V seguida d'un número que començava per 10. Les seves missions principals van ser la d'escortar els vaixells mercants i la vigilància costanera. També realitzaren alguns serveis de salvament i auxili de vaixells atacats o sinistrats i, amb menys freqüència, d'atrancament i remolc a destructors que entraven a Barcelona.

En el moment de la seva constitució s'assignaren a la flota els 6 guardacostes indicats anteriorment i aviat s'hi afegí un setè, el *Besòs*. A finals de 1937 es decidí condicionar el *Monturiol* com a minador. La contínua activitat d'aquests vaixells i els danys que alguns reberen a causa dels bombardejos obligaren a nous reforços durant 1938. En total 13 guardacostes i minadors prestaren servei a la flota catalana.

Els dragamines

Per al dragat de mines se seleccionaren a tot el litoral mediterrani petites barques de pesca. La seva missió era de netejar els camps de mines que obstruïen la navegació, però en alguna ocasió es feren servir en altres tasques.



Visita del president Lluís Companys i la seva esposa als vaixells de la flota republicana ancorats al port, el creuer *Mendez Nuñez* i els destructors *Sánchez-Barcáiztegui* i *Gravina*. 10/12/1936. Autor: Pérez de Rozas. Arxiu fotogràfic de Barcelona.

Els primers dragamines s'allistaren el març de 1937, amb l'aparició de les primeres mines a la costa catalana. Per aquesta raó es van organitzar 24 dragamines que operaven per parelles al llarg de la costa, dels quals 6 van ser destinats a Barcelona. El novembre eren 26, dels quals 10 a Barcelona, el juny de 1938 ja eren 39, dels quals 17 destinats a Barcelona i, finalment, el desembre de 1938 eren 41, dels quals 15 amb seu a Barcelona.

Llanxes antisubmarines

Les flotes de Catalunya i Cartagena van ser les úniques que van tenir una esquadra de llanxes antisubmarines per la importància dels ports que havien de protegir. Les missions de les llanxes van consistir en la vigilància nocturna del port de Barcelona, tot i que també participaren en diverses missions d'escorta de vaixells mercants, alguna operació de salvament marítim i també en servei d'enllaç entre Barcelona i Maó.

El servei va quedar organitzat al llarg de tot el litoral republicà, creant un canal rastrejat per la navegació de cabotatge, des del cap de Cervera fins a Adra (Almeria). A cada port de la costa se situaren una o dues parelles de dragamines. Diàriament realitzaven una neteja des de la seva base fins al punt on arribaven els dragamines del port següent.

Un cop acabada la guerra els dragamines franquistes es van dedicar a netejar la costa. Iniciaren la seva tasca en aigües catalanes amb la neteja de Tarragona, continuaren després a Barcelona (8-10 febrer), Palamós, Sant Feliu de Guíxols i Roses.

Escorta de tràfic marítim

La principal missió dels guardacostes de la flota de Catalunya durant la guerra fou escortar els combois entre Barcelona i la frontera francesa. La majoria dels vaixells transportaven material bèl·lic i subministraments des de ports francesos seguint la ruta del golf de Lleó. També n'hi havia d'altres que procedien del Mediterrani oriental o del mar Negre. Aquests arribaven a ports francesos per fer la darrera travessia a partir de la ruta anterior.

El servei s'organitzava situant la meitat dels vaixells operatius a Barcelona i l'altra meitat a la base de Roses; d'aquesta manera sempre hi havia almenys un vaixell disponible per a les escoltes a cada port. Els vaixells de Barcelona s'ocupaven de protegir els mercants fins a la frontera i després entraven a Roses fins que s'organitzés un comboi en sentit invers.

La majoria dels combois estaven integrats per un mercant i un guardacostes. Els vaixells de la flota van realitzar durant la guerra a l'entorn de 500 serveis. La meitat d'aquests van ser serveis d'escorta, més d'un centenar van ser de vigilància i la resta d'auxili o salvament de vaixells, assistència al port, enllaç i accions especials. Aproximadament el 90% dels serveis van ser executats pels guardacostes i la resta per llanxes antisubmarines.

Valoració dels bombardejos del port de Barcelona

Al llarg d'aquest apartat s'ha explicat, d'una manera detallada, com el port de Barcelona fou bombardejat contínuament i destruït durant els anys de guerra. En total s'ha aconseguit quantificar que entre el 10 de novembre de 1936 i el 25 de gener de 1939 el port barceloní fou bombardejat un total de 95 vegades (vegeu l'annex).

Les zones que foren més colpides per les bombes i que també patiren més destruccions foren els molls de Barcelona, Ponent, Sant Bertran i Espanya, i que coincideixen aproximadament amb els molls més centrats del port. Només aquests sols reberen quasi el 50% (concretament, el 42%) de les agressions. En total els diferents molls que formen part del port enregistraren durant tot aquest període 185 agressions repartides de la següent manera.

Taula 2: Molls afectats pels bombardejos de la Guerra Civil

MOLL	NÚMERO D'ATACS REBUTS
Morrot	4
Nou	11
Catalunya	3
Barcelona	24
Ponent	23
Dic Est	2
Espanya	17
Contradic	9
Barceloneta	9
Dipòsits	5

MOLL	NÚMERO D'ATACS REBUTS
Muralla	15
Sant Bertran	19
Oriental	2
Rebaix	7
Avantport	4
Balears	10
Occidental	3
Costa	14
Dic Flotant	2
Drassanes	5
Llevant	5
Varador	1
Total	185

Font: Elaboració pròpia.

Els indrets més danyats foren els molls i els diferents edificis que els integraven, com ara coberts, magatzems o tallers, i infraestructures com ara vies del transport ferroviari, grues, els dipòsits de combustibles de l'empresa Campsa i vaixells. Tota aquesta destrucció fou recollida i descrita per les mateixes autoritats portuàries franquistes pocs mesos després que ocupessin els seus nous llocs de responsabilitat. Durant l'elaboració de la memòria corresponent al port de Barcelona entre els anys 1935 i 1942,²⁰⁸ la Junta d'Obres del Port li dedicà un apartat especial per ressenyar com havia quedat el port de Barcelona després de la guerra. En aquesta es posà en evidència que la zona portuària fou destruïda per les seves bombes:

«Todos cuantos recorrieron el puerto de Barcelona cuando éste fue liberado, pudieron apreciar a simple vista el lamentable cuadro de desolación que presentaba por todas partes.

Por toda la parte terrestre (99h) de la total zona que abarca el puerto (325h) observándose innumerables estragos, destrozos y ruinas de todo género en las obras, edificios e instalaciones, tanto oficiales como particulares, y en las dársenas y antepuerto (226h), numerosas embarcaciones siniestradas de toda clase [...]»²⁰⁹

També va ser testimoni de la destrucció localitzada al port de Barcelona la premsa franquista que va anar apareixent durant els dies posteriors a l'ocupació de la ciutat. Els mitjans de comunicació escrits parlaven de:

«Los Almacenes Generales de Comercio, con sus enormes pisos de espléndidas instalaciones para carga y descarga automática, las potentes grúas, los diecinueve kilómetros de vía férrea dentro del puerto, los tinglados, los cobertizos, remolcadores, etc. estaban casi paralizados.»²¹⁰

Per aquesta raó, un cop Barcelona fou ocupada el 26 de gener de 1939 per les tropes franquistes, una de les zones amb un aspecte més clar del que havia significat la guerra aèria i que reflectia perfectament la destrucció fou el port. Així ho recollia José Gomá²¹¹ quan ens parla que:

«Terrible era el espectáculo que ofrecía el puerto de Barcelona a la llegada de los nacionales. Muelles destrozados, almacenes destruidos, vagones volcados. Los depósitos de Campsa destruidos. Hay gran número de buques dañados e incendiados.»

Aquesta mateixa sensació fou compartida per un dels pocs barcelonins que es decidiren a visitar el port pocs dies després del final de la guerra:

«A la tarda hem anat al moll per veure les destrosses causades per l'aviació nacional. Tot està desfet. L'espectacle és imponent: "tinglados", molls de càrrega, edificis, vies estació marítima, tot està destruït. Molts dels vaixells estan enfonsats i sols es veuen els pals. El moll fou un lloc d'objectiu diari i ara podem comprendre que els bombardeigs fossin sempre a la Barceloneta [...]»²¹²

En observar tot això, es posa de manifest que l'aviació legionària italiana i la Legió Còndor alemanya, màximes responsables dels bombardejos sobre Barcelona i el seu port, van aconseguir un dels seus màxims objectius: la paralització quasi total del port. La destrucció del seu transport ferroviari, dels magatzems on es podia guardar diferents materials, de les eines de funcionament dels molls com les grues, dels dipòsits de combustibles que impedissin el subministrament de carburant a l'exèrcit republicà, la paralització de la indústria al voltant del port i l'objectiu de tocar els vaixells que hi atracaven per impossibilitar el subministrament de carburant, armes i queviures per a la rereguarda, evidencien que el port era considerat un objectiu prioritari a ser paralitzat. Molts vaixells quedaren inservibles a causa dels bombardejos i quedà una imatge de molts d'ells mig enfonsats als diferents molls. En total, i partir de la documentació localitzada, s'ha comptabilitzat que 40 vaixells foren tocats en algun moment per les bombes:²¹³

Taula 3: Vaixells enfonsats al port de Barcelona a causa dels bombardejos aeris.

DATA EN QUÈ FOREN TOCATS	VAIXELL	MOLL
12 de maig de 1938 i 22 de gener de 1939	<i>Ciutat de Sevilla</i>	Sant Bertran
14 de maig de 1938	<i>Euphorbia</i>	Ponent
19 de juny de 1938	<i>Campeche</i>	Nou
13 de setembre i 8 d'octubre de 1938 i 14 de gener de 1939	<i>Zorroza</i>	Costa i Ponent
16 de setembre de 1938	<i>Capitán Segarra</i>	Barcelona
13 d'agost i 16 de setembre de 1938 i 22 de gener de 1939	<i>Alacant</i>	Balears i Morrot
16 de setembre de 1938	<i>Gothic</i>	Ponent
24 de setembre de 1938 i 22 de gener de 1939	<i>President Macià</i>	Barcelona
24 de setembre de 1938	<i>Mercedes</i>	Barcelona
24 de setembre de 1938	<i>Sac 6</i>	Sant Bertran
3 d'octubre de 1938 i 22 de gener de 1939	<i>African Mariner</i>	Barceloneta
4 d'octubre de 1938	<i>Thorpebay</i>	Ponent
8 d'octubre de 1938	<i>Rio Segre</i>	Costa
19 d'octubre de 1938	<i>African Explorer</i>	Muralla
21 d'octubre de 1938 i 4 i 9 de gener de 1939	<i>Tofiño</i>	Muralla
13 de novembre de 1938	<i>Lake Hallwill</i>	Ponent
13 de novembre de 1938	<i>Espanya</i>	Costa
13 de novembre de 1938	<i>Sac 4</i>	Sant Bertran
24 de novembre de 1938	<i>Campero</i>	Costa
14 d'octubre i 28 de novembre de 1938 i 21 de gener de 1939	<i>Villa de Madrid</i>	Balears i Espanya
5 de desembre de 1938 i 4 i 14 de gener de 1939	<i>Stanwell</i>	Ponent, Barcelona i Sant Bertran
1 de desembre de 1938	<i>Ciutat de Maó</i>	Balears
27 de desembre de 1938	<i>Stancroft</i>	Sant Bertran
27 de desembre de 1938	<i>Lake Newchatel</i>	Sant Bertran
8 de gener de 1939	<i>Argentina</i>	Pescadors
9 de gener de 1939	<i>Alresford</i>	Muralla
9 de gener de 1939	<i>Stanholme</i>	Espanya

DATA EN QUÈ FOREN TOCATS	VAIXELL	MOLL
3 de desembre de 1938 i 21 de gener de 1939	<i>Remolcador Besòs</i>	Nou
21 de gener de 1939	<i>Uruguay</i>	Balears
6 de juny de 1938	<i>Perklaan</i>	Barcelona
10 d'agost i 5 de desembre de 1938	<i>Andutz-Mendi</i>	Nou i Sant Bertran
9 d'octubre de 1938	<i>Brambill</i>	Muralla
9 d'octubre de 1938	<i>Lake Genewa</i>	Muralla
3 d'octubre i 28 de novembre de 1938	<i>Ricardo R.</i>	Ponent.
24 de setembre de 1938	<i>Werbomilla</i>	Sant Bertran
24 de setembre de 1938	<i>Torres i Bages</i>	Sant Bertran
24 de setembre de 1938	<i>Lealtad</i>	Sant Bertran
13 d'octubre de 1938	<i>Submarí C.1</i>	Barcelona
12 de novembre de 1938	<i>Pons Martí</i>	Muralla
29 de novembre de 1938	<i>Cala Llamp i Corbeta Tornado</i>	Muralla
19 d'octubre de 1938	<i>Miocene</i>	Costa

Font: elaboració pròpia.

Si ens hi fixem, els vaixells que foren tocats per les bombes es trobaven atracats en els molls que foren més castigats pels bombardejos. Creiem que això no fou casual i que l'aviació feixista va cercar deliberadament de destruir aquests mercants per impedir que realitzessin el comerç i l'intercanvi de mercaderies en benefici de la República. Al capdavant, un vaixell tocat havia de restar al port una temporada, fins a ser reparat, i això ja l'obligava a entomar més atacs que tenien moltes possibilitats de tocar-lo novament.

També cal aturar-se en el fet que molts dels vaixells que foren danyats per les bombes feixistes eren de bandera britànica. Aquest fet va provocar moltes queixes a nivell diplomàtic per part del govern britànic al govern de Burgos. Les autoritats franquistes, ja des d'un primer moment, van demanar que els súbdits britànics no s'apropessin al port ja que havia estat declarat objectiu militar. Malgrat tot els vaixells britànics seguien sent bombardejats i les tensions amb el govern de Londres es mantingueren. Per intentar justificar aquesta situació Franco va aprofitar l'entrevista que li realitzà el diari *Times*, el 27 de juny de 1938, per parlar del tema:

«Pero, a propósito de estas incursiones de la aviación nacional contra los puertos enemigos, se viene hablando de bombardeos in-

tencionados contra barcos ingleses. [*Resposta*] Lo sé, pero quien hable de bombardeos intencionados, o lo hace maliciosamente o con ignorancia de lo que dice. Los proyectiles arrojados en los bombardeos aéreos como en cualquier otra clase de tiro tienen su dispersión, lo que convierte en zona peligrosa cuando rodea objetivos militares que se quieren batar. Se aspira, sí, a que el centro del bombardeo coincida con el objetivo perseguido y se consigue gran número de veces, pero es absolutamente imposible lograr que los efectos de los explosivos no alcancen a cualquier objeto determinado que en la zona de bombardeo se encuentre.

Otras varias circunstancias, aún está la imposible precisión del tiro. En primer lugar, los puertos rojos [...] están salpicados de baterías antiaéreas, por lo que los aviones se ven precisados a efectuar sus bombardeos ya durante la noche, ya a alturas que oscilan entre los tres y cuatro mil metros, alturas a las cuales los barcos se ven como minúsculos [...] Por otra parte, la velocidad, superior a 400 km/h., de los aviones obliga a soltar la bombas 4 km antes de situarse en la vertical del objetivo, sobre el que no se puede desaprovechar los instantes y en el que cada nueva pasada es una multiplicación de los riesgos. Además, los ataques de la caza enemiga aumentan, es lógico, las dificultades y reducen las posibilidades de precisar tiro.»

Franco en aquestes declaracions argumentava que les causes dels bombardejos sobre vaixells anglesos eren la mala sort d'estar en un port que era un objectiu militar i que les condicions dels vols impedièn la precisió desitjada. En aquest darrer cas ho argumentava a partir d'explicar que qüestions tècniques, i les defenses dels ports per part de l'exèrcit republicà, impossibilitaven que el llançament de les bombes tingués la precisió necessària. Fins i tot posava com excusa un fet fals, com s'ha anat explicant al llarg del capítol, com era dir que els atacs només podien ser nocturns i que per tant impediren que els bombardejos fossin del tot exactes.

Per acabar amb la polèmica, durant l'entrevista Franco acusà que la majoria de vaixells britànics danyats eren mercants amb bandera anglesa però que es dedicaven al contraban de material de guerra. Totes aquestes dades eren conegudes, segons Franco, pel govern anglès i pel seu primer ministre, Mr. Chamberlain. Amb tot, el més destacat de tot plegat fou la preocupació de les autoritats franquistes per justificar davant l'opinió pública anglesa i les seves autoritats aquests bombardejos per així alleugerir el seu neguit i, sobretot, impedir una possible intervenció en contra dels seus interessos. Calia mantenir la neutralitat anglesa al preu que fos.

Les tropes italianes i alemanyes, amb els seus bombardejos, havien deixat pràcticament inservible el port de Barcelona. Els seus atacs, tot i l'oposició de les bateries antiaèries, havien aconseguit fer complir el seu

objectiu. En el seu discurs fins i tot apuntaven que ho havien fet sense tocar amb les seves bombes cap barri cèntric, exceptuant la Barceloneta, i que per tant no havien agredit la població civil. Els seus atacs havien estat només contra objectius militars:

«La ciutat intatta²¹⁴. La realitat è qui, terrible ma esaltante. Il porto è una rovina sola, un cimitero di navi, ma la città è intatta, se si toglie Barceloneta, che del porto fa parte inscindibile e che protende le sue case sino all'altezza del molo detto delle Baleari. C'è ancora la traccia, tutt'inforno, della siepe di filo spinato stesa dai rossi per impedire alla popolazione, e agli osservatori stranieri, di rendersi conto esatto dei anni arretrati dagli aeri al porto, fuori della suepe Barcelona mostra il suo volto bellissimo, liscio, senza la butterazione dell' esplosivo.

I Fachi delle Baleari, piccola aliquotra di una Armata aerea, possono vantarsi di un capolavoro bellico che non ha riscontro, sempre presi di mira, di giorno e di notte, dalle batterie contraeree assai attive, e attaccati speso da pattuglie de caccia, la loro precisione di tiro non ha mai smentito la fama degli equipaggi italiano, il cui addestramento è veramente superiore. Dei loro lanci trovate i segni spaventosi sino al fascio di binari della Gare di France proprio a ridosso di Barceloneta; al di là di quel limite, come se il filo spinato fosse visibile da 5.000 m d'altezza, non c'è un impatto. Un solo bombardamento di rappresaglia, ordinato dal Generalissimo dopo le incursioni rosse del dicembre 1937 su Burgos, Siviglia, Cordova, Valladolid e Salamanca, venne eseguito dai Falchi sulla città, e se produsse danni, si vide subito che Franco ne aveva previsto l'immediata efficacia intimidatoria, poichè da quel giorno cessarono gli attacchi della aviazione rossa alle città aperte nazionali.

Sono trentunoi piroscafi affondati, semiaffondati o comunque ridotti a scafi buoni soltanto per imprese di demolizione, che potete contare nel porto di Barcelona. E sono una ciquantina i vapori che, colpiti, hanno d'urgenza lasciato il bacino portuale, coi loro mezzi o a rimorchio, dopo i bombardamenti. Sarà sommamente interessante la pubblicazione, che certo verrà fatta più avanti a cura della Jefatura del Aire, dei diarii della capitaneria di porto barcellonese.»

Com restà palès en aquest paràgraf, els autors assenyalen els efectes devastadors dels bombardejos sobre el port i, sobretot, sobre els vaixells, dels quals més de cinquanta foren colpits als molls. En l'article també es fa referència a un sol bombardeig represàlia dins la part poblada de la ciutat i que amb tota seguretat fou el del dia 30 de gener de 1938.

La premsa franquista ben aviat també es va fer ressò dels danys que s'havien registrat al port de Barcelona. Després de publicar una breu nota el 4 de febrer de 1939, on s'apuntava que el port començava a recuperar la

seva activitat,²¹⁵ el 23 d'aquest mateix mes es publicava un extens article en què es detallaven els danys acumulats a la instal·lació portuària. Aquest article era una reproducció d'un altre aparegut a la premsa italiana, concretament al *Giornale d'Italia*, on curiosament es feia bandera de la bona feina que havia realitzat l'aviació legionària a l'hora de destruir aquell objectiu militar. S'ha cregut convenient reproduir en bona part l'article, no només perquè es tracta d'un valuós testimoni dels danys registrats al port barceloní, sinó perquè a més a més és un bon exemple de com justificaven i presumien els feixistes dels bombardejos aeris que havien protagonitzat:

«[...] Los pilotos de las Baleares han llegado en pequeños grupos a Barcelona para ver de cerca los efectos del bombardeo efectuado por espacio de casi dos años en el puerto y en los objetivos militares de la capital catalana. Pero sobre todo en el puerto, que era la referencia principal del contrabando marítimo efectuado a favor de los rojos. [...] En los doce meses de 1938 han venido aquí 70 veces en medio de la furia desatada por la reacción antiaérea instalada en la altura de Montjuich [...] y no volviendo nunca atrás sin haber cumplido su misión.

[...] Y sin embargo, a pesar de las muchas mentiras que en la España roja y en otras partes han sido escritas sobre los bombardeos de Barcelona, es innegable el hecho de que la gente se había habituado a quedarse en casa y a guarecerse en los portales aun cuando sintiese estallar las bombas, porque sabía bien que solamente el puerto era el blanco de la incursión.

Pero el puerto nos da una prueba plena de lo que ha sido la acción aérea procedente de las Baleares. Entre las dársenas y los muelles hay 29 vapores hundidos [...] Un cementerio de naves que es un macabro muestrario de los infinitos modos cómo un barco puede terminar su existencia de navegante, y en casi todas las naves no completamente hundidas es fácil constatar cuales han sido los efectos de las bombas, que no son tampoco las de los máximos calibres.

Las autoridades rojas no intentaron limpiar el puerto de tantos cascos que obstaculizaban y obstaculizan todavía el tráfico, porque ninguna empresa quiso aceptar las lisonjeras ofertas hechas por el gobierno marxista. Solamente una vez, en noviembre pasado, un grupo de empresas de Marsella aceptó iniciar los trabajos de limpieza de los puertos rojos e inició su actividad en el puerto de Palamós, en cuya boca había hundidos unos seis barcos. [...] Para proteger su trabajo (50 obreros, 2 pontones y un vapor) el Gobierno de Barcelona trasladó alrededor de Palamós cuatro baterías antiaéreas, y los marseleses comenzaron su tarea. Pero dos días después llegó la formación legionaria, realizó un formidable bombardeo en el puerto y tanta prisa se dieron los marseleses

que el mismo día el vapor auxiliar se llevó a remolque los pontones y los devolvió al puerto de donde habían salido.

[...] Porque la aviación de las Baleares posee datos seguros por los cuales se sabe que desde el principio de la actividad de bombardeo hasta fines de enero próximo pasado, los barcos contrabandistas tocados son más de doscientos, de los cuales al menos la mitad, pueden considerarse como perdidos.

Habrà tiempo para volver a insistir sobre la acción de guerra desarrollada por los aparatos de bombardeo de las Baleares contra los puertos rojos. Pero mientras tanto conviene tomar acta no sólo de los veintinueve vapores hundidos en el puerto de Barcelona, sino del estado de devastación en que se encuentran los muelles, las dársenas, los fondeaderos, los almacenes y los depósitos. En algunos puntos ofrecen un espectáculo de infierno dantesco.»²¹⁶

L'article tornava a servir als responsables italians per justificar els atacs realitzats sobre el port a partir de recordar que es tractava d'un objectiu militar i que, segons el seu criteri, era el principal indret de contraban marítim portat a terme per les autoritats republicanes. Més endavant, es fa esment de les "mentides" que s'havien dit sobre els bombardejos a Barcelona, en considerar que aquests se centraven principalment sobre la zona portuària, i que aquest fet era perfectament conegut per la població de la capital catalana. També es parla dels intents que portaren a terme les autoritats republicanes de netejar els danys acumulats en els ports catalans i com aquests havien fracassat a causa dels atacs italians. Finalment, es descriuen els danys que es registraren tant als molls com en els vaixells que quedaren danyats com a resultat dels atacs aeris. En aquest cas, es feia bandera de les destruccions provocades pels bombardejos i, per tant, no es recollien les problemàtiques que es derivaven de tenir el port de Barcelona bloquejat a causa d'aquestes.

La premsa controlada pel règim també utilitzà les pàgines dels diaris per justificar els atacs sobre el port de Barcelona. En una entrevista publicada per *La Vanguardia Española* el 29 de gener de 1939, el comandant García Morato, qualificat com *el as de ases de la aviación española*, justificà els bombardejos aeris sobre la capital catalana de la següent manera:

«[...] mil veces ha declarado el Generalísimo que los bombardeos aéreos de Barcelona respondían a necesidades y exigencias militares. Nadie podía dudar de ello. Cuando los dirigentes rojos dijeron lo contrario, estaban convencidos de que faltaban a la verdad. Cuando en el extranjero se ha tratado de torcer o mixtificar el significado e intención de tales bombardeos, se obedecía a motivos subalternos de mala política, o a estímulos de propagandas pagadas con oro robado a los accionistas del

Banco de España. Quien quiera convencerse de las razones que nos asistían para bombardear no tiene sino darse una vuelta por el Puerto. Allí verá quien quiera los palos de varios barcos –una veintena– que fueron hundidos por nuestras bombas cuando llegaban a Barcelona portadores de auxilio de guerra para el enemigo. A veces bombardeábamos zonas o, mejor dicho, lugares concretos de la ciudad que no correspondían al Puerto; pero siempre persiguiendo objetivos de naturaleza muy militar. [...] Merced a la actividad aérea nacional, el aprovisionamiento de los rojos por el Puerto de Barcelona fue constantemente dificultado, llegando en algunos momentos a ser escasísimo [...] Pero además los bombardeos aéreos tenían por objeto aminorar constantemente la moral del gobierno rojo y de cuantos le apoyaban, creando un estado psicológico de derrota [...]

En la mateixa línia va anar l'article que aparegué al diari *ABC* el 25 de febrer de 1939. Sota el títol «La reconstrucción del puerto», s'aprofitava el fet que s'havien iniciat els treballs preliminars per treure a flotació una trentena de vaixells de grans dimensions, per tornar a justificar els atacs aeris sobre el port a partir de considerar que els responsables de les agressions havien estat les autoritats republicanes pel fet d'haver-lo utilitzat com indret d'arribada i magatzem de material de guerra:

«Los rojos convirtieron el puerto de Barcelona en desembarco de contrabando de guerra, haciendo de él un objetivo militar de máximo interés para nuestros aviones. El número de barcos hundidos y la calidad del material que encierran en sus bodegas demuestran el acierto y la puntería de nuestros aviadores. [...] los tinglados, los almacenes generales, la Estación Marítima, los grandes depósitos construidos para servir al comercio y a la riqueza de Barcelona, fueron convertidos por los rojos en polvorín y en arsenal de armas y municiones, y sufrieron con todo rigor los efectos de la guerra. [...] el Gobierno rojo llevó los horrores de la guerra al puerto de Barcelona, convirtiéndole en centro de contrabando de material bélico [...]

L'anàlisi i valoració dels danys que havien provocat els bombardejos sobre el port de Barcelona també va ser motiu d'estudi per part de les autoritats portuàries i dels caps de l'aviació franquista. L'Estat Major de l'Aire va repartir entre diverses institucions afectades pels bombardejos una sèrie de qüestionaris amb la intenció d'esbrinar quins efectes havien tingut els atacs. En una carta enviada a la Junta d'Obres del Port, el coronel de l'Estat Major de l'Aire, Luis Moreno Abella, sol·licitava la seva col·laboració per fer un estudi dels efectes dels bombardejos aeris sobre els ports de Catalunya i València. Aquest estudi estava dirigit pel tinent coro-

nel de l'Aviació Legionària, Vicente Liroy, que era l'encarregat de traslladar els qüestionaris als organismes pertinents. Com queda clar, es tractava d'un estudi conjunt, en què l'aviació italiana tenia gran interès per saber quins efectes havien tingut les seves bombes en els ports que havien atacat.

El qüestionari en qüestió va ser enviat pel Servicio Industrial de Aviación, que estava integrat dins la Comisión Regional de Investigación Antiaeronáutica, amb seu a Barcelona, a la Junta d'Obres del Port el 19 d'agost de 1939. Sota el títol de *Bombardeos aéreos del puerto de Barcelona y barcos hundidos. Objeto, conocimiento de la eficacia del arma aérea*, es va fer arribar un formulari amb un total de 6 preguntes. Per als responsables de l'aviació franquista i italiana, l'estudi era d'interès per:

«saber la eficacia del arma aérea, conocer el efecto de los diversos tipos de bomba, su funcionamiento, la precisión del bombardeo, la eficacia de los métodos y formaciones, las consecuencias morales y materiales de la acción aérea, la eficacia de la acción antiaeronáutica y la defensa pasiva [...]»²¹⁷

En aquest document quedava molt clar l'interès que tingueren els responsables dels bombardejos contra el port de Barcelona per saber no només els efectes de les bombes, sinó que també les actuacions relacionades amb la defensa passiva i activa. Uns estudis que tenien un gran interès per saber l'eficàcia d'aquestes agressions de cara al futur conflicte mundial que s'estava preparant.

Les preguntes que aquesta Comissió va enviar a la Junta d'Obres del Port i les respostes que aquesta donà van ser les següents:

1. Puede precisar los bombardeos sufridos en el puerto (muelles, malecones, construcciones, grúas, etc.) su ejecución y vicisitudes y los correspondientes efectos.

Se envía un resumen diario de los bombardeos sufridos por el puerto hasta el 16 de enero de 1939 y sus efectos.

2. Puede precisar los efectos producidos en muelles, malecones, construcciones, grúas, etc. Por cada tipo de bomba y ejecución de bombardeo.

No puede precisarse.

3. Puede precisar las dificultades o entorpecimiento que los efectos del bombardeo produjeron en las operaciones de fondeo, amarre y atraque de los buques así como en las de carga y descarga.

A causa de los buques hundidos próximos a los muelles hacía imposible el atraque de barcos, disminuyendo considerablemente la longitud de la línea de atraque.

En la vías férreas y calzadas de tráfico se producían constantemente averías que entorpecían el tráfico de toda clase.

El efecto moral que producían los constantes bombardeos en los obreros destinados a la carga y descarga de mercancías, hacía que ésta se retrasara a causa del poco rendimiento (producido por el pánico) del personal destinado a aquellos trabajos.

4. Puede precisar las dificultades que en la reparación de los efectos causados por el bombardeo, producía la amenaza constante de éste.

El día en que el puerto había más de un bombardeo, puede decirse, que el rendimiento del personal era prácticamente nulo.

Una gran parte del personal de toda clase estaba siempre próximo a los refugios aunque en sus inmediaciones no tuvieran trabajo.

Se militarizó a los obreros de la carga y descarga, favoreciéndoles con lotes extraordinarios de alimentos a fin de tenerlos contentos para estimularles en su trabajo; pero a pesar de ello, el pánico les hacía rendir poco.

Últimamente se destinaron a la carga y descarga de mercancías, soldados de servicios auxiliares, eternizándose en los trabajos.

5. Puede precisar las consecuencias (morales y materiales) que sobre el tráfico del puerto produjeron los bombardeos y la amenaza constante de ellos.

Queda contestado con el 3º y 4º.

6. Puede precisar el coste de la reparación de los daños materiales sufridos por el puerto y tiempo necesario para aquella.

Se envía un avance de presupuestos de los daños causados.²¹⁸

La Junta d'Obres del Port va respondre ràpidament a les preguntes enviades pel cap de la Comissió Regional d'Investigació Antiaeronàutica. Aquesta resposta es va enviar el 31 d'agost de 1939. Les contestacions que es donaren les reproduïm en negreta a continuació de cada una de les qüestions plantejades per una millor comprensió de les mateixes. El més interessant de les respostes donades, a part dels danys que provocaren els bombardejos, és la informació relacionada amb les feines que realitzaven els obrers de càrrega i descàrrega. Es constata les dificultats que hi havia, les pors que patiren i el poc rendiment que hi havia a causa del terror a les bombes. Ni tan sols l'intent de motivar-los amb lots de menjar serví per aconseguir un major rendiment en els seus treballs. Finalment, també es posava de manifest l'escàs rendiment que aportaren els soldats que s'utilitzaren per a aquelles tasques. Quedava clar, doncs, que especialment cap a finals de la guerra, la vida del port es va quasi paraitzar.

En un qüestionari complementari es realitzaren més preguntes relacionades amb els efectes dels bombardejos. Algunes es repetien, però d'altres eren diferents i cercaven aconseguir més dades sobre les agressions aèries. Entre aquestes noves preguntes destacaven si havien estat més eficaços els bombardejos diürns o bé els nocturns, responnent que els diürns,

ja que paralitzaven les operacions de descàrrega que es feien sempre al matí; els mitjans que utilitzaren els republicans per solucionar la paralització del comerç marítim, responent que es va incrementar el comerç a través de la frontera francesa.

Els bombardejos continuats afectaren l'arribada de vaixells al port de Barcelona durant tota la Guerra Civil. En un quadre elaborat per la Comandància de Marina l'any 1939 es pot apreciar la davallada de les sortides i arribades de vaixells al port entre el juliol de 1936 y el gener de 1939. La guerra, els conflictes a la rereguarda i sobretot els bombardejos explicarien aquesta manca de moviments. Els vaixells que decidien desembarcar a Barcelona sabien que s'arriscaven molt. En qualsevol moment del trajecte, ja fos d'anada o tornada, o a l'arribada, podien ser enfonsats per la marina franquista o per l'aviació feixista.

Taula 4. Moviment de vaixells al port de Barcelona des de l'1 de gener de 1936 fins al 30 de juny de 1939.

MESOS	1936		1937		1938		1939	
	Entrada	Sortida	Entrada	Sortida	Entrada	Sortida	Entrada	Sortida
Gener	370	371	82	85	102	91	41	39
Febrer	348	347	143	117	106	91	257	238
Març	376	357	123	118	107	101	127	221
Abril	389	411	119	115	114	88	233	214
Maig	354	367	117	102	90	69	319	287
Juny	362	356	80	76	53	56	317	309
Juliol	252	211	92	85	48	42		
Agost	128	164	88	72	66	56		
Setembre	122	131	69	65	73	50		
Octubre	148	146	56	46	66	67		
Novembre	102	99	66	57	57	49		
Desembre	113	92	77	62	48	35		

Font: elaboració pròpia a partir document localitzat Archivo de la Aeronáutica Militar de Roma.

A part de les respostes sol·licitades, la comissió també va sol·licitar de la Junta d'Obres informació sobre els refugis que hi havia al port (ja esmentats en l'apartat dedicat a la defensa passiva), la relació de vaixells enfonsats, la qual aportava 30 vaixells enfonsats en diversos molls, l'estat dels elements que formaven part del material flotant de la Junta d'Obres

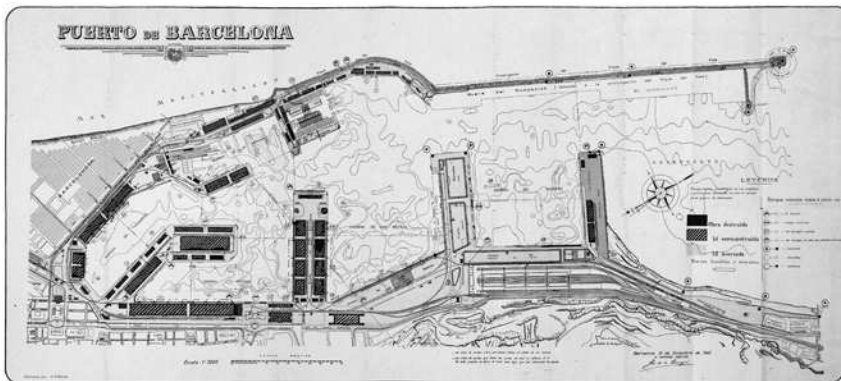
del Port i una relació, amb un plànol, de les obres destruïdes per la guerra i pressupostos aproximats de reparació d'aquestes (amb un total de 68 llocs danyats; vegeu l'annex). A totes aquestes demandes, la Junta d'Obres del Port va contestar amb diversos informes prou detallats sobre les peticions realitzades.

Tota aquesta informació va ser enviada a la Comissió d'Investigació. Unes dades que ben segur van servir per treure conclusions sobre els efectes que havien produït per primera vegada en la història els bombardejos continuats des de l'aire sobre un port.

El discurs que l'aviació legionària italiana només es dedicà a bombardejar objectius militars ha estat molt present en la historiografia des del final de la Guerra Civil. Un dels màxims especialistes en l'estudi dels bombardejos protagonitzats per l'aviació italiana, Alcofar Nassaes (pseudònim de José Luis Infiesta Pérez) basant-se en una sèrie de cartes particulars de pilots italians que participaren en aquests bombardejos, defensa que l'aviació italiana realitzà els seus atacs amb molta moderació, procurant tocar únicament objectius militars i intentant danyar el menys possible les ciutats i els seus habitants. Malgrat aquesta manifestació, i tot i que sí que s'ha de reconèixer que el port fou atacat en múltiples ocasions en ser considerat objectiu militar, l'afirmació que la resta de la ciutat no patí els estralls dels bombardejos ens sembla poc creïble. Aquest argument ja fou contrarestat en el seu moment per l'historiador Joan Villarroya en el seu treball *Els bombardeigs de Barcelona durant la Guerra Civil (1936-1939)*, l'any 1981, data en què va ser publicat per primera vegada. En el llibre es posa de manifest que Barcelona havia estat bombardejada de forma sistemàtica entre 1937 i principis de 1939 i que punts habitats, sense ser objectius militars, havien estat colpits sense pietat.

En aquest capítol també s'ha intentat posar de manifest aquest darrer argument, amb l'exemple dels terribles bombardejos que patí la capital catalana entre els dies 16 i 18 de març de 1938. Uns atacs que foren terribles i que només buscaren imposar el terror entre la població, ja que el port, el màxim representant dels objectius militars que hi havia a Barcelona, només va ser objecte d'un sol atac dels tretze que s'enregistraren durant aquelles jornades.

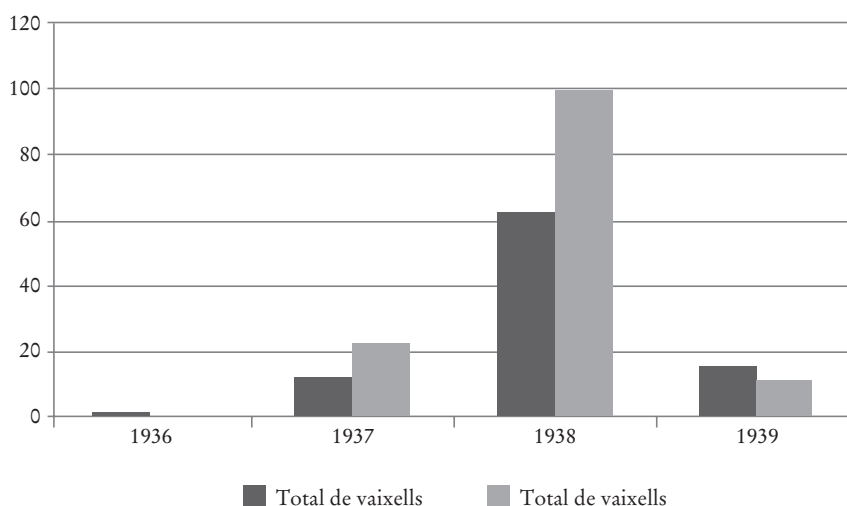
I és que, com es pot observar en el següent gràfic, el port no començaria a ser bombardejat de forma sistemàtica fins al juny de 1938 i especialment a partir de setembre, quan la batalla de l'Ebre s'havia estabilitzat i les tropes franquistes ja no necessitaven tota l'aviació de Mallorca a la seva disposició com havia succeït fins aquell moment. Fins aquestes dates la diferència de bombardejos entre el port i la ciutat fou molt elevada. A partir d'aquesta darrera data, hi ha poca diferència entre els atacs que registraven el port i la ciutat, desapareixent i fins i tot invertint-se el gener



Mapa del port de Barcelona 1939. En vermell apareixen senyalats els danys provocats pels bombardejos. Memoria de la Junta de Obras del Port de Barcelona (1935-1942). Museu Marítim de Barcelona.

de 1939, quan el port va suportar més agressions que la resta de la ciutat. L'any 1937, el port va patir 12 atacs dels 24 que sofrí Barcelona, és a dir el 50%. El 1938 les xifres es multiplicarien sobretot gràcies als darrers quatre mesos de l'any. Durant aquells 12 mesos, Barcelona patí 107 bombardejos mentre que el port 67,²¹⁹ el que significava un 62,6%. Entre l'1 i el 26 de gener, el port va sofrir 16 agressions mentre que la resta de la ciutat en patí 11. Un període, aquest mes de gener, on es concentrà un percentatge major d'atacs, un per cada 1,7 dies, mentre que el 1937 es registrà un bombardeig cada 30,4 dies i el 1938 un bombardeig cada 5,4 dies.

Gràfic 2. Bombardejos patits a Barcelona i el seu port per anys.



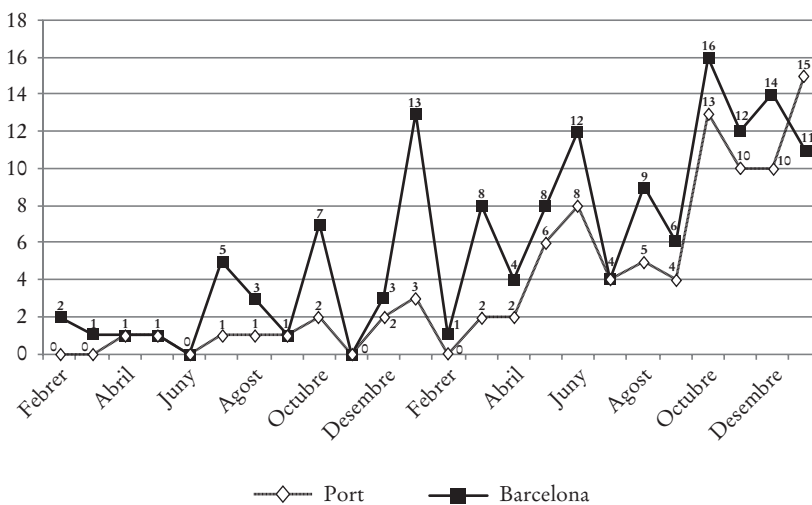
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades extretes de l'Arxiu Històric del Port de Barcelona i del Llibre *Els bombardejos de Barcelona durant la Guerra Civil*.

De nou es confirma que, tot i els discursos realitzats per les autoritats franquistes i italianes en el sentit que els bombardejos eren només per destruir objectius militars, i en el cas de Barcelona el seu port, les dades ens parlen que la zona portuària no va començar a ser bombardejada de manera constant fins al juny de 1938.

Finalment, també ens agradaria destacar que les autoritats republicanes foren molt poc previsoros davant el fet que el port de Barcelona era considerat un objectiu militar de màxima prioritat pels enemics. Les defenses que es posaren en funcionament es mostraren, vistos els resultats, com a insuficients, i els refugis antiaeris no es començaren a planificar de manera general fins al maig de 1938. Uns refugis que eren necessaris per protegir

els treballadors del port i que, com ha quedat explicat, finalment no s'acabaren concretant. La manca de protecció va fer que es comptabilitzessin, segons fonts republicanes, 77 morts, xifra que de ben segur fou superior.

Gràfic 3. Evolució per mesos dels bombardejos registrats a Barcelona i el seu port entre febrer de 1937 i el 26 de gener de 1939.



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades extretes de l'Arxiu Històric del Port de Barcelona.

En l'aspecte econòmic, el port també va quedar col·lapsat i no recuperaria la seva plena activitat fins als anys seixanta. No fou fins aquestes dates que el port no va recuperar el tràfic mercantil que tenia l'any 1929.²²⁰

El port fou, sense cap mena de dubte, i després de seguir la documentació de les autoritats portuàries republicanes, molt danyat pels bombardejos rebels. Les 95 agressions que s'han localitzat i explicat ho posen de manifest, i ens ajuden a entendre per què fou una de les infraestructures catalanes més castigades durant la Guerra Civil.

El port de Barcelona durant la postguerra

L'ocupació franquista i la presència italiana al port de Barcelona

El port de Barcelona va ser ocupat per les tropes franquistes el 26 de gener de 1939. La divisió franquista que es va encarregar d'ocupar el port fou la 105, a través de les seves primera i segona agrupació. Tal com reflecteix el seu diari d'operacions, l'entrada al port es va realitzar cap a les dues del migdia d'aquest dia 26 de gener:

«La Segunda Agrupación con más alto espíritu supo hábilmente aprovechar la indecisión producida en el contrario durante esta lucha y lanzándose con rapidez al interior de la población sin preocuparse de otra cosa que el logro del objetivo imprescindible para la seguridad ocupó la Ronda de Santa Mónica, la Rambla, Muelle y Paralelo a las 14.30 horas [...]

La Primera Agrupación logrado su objetivo de la zona portuaria y Puerta de la Paz [...]»²²¹

Aquestes unitats estigueren acompanyades per l'entrada de diversos vaixells de la flota franquista que arribaren al port aquest mateix dia 26, sent saludats, segons informava la premsa nacional, amb salves d'artilleria en honor seu.²²²

Les unitats franquistes es trobaren un port molt malmès pels danys provocats pels bombardejos; d'un total de 5.145 metres de longitud de molls hi havia 3.935 metres inutilitzats i un cementiri de vaixells. Unes embarcacions que havien estat destruïdes tant des de l'aire per l'aviació italiana i alemanya com per part de les autoritats republicanes abans d'abandonar la ciutat. Segons una directiva emesa a darrera hora pels caps militars republicans, tots aquells vaixells que no poguessin ser traslladats a altres ports havien de ser enfonsats. Per tant, la imatge que tingueren les tropes franquistes de la zona del port fou dantesca, tal com recollia la premsa que es va començar a publicar a Barcelona l'endemà de l'ocupació. El diari *Solidaridad Nacional* del dia 18 de febrer de 1939 descrivia el port

com un indret on els molls eren plens de runa i les dàrsenes eriçades de pals i xemeneies amb naus ensorrades.

Les tropes franquistes que entraren a Barcelona estigueren acompanyades per unitats militars italianes. Aquestes unitats des del precís moment que s'establiren a la capital catalana es mostraren molt interessades a visitar i comprovar in situ els estralls que havien provocat els bombardejos sobre el port de Barcelona. El seu interès seria complementat amb els posteriors estudis, alguns dels quals esmentats a la premsa, que es realitzaren sobre els efectes de les bombes sobre el port i la ciutat de Barcelona. A partir d'aquest 26 de gener de 1939, els representants de l'aviació i marina italiana començaren a tenir una presència destacada al port, la qual tindria com a màxima finalitat l'elaboració d'una sèrie de documents, classificats com a secrets, en què es detallava l'estat en què havia quedat el port. Unes informacions elaborades per la Missió Naval del CTV amb base a Barcelona i Cadis i que foren immediatament enviades a la capital italiana per ser estudiades pels ministeris de la Marina i d'Afers Exteriors.

Els primers documents que s'han localitzat s'elaboraren fins i tot abans que el port de Barcelona fos ocupat, el 25 de gener, i informaven sobre la conveniència d'utilitzar per part de les tropes rebels els ports de Tarragona, que ja havia estat ocupat, i de Barcelona, a punt de ser-ho, pel desembarcament de vaixells amb materials diversos. En l'informe, el militar italià desaconsellava de moment aquesta possibilitat, tot recordant que encara es trobaven en guerra i considerava que els dos ports eren vulnerables a possibles atacs aeris. Per aquesta raó, demanava que els ports no fossin utilitzats fins que les bases aèries republicanes estiguessin sota control franquista.²²³

Els següents informes que elaborà aquesta missió naval estigueren centrats en la recollida de dades sobre l'estat del port, els danys soferts i en relació amb els vaixells que es trobaven enfonsats. En un document datat l'11 de febrer de 1939, es feia un repàs detallat de quin era l'estat dels molls i dàrsenes del port:

«La dàrsena del Morrot té zones lliures menys l'espai que ocupa el vapor *Rio Segre*; el moll del Carbó, es troba enfonsat el vaixell anglès *Miocene*; la dàrsena de Sant Bertran, hi ha possibilitat d'amarratge als molls oest-est; el moll de Barcelona, al costat sud es troba atracat el vapor anglès *Sea banx Spray*; davant el club nàutic es troben enfonsats dos vaixells i dues embarcacions menors; el moll de Sant Bertran, es troba inutilitzat la part nord. Es troben enfonsats els següents vaixells: *Aberillon* (anglès), *Yolanda* (francès), *Tampico* (espanyol) i algunes embarcacions dels guardacostes; Moll de Barcelona; possibilitat d'amarrar en el costat de Llevant i a l'Estació Marítima. Es troba enfonsat el vapor *Sac-*

7; dàrsena Nacional, al nord del moll de Barcelona hi ha possibilitats d'amarrar a excepció de l'angle de les drassanes, on es localitza enfonsat el vapor anglès *Scancrofeed*; el moll de Drassanes es troba lliure; el moll de la Muralla, lliure, a excepció de l'extrem septentrional de la Porta de la Pau, on es troba enfonsat el vaixell *Tofiño*; el moll d'Espanya, el costat nord-est es troba amarrat el vapor *España 3*. La part sud-est i oest es troben lliures. A la zona nord-oest, el 29 de gener es trobava enfonsat el vapor *Villa de Madrid*. La dàrsena del Comerç, al front del moll del Dipòsit es troba enfonsat el vaixell *President Macià (Rosa 5)* i amarrat el *Ciutat de Sevilla*; el moll de la Barceloneta, es troba inutilitzat i es localitza enfonsats els vaixells anglesos *Yorkbook* i *African Mariner*; el moll del Rebaix es troba lliure; el moll dels Pescadors, es troba enfonsat el vaixell *Argentina*; el moll de les Balears, es troba enfonsat el vapor *Uruguay*. La part nord està lliure. La dàrsena de la Indústria, el moll Nou es localitza enfonsat l'*Asilo Naval* i els vapors *Salvador*, *Aruz-Mendi* i *Mahón*. El moll de Llevant, es troba amarrat el vaixell *Lealtad*. En diversos punts del port, encara no visitats, es troben enfonsats diversos vaixells. Altres embarcacions menors es troben repartides per diversos molls. El dic flotant es troba en bones condicions, només té tres seccions lleugerament danyades. El dipòsit de benzina de la Campsa es troba molt danyat pels incendis. La fàbrica de la Maquinista Terrestre es troba en bones condicions. El tramvia i enllumenat elèctric en funcionament. El submarí *C1* sembla ser que l'han reflatat recentment. Les defenses antiàeries estan formades per dues bateries.»²²⁴

Aquest darrer informe va ser complementat amb un altre realitzat per aquestes mateixes dates en relació amb l'estat del port. En aquest nou document, els informadors italians seguien fent una valoració dels danys que havia patit el port. Entre les seves observacions destacaven que tot i que els atacs aeris danyaren severament els tallers, molls i els llocs d'accés, es creia que el port podria tornar a operar de manera provisional en poc temps. D'aquesta forma, es confirmava que tot i les destruccions, aquestes no havien malmès les estructures bàsiques del port perquè pogués tornar a l'activitat.

En aquest document es valoraven les destrosses a les grues, als vaixells, als coberts i magatzems i tallers. Pel que feia a aquests darrers, es considerava que alguns podrien reparar-se ràpidament i que d'altres haurien de ser demolits. Així mateix, s'afirmava que per a la posada en marxa de tots aquests elements era essencial que l'Espanya franquista disposés de manera immediata de materials.

L'informe acabava amb una nova valoració dels vaixells enfonsats, amb un especial interès per explicar els danys al submarí *C1*.

Aquests dos informes, van ser completats per una breu nota explicativa sobre l'estat de les grues i altres edificis del port. S'hi deia que les grues del port es trobaven en bon estat. S'afegia que les bombes havien colpit diversos molls, danyat magatzems i coberts. La nota acabava afirmant que l'amarratge i descàrrega de vaixells era possible, tot i que calia confirmar-ho.

Com es pot observar, les forces d'ocupació italianes es mantingueren informades amb detall de l'estat i de la situació del port de Barcelona.

Aquesta actitud per part dels serveis d'informació italians d'assabentar les autoritats de Roma sobre l'estat del port de Barcelona es va continuar realitzant un cop Catalunya ja havia estat del tot ocupada per les tropes franquistes. En un llarg informe elaborat el 15 de febrer de 1939 la Missió Naval italiana descrivia amb tot detall l'estat del port i es preocupava tant de la seva seguretat com de possibles intents de fugida de republicans a través de l'esmentat port:

«A Barcelona la defensa antiaèria i aquella contra els vaixells és poc eficaç. Crec que el canal drenat per a accedir al port és el mateix que era utilitzat pels rojos. En tot cas els vaixells anglesos i francesos que sovintegen el port de Barcelona són capaços de comunicar als rojos qualsevol absència de precaucions per a la seguretat dels vaixells a Barcelona.

Fa algunes nits el caça-torpediner francès tenia els llums encesos, mentre els nostres estaven apagats. He demanat que això no es torni a repetir i que quan hi siguin vaixells de guerra italians aquests estiguin fondejats a distància adequada un dels altres. Per a la arribada de les unitats no s'utilitza cap forma de reconeixement. A partir d'ahir a la nit, algunes llums del port estan encesos.

Hi ha falta de mitjans, la necessitat d'afavorir les arribades i el menyspreu pel perill han fet que pel port de Barcelona no hi hagi cap tipus de defensa davant de possibles incursions de qualsevol tipus.

Davant del port de Barcelona, on l'Armada espanyola creia que hi havia bancs de mines, en realitat n'hi ha molt poques i en general més enllà de les tres milles de terra les autoritats consideren aigües segures, encara que es mantingui un canal dragat per precaució.

Pel que fa a la policia del port, s'ha instituit una vigilància curosa, amb l'objectiu d'evitar que algun roig amagat pugui embarcar-se en vaixells anglesos o francesos, però pels vaixells italians és necessari que s'extremi la vigilància per part dels vaixells mateixos, ja que el port és força obscur.

L'oficial del Comando de l'Armada amb el qual s'ha parlat d'això ha remarcat que s'han previst millores en les mesures de vigilància i reconeixement de vaixells, però ha demostrat no tenir cap idea de les de-

fenses existents, i tampoc de prudències, per a un port de la importància de Barcelona, no sembla però el cas de confiar que pugui millorar en breu aquesta situació.

Pel que fa la situació de seguretat de la ciutat, el governador general ha comunicat al comandant del *Scirocco* que, encara que no tingui sospites concretes, és millor que cap militar circuli per la ciutat a partir del vespre.

En relació amb allò que s'ha exposat, plantejo [...] que els vaixells militars i mercantils que hagin d'arribar a Barcelona organitzin els seus propis serveis de guàrdia, així com els vaixells de guerra també de defensa; tenint present que, deixant de banda la valoració que fa l'armada nacional de l'enemic, no s'ha d'oblidar que recentment vaixells carregats de tropes roges han arribat del Sud a Barcelona, encara que l'armada fos informada d'aquest projecte.

A la nit un vaixell italià ha entrat al port sense cap problema, i això, juntament a la inimaginable desorganització del port, imposa recomanar a tots i cadascun dels vaixells extremar la vigilància. [...]»²²⁵

S'ha reproduït bona part d'aquest document perquè és un bon exemple per mostrar a quin nivell de control estava sotmès el port de Barcelona per part dels informadors italians. En relació amb aquest document es poden treure diverses conclusions interessants. D'una banda, com es deia, l'obsessió per la seguretat que tenien els italians en relació amb el port i la ciutat. Entre les accions que es recomanen hi havia la d'extremar la seguretat del port per impedir fugides i la de recomanar a les tripulacions dels vaixells que no circuïessin per Barcelona de nit.

Al mateix temps, el document ens mostra que la presència de vaixells estrangers al port durant aquelles jornades de febrer era destacada, i que entre els mateixos es produïren moments de tensió.

En darrer lloc, cal subratllar que els informadors italians tenien la sensació que les autoritats franquistes no es trobaven gaire informades sobre alguns aspectes relacionats amb la seguretat o la presència de possibles mines al port. Es troba fins i tot un punt de recriminació per mostrar símptomes de relaxament en un moment en què la guerra encara no es trobava finalitzada.

Els informes que s'han localitzat permeten veure que l'activitat de tots aquests agents italians vinculats a la Missió Naval amb seus a Cadis i posteriorment a Barcelona va ser ingent com a mínim fins a maig de 1939, un cop la guerra ja havia estat finalitzada. La seva presència explicaria per què, per exemple, durant aquests primers mesos després de l'ocupació la premsa italiana dedicava tants articles a Barcelona i als danys produïts per l'aviació al port.



BARCELONA CIMITERO DELLE NAVI

NEI PUNTI SEGNATI NELLA FOTOGRAFIA PLANIMETRICA QUI SOTTO PUBBLICATA SONO STATE COLPITE DALL'AVIAZIONE LEGIONARIA E COLATE A FONDO 31 NAVI CONTRABBRANDIERE DI CUI DIAMO QUI DI SEGUITO I NOMINATIVI:

- | | | | | |
|---------------|-------------------|----------------------|----------------|---------------------|
| ① MIOCENE | ⑨ SAC 7 | ⑭ ASUNCIA DE LA PENA | ⑲ URUGUAY | ⑳ ALICANTE |
| ② RIO SEGRE | ⑩ STAMBROCK | ⑮ ROSA V | ㉑ ASILO NAVALE | ㉒ BATELLO POMPA |
| ③ AVERINON | ⑪ TOFINO | ⑯ YORHEBROCK | ㉓ SALVADOR | ㉔ ISABEL MATUTS |
| ④ CAMPICO | ⑫ ESPANA 3 | ⑰ AFRICAN MAMER | ㉔ ARTEA MENDI | ㉕ SOTTOMARINO C. I |
| ⑤ IOLANDE | ⑬ VILLA DE MADRID | ⑱ ARGENTINA | ㉕ MARON | ㉖ SCALTRO |
| ⑥ GUADAPERCAS | | | | ㉗ LOPEZ DE LA TORRE |
| ⑦ VELIERO | | | | ㉘ SIXTO CANOVA |
| ⑧ VELIERO | | | | ㉙ RICARDO R. |

ALTRE 21 UNITÀ, DI CUI DIAMO QUI SOTTO I NOMINATIVI, SECONDO I VERBALI UFFICIALI RINVENUTI NEGLI ARCHIVI DELLA CAPITANERIA DEL PORTO DI BARCELONA, SONO STATE MESSE FUORI USO DAI BOMBARDAMENTI LEGIONARI.

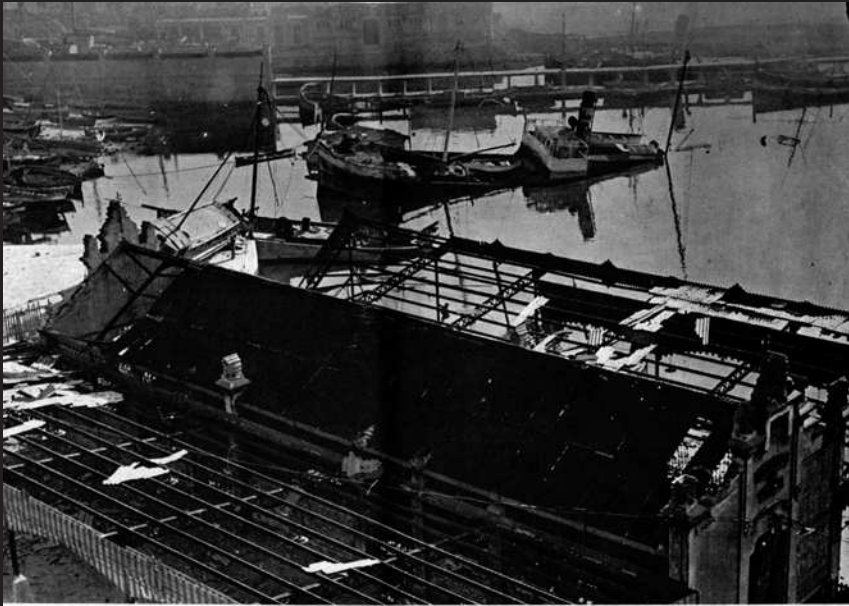
• LAKE NEWCHATEL • STANWELL • CAMPERO • HALVILL • BERENGE • M. H. P. 604 • VERBORMILLA • TORRES Y BAGES • SAC 4 • SAC 6
 • LEALTAD • SAC 2 • NEREMETZA • SERAFIN 554 • ALCHRA • THORPERAY • GHOPHE • BRAMHILL • MERCEDES • PRESIDENTE MACIA
 • CAPITAN SEGARRA

Catalogna: documentario fotografico dell'assedio aereo. Roma: Editoriale Aeronautica, [1939]. Fotografia aèria del port amb els vaixells enfonsats.



I BOMBARDIERI DELLE BALKARI CHE HANNO AVUTO UNA PARTE PREPONDERANTE NELL'ASSEDIO AEREO DI BARCELONA IN UNA BELLA FOTOGRAFIA PRESA DURANTE UN VOLO IN GRUPPO.

Catalogna: documentario fotografico dell'assedio aereo. Roma: Editoriale Aeronautica, [1939].



VISIONI DI NOTTINA DOPO IL PARAGGIO DEI BOMBARDIERI AEREI. NATI, MALGRADA, IMPIANTI, DANNOGGIATI ED INUTILIZZATI

Catalogna: documentario fotografico dell'assedio aereo. Roma: Editoriale Aeronautica, [1939]. Danys al port i magatzems.



NAVI RAGGIANTE DAL BOMBARDAMENTO: IN PRIMO PIANO UNA NAVE DA CARICO SPROFONDATA NEI FONDALE DEL PORTO; IN FONDO UNA NAVE DI MAGGIORE TONNELLAGGIO CON LE SOPRABRUTTURE SCONNESSE DAL TIRO BENE AGGIUSTATO

Catalogna: documentario fotografico dell'assedio aereo. Roma: Editoriale Aeronautica, [1939]. Danys al port i magatzems.

El següent interès que tingueren els informadors fou el de revelar a les autoritats romanes si els vaixells que havien d'atracar al port ho podien fer sense problemes. Per aquesta raó, es transmeteren una sèrie de normes a seguir per part de tots els mercants que tinguessin com a destí final Barcelona. En un primer moment es va habilitar una ruta de seguretat de 10 milles del cap dels molls, la qual posteriorment seria modificada per una distància de 3 milles.

Aquestes normes, redactades el febrer de 1939, insistien a recomanar que qualsevol arribada es produís durant els matins, ja que per manca de llum i per qüestions de seguretat era impossible que es realitzés a la nit.

Per procedir als atracaments dels vaixells, els responsables del port van habilitar un canal de seguretat dragat d'uns 800 metres d'amplada i que tenia el seu inici a uns 500 metres de l'entrada del port. Per facilitar la localització del canal es va senyalitzar amb unes boies. Aquest canal es trobava segons les informacions a l'oest de la part més extrema del moll de Llevant, prenent com a referència el far del Llobregat.²²⁶

En tot moment, els informadors italians tingueren cura de recollir dades sobre els danys localitzats al port de Barcelona. Ja s'ha esmentat que les dades havien de servir als oficials italians per analitzar els efectes dels seus bombardejos sobre el port. Però aquest no va ser el seu únic interès. Darrere totes aquestes notes també hi havia interessos econòmics. Coincidint amb el final de la guerra a Catalunya, diversos alts càrrecs italians feren d'intermediaris entre empreses italianes dedicades al salvament de vaixells i el govern franquista, amb la finalitat d'aconseguir contractes per a aquestes empreses. Una d'aquestes empreses interessades a aconseguir un d'aquests contractes fou la companyia Societ` di Recupero Marittimi, més coneguda com a SORIMA. L'empresa SORIMA es va interessar especialment per aconseguir l'encàrrec per executar el salvament dels vaixells enfonsats al port de Barcelona. El port barceloní era el que havia patit més danys i acollia més vaixells enfonsats o damnificats i, per tant, suposava un important negoci per a aquella societat que pogués aconseguir realitzar aquesta feina. Pel que se sap, a part de les empreses italianes, el govern de Franco també havia rebut ofertes per part de societats holandeses, belgues i noruegues, totes amb experiència en aquest tipus de treballs.

Amb aquesta finalitat, l'empresa SORIMA va decidir enviar un alt representant a Burgos que, acompanyat d'un alt oficial de la Missió Naval i de l'ambaixada italiana, cercà de convèncer les autoritats franquistes que acceptessin la seva proposició. A través de l'informe que realitzà l'armada italiana per a l'ambaixada, ha estat possible esbrinar de quina manera es produïen els contactes i quins arguments s'exposaren per intentar persuadir les autoritats de Burgos. En un primer moment, l'intermediari de l'empresa es va posar en contacte amb un tinent coronel del cos d'engi-

nyers de l'Armada espanyola. Pel que es dedueix, l'oficial espanyol va informar l'advocat de la SORIMA que la seva proposta havia de ser estudiada pel ministre d'Indústria i Comerç, Juan Antonio Suanzes.

La proposició va arribar al ministre Suanzes i aquest la va traslladar al Consell de Ministres, òrgan que tenia la potestat de decidir sobre aquesta qüestió. Finalment, l'esmentat Consell de Ministres, després d'estudiar l'oferta i de recollir les dades tècniques sobre l'estat dels vaixells enfonsats al port, va decidir no acceptar la proposta i assumir amb mitjans propis el rescat dels vaixells. Es considerava que, estudiats els informes, no calia recórrer a una companyia especialitzada. Aquest doncs seria el primer pas per crear la Comisión de la Armada para el Salvamento de Buques. Les autoritats franquistes, com en altres casos relacionats amb la reconstrucció de danys, van decidir assumir amb mitjans de l'Exèrcit aquesta tasca. Es volia aprofitar els seus recursos i la seva experiència adquirida en aquests treballs durant la guerra.

Malgrat que la resposta fou clara, el representant de l'empresa SORIMA no es va donar per vençut i va seguir insistint per tots els mitjans per aconseguir el contracte. Els arguments que presentà foren de caire econòmic i relacionats amb la seguretat. Pel que fa a aquest darrer punt, el delegat italià va recordar al seu contacte a l'Armada que els treballs de recuperació serien molt perillosos a causa que el port estava ple de bombes sense explotar i que, per tant, calien uns mitjans i uns treballadors amb experiència per portar a terme amb seguretat aquesta tasca. Per tant, tornava a oferir els seus serveis ja que la companyia italiana disposava d'aquests mitjans.

La insistència de l'emissari italià va ser tan gran que fins i tot va aconseguir entrevistar-se el 28 de febrer de 1939 amb el ministre Suanzes. De la reunió, celebrada a Bilbao, no en va treure cap compromís per part del ministre. Per aquesta raó, en un darrer intent per canviar la negativa, el representat de SORIMA va oferir la possibilitat que la seva empresa només s'encarregués de recuperar els vaixells de la Compañía Trasatlántica (*Uruguay, Argentina i Alacant*), amb la idea de mostrar que la societat italiana era la millor preparada per completar la resta de recuperacions.

Entenem que aquesta persistència es devia al fet que hi havia un bon negoci i beneficis importants per a qui pogués fer aquests treballs. Malgrat tot, finalment, com s'ha dit, les tasques de recuperació van ser assumides per la mateixa armada espanyola. Molt probablement, darrere aquesta decisió hi havia tres factors. D'una banda, motius econòmics. Després de la guerra, el nou govern franquista no disposava de prou diners per contractar empreses especialitzades de l'exterior. Aquest fet també anava acompanyat de la imposició d'un sistema econòmic autàrquic que cercava aprofitar tots els recursos interns per no haver de dependre de l'exterior.

Per últim, és possible que el govern es trobés pressionat per les pròpies forces armades, les quals manifestaren que volien assumir els treballs de recuperació de vaixells, tal com estava passant amb la reconstrucció de ponts, en el cas de l'exèrcit de Terra. L'Armada en aquesta cas va voler encarregar-se personalment del salvament de vaixells per una qüestió de prestigi, però també, per motius econòmiques. Assumir aquestes feines representava aconseguir controlar més pressupost, així com tenir la possibilitat de tancar altres negocis relacionats amb els treballs a través d'empreses espanyoles.

Tot i que en aquest cas les autoritats italianes desplaçades a Burgos no aconseguiren el seu propòsit, les converses que es mantingueren foren només un dels exemples de les bones relacions que hi havia entre els governs de Franco i Mussolini. Una relació que quedaria perfectament reflectida amb la visita del comte Ciano, ministre d'Afers Exteriors del govern italià, a Barcelona el 10 de juliol de 1939. Una visita que, per cert, s'iniciaria precisament al port de Barcelona, amb l'arribada de la delegació italiana per mar i amb la benvinguda de les autoritats franquistes en un multitudinari acte de propaganda feixista.

Tots aquests documents ens serveixen per mostrar que, tot just acabada la guerra, hi hagué una destacada presència de militars italians al port de Barcelona. La seva missió va ser d'observar i recollir la màxima informació sobre els efectes dels bombardejos al port, sobre tot el que estava succeint a Barcelona en aquelles dates.

Les primeres actuacions de les autoritats franquistes al port de Barcelona

El mateix dia que el port passà a mans dels franquistes, es va crear la Jefatura de las Fuerzas y Servicios de Ocupación de Barcelona, que afectava tot el territori provincial. Amb aquest organisme militar es constituí un regim especial, inèdit fins aquests moments a cap indret de la península, pel qual totes les forces i tots els serveis quedaven subordinats als comandaments militars, que esdevindrien d'aquesta manera els màxims responsables de la ciutat. Així, seguint les directrius d'aquesta ordre, foren els comandaments militars els que s'encarregaren de la reorganització de les tasques portuàries. El comandant de la Marina, Juan Carré, s'encarregà de les feines relacionades amb el material flotant i el tràfic marítim. Carré es mantindria en el càrrec fins al 5 de maig de 1939, data en què seria substituït pel també comandant Lutgardo Gómez. Per la seva banda, el comandant Federico Mayo Gayar-

re, actuant com a delegat provincial de Treball, tingué cura de la reorganització de les tasques de càrrega i descàrrega.²²⁷

Per la seva banda, el ministre d'Obres Públiques, Alfonso Peña, nomenava com a subdirector de la Junta d'Obres del Port de Barcelona el 25 de gener de 1939 Josep Coderch Serra, que assumiria el càrrec un cop les tropes franquistes ocupessin Barcelona.²²⁸

El dia 27 de gener, el ministre d'Obres Públiques designaria José Manuel Jáuregui y de Anglada perquè es fes càrrec, de manera interina, de tots els serveis de la Junta d'Obres del Port. Pocs dies després, el 3 de febrer, el mateix ministre d'Obres Públiques disposava que José Manuel Jáuregui també assumís la responsabilitat, de manera provisional, de la gestió de tots aquells ports de les províncies de Barcelona i Girona que fossin ocupats per les tropes franquistes. D'aquesta manera el senyor Jáuregui seria el màxim responsable de la gestió de bona part dels ports catalans.

La primera disposició que realitzà la nova junta fou sobre la reintegració de tot el personal obrer i de treballadors. Es demanà la seva reintegració, tornant a la situació en què es trobaven el 18 de juliol de 1936. Això sí, tota aquesta reintegració de la feina es trobava subjecta a una prèvia depuració. Totes les persones que s'havien significat durant la guerra amb les autoritats republicanes serien apartades de la seva feina i fins i tot detingudes, jutjades i condemnades a penes de presó.

José Manuel Jáuregui, tal com exposa en la introducció de la Memòria de la Junta d'Obres i Serveis del Port de Barcelona dels anys 1935 a 1942, assumí tots els serveis a càrrec de la Junta d'Obres del Port de Barcelona, entre les quals destacaven: la reparació de danys, la restauració i reconstrucció d'aquests danys, reposició i rescat de tot el que s'havia perdut; la posada en funcionament de tots els serveis i obres a càrrec de la direcció i de la Junta; la posada en marxa i revisió de les concessions al port, a les complexes i delicades qüestions referides al personal obrer i empleats, la manca de mitjans de transport i de materials; gestionar els preus inestables i les negatives dels contractistes a treballar si no era per relació de jornals, materials i beneficis; la seguretat absoluta que es produïssin incomptables peticions, reclamacions i exigències, basades en el fet que tothom desitjava que el port tornés al seu anterior estat; la resolució dels problemes que sorgiren a diari; l'obligació de redactar els projectes de reparació per poder aconseguir crèdits.

Tot i el nomenament d'un director interí per la Junta d'Obres del Port, durant els primers mesos de l'ocupació el port de Barcelona va estar sota la jurisdicció militar de la Marina. Aquest fet suposava que alguns serveis i seccions quedaren militaritzats, com foren els casos de tallers, varador i dic flotant.

Per un decret del 26 d'abril de 1939 es disposava que el Reglament general per l'organització i règim de les Juntes d'Obres de Ports, aprovat

el 19 de gener de 1928, s'aplicaria sense excepció a totes les Juntes d'Obres dels Ports espanyols. D'aquesta manera, a través d'aquesta llei aprovada durant la dictadura de Primo de Rivera, el port de Barcelona perdia la seva autonomia respecte de la resta de juntes. Era el pas definitiu per uniformar i centralitzar el funcionament portuari espanyol.

Tot seguint aquest decret, es va organitzar la Junta d'Obres del Port i la seva Comissió Permanent, la qual es constituïria a la seu del Govern Civil de Barcelona el 14 d'agost de 1939. Per motius que no s'apunten en la Memòria de la Junta d'Obres, aquesta nova junta i la Comissió Permanent no començaren a actuar fins passat un temps. Aquest fet portà José Manuel Jáuregui a seguir en el càrrec un temps més. Aquesta nova junta va estar integrada per: el comandant militar de Marina, el capità de navili, Lutgardo López Rodríguez; el senyor Comte del Montseny, president de la Diputació de Barcelona; l'alcalde de Barcelona Miquel Mateu; l'administrador de la Duana, Wenceslao Andreu Lázaro; el director de Sanitat, Benigno García Castrillo; el delegat d'Hisenda de la província de Barcelona, Germán Rodríguez Pérez; l'advocat de l'Estat, Tomás Gualón; l'enginyer director de les Obres del Port, José Manuel Jáuregui y Anglada; el president de la Cambra de Comerç i Navegació, Amadeo Maristany. Com a vocals electius es nomenaren per la Cambra de Comerç Juan Cantí i José Arbós; per la Cambra d'Indústria, Juan Puig Marco i Antonio María Llopis; per la Compañía Trasatlántica, Juan Ferrer i Puig; i per la Central Nacional-Sindicalista, Manuel Verdugo i Luis Macia.²²⁹

No va ser fins al 19 d'octubre de 1939 que no es va celebrar la primera sessió de la Comissió Permanent. Coincidint amb aquesta sessió el senyor Jáuregui va cessar oficialment del seu càrrec, després d'haver-ho ocupat de manera interina durant nou mesos.

D'aquest període de funcionament de la nova Junta d'Obres del Port, en aquest apartat ens centrarem en les actuacions dedicades a la posada en marxa dels molls i a la reparació i reconstrucció dels danys que provocaren els bombardejos sobre el port de Barcelona.

Amb la finalitat de normalitzar el tràfic de mercaderies, el comandant de Marina va facilitar el material que li calia a la Junta d'Obres del Port perquè d'aquesta manera es poguessin iniciar els treballs de desenrunament dels molls. Aquesta tasca es va realitzar mitjançant l'ús de vaixells de salvament i dels obrers que s'anaven reincorporant a les feines del port. Les mateixes autoritats portuàries també demanaren als comandaments militars franquistes l'enviament de presoners de guerra perquè ajudessin en les tasques de dragatge i de descàrrega de mercaderies del port.

La sol·licitud per utilitzar presoners de guerra republicans per a tasques de neteja o reconstrucció per part de les autoritats franquistes no era ni molt menys excepcional. Durant els primers anys de postguerra diversos



Port de Barcelona, any 1941. Museu Marítim de Barcelona.

organismes oficials (ajuntaments, diputacions, ministeris, etc.) sol·licitaren l'enviament de presoners treballadors a diversos indrets del país amb la finalitat que realitzessin tasques de reconstrucció. Es tractava d'utilitzar tots aquells presoners de guerra per a treballs forçats amb una triple finalitat: reparar danys de guerra a un preu molt econòmic, aprofitar la seva mà d'obra per reparar danys de guerra de manera urgent (ponts, ferrocarrils, poblacions, etc.) i finalment utilitzar aquests treballs forçats com a represàlia per a tots aquells homes que havien servit l'exèrcit republicà.²³⁰

La Comandància de Marina, com a màxima responsable del port, també va voler aprofitar la mà d'obra barata que permetia aquest sistema de treballadors per sol·licitar el febrer de 1939 al Quarter General del Generalíssim l'enviament de presoners de guerra republicans.

Com es pot comprovar aquesta petició es va començar a tramitar uns dies després que el port de Barcelona fos ocupat per les tropes franquistes. En aquesta data, el general en cap de l'Exèrcit del Nord, màxim responsable de les operacions militars rebels a Catalunya, envià el següent telegrama al general Franco:

«Con el fin de normalizar los trabajos de descarga de mercancías en puerto de Barcelona, ruego V.E. ordene a coronel inspector campos de concentración prisioneros guerra envíe a dicha ciudad a disposición comandante de Marina de doscientos prisioneros. Que no sean catalanes, de condiciones adecuadas, donde serán encuadrados por fuerzas de infantería de marina.»²³¹

En aquest primer telegrama quedava clara la necessitat que tenien els responsables militars del port d'utilitzar mà d'obra per a les feines de descàrrega i, al mateix temps, s'evidenciava un dels aspectes que es tenia molt en compte a l'hora d'enviar presoners de guerra a un lloc determinat, que aquests no fossin originaris del lloc on s'havien de fer els treballs. Es volia evitar en tot moment que aquests presoners rebessin cap mena d'ajuda de l'exterior ni que tinguessin la possibilitat de fugir i amagar-se en una ciutat que coneixien a la perfecció.

El 3 de febrer el comandant de Marina de Barcelona concretà la seva petició i demanà l'enviament de 200 presoners del camp de concentració de Miranda de Ebro (Burgos), un dels camps més grans i importants del sistema *concentracionari* franquista.

No se sap amb exactitud en quin moment aquests presoners de guerra foren enviats a Barcelona. És molt probable que s'hi traslladessin a mitjan febrer i que fossin internats en el camp de concentració d'Horta de Barcelona. El que no aclareix la documentació és si aquests 200 captius van arribar a treballar dins les instal·lacions del port de Barcelona. En un nou telegrama datat el 29 de març de 1939, el comandant militar de Mari-



Moll de Barcelona, torre de Jaume I, any 1941. Museu Marítim de Barcelona.

na sol·licitava que aquest presoners fossin reintegrats al seu origen, a causa que els seus serveis no eren ni útils ni necessaris. L'endemà d'aquest escrit, el coronel inspector dels camps de concentració ordenava la tornada d'aquests presoners al seu destí d'origen.

Paral·lelament a les primes actuacions, els nous responsables del port prengueren les mesures pertinents per poder obrir-lo a l'arribada de vaixells. La primera preocupació que tingueren les noves autoritats portuàries fou la de netejar les diverses entrades de mines. Coincidint amb l'entrada de les tropes franquistes, l'almirall en cap de les Forces de Bloqueig ordenaria als vaixells *Vulcano*, *Dato* i *Cánovas* la vigilància de les platges entre Barcelona i Tossa de Mar. Posteriorment, el dia 27, se li va encarregar al vaixell *Mar Negro* les primeres feines de netejar mines amb l'objectiu de permetre l'entrada de vaixells amb productes de primera necessitat. Per reforçar aquests tasques, aquell mateix dia 27 sortiria des de Tarragona cap a Barcelona una flota de dragamines per fer els primers treballs de *desminatge*. Tot i que no hi ha constància que el port de Barcelona es trobés minat, aquests embarcacions es dedicaren a netejar-lo de qualsevol artefacte. Per fer-ho, decidiren crear un canal d'uns 800 metres d'amplada, el qual va permetre l'obertura del tràfic marítim a partir del dia 29.²³²

Fins al desembre de 1939 no es va comunicar oficialment que les costes espanyoles es trobaven lliures de mines.

A partir d'aquesta data, els molls van començar a experimentar un cert renaixement amb l'arribada de vaixells espanyols, italians i alemanys. Tots ells portaven sobretot queviures i matèries primeres. Tot aquest moviment va ser aprofitat pel nou règim amb finalitats propagandístiques, a través de publicar diverses informacions a la premsa. D'aquesta manera, el 4 de febrer de 1939 apareixia un article en què es parlava d'aquest renaixement del port:

«En el puerto de Barcelona empieza ya a notarse cierta concurrencia de buques nacionales que traen para nuestra ciudad y para los pueblos del interior que van siendo liberados cantidades de víveres de las variadas clases. El trabajo se ha iniciado con sincero entusiasmo por parte de todos los obreros portuarios encargados de la descarga de los buques [...] Durante el transcurso de estos últimos días, el público ha podido darse cuenta de la enorme cantidad de víveres que nos llegan por mar [...] En pocas horas se ha puesto en servicio una gran parte del utillaje de los principales muelles, y hoy podemos decir que la normalidad en la descarga de buques está en camino de recuperar muy pronto su ritmo total.»²³³

Pocs dies després d'aquesta informació, el dia 12 de febrer, es publicava que el comerç internacional amb el port tornava a quedar obert.

Durant els dies posteriors a l'arribada de les tropes franquistes a Barcelona, el comandant militar de Marina es preocupà d'atendre tot allò relacionat amb la normalització del tràfic portuari. Dins d'aquesta activitat hi havia els mitjans de seguretat a l'entorn del port. Per controlar l'accés al port decidí proporcionar uns passis per a la lliure circulació pel moll de les persones relacionades amb les tasques portuàries. Una informació aquesta que seria publicada en diversos mitjans de comunicació escrits amb la voluntat que tothom estigués assabentat que sense aquest document no es podria accedir al port:

«Se ordena a todos aquéllos que tengan que intervenir en operaciones del puerto, bien en sus muelles o a bordo, que para cualquier asunto relacionado con el tráfico del mismo, han de ir provistos de la correspondiente autorización de la Comandancia Militar o de la Marina, conforme a la gestión a realizar. A todo aquél que no vaya acompañado del citado documento, no se le permitirá hacer gestión de ninguna clase en el citado sector.»²³⁴

Amb aquesta mesura, a part de controlar l'accés de les persones al port, es pretenia tenir sota control tota la població. La sol·licitud d'aquest document permetia a les noves autoritats poder cercar i esbrinar si el demandant tenia alguna responsabilitat en el període republicà o de guerra i, en el cas que així fos, poder detenir-lo i processar-lo.

Les feines de reconstrucció i de salvament de vaixells al port de Barcelona

El màxim responsable d'impulsar i executar la reconstrucció de les infraestructures danyades durant la Guerra Civil va ser el Ministeri d'Obres Públiques. Entre les seves funcions hi havia el manteniment i la reparació de les infraestructures i, per aquesta raó, quan va concloure la guerra la seva màxima finalitat va ser coordinar i executar la reconstrucció de les infraestructures danyades. Les seves competències en carreteres, camins, ponts, ferrocarrils, ports i obres hidràuliques van fer que durant els anys de postguerra la seva feina estigués pràcticament centrada en la reparació de danys.

Per fer-ho, el ministeri va partir d'un context de màxima dificultat. L'Estat es trobava en una situació econòmica molt precària a causa de la guerra. Els danys eren força elevats i es necessitaven molts recursos per reconstruir-los. A part de la manca de mà d'obra producte de les conseqüències que havia tingut la guerra (morts, ferits, privacions de llibertat, exili, etc.), l'altre gran problema que hi havia va ser la manca de crèdits i de materials de primera necessitat per tirar endavant els projectes de reconstrucció. A aquests fets cal sumar-hi la decisió que van prendre les noves autoritats d'imposar un sistema d'economia autàrquica, que cercava proveir el país de productes propis sense necessitat d'anar a buscar-los a l'exterior. Aquesta decisió encara va suposar més problemes per als responsables ministerials a l'hora de cercar matèries per reparar els danys de guerra.

Per impulsar la reparació dels danys, el Ministeri d'Obres Públiques es va recolzar en dos plans d'actuació. El primer pla, aprovat l'11 d'abril de 1939, pocs dies després de la fi de la guerra a Catalunya, centrava la seva actuació sobre els territoris que havien quedat sota control rebel o havien estat incorporats al seu domini durant els primers anys de guerra. Per tant, quedaren fora del primer pla els territoris ocupats en el darrer període de guerra, entre els quals Catalunya. El pla centrava la seva actuació sobre

tres infraestructures: carreteres i camins, obres hidràuliques i ports, deixant apartat el ferrocarril a causa de la seva complexitat.

En segon pla d'actuació del Ministeri d'Obres Públiques va ser aprovat l'11 d'abril de 1941, dos anys després que el primer, i en aquest cas ja recollia les actuacions a realitzar en tot el territori. En aquest segon pla, que havia permès un estudi més detallat de les destruccions, es va dedicar un apartat especial a la reconstrucció. El pressupost que es va destinar a la reparació de danys va ser de 69 milions de pessetes, quantitat que quedaria curta davant les actuacions que va caldre realitzar. Les dades oficials que s'han pogut consultar indiquen que l'any 1945 les despeses en la reparació d'infraestructures superaven els 145 milions de pessetes, segons les dades aportades pel mateix ministeri. Tots aquests diners destinats a la reconstrucció van sortir dels pressupostos generals de l'Estat.

Els bombardejos patits durant tota la Guerra Civil afectaren de manera molt desigual les infraestructures del port de Barcelona. No obstant, tot el que havia quedat més malmès corresponia a la sobreestructura, com ara les grues, vies i magatzems; en canvi, l'estructura primària del port constituïda per molls i dics, la més costosa de reparar, no havia resultat tan malmesa. En unes declaracions sobre la situació dels ports després de la guerra, el ministre d'Obres Públiques Alfonso Peña Boef manifestava en aquest sentit que:

«Acerca de la situación de los puertos en los puertos de Barcelona, Valencia y Alicante, dice el Ministro: La destrucción es más espectacular que efectiva. En Barcelona, por ejemplo, han desaparecido tinglados, muchas grúas y los elementos que pudiéramos llamar móviles. En cambio, todo lo permanente, lo que realmente tiene un coste elevado, como los diques, rompeolas y muelles, están intactos [...]»²³⁵

De les 39 grues existents al 1936, 25 havien quedat fora de servei. Les altres, tot i seguir en funcionament, ho feien amb moltes dificultats. Pel que fa als remolcadors, barques, llanxes i altres embarcacions menors que formaven part de la Junta d'Obres del Port, d'un total de 27, 12 estaven destruïdes o espatllades, de 4 se n'ignorava el destí i 11 estaven en bones condicions per fer els seus serveis.

En relació amb el material ferroviari, el port tenia un total de vies que superava els 21 km. En aquestes instal·lacions s'havien produït els següents danys:

- El moll de Ponent: es trobava tallada la via en una longitud de 37 metres i talls a tres indrets, amb desperfectes en una agulla.
- Moll de Sant Bertran: la via estava enfonsada.
- Moll de Barcelona: danys en quatre llocs de la via a la zona sud; i tallada la via en una longitud de 15 metres a la zona nord.

- Moll de la Muralla: danyada la via en una longitud de 15 metres.
- Moll d'Espanya: tallada la via per 11 llocs, amb la desaparició de l'agulla i el trencament de tres vies.
- Moll de la Barceloneta: aixecada la via en una longitud de 27 metres. A la part de mar, enfonsades les dues vies amb una longitud de 90 metres. A la part del passeig Nacional, tallada la via en una longitud de 25 metres.
- Moll del Rebaix: tallada la via en dues parts. La via morta del varador, tallada en 10 metres. La via situada al front del moll Nou, tallada i espatllada en 30 metres.
- Moll dels Pescadors: tallada la via i enfonsada en una longitud de 71 metres.
- Moll de les Balears: danys i talls en dos sectors de 6 i 30 metres.²³⁶

Finalment, pel que fa als coberts dels molls els danys recollits per la junta es repartiren de la següent manera:

- Moll de les Balears: coberts núm. 1 i 2
- Moll del Rebaix: cobert Ibarra
- Moll de la Barceloneta: coberts núm. 1 i 2
- Moll del Dipòsit: Magatzems Generals de Comerç
- Moll d'Espanya: coberts núm. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9
- Moll de la Muralla: cobert núm. 1
- Moll de Barcelona: coberts núm. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8
- Moll del Contradic: cobert de les Mines de Potassa de Súria i de la Unió Espanyola d'Explosius.²³⁷

Aprofitant la visita que realitzà a Barcelona el març de 1939, el ministre Peña es desplaçà al port de la ciutat per supervisar in situ com anaven els treballs de reconstrucció i dictar les disposicions necessàries perquè les obres s'iniciessin al més aviat possible.²³⁸ Un mes després d'aquesta visita, la premsa franquista ja esmentava els avenços en els treballs de reparació del port:

«[...] Los trabajos de desescombros de muelles, limpieza de fondos de las diversas dársenas, la puesta a flote de los buques hundidos en las mismas, el salvamento del dique flotante y deponente, que tanta falta hace en un puerto como el nuestro, por las incontables operaciones que han de someterse los barcos en reparación, etc. vienen desarrollándose con una intensidad tal que cada vez que visitamos el puerto [...] nos es dable fijarnos en nuevos adelantos, que dicen mucho en favor del interés con que trabajan los ingenieros y técnicos [...]»²³⁹

Mesos després, l'agost de 1939, es tornava a publicar un nou article per explicar com evolucionaven de bé les feines al port de Barcelona:

«Poco a poco, pero de una manera continuada y sin interrupción de ninguna clase, van despojándose las dársenas y los muelles de la multitud de obstáculos y destrozos que los obstruyen, a consecuencia de los desperfectos sufridos durante la dominación separatista y del abandono con que los rojos tenían todo el material portuario.

En efecto, son ya muchos los buques y artefactos de todas las clases que han sido extraídos del fondo de las aguas, dejando una gran parte de las dársenas libres y útiles para el fondeo de los buques que llegan hasta nuestro Puerto. Los muelles también presentan un favorable aspecto de limpieza y orden que permite almacenar grandes partidas de mercancías en espera de ser retiradas por sus receptores. Varios servicios de carácter público han sido reanudados y los ómnibus y embarcaciones de paseo circulan ya llevando y trayendo de un lado para otro a numerosas personas que acuden al puerto con el entusiasmo y la alegría de otros tiempos.

Es decir, la vida marítima de nuestra ciudad va tomando, otra vez, un rumbo francamente normal, y bien pronto podremos admirar la actividad y trabajo de aquel sector de la intensidad que corresponde a la importancia de Barcelona y de su comercio e industria.»²⁴⁰

D'aquest article se'n poden destacar dos aspectes. En primer lloc, que set mesos després de la fi de la guerra a Barcelona, el port seguia sense estar del tot reconstruït i, per tant, no funcionava a ple rendiment. En segon lloc, que les informacions ja no esmenten que els danys van ser realitzats pels bombardejos, tal com passava en els dies posteriors a la fi de la guerra, sinó que eren responsabilitat de les autoritats republicanes. Un canvi de punt de vista que cercava en primer lloc carregar qualsevol aspecte relacionat amb els danys de guerra a la República i, en segon lloc, desvincular-se de la responsabilitat dels bombardejos.

L'encarregada directa d'executar les feines de reconstrucció del port de Barcelona fou la Junta d'Obres Públiques del Port de Barcelona.²⁴¹ Per tirar endavant aquesta tasca hagué de redactar prèviament els projectes de reparació per poder obtenir els crèdits necessaris per la seva reparació.

Una de les dificultats més importants amb què es trobà la Junta d'Obres del Port per realitzar els treballs de reconstrucció del port fou la manca de personal auxiliar, tècnic, administratiu i obrer per culpa, com reconegueren les mateixes autoritats portuàries franquistes, del gran nombre de depuracions que s'estaven produint.²⁴²

A aquesta dificultat se n'hi afegí una altra, que fou la militarització per part de la Marina franquista de tot el port, situació que motivà que quedessin sota el seu control algunes seccions com els tallers o el dic flotant. La manca d'autonomia per poder utilitzar aquests instruments provocaria endarreriments a l'hora de dur a terme les feines de reconstrucció.²⁴³

Segons la memòria escrita pel mateix director de la Junta d'Obres del Port de Barcelona, en el temps de nou mesos s'aconseguí pràcticament reoldre les reparacions, obres i serveis i altres nombrosos aspectes relacionats amb la vida portuària.

Malgrat aquesta valoració tan optimista de la feina feta pel director de la Junta d'Obres del Port de Barcelona, la reparació definitiva de quasi tots els danys de guerra, segons les dades de la memòria publicada pel mateix port, no es produïren fins a finals de l'any 1942. Fins aquesta data, s'invertiren 23.721.535,87 de pessetes en obres de reconstrucció i millora de les infraestructures del port. Només en els treballs de neteja i desenruncament general que es realitzaren un cop fou ocupat per les tropes rebels, s'invertiren un total de 798.400 pessetes.

En total es presentaren i s'executaren 113 projectes de reparació i millora d'edificis, estacions, dics, grues i altres materials. Aquests projectes es repartiren segons cadascun dels espais del port de Barcelona de la següent manera:

Taula 5: Projectes presentats i executats entre 1939 i 1942²⁴⁴

INDRET	NOMBRE DE PROJECTES FINS A 1942	DESPESES
Edifici de la Junta d'Obres del Port	4	226.238,22
Edifici de l'Estació Marítima del Moll de Barcelona	4	1.247.226,75
Estació Marítima de Balears	1	192.438,90
Estació Barcelona Port	1	119.616,27
Magatzems Generals de Comerç	7	1.702.171,71
Dic flotant	8	2.818.798,38
Estació i Tallers Varador al far	18	2.551.665,76
Moll de la Barceloneta	7	748.437,53
Moll de Muralla	3	1.088.404,97
Moll de Barcelona	8	2.060.569
Moll d'Espanya	18	3.292.426,60
Moll de Balears	3	811.083,54
Material flotant	8	1.527.112,07
Grues	10	1.478.730,73
Carretera, vies, etc.	12	2.810.075,86
Ministeri Hisenda	1	248.139,58
Total	113	23.721.535,87

Font: Elaboració pròpia a través de les dades de l'Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). Memòria. *Obras del Puerto de Barcelona*. 1942.

Els més de 23 milions de pessetes pressupostats a finals de 1942 superaven amb escreix les estimacions aportades en un primer moment al Ministeri d'Obres Públiques, que parlaven de 16 milions de pessetes:

«El importe de estas averías se calcula en unos 16 millones de pesetas, según relación que en su día remitió a la Superioridad la Dirección Facultativa de las Obras del Puerto»²⁴⁵

Malgrat que, com s'acaba de veure, la finalització de les obres de reconstrucció es donà per conclosa l'any 1942, tal com recull la Memòria de la Junta d'Obres del Port dels anys 1943 a 1947, per aquestes dates encara hi havia pendents els treballs de reconstrucció de diversos danys. En concret la citada memòria parlava que:

«Quedaban el 31 de diciembre de 1942 algunas pocas obras pendientes de terminar su ejecución, de las cuales vamos a dar cuenta, siguiendo el número de orden que llevaban en la Memoria última».

En concret el 1943 encara restaven pendents la reparació de les càbries *Esperanza*, *Teresa*, *Montserrat* i *Dolores*, de diverses embarcacions, dels ponts d'atrancament per benzina i flotant i la draga *Rosario*. En total entre 1943 i 1947 hi hagué una despesa total per finalitzar aquestes reparacions de 235.920,51 pessetes. A part d'aquestes reparacions, la Junta també havia assumit la reforma dels següents elements:

«Se ha continuado la reparación y sustitución de los elementos destruidos o inutilizados de las instalaciones de fuerza motriz, alumbrado y transmisiones mecánicas a medida que las nuevas reparaciones e instalaciones de la maquinaria lo requerían. Se ha reparado una tercera máquina radial, adquirido una báscula de 100 kilogramos con doble romana, construido un kiosco de madera; también ha sido adquirida una gran cantidad de herramientas indispensables para los trabajos que se efectúan en estos talleres».

Tot i qualificar de menors els danys produïts per l'aviació franquista al port de Barcelona, la reparació d'aquest no finalitzaria fins a finals de 1942, a causa de diverses raons. En primer lloc perquè els danys, tot i ser "menors", afectaren tot el port. En segon lloc, per la manca de mà d'obra especialitzada. En tercer lloc, per la manca de materials per fer les obres de reconstrucció. I en quart lloc, per la poca presència d'empreses privades que volguessin assumir els costos i els treballs de reconstrucció.

No tots els projectes i els treballs es dedicaren a la reparació. En alguns casos es decidí la demolició dels edificis classificats com a ruïnosa, així com dels refugis que s'havien construït per protegir els treballadors

del port dels bombardejos. La relació de les demolicions que es portaren a terme fou la següent:

- Edifici de la Casa de Màquines.
- Edifici de la Comandància de Marina.
- Antic pavelló d'higiene i banys públics dels obrers del carbó.
- Pavelló de tres habitatges al moll de Sant Bertran.
- Refugi del moll de Costa.
- Refugi del moll de Contradic.

La feina d'enderroc de tots aquests edificis es va considerar finalitzada l'11 de febrer de 1942, quasi dos anys després del seu inici.²⁴⁶

A part d'executar els diversos projectes de restabliment de les destruccions que havia patit el port de Barcelona durant els danys de guerra, la Junta d'Obres també va aprofitar aquest moment per demanar una sèrie de millores en les diverses instal·lacions portuàries. Entre aquestes sol·licituds, de maig de 1939, cal destacar la demanda d'habilitar un nou moll de gran calat perquè els grans transatlàntics poguessin atracar al port. Preveient ja en aquest any 1939 que la ciutat de Barcelona seria un important destí turístic, els màxims responsables de la junta demanaren al Ministeri d'Obres Públiques la possibilitat de portar a terme aquestes obres:

«El puerto de Barcelona (de los más importantes del Mediterráneo por su situación geográfica y gran comercio) es visitado por los mayores trasatlánticos que frecuentan los puertos de Génova y Marsella. Algunos de ellos, con 200 metros de eslora y 32 pies de calado, evolucionan en la amplia dársena de San Beltrán y atracan en la Estación Marítima; pero otros de mayor calado (36/38 pies) tienen que quedar fondeados en la rada. Con tal motivo han dejado de hacer esta escala grandes trasatlánticos de turismo, resultando así perjudicados los intereses y prestigio del puerto y la ciudad. Para salvar esta grave inconveniente, debe abordarse definitivamente y con toda actividad la construcción del proyectado muelle de Levante, el cual podría quedar con una profundidad de 12 metros, ya que la escollera donde estaría adosado está construida sobre un basamento de 18 metros de profundidad. Los buques de máximo calado y eslora no tendrían dificultad en abordar el puerto por la amplitud de su boca, ni tampoco se les haría difícil la salida. El citado muelle [...] permitiría la circulación de toda clase de vehículos para el transporte de viajeros y toda clase de carga.»²⁴⁷

A part de la construcció d'aquest nou moll, la nova Junta d'Obres del Port també sol·licità l'habilitació d'un tren de dragat modern, la construcció d'un dic sec, capaç d'admetre un transatlàntic, una nova estructura per als coberts, un espigó a la dàrsena de Sant Beltrán, l'habilitació d'una zona

per vaixells petits i de pesca, la unificació de diversos clubs marítims per aconseguir més espai i la compra de noves grues per a la descàrrega de carbó als molls de Ponent, Costa i Contradic.

Durant aquests anys de postguerra, i aprofitant que al port s'havien de realitzar importants treballs de reconstrucció, la Junta d'Obres va demanar al Ministeri d'Obres Públiques l'execució d'una sèrie de treballs de millora dins del port per possibilitar l'arribada de creuers de grans dimensions. Tot i aquesta demanda, els responsables ministerials no atengueren la petició i deixaren per un altre moment l'execució d'aquests treballs de millora.

Al mateix temps que es reparaven tots aquests desperfectes i es reconstruïen els edificis més malmesos, la Junta d'Obres del Port de Barcelona va haver de fer front a la recuperació dels vaixells que havien quedat enfonsats i que impedien el bon funcionament del port. Sense cap mena de dubte, la imatge que més va cridar l'atenció dels testimonis que visitaren el port durant els dies posteriors a la fi de la guerra va ser el gran nombre de vaixells enfonsats que s'hi trobaven. Totes les referències trobades coincideixen a qualificar aquell paisatge com un cementiri de vaixells.

Aquests treballs foren realitzats per la Marina, a través de la Comissió de la Armada para el Salvamento de Buques, que fou creada per un Decret del 9 de febrer de 1939, amb la missió d'intervenir en tots els salvaments o desballestaments dels vaixells sinistrats en els ports i costes.²⁴⁸ Aquest organisme tenia la potestat d'efectuar per si sol o d'inspeccionar els treballs de salvament dels vaixells de qualsevol classe de propietat de la Marina o de l'Estat, o que pertanyessin a empreses privades. En aquest darrer cas, les navilieres podien realitzar els rescats amb els seus propis mitjans o contractant empreses especialitzades. En el cas que el salvament d'aquests vaixells anés a càrrec de la Comissió de la Armada, les despeses dels treballs, jornals i materials utilitzats anaven a càrrec dels propietaris. Aquesta darrera norma seria modificada el 10 de novembre de 1942, quan s'afegiria que els particulars que contractessin els serveis de la comissió havien de crear un fons de despeses abans d'iniciar els treballs de rescat. Aquesta esmena entenem que es va introduir davant el fet que moltes empreses navilieres no devien fer front als seus pagaments un cop restituïdes les seves embarcacions.

La comissió també tenia com a funcions totes aquelles inherents a la seva missió principal, com podien ser l'elaboració d'informes sobre els salvaments i desballestament, redactar pressupostos, apilar i preparar els materials necessaris i ensenyar i entrenar el personal que havia d'assumir els treballs, etc. El nou organisme depenia orgànicament de l'Estat Major de l'Armada i en la resta d'aspectes de la Sotssecretaria de Marina. El seu director era el cap del Cos d'Enginyers de l'Armada, ocupant aquest lloc el tinent coronel d'enginyers de l'Armada, Luis Santomá Casamor.



Vaixells enfonsats al port de Barcelona en acabar la Guerra Civil. Arxiu Nacional de Catalunya. Fons Brangulí.

La seu central de la Comisión de la Armada es va instal·lar a Barcelona, on hi havia els treballs més importants. Tot i això, la seva actuació no només es va centrar a la capital catalana sinó que també va executar feines de salvament en altres ports. En total comptava amb cinc equips: el de Barcelona ja esmentat, i les seccions de València, Alacant i Cartagena, així com un equip mòbil que havia participat en les tasques de recuperació a Tarragona o al Port de la Selva, entre d'altres.

Per realitzar totes aquestes feines, la comissió disposava dels vaixells *Castillo Arévalo*, l'*Artabro*, el remolcador *Argos*, el pesquer *Imanol* equipat amb bussos; 30 barques per bussos; 8 cabries flotants; una grua flotant amb dos electroimants; una barcaça per a treballs de submarinistes a gran profunditat; tres compressors d'aire; cinc bufadors submarins, etc. Pel que fa al personal, estava integrada per 526 persones, de les quals 274 estaven destinades a Barcelona, 152 a València, 59 a Cartagena, 22 a Alacant i 19 a Argos. El total de bussos repartits entre els diferents equips era de 34.

La Comisión de la Armada va tenir una estreta col·laboració amb la Junta d'Obres del Port de Barcelona. Una ajuda que es va concretar amb la cessió del seu dic flotant i deponent, així com de careners annexos, varador, cabries flotants, barcaçes, blocs artificials de formigó, coberts, compressors, etc.

La junta, en la seva Memòria de 1935 a 1942, detallava aquesta col·laboració de la mera següent:

«Al liberarse el puerto de Barcelona y dentro del enorme desastre que hemos reseñado, quedaron, afortunadamente e inexplicablemente, en condiciones de prestar servicio, las cuatro cabrias flotantes: *Esperanza*, de 80 toneladas de fuerza ascensional; *Teresa*, de 60 toneladas; *Montserrat*, de 25 toneladas, y *Dolores*, de 20 toneladas. Aun cuando necesitadas de trabajos de conservación y de reparación, que cuando se han ido haciendo, desde el primer momento han prestado un servicio inestimable a la Comisión, que las tenido siempre a su disposición, y claro está que con las dotaciones correspondientes. Las 180 toneladas de fuerza ascensional de las cuatro cabrias fueron felizmente aprovechadas por la Comisión para el salvamento de casi la totalidad de los buques siniestrados.»

A partir d'aquesta data, i també gràcies a la col·laboració de l'autoritat civil portuària, s'iniciaren les tasques de salvament. El primer vaixell que va ser rescat fou el patruller de l'Armada *Pedro Álvarez*, el dia 16 de febrer de 1939. A partir d'aquest moment s'inicià una tasca ingent de recuperació de vaixells al port que portaria a reflotar bona part dels vaixells enfonsats, com van ser els casos del: *Ricardo R.*, *Escolano*, *Stancroft*, *Kaolak*, *Rosa V.*, *Yolanda*, *Andutz-Mendi*, *Sac-4*, *La Guàrdia*, *Villa de Ma-*

drid, Miocene, Tofiño, Yorbroock, Mahón, la draga del port o el *Sac-5*, entre d'altres.

La tasca de salvament dels vaixells enfonsats durant la guerra fou objecte d'un seguiment minuciós per part dels mitjans de comunicació franquistes. Una de les primeres notícies que feren referència als treballs de la comissió fou publicada el 2 d'abril de 1939, i s'hi es destacaven els primers salvaments de diverses embarcacions:

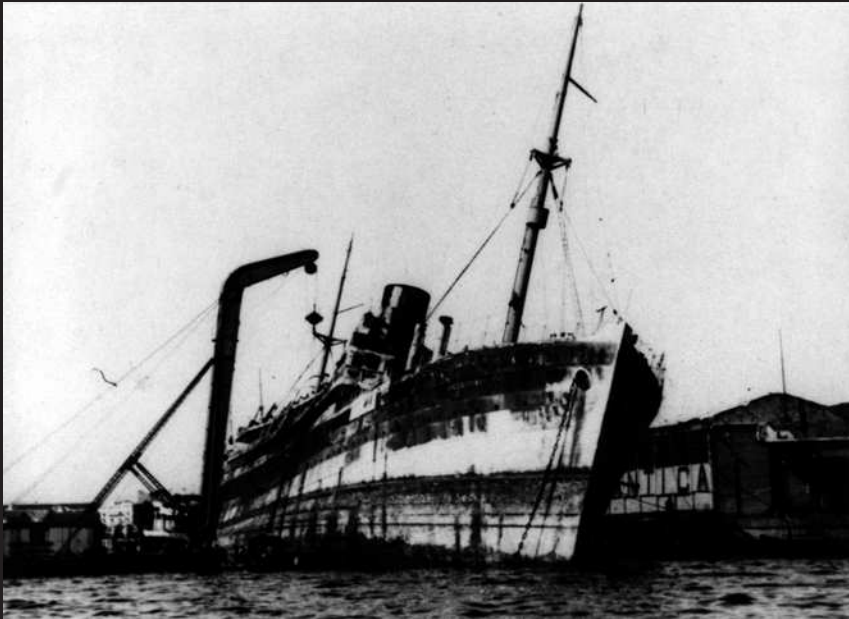
«Los trabajos de desescombros de muelles, limpieza de fondos de las diversas dársenas, la puesta a flote de los buques hundidos en las mismas, el salvamento del dique flotante y deponente, etc. vienen desarrollándose con una intensidad que tal que cada vez que visitamos el puerto nos es dable fijarnos en nuevos adelantos. [...] Los ingenieros y técnicos de la Comisión Oficial de Salvamento de Buques, son muchas ya las embarcaciones menores que están a salvo en diversos muelles. También se han salvado veleros de cierta importancia, como el *Isabel Matutes*, y varios buques de vapor, como el *African Mariner*.

Ayer, después de varios días de continuados trabajos fue puesto a flote el vapor inglés *Stancroft*, que se hallaba totalmente hundido en el muelle de Barcelona.

Ahora, parece ser que va a procederse al salvamento de la hermosa motonave *Villa de Madrid*, hundida horizontalmente sobre el costado de estribor, en el Muelle de España. Parece ser que es, de todos los buques hundidos, el que está en mejores condiciones para reanudar su anterior servicio de pasaje entre Barcelona y las Islas Canarias.»²⁴⁹

Les informacions sobre el rescat de vaixells s'anaren publicant de manera gradual a la premsa barcelonina. El 23 de juliol de 1939 es publicava un reportatge fotogràfic a *La Vanguardia Española* sota el títol de «Salvamento de buques. Cómo se salvan los buques hundidos. Sistemas de salvamento. Buques salvados por la Comisión de la Armada. Labor patriótica», on s'explicava de forma gràfica com es portaven a terme les tasques de salvament dels vaixells enfonsats, els quals sumaven 31. En aquest interessant reportatge es feia esment de totes aquestes feines, aprofitant l'avitentesa per lloar la feina de la comissió i del nou règim, la qual havia estalviat molts diners als contribuents:

«Es curiosísimo presenciar los trabajos que personalidades técnicas, buzos especializados y obreros en general llevan a cabo en el puerto de Barcelona [...] con el fin de poner en condiciones de navegabilidad los buques que yacen, desde hace meses, hundidos en el fango de las dársenas [...] De momento parece cosa fácil realizar el salvamento de un buque, pero claramente no es así. Es preciso poseer multitud de conocimientos



Rescat del vaixell *Uruguay* per part de la Comisión de la Armada para el Salvamento de Buques. Museu Marítim de Barcelona.



Càbria *Montserrat* un cop reparada després de la guerra 1941. Museu Marítim de Barcelona.

muy especiales y efectuar cálculos muy difíciles antes de iniciar los trabajos prácticos [...] Precisamente para conseguir esto existe, en Barcelona, una Comisión de la Armada que efectúa también numerosos trabajos de esta índole en los puertos de Valencia, Cartagena, Alicante, Port de la Selva, etc. [...] Dirige la citada Comisión el teniente coronel de Ingenieros de la Armada don Luis Santomá, secundado por el jefe de proyectos, comandante de Ingenieros de la Armada don Pedro de la Rosa [...]

Al comenzar sus trabajos en Barcelona la Comisión, había hundidos en el puerto treinta y un buques de regular porte, numerosas embarcaciones menores y otros artefactos, como gabarras, gánguiles, etc. dos secciones del dique flotante y deponente, y los edificios de los clubs de Mar y Náutico, fondeados en las dársenas de la Industria y Nacional, respectivamente.

[...] La labor de la Comisión [...] es ímproba, difícil y de una gran responsabilidad, y no sólo su utilidad es evidente por resultados que se obtienen, sino que, además, y por encima de todo, es de un patriotismo indiscutible, pues la actuación inteligentísima de los técnicos que la integran y de los buzos y obreros que trabajan a sus órdenes, representa un gran progreso para la patria al servicio de la Marina nacional, y un formidable ahorro para el erario español, ya que esta clase de trabajos, si se hubieran tenido que dar a hacer a alguna de las casas especializadas del extranjero, nos costarían diez veces más de lo que cuestan ahora con personal español.»

Posteriorment, els dies 10 i 23 d'agost de 1939, i en el mateix diari, es resumien les activitats portades a terme per la comissió de salvament per netejar d'obstacles els molls, centrant-se especialment en les naus que eren posades a flotació:

«Siguen con intensidad los trabajos que la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques lleva a cabo en nuestro Puerto para limpiarlo de los obstáculos que impiden el atraque de los buques.

Actualmente se está trabajando para poner a flote el vapor *Andutz-Mendi*, y del vapor *Argentina*, hundido en el muelle del Rebaix (sic). Además de esto, se han salvado ya de debajo de las aguas los siguientes buques: *Vicente Ferrer*, *María*, *Ganguil II*, *Ambos*, *Asunción de las Peñas*, *Villa de Madrid*, *Isabel Matutes*, *Stancroft*, *Rafael*, *Mercedes IV*, remolcador *Vich*, *African Mariner*, *Averinon*, *Uruguay*; dos secciones del Dique Flotante y Deponente, de 2.000 toneladas cada una, y varios yates de recreo.»²⁵⁰

Entre els vaixells salvats destacaren el *Villa de Madrid*, l'*Argentina* i l'*Uruguay*, els quals s'havien convertit en símbols de la barbàrie republi-

cana per a les autoritats franquistes, en ser utilitzats durant la guerra com a presons. Dels dos darrers es realitzà un seguiment especial sobre el seu futur. Mentre que el vaixell *Argentina* fou reparat i reintegrat a la flota espanyola, l'*Uruguay* no ho fou, ja que va ser desballestat l'any 1942.²⁵¹

En un altre reportatge monogràfic dedicat al salvament de vaixells, publicat per la revista *Destino* el 18 de novembre de 1939, es tornava a fer un nou repàs general de l'actuació de la comissió, elogiant la feina feta fins aquesta data. En un primer moment, l'article feia una breu referència als antecedents de la Comisión de la Armada para Salvamento de Buque, que calia cercar-los a finals del novembre de 1937, quan coincidint amb l'ocupació per part de les tropes franquistes del nord, es va constituir la Comisión Nacional de Salvamento de Buques, sota la direcció del coronel d'Enginyers de l'Armada Juan Antonio Suancez, el qual posteriorment seria nomenat ministre d'Indústria i Comerç. La primera missió d'aquesta comissió fou dirigir els treballs de rescat del destructor *Ciscar*, enfonsat al port de Musel.

Posteriorment, l'article narrava la creació de la Comisión de la Armada para el Salvamento de Buques, coincidint amb l'ocupació de Barcelona, el seu funcionament i missió, i tornava a remarcar l'estalvi que suposava aquest organisme en relació amb els diners que significava la contractació d'empreses externes. Aquest argument ja retòric tenia a veure amb el fet que el nou règim havia de justificar la seva política econòmica d'autarquia davant la població. L'obsessió de no haver de dependre de productes i serveis de l'estranger va ser constant durant els primers anys de dictadura. Per aquesta raó qualsevol tasca o activitat relacionada amb l'economia, com era aquesta, sempre servia d'excusa per recordar la importància que l'Estat assumís per ell mateix els treballs. Per aquesta raó, bona part de la reconstrucció del país va ser realitzada per l'Estat franquista amb la ajuda de l'exèrcit o l'Armada. Tot plegat era una nova mostra de propaganda per demostrar i convèncer la ciutadania de les virtuts d'aquest sistema econòmic. Una actuació hipòcrita com s'ha demostrat anteriorment, doncs responsables destacats del règim havien negociat amb empreses italianes perquè es fessin càrrec d'aquestes feines. D'aquesta manera l'article parlava que:

«Y cuando llegó la liberación de Barcelona se procedió a organizar una sección de la repetida Comisión que se trasladó en seguida a nuestra ciudad y empezó sus trabajos. Pronto lo provisional se convirtió en definitivo, y de aquella antigua Comisión Naval de Salvamento de Buques nació la actual Comisión de la Armada para Salvamento de Buques [...]

Su finalidad tiene amplios vuelos. Se trata nada menos que limpiar de buques hundidos todos los puertos españoles y de salvar todo lo sal-

vable sin necesidad de recurrir a las compañías extranjeras, que percibirían sus emolumentos en divisas y cobrarían sus trabajos a un precio notablemente más crecido.»

Tot seguint la informació publicada a la revista *Destino*, a finals de 1939 el balanç de la feina realitzada per la comissió era el següent: s'havia rescatat 62 vaixells, que representaven més de 90.000 tones. Segons aquesta edició, a tota la costa espanyola hi havia enfonsats en acabar la guerra un total de 140 vaixells. Del port de Barcelona s'havien extret 22 embarcacions. Tots aquests treballs havien tingut un cost aproximat de tres milions de pessetes, la major part del qual era assumit per les companyies armadores.

Per acabar, l'article feia una referència a la feina que encara mancava per fer, tornant a aprofitar l'avinentsa per recordar novament l'estalvi que suposaven els treballs assumits per la comissió:

«Pero cuando la Comisión dé por terminados sus trabajos, de los ciento cincuenta millones de pesetas que suponen los barcos hundidos en Levante, se habrá salvado una cantidad importante, con un gasto que no llegará seguramente a los ocho millones de pesetas, y que de haber sido confiados a personal extranjero habrían ascendido a unos cuarenta millones, a pagar en divisas

Y si añadimos que al ritmo actual, o sea si las necesidades de la nación permiten que siga dedicándose a estos trabajos el mismo personal de ahora, en menos de dos años se habrán sacado a flote todos los barcos salvables, llegaremos a la conclusión de que la labor que calladamente y sin ostentación viene realizando la Comisión de la Armada para el Salvamento de Buques, por lo que tiene de meritísima y patriótica, es digna de todos los encomios.»²⁵²

Entre finals de 1940 i principis de 1941 la feina de la Comisión de la Armada para el Salvamento de Buques es va donar per acabada a Barcelona. Malgrat la fi dels treballs, aquest organisme no es dissolgué fins l'11 de març de 1955. El principal motiu del manteniment de la comissió fou que volgué aprofitar l'experiència adquirida per ajudar les empreses privades que volguessin realitzar operacions semblants en indrets de la costa de menor importància i en indrets on encara hi havia constància de l'existència de vaixells sinistrats.²⁵³ Durant aquests anys, la comissió va refloatar un total de 130.000 tones de vaixells, la majoria dels quals posteriorment van ser reparats i condicionats per tornar a navegar.²⁵⁴

Conclusions

El port de Barcelona ha estat present en multitud de fets històrics. Des del seu naixement, el port ha estat testimoni d'excepció de diferents fets que afectaren la ciutat de Barcelona i el conjunt de Catalunya. Aquesta situació també es va viure, i d'una manera especial, durant la Guerra Civil.

El port de Barcelona, des del mateix moment en què es va iniciar la Guerra Civil, es va convertir en protagonista de diversos esdeveniments relacionats amb el conflicte. El port ja era en aquelles dates un dels espais més importants de la ciutat de Barcelona. Era sense discussió un dels màxims referents a nivell econòmic, ja que pels seus molls es descarregaven i embarcaren tot tipus de productes. Aquest fet, conjuntament amb d'altres, el convertiria en un dels indrets amb més significació de tot Catalunya durant els anys de guerra.

El port i el seu entorn ja visqueren des del minut u de la guerra els enfrontaments que es produïren entre els revoltats que s'havien alçat contra la legalitat republicana i les forces d'ordre públic. Les lluites al voltant de l'espai portuari foren significatives i provocaren diverses víctimes, així com danys materials de diversa consideració. A més a més, l'emplaçament dins del port de l'Aeronàutica Naval, lloc on va arribar el general Goded per dirigir l'alçament de Barcelona, fou un afegit més per donar-li un paper més destacat en aquests fets.

Un cop la revolta militar va fracassar, el port adquiria una rellevància destacada amb l'arribada de vaixells de diversos països europeus. La presència estrangera dins del port va ser molt destacada durant els primers mesos de conflicte. Aquesta representació forana va ser especialment important pel que fa a vaixells italians, anglesos, francesos i alemanys. La seva presència tingué com a principal finalitat recollir i evacuar els ciutadans dels seus països que volien abandonar Barcelona com a conseqüència de la guerra. La seva presència també estigué lligada a l'intent de salvaguardar els interessos econòmics de les diverses potències europees a Catalunya.

D'aquesta manera, el port de Barcelona es convertiria en una porta de sortida per a milers de ciutadans europeus. Però els vaixells ancorats als molls no només acceptaren passatgers dels seus respectius països sinó que també permeteren l'evacuació de milers de catalans i catalanes que

sol·licitaren sortir del territori. Com s'ha exposat de forma resumida, coincidint amb el fracàs de la revolta militar, Catalunya visqué una important revolta social que, entre altres coses, donà lloc a una persecució indiscriminada de tots aquells homes i dones que eren considerats com a feixistes. En nom d'una suposada revolució, es començà a assassinar centenars de persones per la seva condició política, econòmica i religiosa. La Generalitat de Catalunya, desbordada per aquests esdeveniments, inicià una tasca ingent per salvaguardar les persones perseguides a través de proporcionar-los passaports. Aquesta actuació va tenir el suport de nombrosos consolats europeus i americans, els quals acolliren i protegiren molts ciutadans catalans que ho sol·licitaren. Gràcies a aquesta actuació, les persones que es trobaven amenaçades pogueren deixar enrere el país a través de diversos vaixells que partiren des del port de Barcelona. D'aquesta manera el port es convertiria en un espai de fugida que permeté salvar milers de vides.

La potències europees observaren amb preocupació tots els esdeveniments que s'estaven produint a la rereguarda catalana. La seva màxima preocupació se centrà a protegir els seus ciutadans i ciutadanes. La seva intranquil·litat va ser tant gran que els representants de les marines anglesa, francesa i italiana fins i tot elaboraren un pla d'actuació que incloïa l'ocupació momentània del port de Barcelona, el qual només s'hauria d'aplicar en el cas que no es donessin les condicions de seguretat necessàries per desallotjar amb garanties tots els seus ciutadans. Finalment, aquest pla no es va haver d'executar gràcies a la intervenció que realitzà la Generalitat de Catalunya a l'hora de preservar la seguretat dels ciutadans europeus.

La presència constant de naus de guerra a l'entorn del port i de diferents diplomàtics en tota la zona marítima va originar més d'una tensió entre els responsables de seguretat del port i els treballadors consulars i representants de les diverses marines de guerra. Les tensions entre les forces de milicians que controlaven l'accés i la sortida al port i les marines de guerra i els cossos consulars provocaren fins i tot airades protestes d'aquests darrers al president de la Generalitat de Catalunya. Les tensions en aquest sentit foren constants durant aquests primers mesos de guerra.

Totes aquestes tibantors no impediren que des de la Generalitat de Catalunya s'impulsés una iniciativa per crear una zona franca internacional al port sota la protecció dels consolats europeus. Aquesta iniciativa pretenia crear un espai on els vaixells poguessin atracar sense dificultats i d'aquesta manera poder proveir de tot tipus de mercaderies la població catalana. Tot i que el desembre de 1936 es va arribar a realitzar una reunió entre el conseller d'economia Joan Porqueras i els representants consulars que hi havia a Barcelona, finalment aquesta iniciativa no es concretaria.

En sentit contrari a la iniciativa d'ajuda a les persones que ho demanaren, la presència estrangera al port va ser aprofitada perquè els serveis

d'espionatge italians i alemanys comencessin a recollir dades en relació amb la ciutat i el port de Barcelona. Informacions que cercaven localitzar possibles objectius militars i que *a posteriori* serviren com a referència per portar a terme els bombardeigs aeris i marítims sobre el port. La tasca d'espiar el port, els seus molls, magatzems i vaixells, va ser constant des del primer dia de guerra.

Com s'ha exposat, l'inici de la guerra portà a una situació revolucionària a la rereguarda catalana. Aquesta situació va obligar la Generalitat a realitzar una sèrie d'actuacions per controlar i ordenar tots aquests fets. En relació amb el port, el govern català va haver de legislar per posar sota el seu paraigua la Junta d'Obres del Port de Barcelona, organisme responsable de l'administració de tot el port. Per un decret d'agost de 1936, la junta quedà sota el control de la Generalitat, desapareixent la representació de la patronal i adquirint importància la presència de representants obrers. El port durant els anys anteriors visqué moments de tensió entre la patronal i els representants obrers, que originaren diverses vagues. Aquestes tibantors també es donaren entre els principals sindicats del port, CNT i UGT, per imposar la seva hegemonia entre els treballadors. Aquests enfrontaments es traslladarien també durant els anys de guerra.

Durant els mesos de guerra la junta va intentar habilitar els primers refugis antiaeris per protegir els treballadors de possibles bombardejos. Les primeres accions en aquest sentit es donaren a finals de 1936. Altres mesures destacades estigueren relacionades directament amb la guerra, com foren els casos relacionats amb la seguretat i la d'informar constantment sobre els efectes dels bombardejos.

La influència de la Generalitat a la Junta d'Obres es va anar atenuant coincidint amb l'arribada del govern de la República a Barcelona el novembre de 1937. A partir d'aquesta data, la junta patiria un procés recentralitzador paral·lel al que es produïa amb la resta d'institucions del país. La junta acabaria sent dirigida en un primer moment pel mateix govern central, per després ser controlada per l'exèrcit, tot coincidint amb el decret, d'agost de 1938, que considerava els ports com a zona de guerra.

El funcionament de la Junta d'Obres del Port de Barcelona va estar totalment condicionat pel context polític i de guerra. La seva evolució va ser paral·lela al que estava passant a la rereguarda catalana. Una primera etapa de control obrer i de la Generalitat, amb una organització provisional i sense presència de l'Estat. Una segona etapa, que coincidí amb l'arribada del govern republicà a Barcelona, de presència i control progressiu de la junta per part del govern republicà i de pèrdua d'influència de la Generalitat i obrer. I una tercera etapa, de control militar del port, tot coincidint amb els darrers moments de guerra.

Des de l'inici de la Guerra Civil, Catalunya fou considerada per les autoritats militars rebels com a objectiu militar prioritari. El territori català, i especialment les seves infraestructures, es convertiren en el blanc dels atacs aeris i marítims de les forces franquistes. La indefinició legal per part de la comunitat internacional a l'hora de delimitar què era o no era un objectiu militar per ser destruït, va ser aprofitada per les autoritats rebels, conjuntament amb els seus aliats feixistes, per escometre de manera ininterrompuda una gran quantitat d'objectius militars ubicats tant dins els nuclis urbans com als afores.

L'atac sobre els objectius militars es va poder dur a terme gràcies als avenços tecnològics que es van produir en l'armament, i molt especialment en l'aviació. La revolució tecnològica en l'aeronàutica va suposar un canvi de mentalitat a l'hora de fer la guerra. A partir de la Guerra Civil es va començar a escometre la rereguarda des del cel, i també des del mar, amb la finalitat de destruir tots aquells objectius militars que havien estat assenyalats pels alts comandaments. En el cas català, la majoria de les agressions aèries les van realitzar les tropes aèries italianes i alemanyes establertes a l'illa de Mallorca, des d'on pogueren portar a terme els atacs sobre tot el territori.

Per realitzar totes aquestes agressions sobre els considerats objectius militars, els caps militars rebels comptaren amb l'imprescindible ajut de les xarxes d'espionatge, conegudes com a Cinquena Columna, que s'organitzaren a la rereguarda catalana. A partir de les dades precises que anaven recollint els seus membres d'ubicació, característiques, defenses, punts febles, etc. es pogueren organitzar els atacs tant des de l'aire com des del mar. Gràcies als informadors al servei de Franco, les forces rebels aconseguiren dades detallades de tots els objectius que calia destruir. Unes dades que també s'obtingueren gràcies a diversos serveis d'informació, com foren el SIFNE i el SIMP, i gràcies també a les persones que fugien de la zona republicana per instal·lar-se en territori rebel. Els documents que van obtenir els rebels, localitzats tant a l'Arxiu de l'Aeronàutica de Roma com a l'Archivo General Militar de Ávila, contenien dades molt detallades sobre infraestructures, indústries, defenses, etc. de la zona republicana, i demostren el bon funcionament d'aquestes xarxes. Sense totes aquestes dades hauria estat molt complicat planificar bona part dels bombardejos que es realitzaren sobre la rereguarda catalana quan aquests tenien per objectiu les infraestructures militars, tot i que no es pot oblidar que hi hagueren atacs aeris sense aquests objectius, sinó que portats a terme directament contra la població civil.

I és que, com s'ha explicat, des del primer minut el port va ser considerat un dels principals objectius militars a bombardejar. La seva importància com a una de les portes d'entrada de mercaderies i material de guer-

ra propiciària que fos controlat i espiat des del primer moment. La presència dels serveis d'informadors franquistes al port seria constant. Gràcies a la seva tasca, les forces rebels aconseguirien recopilar un gran nombre d'informació relacionada amb el port, les defenses, les indústries de guerra, l'arribada i sortida de vaixells, etc.

Totes aquestes dades eren recollides per agents que treballaven d'incògnit per tota la ciutat i per personal del mateix port que havia aconseguit fugir de Barcelona cap a la zona rebel. Immediatament després de la seva arribada informaven, amb tot luxe de detalls, dels principals objectius militars que s'havia de tenir en compte dins del port: molls, materials emmagatzemats, localització de la indústria, de l'Aeronàutica, de vaixells, dels dipòsits de combustible, defenses, de l'estat d'ànim dels treballadors, etc. Dades, totes aquestes, que van ser de gran valor per a les tropes rebels per poder posteriorment efectuar els bombardejos sobre el port i la ciutat de Barcelona.

Els ports catalans, per la seva importància estratègica, es van convertir en un dels principals objectius a ser inutilitzats per part de les tropes franquistes. Els atacs que portaren a terme els feixistes en contra dels ports van ser continus. Amb aquests atacs se cercava paraitzar el seu funcionament i així impedir l'arribada de queviures i armes al territori republicà.

El port que va ser més danyat com a resultat dels bombardejos va ser el de Barcelona. El port de la capital catalana era el més important del país. Per aquesta raó, es va convertir en un dels objectius militars principals a destruir per part de les tropes rebels. El port barceloní va ser una de les principals portes d'entrada de productes de tota mena de la zona republicana, fet que va comportar que fos considerat pels responsables de l'estratègia franquista com un dels objectius primordials a ser destruït. Calia bombardejar des del mar i des de l'aire les seves instal·lacions per impossibilitar l'arribada de vaixells carregats de productes de tota mena. L'excusa que van fer servir els responsables franquistes per justificar els atacs va ser que el port era una de les portes d'entrada d'armament de la zona republicana. Un argument que es va fer servir per respondre davant la comunitat internacional de per què es bombardejava contínuament la ciutat de Barcelona.

Conscients les autoritats franquistes que els atacs massius que s'estaven realitzant eren difícils de justificar, decidiren emprendre una campanya propagandística a nivell estatal i internacional per mostrar que el port barceloní era un indret de tràfic d'armes. Aquesta campanya cercava provar que al port s'hi havien instal·lat indústries d'armes i que s'hi produïa una arribada constant de material bèl·lic. Tots aquests eren arguments que servien per justificar els atacs i situar el port barceloní com a objectiu militar segons els paràmetres que definien les lleis internacionals de l'Haia sobre atacs aeris.

Però aquesta campanya propagandística també es va realitzar amb la finalitat de respondre davant el govern britànic del fet que un nombre remarcable de vaixells que navegaven sota la seva bandera fossin constantment atacats i enfonsats. El mateix general Franco va concedir entrevistes a diaris anglesos per explicar que les agressions es produïen perquè aquests vaixells es trobaven en una zona considerada com a objectiu militar.

La gran majoria d'agressions que va patir el port de Barcelona es van produir des de l'aire. Els responsables d'aquests atacs van ser l'aviació legionària italiana i la Legió Còndor alemanya, que des de la base aèria de Mallorca, i gràcies a les informacions precises facilitades per l'espionatge franquista, es va encarregar de bombardejar quasi diàriament la zona portuària. Les primeres agressions que es registraren foren des del mar, durant el mes de novembre de 1936 i inicis de 1937. A partir de l'abril de 1937, els bombardejos van arribar des del cel, i ja no es van aturar fins al 25 de gener de 1939, un dia abans de l'ocupació militar franquista de Barcelona.

Els atacs cercaven d'impedir que els vaixells que arribaven a Barcelona poguessin descarregar els productes que transportaven. Les bombes, a part d'intentar enfonsar els vaixells, també van cercar de destruir l'estació de tren instal·lada dins del port, els molls, magatzems i altres instal·lacions, la fàbrica Vulcano, l'Aeronàutica Naval i molt especialment els dipòsits de gasolina. Amb l'eliminació de tots aquests elements es volia evitar el bon funcionament dins del port, així com impedir el transport de gasolina per al front, bàsic per poder realitzar les accions militars.

Tot plegat va suposar que el port de Barcelona fos quasi diàriament bombardejat, aspecte que el va convertir en una de les zones de més perill de la ciutat. Tant pels veïns del barri de la Barceloneta, el més proper a la zona portuària, com pels treballadors del port, els bombardejos es convertiren en un perill important per a les seves vides. Per aquesta raó el barri de la Barceloneta va ser desallotjat durant la guerra, mentre que per als treballadors del ports es reclamaren refugis antiaeris per poder-se protegir dels atacs.²⁵⁵

A partir de l'any 1938, els bombardejos sobre el port barceloní s'incrementaren. Aquest fet, que es va produir gràcies a diversos avenços tècnics en l'aviació rebel que augmentaven la possibilitat de fer vols més llargs, va anar acompanyat d'un augment de l'eficàcia dels atacs motivat per les modificacions en l'armament. Cada cop més els danys van ser majors a causa que l'armament era més devastador. La potència de les bombes va anar augmentant amb el pas dels mesos de guerra.

Gràcies a la consulta de diverses fonts documentals, en total s'ha aconseguit documentar 95 atacs sobre el port de Barcelona entre novembre de 1936 i gener de 1939. El major nombre de bombardejos es va registrar durant l'any 1938, tot i que la major intensitat es va produir durant

els primers dies de gener de 1939, tot coincidint amb les darreres operacions militars per ocupar la ciutat.

El bombardeig constant del port va obligar les autoritats portuàries i responsables de seguretat de la Generalitat de Catalunya a organitzar l'estratègia defensiva. Aquesta estratègia es va dividir en dos tipus d'actuacions. En primer lloc, a través d'organitzar la defensa passiva del port, a través de la construcció i habilitació de diferents refugis antiaeris. En segon lloc, a partir de disposar en diferents indrets defenses antiaèries amb la missió d'impedir les agressions aèries i els possibles desembarcaments a la costa. En tots dos casos les mesures que es prengueren foren insuficients. En el cas dels refugis, la seva construcció va ser deficitària i en alguns casos es va dilatar en el temps. Aquest fet provocaria la queixa constant dels treballadors portuaris. D'aquesta manera, tot i que el port havia estat una de les zones més castigades per les bombes, mai va aconseguir que les autoritats governatives hi habilitessin un conjunt de refugis, situació que originà un risc per tots els seus treballadors.

En el segon cas, es pot assenyalar que les autoritats republicanes treballaren dur per implementar un pla de desplegament defensiu, es van dissenyar i muntar nombrosos emplaçaments per la ciutat i la resta de la costa, es va crear una xarxa que comptava amb canons antiaeris pesants, canons lleugers i metralladores, telèmetres i goniòmetres, bateries d'il·luminació, fonolocalitzadors i sistemes de transmissions. Tanmateix, els mitjans que s'esmenten no van poder superar un important obstacle: l'evolució tecnològica dels avions de bombardeig, una tecnologia que era molt superior als sistemes de localització, detecció i neutralització. Aquest darrer aspecte explicaria els resultats discrets que tingué la defensa activa en relació amb les agressions que van patir la ciutat i el port durant els anys de guerra.

Les zones més danyades a causa dels bombardejos van ser els molls de Barcelona, Ponent, Sant Bertran i Espanya, els quals eren els més centrats i amb més presència de vaixells. Només aquests molls van patir el 42% de tots els atacs, o el que és el mateix, un total de 185 agressions.

Els principals danys que es registraren es van localitzar en diversos edificis ubicats en els esmentats molls, com van ser coberts, magatzems i tallers. També es van veure molt afectades les vies del ferrocarril que recorrien el port, les grues, els dipòsits de combustibles i especialment els vaixells. En total 40 vaixells foren colpits en algun moment per les bombes llançades des del cel per l'aviació feixista.

El bombardeig sistemàtic que es va produir sobre el port de Barcelona va aconseguir un gran nombre de danys sobre totes les seves instal·lacions. Es pot arribar fins i tot a afirmar que el port de Barcelona va ser la infraestructura catalana més danyada a causa de la guerra. Els in-

formes elaborats per les autoritats franquistes i italianes, i els dels testimonis així ens ho indiquen. Malgrat aquest fet, l'objectiu principal que tingueren les forces rebels d'anular l'activitat portuària durant la guerra no es va aconseguir del tot en cap moment. L'activitat del port es va mantenir durant tota la guerra a excepció dels dies anteriors a la seva ocupació. La falta de resultats a causa de les mancances tècniques que encara tenien els avions rebels va ser un dels principals motius que explicarien el perquè del fracàs, juntament amb les defenses i la ràpida resposta de les autoritats republicanes per reparar els danys produïts. Aquestes mancances, però, i també l'estratègia que es va realitzar de portar el terror a la rereguarda, motivaren que un gran nombre de víctimes civils (2.718 segons els estudis de Joan Villarroya, de les quals 77 es produïren al port) es registressin a Barcelona a causa dels bombardejos. Unes víctimes que, com molt bé s'ha demostrat, no es produïren només pel fet que a Barcelona hi hagués diversos objectius militars.

Les tropes franquistes ocuparen el port de Barcelona el 26 de gener de 1939. La imatge del port al final de la guerra era desoladora. Bona part dels seus edificis es trobaven destruïts o malmesos, mentre que les dàrsenes es trobaven plenes de vaixells enfonsats.

Les tropes franquistes que entraren a Barcelona estigueren acompanyades per unitats militars italianes. Aquestes unitats, des del precís moment que s'establiren a la capital catalana, es mostraren molt interessades a visitar i comprovar in situ els estralls que havien provocat els bombardejos sobre el port de Barcelona. El seu interès seria complementat amb els posteriors estudis, alguns d'aquests esmentats a la premsa, que es realitzaren sobre els efectes de les bombes sobre el port i la ciutat de Barcelona. A partir d'aquest 26 de gener de 1939, els representants de l'aviació i marina italiana començaren a tenir una presència destaca al port, la qual tindria com a màxima finalitat l'elaboració d'una sèrie de documents, classificats com a secrets, on es detallava l'estat en què havia quedat el port. Unes informacions elaborades per la Missió Naval del CTV amb base a Barcelona i Cadis i que foren immediatament enviades a la capital italiana per ser estudiades pels ministeris de la Marina i d'Afers Exteriors. Aquests informes feren referència a l'estat del port, als efectes de les bombes i mostren els moviments que realitzaren algunes empreses italianes per aconseguir que el govern franquista les contractés per fer els treballs de rescat dels vaixells enfonsats al port de Barcelona.

Amb l'arribada al poder de les noves autoritats franquistes, la Junta d'Obres del Port també va canviar la seva organització. Per un decret del 26 d'abril de 1939 es disposava que el reglament general per l'organització i règim de les Juntes d'Obres de Ports, aprovat el 19 de gener de 1928, s'aplicaria sense excepció a totes les juntes d'obres dels ports espanyols.

D'aquesta manera, a través d'aquesta llei aprovada durant la dictadura de Primo de Rivera, el port de Barcelona perdia la seva autonomia respecte de la resta de juntes. Era el pas definitiu per uniformar el funcionament portuari espanyol.

El responsable de realitzar la reconstrucció dels danys de guerra va ser el Ministeri d'Obres Públiques. Entre les seves funcions hi havia el manteniment i la reparació de les infraestructures, i per aquesta raó, quan va concloure la guerra la seva màxima finalitat va ser la de coordinar i executar la seva reconstrucció. Les seves competències en carreteres, camins, ponts, ferrocarrils, ports i obres hidràuliques van fer que durant els anys de postguerra la seva feina estigués pràcticament centrada en la reparació de danys.

Per fer-ho, el ministeri va partir d'un context de màxima dificultat. L'Estat es trobava en una situació econòmica molt dolenta a causa de la guerra. Els danys eren força elevats i es necessitaven molts recursos per reconstruir-los. A part de la manca de mà d'obra producte de les conseqüències que havia tingut la guerra (morts, ferits, privacions llibertat, exili, etc.), l'altre gran problema que hi havia va ser la manca de crèdits i de materials de primera necessitat per tirar endavant els projectes de reconstrucció. A aquests fets cal sumar-hi la decisió que van prendre les noves autoritats d'imposar un sistema d'economia autàrquica, el qual cercava d'abastir el país amb productes propis sense necessitat d'anar a buscar-los a l'exterior. Aquesta decisió encara va suposar més problemes per als responsables ministerials a l'hora de cercar materials per reparar els danys de guerra.

Ja des de l'ocupació de la ciutat les autoritats portuàries barcelonines, la Junta d'Obres del Port, va ser l'encarregada de fer els treballs de reparació. Entre les dificultats que trobaren per fer aquestes feines destacaren la manca de mà d'obra especialitzada. Un problema que va ser comú a altres sectors. Aquest fet va portar fins i tot a demanar la participació de 200 personers de guerra republicans perquè s'encarreguessin de fer feines de diferents tipologia al port de Barcelona.

Segons les informacions oficials aportades per les autoritats portuàries, localitzades a l'Arxiu Històric del Port de Barcelona, els problemes relacionats amb el port es van solucionar en nou mesos. Malgrat aquesta dada, fins a finals de 1942 no es van donar per acabats els treballs de reparació, uns danys que no se solucionarien del tot fins com a mínim l'any 1945. Les causes de la lentitud en els treballs es van deure, a part de la manca de personal, al fet que les bombes havien causat estralls a tot el port i a la manca de materials per poder realitzar les feines d'adequació.

Les feines de reconstrucció se centraren en la reparació dels molls afectats, en els diversos edificis com ara coberts, magatzems, oficines, etc.

en estructures com a vies de ferrocarril i en la recuperació dels vaixells que havien estat enfonsats a causa dels bombardejos. Aquesta darrera feina va ser realitzada per la Comisi3n de la Armada para el Salvamento de Buques. Aquest organisme s'encarregaria de reflatar, durant tot l'any 1939, totes les naus malmeses. La seva tasca no es donaria per acabada fins a principis de 1941.

Els projectes que es van presentar per reparar les destrosses ocasionades per la guerra van ser 113, amb un pressupost inicial que pujava fins als 16 milions de pessetes. Aquesta quantitat es va enfilear *a posteriori* fins als 23.721.535,87 de pessetes. Les feines de reparaci3n van ser quasi en la seva totalitat assumides per l'Administraci3n, amb molt poca participaci3n de l'empresa privada. Aquest darrer aspecte tamb3 va ser una de les causes que els treballs de rehabilitaci3n anessin m3s lents del que era d'esperar.

Els danys de guerra i la lentitud a executar les obres de reconstrucci3n foren les principals causes que motivaren que, en l'aspecte econ3mic, el port no recuper3s la seva plena activitat fins a la d3cada dels anys seixanta.

Annexos

Informació recollida pels serveis d'informació franquistes dels vaixells arribats al port de Barcelona entre gener de 1937 i gener de 1939.

DATA	NOM DEL VAIXELL	NACIO-NALITAT	TRANSPORT	PORT D'ORIGEN	PORT DESTÍ
Gener a juny de 1937	<i>Vicente la Roda</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Legazpi</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Ciudad de Ibiza</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Ayguals de Izco</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Cervera</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Ciudad de Reus</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Legazpi</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Bolivar</i>	Mexicà	Material de guerra	Port-Vendres	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Ciudad de Barcelona</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Frutero</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Legazpi</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Espanña 2</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Vicente</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona

DATA	NOM DEL VAIXELL	NACIO-NALITAT	TRANSPORT	PORT D'ORIGEN	PORT DESTÍ
Gener a juny de 1937	<i>Capitán Segarra</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Trinidad Concepción</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Ciudad de Reus</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>La Guardia</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Ciudad de Barcelona</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Ampurdan</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Teresa</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Ramon Cañada</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Ionion</i>	Grec	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Francisco Casanova</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Comercio</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>María Rosa</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Anthorpe</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Loulis</i>	Grec	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Naisea Menos</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Azelma</i>	Francès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Predsednik Kopajtic</i>	Iugoslau	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Some Sby</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Stanhorce</i>		Material de guerra	Marsella	Barcelona

DATA	NOM DEL VAIXELL	NACIO-NALITAT	TRANSPORT	PORT D'ORIGEN	PORT DESTÍ
Gener a juny de 1937	<i>Stanroy</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Francisco Casanova</i>		Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener a juny de 1937	<i>Nicola Matrovic</i>		Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Ionion</i>	Grec	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Lenderhall</i>		Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Casidalgne</i>	Francès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Betis</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Le Franc</i>	Francès	Material de guerra	Marsella	Cadaqués
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Nepheregeletis</i>	Grec	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Some Sby</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Fregli</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Vicente la Roda</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Cala Antic</i>	Espanyol	Material de guerra	Sette	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Franc</i>	Francès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Some Sby</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Cheper</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Stanholme</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Dover Abey</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Plavnic</i>	Grec	Material de guerra	Marsella	Barcelona

DATA	NOM DEL VAIXELL	NACIO-NALITAT	TRANSPORT	PORT D'ORIGEN	PORT DESTÍ
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Capser</i>		Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Smini</i>	Grec	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Estalla</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Cabañal</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Franc</i>	Francès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Cervera</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Capitán Segarra</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Nicolaos Filines</i>	Grec	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Ionis Nomicos</i>	Grec	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Edith</i>	Danès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Le Corse</i>	Francès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Some Sby</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Pedro</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Olavus</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Predsednik Kopajtic</i>	Iugoslau	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Nogin</i>	Rus	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Beagabray</i>	Anglès	Material de guerra	Sette	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Jalisco</i>	Mexicà	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Ciudad de Reus</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona

DATA	NOM DEL VAIXELL	NACIO-NALITAT	TRANSPORT	PORT D'ORIGEN	PORT DESTÍ
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Some Sby</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Naisea Menos</i>	Grec	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Le Gaulois</i>	Francès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Azelma</i>	Francès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Beagabray</i>	Anglès	Material de guerra	Sette	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Some Sby</i>	Anglès	Material de guerra	Sette	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937		Panameny	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Ionion</i>	Grec	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Martis</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Le Gaulois</i>	Francès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Casidalgne</i>	Francès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Cabo Menor</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Surreybrook</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Naukroutoussa</i>	Grec	Material de guerra	Marsella	Roses
Juliol, agost i setembre de 1937	<i>Cabo Menor</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Octubre de 1937	<i>Celte</i>	Francès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Gener de 1938	<i>River-Dart</i>	Anglès	Material de guerra		Barcelona
Febrer de 1938	<i>Barmoor</i>	Estonià	Material de guerra	Gdynia	Barcelona
Febrer de 1938	<i>Dover Abey</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Barcelona

DATA	NOM DEL VAIXELL	NACIO-NALITAT	TRANSPORT	PORT D'ORIGEN	PORT DESTÍ
Febrer de 1938	<i>Lingfield</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Tarragona
Febrer de 1938	<i>Yolande</i>	Francès	Municions	Marsella	Barcelona
Març de 1938	<i>African Trader</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Març de 1938	<i>María del Pilar</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Palamós
Abril de 1938	<i>Cassidaigne</i>	Francès	Avions i bombes	Marsella	Barcelona
Abril de 1938	<i>Berga</i>	Espanyol	Material de guerra	Cette	Barcelona
Abril de 1938	<i>Cala Morlanda</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Palamós
Abril de 1938	<i>Corchester</i>	Anglès	Avions	Cette	Barcelona
Abril de 1938	<i>Perros Guirec</i>	Francès	Avions	Marsella	Barcelona
Abril de 1938	<i>Lingfield</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Abril de 1938	<i>Margaret Rose</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Abril de 1938	<i>María del Pilar</i>	Espanyol	Municions	Marsella	Roses
Abril de 1938	<i>Salinero</i>	Espanyol	Municions	Marsella	Barcelona
Abril de 1938	<i>Manulicher</i>		Municions	Marsella	Barcelona
Abril de 1938	<i>Fenja</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Abril de 1938	<i>Hermes</i>	Grec	Material de guerra	Bastia	Barcelona
Abril de 1938	<i>Yoorbook</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Abril de 1938	<i>Espanña 3</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Abril de 1938	<i>Margaret Rose</i>	Anglès	Municions	Marsella	Barcelona
Abril de 1938	<i>Anjou</i>	Francès	Explosius	Marsella	Barcelona
Abril de 1938	<i>Muneric</i>	Anglès	Aeroplans i metralladores		Barcelona
Abril de 1938	<i>SAC-4</i>	Espanyol	Municions	Marsella	Barcelona

DATA	NOM DEL VAIXELL	NACIO-NALITAT	TRANSPORT	PORT D'ORIGEN	PORT DESTÍ
Abril de 1938	<i>Capitán Segarra</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Maig de 1938	<i>Brambill</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Maig de 1938	<i>Orange</i>	Anglès	Explosius	Marsella	Barcelona
Maig de 1938	<i>Mumeric</i>	Anglès	Material de guerra	Palerm	Barcelona
Maig de 1938	<i>María del Pilar</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Roses
Juny de 1938	<i>La Corse</i>	Francès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol de 1938	<i>Gloxinia</i>	Anglès	Municions	Marsella	Barcelona
Juliol de 1938	<i>Antonio Alsina</i>	Espanyol	Explosius	Marsella	Roses
Juliol de 1938	<i>Robespierre</i>	Espanyol	Municions	Marsella	Roses
Juliol de 1938		Francès	Material de guerra	Port-Vendres	Port de la Selva
Juliol de 1938	<i>Rio Segre</i>	Espanyol	Avions	Marsella	Barcelona
Juliol de 1938	<i>Ollshipper</i>	Anglès	Municions	Marsella	Barcelona
Juliol de 1938	<i>María del Pilar</i>	Espanyol	Explosius	Marsella	Barcelona
Juliol de 1938	<i>Authorpe</i>	Anglès	Municions	Marsella	Barcelona
Juliol de 1938	<i>Stanburn</i>	Anglès	Avions	Marsella	Barcelona
Juny de 1938	<i>Becheville</i>	Anglès	Material de guerra	Orà	Barcelona
Juny de 1938	<i>Saustan</i>	Espanyol	Petroli	Cette	Barcelona
Juny de 1938	<i>La Corse</i>	Francès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol de 1938	<i>Arletta</i>	Anglès	Gasolina	Marsella	Barcelona
Juliol de 1938	<i>Gloxinia</i>	Anglès	Municions	Marsella	Barcelona
Juliol de 1938	<i>Antonio Alsina</i>	Espanyol	Explosius	Marsella	Roses
Juliol de 1938	<i>Bramwen</i>	Anglès	Gasolina	Marsella	Barcelona
Juliol de 1938	<i>Hillferm</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Juliol de 1938	<i>Rio Segre</i>	Espanyol	Avions	Marsella	Barcelona
Juliol de 1938	<i>Oilshipper</i>	Anglès	Municions	Marsella	Barcelona

DATA	NOM DEL VAIXELL	NACIO-NALITAT	TRANSPORT	PORT D'ORIGEN	PORT DESTÍ
Juliol de 1938	<i>María del Pilar</i>	Espanyol	Explosius	Marsella	Barcelona
Juliol de 1938	<i>Authorpe</i>	Anglès	Municions	Marsella	Barcelona
Juliol de 1938	<i>Stanburn</i>	Anglès	Avions	Marsella	Barcelona
Juliol de 1938	<i>Artois</i>	Francès	Municions	Marsella	Barcelona
Juliol de 1938	<i>Suzy</i>	Grec	Municions	Marsella	Barcelona
Juliol de 1938	<i>Alice</i>	Panameny	Explosius	Marsella	Barcelona
Juliol de 1938	<i>Somersby</i>	Anglès	Municions	Marsella	Barcelona
Agost de 1938	<i>Artois</i>	Francès	Municions	Marsella	Barcelona
Agost de 1938	<i>Suzy</i>	Grec	Municions	Marsella	Barcelona
Agost de 1938	<i>Alice</i>	Panameny	Explosius	Marsella	Barcelona
Agost de 1938	<i>Mazic</i>	Anglès	Material de guerra	Orà	Barcelona
Agost de 1938	<i>Salinero</i>	Espanyol	Explosius	Marsella	Barcelona
Agost de 1938	<i>Ilona</i>	Panameny	Municions	Marsella	Roses
Agost de 1938	<i>Bramden</i>	Anglès	Avions	Marsella	Barcelona
Agost de 1938	<i>María del Pilar</i>	Espanyol	Municions	Marsella	Barcelona
Agost de 1938	<i>Pedro</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Agost de 1938	<i>Robespierre</i>	Espanyol	Explosius	Marsella	Roses
Agost de 1938	<i>Wisconsin</i>	Anglès	Material de guerra	Bòsfor	Barcelona
Agost de 1938	<i>Essex Lance</i>	Anglès	Material de guerra	Bòsfor	Barcelona
Agost de 1938	<i>Pentridge Hill</i>	Anglès	Material de guerra	Bòsfor	Barcelona
Agost de 1938	<i>Stanhope</i>	Anglès	Material de guerra	Bòsfor	Barcelona
Agost de 1938	<i>Houston City</i>	Anglès	Material de guerra	Bòsfor	Barcelona
Setembre de 1938	<i>Magit</i>	Panameny	Avions i Municions	Marsella	Palamós
Setembre de 1938	<i>Ardeal</i>	Romanès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Setembre de 1938	<i>Ande</i>	Francès	Municions	Bordeus	Barcelona

DATA	NOM DEL VAIXELL	NACIO-NALITAT	TRANSPORT	PORT D'ORIGEN	PORT DESTÍ
Setembre de 1938	<i>Elani</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Setembre de 1938	<i>Olion</i>	Anglès	Material de guerra	Bòsfor	Barcelona
Setembre de 1938	<i>Fredavore</i>	Anglès	Municions	Anvers	Barcelona
Octubre de 1938	<i>Piedad</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Octubre de 1938	<i>Robespierre</i>	Espanyol	Municions	Marsella	Barcelona
Octubre de 1938	<i>Dover Abey</i>	Anglès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Octubre de 1938	<i>Riverton</i>	Anglès	Municions	Anvers	Barcelona
Octubre de 1938	<i>Magit</i>	Panameny	Material de guerra	Marsella	Roses
Novembre de 1938	<i>Robespierre</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Roses
Novembre de 1938	<i>Salinero</i>	Espanyol	Municions	Marsella	Barcelona
Novembre de 1938	<i>Lulca</i>	Anglès	Material de guerra	Anvers	Barcelona
Novembre de 1938	<i>Kenfing-Pool</i>	Anglès	Material de guerra	Port de Bouc	Barcelona
Novembre de 1938	<i>María del Pilar</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Roses
Novembre de 1938	<i>Robespierre</i>	Espanyol	Municions	Marsella	Roses
Diciembre de 1938	<i>María Luisa</i>	Espanyol	Municions	Marsella	Roses
Diciembre de 1938	<i>Stanwood</i>	Anglès	Municions	Marsella	Barcelona
Diciembre de 1938	<i>Anjou</i>	Francès	Material de guerra	Marsella	Barcelona
Diciembre de 1938	<i>Pedro</i>	Espanyol	Material de guerra	Marsella	Roses
Diciembre de 1938	<i>Somersby</i>	Anglès	Municions	La Nouvelle	Palamós
Diciembre de 1938	<i>Angeles Barrera</i>	Espanyol	Municions	Marsella	Roses
Gener de 1939	<i>María del Pilar</i>	Espanyol	Municions	Marsella	Barcelona

Relació de bombardejos aeris i marítims realitzats sobre el port de Barcelona durant tota la Guerra Civil

ANY	DIA	HORA	MOLLS AFECTATS
1936	10 de novembre	22.15	
1937	18 de gener	03.00	Sant Bertran
	9-10 de febrer		Ponent
	18 abril	14.30	Nou, Catalunya i Barcelona
	28 de maig	16.00	Diversos
	28 de juliol	14.35	Ponent i dic Est
	17 d'agost		Nou
	23 de setembre	11.00	Espanya i Contradic
	1 d'octubre	16.00	Espanya i Barceloneta
	15-16 d'octubre		
	18 d'octubre	21.00	Contradic
	7 de desembre	15.00	Espanya, Dipòsit i Muralla
	11 de desembre	18.30	Sant Bertran
	1938	19 de gener	12.15
25 de gener		7.15	Llevant, Contradic i Sant Bertran
30 de gener		11.30	Estació Morrot, Sant Bertran i Ponent
5 de març		1.23	Sant Bertran
17 de març		5.15	Muralla
29 d'abril			Avantport i Escullera
30 d'abril		8.40-11.30	Barcelona i Nou
12 de maig		16.00	Sant Bertran
13 de maig		10.30	Catalunya
14 de maig		12.00	Ponent
24 de maig		13.00	Ponent i Barcelona
28 de maig		10.30	Catalunya
29 de maig		18.15	Oriental i Ponent
4 de juny		13.15	Barceloneta i Rebaix
6 de juny		23.00	Barcelona i Avantport
15 de juny	3.00	Avantport	
16 de juny	8.00	Espanya i Muralla	

ANY	DIA	HORA	MOLLS AFECTATS
1938	17 de juny		Diversos
	19 de juny	7.00	Nou, Balears, Barcelona, Ponent i Occidental
	20 de juny		Diversos
	22 de juny	4.30	Barcelona
	5 de juliol		Diversos
	12 de juliol		Diversos
	13 de juliol	2.00	Dàrsena dic i Ponent
	19 de juliol	3.00	Nou
	10 d'agost	11.00	Sant Bertran i Ponent
	13 d'agost	23.00	Morrot
	14 d'agost	23.00	Contradic
	19 d'agost	5.00	Barcelona
	25 d'agost		Diversos
	4 de setembre	10.30	Contradic i Costa
	13 de setembre	13.15	Dic, Occidental, Ponent, Costa
	16 de setembre	10.15	Ponent i Barcelona
	24 setembre	11.45	Occidental, Barcelona, Sant Bertran, Ponent, Drassanes
	2 d'octubre	21.30, 23.00, 11.45	Barcelona, dic Est i Morrot
	3 d'octubre	1.30 i 3.30	Espanya i Avantport
	4 d'octubre	10.30	Barcelona, Sant Bertran, Ponent, Costa i Far
	5 d'octubre	Durant la nit	Barcelona
	8 d'octubre	10.55 i 0.00	Ponent i Costa
	9 d'octubre	22.00	Muralla i Barcelona
	10 d'octubre		Diversos
	13 d'octubre		Barcelona
	14 d'octubre	20.00	Espanya, Costa, Ponent, Barceloneta
	15 d'octubre		Diversos
	19 d'octubre	10.30	Costa, Espanya i Muralla
	20 d'octubre	19.20	Contradic
	21 d'octubre	7.20	Muralla
	1 de novembre	10.00	Espanya, Muralla i Barcelona

ANY	DIA	HORA	MOLLS AFECTATS
1938	6 de novembre	19.15	Barceloneta, Dipòsit, Espanya, Muralla, Barcelona, Sant Bertran, Costa i Morrot
	12 de novembre	10.30	Barcelona, Drassanes i Muralla
	13 de novembre	8.45	Barcelona, Sant Bertran i Ponent
	23 de novembre	10.45, 12.45 i 18.45	Sant Bertran, Costa, Ponent i Espanya
	24 de novembre	9.00	Sant Bertran, Contradic i Costa
	25 de novembre	20.45-21.30	Varador i Sant Bertran
	26 de novembre		Costa, Ponent, Sant Bertran i Morrot
	28 de novembre	11.15	Balears i Espanya
	29 de novembre	20.15, 20.30 i 21.15	Espanya, Muralla, Ponent i Nou
	1 de desembre	11.05	Nou, Balears, Barcelona i Drassanes
	3 de desembre	10.30 i 19.30	Ponent
	4 de desembre		Diversos
	5 de desembre	10, 11.15, 19 i 20.30	Ponent, Costa, Nou, Barcelona, dic Flotant i Contradic
	10 de desembre	10.30	Espanya i Muralla
	26 de desembre		Diversos
	27 de desembre	3.00 i 4.15	Sant Bertran, Barcelona i Balears
	28 de desembre	13.30	Llevant
	29 de desembre	13.15	Llevant i Morrot
	31 de desembre	10.30	Barcelona i Sant Bertran
	1939	1 de gener	
2 de gener		19.30	Pescadors i Nou
4 de gener		9.30	Barcelona, Sant Bertran, Drassanes i Muralla
5 de gener			Diversos
8 de gener		12.00	Balears, Pescadors, dàrsena Comerç, Dipòsit, Espanya, Muralla i Sant Bertran
9 de gener		16.45	Espanya, Muralla i Barcelona
12 de gener		15.00	Diversos
14 de gener		10.30	Ponent i Llevant
16 de gener		14.00	Rebaix i Barceloneta
17 de gener			Diversos
19 de gener		Diversos	

ANY	DIA	HORA	MOLLS AFECTATS
1939	21 de gener	12.00, 13.30 i 17.15	Nou, Balears, Espanya, Sant Bertran, Ponent, dic Flotant, Espanya, Contradic, Rebaix, Barceloneta, Balears, Dipòsit, Espanya, Muralla i Barcelona
	22 de gener	8.45, 10.30, 14.45, 15.45	Llevant, Espanya, Ponent, Barcelona, Drassanes, Balears, Barceloneta, Rebaix, Nou
	23 de gener	11.55	Nou
	24 de gener		Diversos
	25 de gener		Diversos

Relació de vaixells espanyols i estrangers enfonsats a les costes d'espanya al finalitzar la guerra

NOM DEL VAIXELL	TONES I ARQUEIG	TIPUS DE VAIXELL	ARMADOR	OBSERVACIONS
<i>Vicente Ferrer</i>	97	Pailebot	Berenguer	Posat a flotació 25 de maig de 1939
<i>Pailebot</i>	100			
<i>Alcaudon</i>	237	Bou	Pesquera Biscaïna	
<i>Maria</i>	332	Bou	Freixas	Posat a flotació el 20 de juny de 1939
<i>Secció 2^a</i>	2000	Dic flotant	Junta d'Obres	Posat a flotació 11 d'abril de 1939
<i>Secció 4^a</i>	2000	Dic flotant	Junta d'Obres	Posat a flotació 11 d'abril de 1939
<i>Draga J.O.P</i>		Draga	Junta d'Obres	Tombada
<i>Maó</i>	913		Trasmediterránea	Inici estudi
<i>Andutz Mendi</i>	1601	Vapor	Aznar	Inici treballs de salvament juny 1939
<i>Asil Naval</i>		Pontó	Estat	Inútil
<i>Club de Mar</i>				Parcialment extret
<i>Salvador</i>	131	Vapor	Gavines	
<i>Ganguil J.O.P</i>		Ganguil	Junta d'Obres	Posat a flotació 8 d'abril de 1939
<i>Besòs</i>	202	Remolcador	Junta d'Obres	Posat a flotació 1 de febrer de 1939

NOM DEL VAIXELL	TONES I ARQUEIG	TIPUS DE VAIXELL	ARMADOR	OBSERVACIONS
<i>Ambos</i>	342	Vapor	Otero	Posat a flotació 4 de maig de 1939
<i>Alacant</i>	3878	Vapor	Trasatlántica	Ferralla
<i>Uruguay</i>	10348	Vapor	Trasatlántica	Ferralla, posat a flotació 25 de juliol de 1939
<i>Argentina</i>	10137	Vapor	Trasatlántica	Ferralla
<i>African Mariner</i>	5500	Vapor	Anglès	Posat a flotació 23 de març de 1939
<i>Yorkbrook</i>	1235	Vapor	Anglès	
<i>Rosa</i>	376	Iot	Godó	
<i>Assumpció de les Penyes</i>	120	Pailebot	Masiques	Posat a flotació 3 de març de 1939
<i>Villa de Madrid</i>	6942	Motonau	Trasmediterránea	Posat a flotació el 25 de maig de 1939
<i>Isabel Matute</i>		Pailebot		Extret i posat sobre el moll. Inútil
<i>Tofiño</i>		Planer	Marina de Guerra	Tombat. Inici del reconeixement el juny de 1939
<i>Stancrooft</i>	1407	Vapor	Anglès	Posat a flotació 18 d'abril de 1939
<i>Club Nàutic</i>				
<i>SAC-7</i>	835	Vapor	Cros S.A	Iniciats els treballs
<i>Mercedes IV</i>		Iot		Posat a flotació 29 de març de 1939
<i>Rafael</i>	280	Bou		Posat a flotació el 23 de juny de 1939
<i>Yolande</i>	3859	Vapor		Partit. Iniciat l'estudi.
<i>Averinon</i>		Vapor	Anglès	Posat a flotació el 4 de juliol de 1939
<i>Vick</i>		Remolcador		
<i>Dolores de la Torre</i>	3500	Pontó		
<i>Miocene</i>	2153	Petrolier	Anglès	Inici del reconeixement el juliol de 1939
<i>Submarí C1</i>				

NOM DEL VAIXELL	TONES I ARQUEIG	TIPUS DE VAIXELL	ARMADOR	OBSERVACIONS
<i>Rio Segre</i>		Vapor		
<i>Ricardo R.</i>				
<i>Panthames</i>		Vapor	Anglès	
<i>Lena</i>		Vapor	Anglès	

Descripció dels danys de guerra localitzats al port de Barcelona per part de la junta d'obres a la memòria de 1939-1942

Por toda la parte terrestre (99h) de la total zona que abarca el puerto (325h) observándose innumerables estragos, destrozos y ruinas de todo género en las obras, edificios e instalaciones, tanto oficiales como particulares, y en las dársenas y antepuerto (226h), numerosas embarcaciones siniestradas de toda clase [...]

«Morro del dique del este: *en las obras [...] se pudieron apreciar algunos desperfectos en sus banquetas de hormigón, pretilas, etc. La instalación eléctrica se encontraba destrozada.*

Faro y edificio anejo: *la torre del Faro sufrió algunas averías, y de la instalación del Faro fue destruida totalmente. El edificio anejo tenía grandes destrozos y había sido saqueado.*

Rompeolas del dique este: *sufría bastantes desperfectos en sus banquetas de hormigón, pretilas, escaleras, plataformas, etc.*

Muelle de Levante: *destrozos en las coronaciones del muro del muelle en sus escaleras y bolardos. Las defensas habían desaparecido. En los edificios de las instalaciones sobre el muelle, como el edificio de Pescaderías Coruñesas, se encontraban en ruinas. La estación depuradora de mejillones también se encontraba en ruinas, así como los talleres Zuazo y los almacenes de la Compañía Trasmediterránea. Edificio Goya del Estado arruinado, edificio de Boyas del puerto, precisaba su demolición.*

Muelle Oriental de la dársena del dique flotante y deponente: *el edificio central de oficinas y viviendas del dique tenía graves desperfectos. Dos de los grandes almacenes y dos de los pequeños tenían las techumbres destrozadas. Los cuatro grandes pabellones para viviendas, adosados a los grandes almacenes, sufrían grandes desperfectos.*

Muelles de Cataluña de la dársena del dique flotante: *los talleres de reparaciones metálicos estaban destruidos, y en sus lugares se había construido un gran refugio, de costosa demolición. Los talleres de calderería con averías. Los talleres de carpintería estaban en ruinas, mientras que el de forja se encontraba averiado. El almacén garaje también estaba en rui-*

nas, los cuatro almacenes para la madera destruidos. Los cuatro grandes edificios pabellones adosados a los talleres destinados para viviendas de personal del dique estaban destrozados y uno de ellos había sido demolido.

Muelle Occidental de la dársena del dique flotante: algunos destrozos en la coronación del muelle. En el taller del bloque de hormigón, destrozos muy considerables en el puente de embarque, en el Goliat eleva bloques, carro de transbordos, vías férreas, etc.

Dársena del Dique flotante y deponente: era la más importante estación de carenado con la que contaba el Puerto. El estado de esta instalación de carenado con fecha de 26 de enero de 1939 era lamentable, un verdadero desastre.

En la dársena de maniobra hallándose destrozada y completamente hundida la parte central del puente de servicio y este fuera de línea en longitud considerables. Los elementos y materiales de este puente de servicio se habían vertido dentro de las dos fosas de inmersión, obstruyéndose éstas y dejándolas inutilizadas, impidiéndose la bajada de las secciones hasta el fondo. Varios espigones de los careneros, compuestos de bloques de hormigón, estaban prácticamente destruidos y sus restos desparramados por el fondo; en otros las explosiones habían proyectado muchos bloques fuera de su sitio. En los muros del recinto de las dos fosas de inmersión hubo corrimientos, desplomes y muchos de sus bloques estaban fuera de su lugar.

Para volver a tener la dársena en su estado anterior se requería realizar obras muy laboriosas de dragado, de extracción de elementos de toda clase, la demolición y reconstrucción dentro del agua. En cuanto al estado en que se encontraban las cuatro secciones metálicas flotantes compuestas por flotadores y secciones propiamente dichas se encontraban de la siguiente forma:

– Sección 1: se hallaba en condiciones de prestar servicio, siendo de las cuatro la más necesitada de una reparación general.

– Sección 2: sus flotadores se encontraban hundidos y destrozados y la sección averiada en distintas juntas.

– Sección 3: los careneros de la misma necesitaban ser reparados.

– Sección 4: se encontraba hundida y sufría graves averías. Sus flotadores estaban hundidos y destrozados.

Muelle Nuevo: los talleres particulares Nuevo Vulcano sufrían enormes destrozos. El gran edificio balneario e instalaciones anejas de la playa también tenían grandes destrozos en el edificio. Desperfectos en el muro del muelle.

Varadero: algunos destrozos en las instalaciones.

Muelle de Baleares: los dos grandes tinglados de este muelle de estructura metálica sufrieron grandes destrozos. Las cubiertas, por dentro destruidas, sus estructuras metálicas con grandes averías; los muros de paramento del muelle con grandes destrozos.

Muelle de Pescadores: (*Rebaix*). La antigua torre de la Capitanía sufrió algunos desperfectos y el gran reloj montado en su parte alta resultó desecho. Las instalaciones del Mercado de Pesca, quedaron destrozadas. El edificio llamado Aduaneta con averías. Otros edificios dedicados a la escuela de Pesca estaban seriamente destrizados.

Muelle del Reloj: el edificio que pertenecía la Compañía Ibarra quedó averiado. El edificio llamado Casa del Marino, con algunos destrozos. El almacén depósito de cemento Asland, con algunas averías.

Muelle de la Barceloneta: los tinglados núm. 1 y 2 de estructura de fábrica, quedaron con enormes destrozos. Se contabilizaron destrozos en los cuadros eléctricos, vías férreas del muelle, destrozos en los puentes de grúas eléctricas exteriores, interiores y carros transbordadores, muro del muelle, edificio taller de reparaciones eléctricas.

Muelle del Depósito: el gran edificio de los Almacenes Generales de Comercio arrendado a la Sociedad de Crédito y Docks tuvo averías en la techumbre, muros, almacenes, vías, grúas exteriores. El edificio Colegio de Pescadores tenía grandes desperfectos, el edificio de planta baja con torre chimenea destinado a la Casa de Maquinas de la antigua instalación de grúas hidráulicas, fue seriamente averiado.

Muelle de España: los tinglados 1, 2, 3 y 4 de 4.000 m² en ruinas, teniendo que demoler muchas de sus partes. Los tinglados 5 y 6, de 4.800 m², seriamente destrizados, precisando demolición casi en su conjunto. Los tinglados 7 y 8, de 1.280 m², en ruinas, exigiéndose su demolición completa antes de reconstruirlos. El núm. 9 con algunos desperfectos. El cobertizo del núm. 1 tenía toda la techumbre arruinada y con graves averías en su estructura. Los dos grandes cobertizos centrales resultaron con toda la cubierta hecha a pedazos. Se encontraron innumerables hoyos en la superficie del muelle, averías en el pavimento, en las vías férreas, desaparición de las defensas, etc.

Cercado López: edificios para talleres de lampistería, servicio de incendios, almacén para diversos servicios de las obras, casa de socorro, dispensario de la Mutua de la Junta de Obras del Puerto, edificio de Emigración. Todos ellos resultaron con graves desperfectos.

Muelle de la Muralla: (Bosch Alsina). Los dos grandes tinglados con los pabellones anejos (23.150 m²) puede decirse que ocurrió una verdadera catástrofe. Su estado era prácticamente destruido, teniendo que realizar demoliciones antes de reconstruir. El monumental edificio sede de la Junta de Obras del Puerto y de la Dirección Facultativa y Secretaría y Contaduría (Puerta de la Paz) de 1.500 m² fue seriamente averiada y desmantelada. Las naves del tinglado uno, adosadas al edificio, fueron incendiadas y arrasadas.

Muelle de Atarazanas: el gran tinglado compuesto de elementos metálicos, dos grandes pabellones, constituyendo la Estación Marítima de los

correos de las Baleares, con daños importantes. El pabellón sur en ruinas; averiado el norte, el tinglado intermedio, con serios desperfectos. El monumental edificio de la Aduana de Barcelona resultó con averías valoradas en millones de pesetas.

Muelle de Barcelona: en la entrada de este muelle se encontraban dos edificios gemelos, uno destinado a la Inspección de Muelles y el otro a Sanidad exterior, quedaron en ruinas, precisando demoler lo poco que había quedado.

El edificio de la Comandancia de Marina quedó tan averiado que se ha demolido por completo. El edificio Pabellón de Higiene, arruinado, requiriendo su demolición. El edificio de la cuarta sección de Carabineros, tuvo pocos desperfectos.

El edificio de la estación Marítima fue casi totalmente destruido, requiriendo obras de demolición. El edificio del Club Marítimo, quedó gravemente averiado. Los ocho grandes tinglados quedaron prácticamente destruidos. Las vías férreas quedaron muy destrozadas y en algunos tramos hundidas. Los pavimentos también sufrieron mucho como los muros de parámetro, los cuales todavía hoy sufren desplomes. Las grúas también sufrieron destrozos.

Muelle de San Beltrán: el muro del muelle, de 300 m de longitud, sufrió importantes averías en el cuerpo sumergido y en las coronaciones de hormigón. Sufrió algunos desplomes. Las grúas y los edificios que se sitúan en el mismo se encontraban en ruinas.

Muelles de Poniente: en el muro había importantes averías. Dedicado este muelle a concesiones particulares, se produjeron numerosas roturas en las paredes de cerca, puertas, aceras y numerosos edificios.

Muelle de Costa: como en una parte de este muelle atracan los buques petroleros, fue uno de los que más sufrieron en su muro de muelle. En el edificio de Potasas Ibéricas se produjeron importantes averías.

Muelle de Contradique: edificio depósito de Minas de Potasa Súrria, en ruinas, el edificio de la Unión Española de Explosivos, en ruinas; la Estación Sanitaria Exterior destrozada; edificio y torre para el servicio de faro de luz roja averiado; edificio del servicio de los prácticos, dependencias de salvamento de Náufragos, etc. Con grandes averías. Las instalaciones de Aeronáutica Naval, con grandes averías.»

Notes

1. IBARZ GELABERT, Jordi. *Treballar a ciutat. Sindicalisme i relacions laborals dels estibadors del port de Barcelona durant la II República (1931-1936)*. Lleida: Edicions de la Universitat de Lleida, 200, pàg. 9.
2. IBARZ GELABERT, Jordi. «Col·lectivització i Guerra Civil al Port de Barcelona, 1936-1939», dins de ROCA I ALBERT, Joan (coord.) *L'articulació social de la Barcelona contemporània*. Barcelona: Proa i Institut Municipal d'Història de Barcelona, 1997, pàg. 110. Per a un estudi més detallat de la conflictivitat laboral durant la Segona República al port de Barcelona vegeu, IBARZ GELABERT, Jordi. *Treballar a ciutat. Sindicalisme i relacions laborals dels estibadors del Port de Barcelona durant la II República (1931-1936)*. Lleida: Edicions i publicacions de la Universitat de Lleida, 2000.
3. PEIRATS, José. *La CNT en la revolución española. Vol. 1*. París: Ruedo Ibérico, 1971, pàg. 141.
4. IBARZ GELABERT, Jordi. «Col·lectivització i Guerra...», pàg. 110.
5. MERINO SÁNCHEZ, Jacint. *Los militares se sublevan en Barcelona. el general Manuel Goded Llopis y el 19 de julio de 1936*. Barcelona: Editorial Base, 2013, pàg. 87-88.
6. CABEZAS SÁNCHEZ, Adrián. *La defensa de la costa a Catalunya durant la Guerra Civil*. Tesi doctoral inèdita. Barcelona: Universitat de Barcelona, 2013, pàg. 1012.
7. Amb l'excepció del tinent coronel auditor de l'Armada, Mariano Moneu Cerezueta, tots els oficials de la plantilla de l'Aeronàutica Naval de Barcelona donaren suport a l'alçament. La plantilla d'oficials revoltats estava formada pel mateix responsable de la base i cap de tallers, el capità de corbeta Antonio Núñez Rodríguez; el director de l'escola, el capità de corbeta Juan Díaz Domínguez; el segon cap de tallers, el tinent de navili Tomàs Moyano Araiztegui; el professor de l'escola, el tinent de navili Emilio Lecuona García; el tinent de navili José Piury Quesada; el subdirector de l'escola, el tinent de Navili José María Barrera González-Aguilar; el professor de l'escola, el tinent José Luis Hernández Núñez; el cap de les instal·lacions de l'Aeronàutica al Prat de Llobregat, el tinent de Navili Francisco Carrasco González-Felipe; el capità d'Enginyers de l'Armada, Alfredo Castro-Girona; el comandant d'Intendència de l'Armada, Antonio Navarro; el comissari d'Intendència de l'Escola, el capità d'Intendència, Manuel Lodaes Obregón; el tinent d'Intendència, Luis Méndez González Valdés; el comandant metge de l'Armada, Carmelo Saenz de Cabezón Capdet; i el capità metge, Manuel González Escaño.
8. GESALÍ, David; ÍÑIGUEZ, David. *La guerra aèria a Catalunya (1936-1939)*. Barcelona: Rafael Dalmau Editor, 2012, pàg. 26.
9. Arxiu Històric Port de Barcelona (AHPB). *Valoración de los daños causados por la revolución de 18 de julio de 1936*. Capsa 94, Sig. H0303, 1936.
10. SOLÉ I SABATÉ, Josep M.; VILLARROYA, Joan. *La repressió a la reraguarda de Catalunya (1936-1939)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1989.
11. Per a més informació sobre el funcionament del Comitè Central de Milícies Antifeixistes de Catalunya vegeu: POZO GONZÁLEZ, Josep Antoni. *Poder legal y poder real en la*

Cataluña revolucionaria de 1936. Sevilla: Espuela de Plata, 2012; Pons Garlandí, Joan. *Un republicà enmig de faistes*. Barcelona: Edicions 62, 2008.

12. Per a un estudi detallat d'aquest exili i dels països europeus que hi participaren vegeu: DÍAZ I ESCULIES, Daniel. *L'exili dels Països Catalans durant la Guerra Civil de 1936-1939*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2013; DOLL-PETTIT, Rubèn. *Els catalans de Gènova: història de l'èxode i l'adhesió d'una classe dirigent en temps de guerra*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2003; GONZÁLEZ VILALTA, Arnau. *Cataluña bajo vigilancia. El consulado italiano y el fascio de Barcelona (1930-1943)*. València: Publicacions de la Universitat de València, 2009; MANENT, Albert. *De 1936 a 1975. Estudis sobre la Guerra Civil i el franquisme*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1999.

13. *Una de las obras de Socorro del Consulado General de Francia en Barcelona durante los trágicos acontecimientos de 1936 a 1938*. Barcelona, 1940.

14. DOLL-PETTIT, Rubèn. *Els catalans de Gènova: història de l'èxode i l'adhesió d'una classe dirigent en temps de guerra*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2003, pàg. 37-40.

15. «El dia d'ahir al port», *La Publicitat*, 28 de juliol de 1936, pàg. 11

16. «Notas diversas. Boletín informativo de la CNT y la FAI», *La Vanguardia*, 28 de juliol de 1936, pàg. 6.

17. Arxiu Nacional de Catalunya. ANC1-1 T-6349/ Generalitat de Catalunya (Segona República). Departament de Presidència. Secretaria de Relacions Exteriors.

18. Arxiu Nacional de Catalunya. ANC1-1 T-6349/ Generalitat de Catalunya (Segona República). Departament de Presidència. Secretaria de Relacions Exteriors.

19. Arxiu Nacional de Catalunya. ANC1-1 T-6349/ Generalitat de Catalunya (Segona República). Departament de Presidència. Secretaria de Relacions Exteriors.

20. Arxiu Nacional de Catalunya. ANC1-1 T-6349/ Generalitat de Catalunya (Segona República). Departament de Presidència. Secretaria de Relacions Exteriors.

21. Entre els incidents previs cal destacar la rebuda per part del cònsol Bossi de cartes amenaçadores i l'intent de saquejar el correu diplomàtic al port.

22. Arxiu Nacional de Catalunya. ANC1-1 T-6349/ Generalitat de Catalunya (Segona República). Departament de Presidència. Secretaria de Relacions Exteriors.

Les tensions entre el consolat italià i el govern de la Generalitat ja feia temps que es produïen. Un dels primers episodis sembla que es produí durant els primers dies d'agost de 1936 quan, com a conseqüència dels actes de violència en contra dels interessos italians, alguns vaixells de guerra estigueren a punt de bombardejar la ciutat. Acció que sembla ser que seria impedita per l'Almirall anglès Horton des del vaixell *London*. Informació recollida al diari *La prensa. Diario republicano*. 6 d'agost de 1936 pàg. 1.

23. Arxiu Nacional de Catalunya. ANC1-1 T-6349/ Generalitat de Catalunya (Segona República). Departament de Presidència. Secretaria de Relacions Exteriors.

24. Arxiu Nacional de Catalunya. ANC1-1 T-6349/ Generalitat de Catalunya (Segona República). Departament de Presidència. Secretaria de Relacions Exteriors.

25. Acords signats entre el conseller de Governació Josep Maria Espanya i el cònsol britànic i degà del cos Consular Sr. Norman King, el 28 de juliol de 1936, sobre la protecció dels estrangers durant els embarcaments al port de Barcelona. Una protecció que havia de ser assumida en part pels cossos de seguretat republicans.

26. Arxiu Nacional de Catalunya. ANC1-1 T-6349/ Generalitat de Catalunya (Segona República). Departament de Presidència. Secretaria de Relacions Exteriors.

27. Arxiu Nacional de Catalunya. ANC1-1 T-6349/ Generalitat de Catalunya (Segona República). Departament de Presidència. Secretaria de Relacions Exteriors.

28. GONZÁLEZ I VILALTA, Aranu. *Cataluña bajo vigilancia. El consulado italiano y el fascio de Barcelona (1930-1943)*. València: Publicacions de la Universitat de València, 2009, pàg. 209.
29. Arxiu Nacional de Catalunya. ANC1-1 T-6349/ Generalitat de Catalunya (Segona República). Departament de Presidència. Secretaria de Relacions Exteriors.
30. Arxiu Nacional de Catalunya. ANC1-1 T-6349/ Generalitat de Catalunya (Segona República). Departament de Presidència. Secretaria de Relacions Exteriors.
31. Arxiu Nacional de Catalunya. ANC1-1 T-6349/ Generalitat de Catalunya (Segona República). Departament de Presidència. Secretaria de Relacions Exteriors.
32. GONZÁLEZ I VILALTA, Arnau. «Marines de guerra, evacuacions i consolats estrangers al Port de la Barcelona en guerra (juliol 1936 - gener 1937): els casos francès i italià.», comunicació presentada al XIII Congrés d'Història de Barcelona. En memòria d'Antoni de Capmany (1742-1813) - Barcelona i el mar Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona, Institut de Cultura, Ajuntament de Barcelona / Museu Marítim de Barcelona, 12, 13 i 14 de novembre de 2013, pàg. 7.
33. Ufficio Storico della Marina Militare Italiana (USMMI), OMS 217, fascicolo 1269. «A "Algerie" da Marina Parigi E.M.G.3. Secondo informazioni ricevute dalle Autorità di Salamanca... 15/12/36»
34. Per a aquest apartat seguirem, si no es diu el contrari, les informacions recollides per GONZÁLEZ I VILALTA, Arnau. «Marines de guerra, evacuacions i consolats estrangers al Port de la Barcelona en guerra (juliol 1936 - gener 1937): els casos francès i italià.», comunicació presentada al XIII Congrés d'Història de Barcelona. En memòria d'Antoni de Capmany (1742-1813) - Barcelona i el mar Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona, Institut de Cultura, Ajuntament de Barcelona / Museu Marítim de Barcelona, 12, 13 i 14 de novembre de 2013.
- Del mateix autor, el capítol «La tasca humanitària dels consolats a la Catalunya en guerra (1936-1939): salvament de vides i evacuacions.», dins de *Llums enmig la barbàrie. Memòries sobre el salvament de vides durant la Guerra Civil a Catalunya*. Barcelona: Memorial Democràtic, 2013, pàg. 75-91.
35. Ufficio Storico della Marina Militare Italiana (USMMI), OMS 217, fascicolo 1269, «Proces verbal de reunion d'une conference a bord du "Duquesne"». Original en francès. En relació amb aquest tema vegeu també Arnau González «Marines de guerra, evacuacions...» pàg. 3.
36. El 4 d'agost, el mateix president Companys havia expressat a l'almirall francès Gensoul el seu desig que continuessin fondejats davant el port de Barcelona els vaixells francesos i anglesos com a mostra de suport d'aquests països a Catalunya davant l'anarquia que es vivia en aquells moments.
37. Tota la informació relativa a la reunió de l'11 de desembre de 1936 per tractar la creació d'una zona franca internacional al port de Barcelona ha estat extreta de: «Proyecto de creación de una zona internacional en el Puerto de Barcelona. Reunión del cuerpo consular», *La Vanguardia*, 13 de desembre de 1936, pàg. 2; «Sobre la creación de una zona internacional», *La Libertad*, 13 de desembre de 1936, pàg. 4; «Proyecto de creación en el puerto de Barcelona de una zona internacional», *El Sol*, 13 de desembre de 1936, pàg. 2; «Projecte de creació d'una zona internacional al port de Barcelona», *La Publicitat*, 13 de desembre de 1936.
38. Testimoni recollit per ALCOFAR NASSAES, J.L. *La marina italiana en la guerra de España*. Barcelona: Editorial euros, 1975, pàg. 54-55.
39. Ufficio Storico della Marina Militare Italiana (USMMI), OMS 217, fascicolo 1269, «Informazioni su opere obbiettivi di Barcellona. Comunicate al Comte Margottini giovandosi del Paino contenuto nella pratica e dell'indicazione del foglio n° 206.»

40. Ufficio Sorico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna. Informazioni sugli obiettivi militari della Catalogna. Carpeta 33. Guerra di Spagna.
41. En relació amb la col·lectivització del port de Barcelona, si no s'apunta el contrari, seguirem el treball de Jordi IBARZ GELABRT. «Col·lectivització i Guerra Civil al port de Barcelona, 1936-1939», dins de ROCA I ALBERT, Joan (coord.), *L'articulació social de la Barcelona contemporània*. Barcelona: Ed. Proa i Institut Municipal d'Història de Barcelona, 1997, pàg. 109-116.
42. Per a la informació de les diferents companyies navilieres així com de les característiques dels seus vaixells vegeu, GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael. *La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil*. Madrid: San Martín, 1977.
43. CABEZAS SÁNCHEZ, Adrián. *La defensa de la costa a Catalunya durant la Guerra Civil...* pàg. 727
44. Fins aquests moments la Junta d'Obres del Port de Barcelona estava formada: pels VOCALS NATS Lluís Verdugo Partagás, com a delegat marítim; Miquel Niubó, com a administrador de duana; Leopold Acosta, com a director de Sanitat Exterior; Josep Manuel de Jáuregui Anglada (cessat del càrrec el 27 d'agost de 1936), com a enginyer director de les obres; VOCALS ELECTIUS: Vicepresident, Joan Ferrer i Puig, representant de la Lliga Marítima; Amadeu Colldeforns Margallo, representant de la Generalitat (qui morí durant els combats davant del Govern Militar); Hilari Salvador Castell, representant de l'Ajuntament; Amadeu Maristany Oliver, Josep Arbós Altafaja i Joan Cantí Canals, representants de les Cambres de Comerç i Navegació; Rafel Roig Ortembach, representant de la Societat de Naviers i Consignataris; Frederic Bernades Alavedra, representant de Foment del Treball Nacional; Josep Bach Escofet, representant de l'Institut Agrícola Català Sant Isidre; Ernest Julià Sust i Manel Condeminas Mascaró (qui fou mort durant els primers mesos de guerra), representants de la Federació de Sindicats Agrícoles del litoral; Rafel Gay de Montellà, representant de la Cambra Minera; Joan Puig Marcó i Antoni Maria Llopis Galofré, representants de la Cambra d'Indústria; Victorià Bonet i Riera, representant de l'Associació de Capitans i Pilots de la Marina Mercant; Àngel Bono Cruxent, representant de l'Associació de Naviers del Mediterrani; i Emili Jorba Romana, representant de la Societat Econòmica Barcelonesa d'Amics del País. La representació obrera es trobava vacant.
45. TOSAS, Joaquim. «Laureà Figuerola i el port de Barcelona», dins de Jané Solà, Josep (coord.) *Laureà Figuerola i la pesseta*. Barcelona: Societat Catalana d'Economia, 2003, pàg. 173-174.
46. Decret de 8 d'agost de 1936. Publicat al Butlletí Oficial de la Generalitat de Catalunya núm. 227 el 14 d'agost de 1936, pàg. 1048.
En aquest mateix butlletí apareixia publicat el decret de dissolució de la Junta d'Obres del Port de Tarragona.
47. ALEMANY, Joan. *El port de Barcelona*. Barcelona: Lunwerg, 1998, pàg. 201
48. Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, núm. 239, 26 d'agost de 1936, pàg. 1198.
49. Arxiu Històric del Port de Barcelona. Fons de la Junta d'Obres del Port de Barcelona. Caixa 94, carpeta 117/3. Acta de les sessions Junta d'Obres del Port.
50. Arxiu Històric del Port de Barcelona. Fons de la Junta d'Obres del Port de Barcelona. Caixa 94, carpeta 117/3. Acta de les sessions Junta d'Obres del Port.
51. Arxiu Històric del Port de Barcelona. Fons de la Junta d'Obres del Port de Barcelona. Caixa 94, carpeta 117/3. Acta de les sessions Junta d'Obres del Port.
52. Aquests dos remolcadors formaven part de la Junta d'Obres del Port. Tots dos, conjuntament amb el vaixell Monturiol, feren tasques de guardacostes al servei de la Flota

de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya. Aquest organisme s'encarregà, des de l'any 1937, de realitzar tasques de protecció de vaixells i de vigilància de la costa catalana.

53. Arxiu Històric del Port de Barcelona. Fons de la Junta d'Obres del Port de Barcelona. Caixa 94, carpeta 117/3. Acta de les sessions Junta d'Obres del Port.

54. El 3 de maig s'inicià a Barcelona un greu enfrontament entre els comunistes del PSUC i la Generalitat de Catalunya, per un costat, i forces anarquistes i del POUM, per l'altre. Aquest enfrontament s'ha considerat com una petita guerra dins de la Guerra Civil, sent un clar símptoma de les tensions internes en el bàndol republicà. Durant la setmana de lluita va haver-hi prop de dos-cents vuitanta morts. Més delicats foren els resultats polítics que a la llarga es derivaren dels enfrontaments coneguts com els Fets de Maig. Entre les repercussions que tingueren destacaren la pèrdua de poder dels anarquistes i l'inici de la seva davallada; la desaparició i persecució del POUM, inculpat pel PCE i pel PSUC com el màxim responsable dels fets i de ser una organització feixista, i la disminució del pes específic de la Generalitat de Catalunya en el control de la política catalana respecte del govern republicà. Per més informació vegeu: CRUELLES, Manuel. *Els Fets de maig: Barcelona 1937*. Barcelona: Joventut, 1970; SOLÉ I SABATÉ, Josep M.; VILLARROYA, Joan. «Les víctimes dels Fets de Maig». *Recerques: història, economia, cultura*. Barcelona: núm. 12, 1982; *Els Fets de maig de 1937*. Barcelona: Edicions 62: La Vanguardia, 2006; *Barcelona, mayo 1937: testimonios desde las barricadas*. Barcelona: Alikornio, 2006; VIÑAS, Àngel. *El escudo de la República*. Barcelona: Crítica, 2007; GALLEGO MARGALEFF, Ferran. *Barcelona, mayo de 1937: la crisis del antifascismo en Cataluña*. Barcelona: Debate, 2007; AISA-PAMPOLS, Ferran. *Contrarevolució: els Fets de Maig de 1937*. Barcelona: Edicions de 1984, 2007.

55. Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, 27 d'agost de 1937, núm. 239, pàg. 828.

56. Gaceta de la República, de 11 d'agost de 1937, núm. 223, pàg. 576; Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, 20 d'agost de 1937, núm. 232, pàg. 692. Els noms dels representants de la nova Junta han estat localitzats Archivo Histórico Nacional. Fondos Contemporáneos. Causa General, 1672, exp. 4. Barcelona.

57. Arxiu Històric del Port de Barcelona. Fons de la Junta d'Obres del Port de Barcelona. Caixa 94, carpeta 117/3. Acta de les sessions Junta d'Obres del Port.

58. Per un decret de la Conselleria d'Obres Públiques, on s'aprofitava per mostrar el seu desacord amb el decret del govern republicà en relació amb quedar-se la presidència de la junta, i atès que la Generalitat havia perdut la presidència de la institució i la seva representació, es nomenava com a vocal i vicepresident segon de la Junta d'Obres del port a Joan Grijalbo i Serres. Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, 11 de juny de 1938, núm. 102, pàg. 909.

59. Archivo Histórico Nacional. Fondos Contemporáneos. Causa General, 1672, exp. 4. Barcelona.

60. Gaceta de la República, núm. 232, 18 d'agost de 1938, pàg. 794.

61. IBARZ GELABERT, Jordi. «Col·lectivització i Guerra Civil al Port de Barcelona...» pàg. 116.

62. Biblioteca del Pavelló de la República - CRAI. Universitat de Barcelona. Fons Figueras - Fons SA (Arxiu Salamanca). Capsa 5. Confederació Nacional del Treball. Informe sobre las causas y motivos que han obligado al gobierno a decretar la militarización del Puerto. Barcelona. Sense data.

63. Archivo Histórico Nacional. Fondos Contemporáneos. Causa General, 1672, exp. 4. Barcelona.

64. *Annuaire de l'Institut de Droit International*. 1969, pàg. 359.

65. DOUHET, Giulio. *Il dominio dell'aira*. Milà: Mondadori, 1932 (nova edició Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare. Roma, 2002).
66. ARMENGOU, Montse; BELIS, Ricard. *Ramon Perera. L'home dels refugis*. Barcelona: Rosa dels vents, 2008 pàg. 40.
67. Reglament relatiu a les lleis i costums de la guerra terrestre (H.IV.R), elaborat a l'Haia el 18 d'octubre de 1907. Estava format per tres Seccions, amb cinc capítols i 56 articles.
68. GUIZÁNDEZ GÓMEZ, Javier. «El derecho en la guerra aérea». *Revista Internacional de la Cruz Roja*, núm. 146, Madrid, juny de 1998, pàg. 378.
69. GUIZÁNDEZ GÓMEZ, Javier. «El derecho en la guerra aérea». Pàg. 380.
70. *Gaceta de Madrid* núm. 117, de 26 de juny de 1913 pàg. 874-878.
71. Altres especialistes, però, consideren que les primeres accions de guerra realitzades des de l'aire es produïren durant la revolució mexicana de 1910.
72. Tractat datat el 28 de febrer de 1923 sota el títol de *Regles de guerra aèria (H.AW)* pres del Dret Internacional relatiu a la condició de les hostilitats. Fou redactat per una comissió de juristes encarregada d'estudiar i presentar el corresponent informe sobre la revisió de les lleis de la guerra. Estigué integrat per vuit capítols i 62 articles. Per un estudi sobre la història dels bombardeigs vegeu: SVEN LINDQVIST: *Historia de los bombardeos*, Turner, Madrid: 2002 i W.A. MURRAY, «El mundo en conflicto. El poder aéreo y marítimo», G. PARKER (ed), *Historia de la Guerra*, Akal, Madrid: 2010; WINFRIED G. SEBALD, *Sobre la historia natural de la destrucción*, Anagrama, Barzelona: 2003
73. Per aprofundir més en la matèria vegeu: BERTRAN I MUSITU, José. *Experiencias de los Servicios de Información del Nordeste de España (SIFNE) durante la guerra. Una teoría, una técnica y una escuela sobre información general*. Madrid: Espasa Calpe, 1940; C. BADOSA, *Josep Pla, biografia del solitari*, Edicions 62, Barcelona: 1996; B. DE RIQUER, *L'últim Cambó (1936-1947). La dreta catalanista davant la guerra civil i el primer franquisme*. Editorial Eumo, Vic: 1996. ; J. GUIXÉ, *La República perseguida. Exilio y represión en la Francia de Franco*, Publicacions de la Universitat de València, València: 2012; J. GUIXÀ, *Los espías de Franco. Josep Pla i Francesc Cambó*. Ed. Fórcola, Madrid: 2014. Morten HEIBERG i ROS AGUDO, Manuel. *La trama oculta de la Guerra Civil. Los servicios secretos de Franco*. Barcelona: Crítica, 2006; PASTOR PETIT, D. *Espionaje. España 1936-1939*. Barcelona: Bruguera, 1977; *La cinquena columna a Catalunya (1936-1939)*. Barcelona: Galba, 1978; *Los dossiers secrets de la Guerra Civil*. Barcelona: Argos Vergara, 1978; *Traidors a Catalunya*. Barcelona: Ed. Base, 2007; SOLER FUENSANTA, José Ramon 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.
74. Pel que fa a la zona franquista, la censura sobre la premsa fou des del primer dia molt rígida, fet que no va permetre la filtració d'una sola notícia que pogués ajudar a les autoritats republicanes. PASTOR PETIT, D. *La cinquena columna a Catalunya (1936-1939)*. Barcelona: Galba Edicions, 1978 pàg. 82.
75. SOLER FUENSANTA, José Ramon 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 pàg. 101.
76. SOLER FUENSANTA, José Ramon i LÓPEZ-BREA ESPIAU, Francisco J. *Soldados sin rostro. Los servicios de información, espionaje y criptografía...* Pàg. 101.
77. El general Mola sembla ser que havia afirmat que seria la "Quinta Columna", és a dir, els partidaris de les tropes rebels que de forma oculta i secreta eren dins la ciutat de Madrid, els qui acabarien vencent la resistència republicana. Aquesta versió fou discutida als anys setanta per l'historiador Hugh Thomas i per l'espíoleg Domènec Pastor, amb

l'argument que el terme també havia estat utilitzat per la Pasionaria en un article publicat el 3 d'octubre de 1936. Per últim, cal esmentar a un periodista del Daily Telegraph, Lord St. Oswald, corresponçal de guerra del bàndol republicà, que afirmava que el terme l'havia inventat durant els primers mesos de guerra. Malauradament aquest article mai ha estat localitzat.

78. SOLÉ I SABATÉ, Josep M.; VILLARROYA, Joan. *España en llamas. La Guerra Civil desde el aire*. Madrid: Temas de Hoy, 2003 pàg. 272.

79. Per un estudi més complert del funcionament dels camps de treball republicans vegeu: BADIA, Francesc. *Els camps de treball a Catalunya durant la Guerra Civil (1936-1939)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2001.

80. «Gráfico de los objetivos militares de Barcelona», *ABC (SEVILLA)*, 23 de juliol de 1938, pàg. 5.

81. Archivo General Militar de Ávila. C. 2528, 7 / 18.

82. Archivo General Militar de Ávila. C. 2528, 7 / 31-34.

83. Archivo General Militar de Ávila. C. 2528, 7 / 33.

84. Archivo General Militar de Ávila. C. 2900, 7 / 2. Plano del puerto de Barcelona, 1937.

En relació amb el transbordador aeri, cal dir que es va inaugurar l'any 1931, i constava de tres torres, les dues dels extrems i la Jaume I, la més alta amb 107 metres d'alçada i situada al moll de Barcelona. Durant la Guerra Civil se'n va cancel·lar el servei. Es van eliminar els seus cables d'acer i es van usar les torres com a punts de guaita i de vigilància de costa. A la torre de Jaume I s'hi va instal·lar una bateria de metralladores.

85. Archivo General Militar de Ávila. C. 2502, CP. 5 Doc. 50. Aquesta mateixa informació es trobava en un altre plànol amb les dades en alemany.

86. Archivo General Militar de Ávila. C. 2891 / 2. Notas informativas de objetivos militares en Cataluña (I).

87. BERTRÁN Y MUSITU, José. *Experiencias de los servicios de información del nordeste de España (SIFNE) durante la guerra. Una teoría, una técnica y una escuela sobre información general*. Madrid: Espasa-Calpe, 1940, pàg. 45-48

88. ROS AGUDO, Manuel. *La trama oculta de la Guerra Civil. Los servicios secretos de Franco*. Barcelona: Crítica, 2006, pàg. 142-143.

89. Archivo General Militar de Ávila. C. 2482, CP. 1

90. Archivo General Militar de Ávila. C. 2482, CP. 1. Per a més dades vegeu l'annex.

91. «En el puerto de Barcelona. La llegada del vapor soviético *Zyrianin* ha despertado gran entusiasmo en el pueblo» *La Vanguardia*, 15 d'octubre de 1936, pàg. 3.

92. IBARZ GELABERT, Jordi. «Col·lectivització i Guerra Civil al port de Barcelona...» pàg. 113.

93. Archivo General Militar de Ávila. C. 2502 CP. 2 DOC 29.

94. Archivo General Militar de Ávila. C. 2502 CP. 2 DOC 41.

95. Archivo General Militar de Ávila. C. 2502 CP. 2 DOC 102

96. Archivo Histórico del Ejército del Aire. A. 123. DOC 136.

97. Archivo General Militar de Ávila. C. 2502, CP. 2 Doc. 63.

98. Archivo General Militar de Ávila. C. 2502, CP. 3 Doc. 24

99. Archivo General Militar de Ávila. C. 1314, CP. 25, Doc. 1-2

100. Archivo General Militar de Ávila. C. 2502 CP. 8 Doc. 43

101. En aquesta cova, el govern republicà va intentar crear un refugi pels dipòsits de benzina de Can Tunis i que no es va arribar a acabar.

102. Maquinista Terrestre y Marítima o popularment coneguda per 'la Maquinista', i domiciliada al carrer Maquinista número 41 de Barcelona, era una de les grans indústries

de Catalunya. Abans de la guerra s'havia dedicat a la construcció d'accessoris, vagons i locomotores per al ferrocarril, de les quals podia arribar a la xifra de 74 l'any. Pel seu potencial metal·lúrgic la Maquinista va abandonar el camp de la construcció ferroviària i va dedicar els seus esforços a la producció de material bèl·lic lleuger, com espoletes i bombes, i a la fabricació de maquinària per a altres indústries de guerra. Amb el transcurs del temps, pel que fa a fabricació bèl·lica, va arribar a especialitzar-se en la mecanització d'envasos i carcasses de granades trencadores, dels calibres 7, 7'5, 10'5 i 15'5. Més endavant, cap a finals de 1937, el Ministeri de Defensa, va decidir tornar a recuperar Maquinista per a la seva funció originària de construcció de locomotores i material ferroviari.

Per a més dades sobre la indústria de guerra vegeu: Madariaga Fernández, Francisco Javier de. *Las industrias de guerra de Cataluña durante la Guerra Civil*. Tesis doctoral: Universitat Rovira i Virgili, 2003.

103. Archivo General Militar de Ávila. C. 2502 CP. 3 Doc. 7

104. CABEZAS SÁNCHEZ, Adrián. *La defensa de la costa a Catalunya durant la Guerra Civil...* pàg. 728.

105. Archivo Histórico del Ejército del Aire. A123 Doc. 134.

106. Archivo Histórico del Ejército del Aire. A. 83.

107. *La Vanguardia*, 5 de gener de 1937, pàg. 3

108. Archivo General Militar de Ávila. C. 2502, CP. 8, Doc. 89

109. Citat per CABEZAS SÁNCHEZ, Adrián. *La defensa de la costa a Catalunya durant la Guerra Civil...* pàg. 94-95

110. CABEZAS SÁNCHEZ, Adrián. *La defensa de la costa a Catalunya durant la Guerra Civil...* pàg. 96

111. SOLÉ I SABATÉ, Josep M.; VILLARROYA, Joan. *España en llamas. La Guerra Civil desde el aire*. Madrid: Temas de Hoy, 2003, pàg. 257

112. *La Vanguardia*, 21 de novembre de 1936, pàg. 6. Des d'aquest dia, i fins al dia 26 de novembre es publicaren diverses informacions relacionades amb les actituds que estaven prenent tant el govern anglès com el francès davant les amenaces que venien des de Burgos de bloquejar i bombardejar els ports republicans. Finalment, les autoritats britàniques demanaren la creació d'una zona neutral al port de Barcelona, proposta que, com es veurà, en cap moment acabà regint.

113. SOLÉ I SABATÉ, Josep M.; VILLARROYA, Joan. *España en llamas...* Pàg. 258

114. Aquesta expedició, encapçalada pel capità Albert Bayo, tingué com a principal finalitat recuperar per a la República les illes d'Eivissa, Formentera i Mallorca. L'expedició, formada majoritàriament per voluntaris catalans, s'embarcà el 7 d'agost de 1936. Després d'uns èxits inicials, finalment l'expedició acabà fracassant, iniciant la retirada el 3 de setembre. Per a més informació vegeu: MASSOT I MUNTANER, Josep. *El desembarcament de Bayo a Mallorca, agost-setembre de 1936*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1997. També del mateix autor, *La Guerra Civil i repressió a Mallorca*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1997.

115. SOLÉ I SABATÉ, Josep M.; VILLARROYA, Joan. *Catalunya sota les bombes (1936-1939)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1986, pàg. 10. Els autors citen a Joan Maluquer i Wahl per comparar Mallorca com un portaavions natural: «[...] un enorme portaavions inenfonçable, fondejat amenaçadorament enfront de les costes catalanes. La seva situació era tan important que els objectius, tant de la costa com de l'interior de Catalunya, quedaven dintre el radi d'acció dels avions militars de l'època.»

116. Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). C. 1620. *Relación de los bombardeos habidos en la zona de servicios del puerto hasta 31 de diciembre de 1938*.

117. En concret es tracta de Jesús SALAS LARRAZABAL a *La guerra de España desde el aire*, quan parla que durant la nit de 18 de novembre de 1936 els creuers *Canaraes* i *Almirante Cervera* inauguraren el bloqueig sobre el port de Barcelona amb un bombardeig. Pàg. 140.
118. Informació citada per CAMPO RIZO, José Miguel. «El Mediterráneo, campo de batalla de la Guerra Civil española: la intervención naval italiana. Una primera aproximación documental» dins de *Cuadernos de Historia Contemporánea*, núm. 19, Servicio de Publicaciones. Universitat Complutense. Madrid, 1997, pàg. 55-87.
119. GESALÍ, David; ÍÑIGUEZ, David. *La Guerra Aèria a Catalunya...* pàg. 88-89.
120. *La Vanguardia*, 5 de gener de 1937, pàg. 3
121. Tota la descripció que es realitza en aquest capítol sobre els bombardeigs i destruccions del port de Barcelona ha estat extreta de l'Arxiu Històric del Port de Barcelona. Una documentació que explica amb molta precisió per part de les autoritats portuàries com es produïren els atacs, quines destruccions hi hagué i quantes víctimes es comptabilitzaren l'endemà mateix que es va realitzar l'agressió aèria. Aquestes dades han estat complementades per la bibliografia existent sobre la temàtica.
122. ALCOFAR NASSAES, José Luís. *La aviación legionaria en la guerra española*. Barcelona: Editorial Euros, 1975, pàg. 226.
123. ALBERTÍ, Santiago i Elisenda. *Perill de bombardeig! Barcelona sota les bombes (1936-1939)*. Barcelona: Albertí Editors, 2005 pàg. 130.
124. Els ferits que es registraven al port eren en un primer moment atesos als dispensaris del moll d'Espanya o de la Barceloneta. En tots dos casos, un cop realitzades les primeres valoracions, eren traslladats en ambulància als hospitals corresponents. La coordinació d'aquestes actuacions anava a càrrec de la Junta de Defensa Passiva i de la Creu Roja.
125. Aquest moll també era conegut amb el nom de Bosch i Alsina. Durant aquest capítol mantindrem el nom de la Muralla que és com apareix citat en la documentació de l'època.
126. Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna. Bombardamento del porto de Barcelona. Informes octubre 1938 - gener 39. Busta 39 i 40.
127. VILLARROYA, Joan. *Els bombardeigs de Barcelona durant la Guerra Civil (1936-1939)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1999, pàg. 32-33.
128. Archivo General Militar de Ávila. C. 2606 CP. 43 Doc. 46
129. Informe sobre el bombardeig del port realitzat des de la Direcció de les Obres i Serveis del Port, signat per l'enginyer en cap, el Sr. Ramon Burillo dirigit al Excm. Sr. President de la Junta d'Obres del Port el 28 de desembre de 1937. Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). *Relación de los bombardeos habidos en la zona de servicios del puerto hasta 31 de diciembre de 1938*.
130. En l'obra d'ALCOFAR NASSAES, José Luís. *La aviación legionaria ...* parla que el primer bombardeig que registrà el port de Barcelona fou el dia 15 de gener. Malgrat aquesta informació, no s'ha pogut localitzar cap dada sobre aquest atac en la documentació i bibliografia consultada.
131. Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). C. 1620. *Relación de los bombardeos habidos en la zona de servicios del puerto hasta 31 de diciembre de 1938*.
132. VILLARROYA, Joan. *Els bombardeigs de Barcelona...* Pàg. 59.
133. Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán. C. 9080. En relació amb aquest bombardeig, la documentació alemanya parla de la participació del creuer anglès *Arethusa* en la defensa antiaèria del port, sense que s'hagi pogut confirmar aquest fet.
134. L'ordre de bombardejar el centre de Barcelona d'aquesta manera tan extrema i ferotge la va donar el propi Mussolini en persona. Segons diverses fonts, entre les deu de la nit del dia 16 i les tres de la tarda del 18 hi va haver entre deu i tretze atacs. Setmanes

després, el balanç total de morts es va xifrar en 979, encara que moltes restes humanes totalment destrossades no es van arribar a comptabilitzar, i mesos després encara es van produir algunes morts més de ferits pels atacs. Per a informació sobre aquestes terribles jornades es pot consultar la següent bibliografia: ALBERTÍ, Santiago i Elisenda. *Perill de bombardeig! Barcelona sota les bombes (1936-1939)*. Barcelona: Albertí Editors, 2004; POBLET I FEIJOO, Francesc. *Els bombardeigs a Barcelona durant la Guerra Civil*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2005; PUJADÓ PUIGDOMÈNECH, Judith. *Oblits de rereguarda: els refugis antiaeris a Barcelona 1936-1939*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1998; SOLÉ I SABATÉ, Josep M.; VILLARROYA, Joan. *Catalunya sota les bombes (1936-1939)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1986; VILLARROYA, Joan. *Els bombardeigs de Barcelona durant la Guerra Civil: 1936-1939*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1999; VILLARROYA, Joan (dir.). *Tres dies de març*. Barcelona: El Punt, 2008.

135. Archivo Generali Militar de Ávila. C. 2482, Cp. 13 Doc. 17

136. Segons un comunicat de les forces italianes l'Aviació Legionària de les Balears va bombardejar el port, provocant una greu explosió. Per la seva banda, Joan Villarroja, qui recollí aquest comunicat de guerra, també ens parla que el nombre de morts que es comptabilitzaren dins l'estació marítima s'apropà als quaranta. Villarroja, Joan. *Els bombardeigs de Barcelona...* Pàg. 59.

137. Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). *Relación de los bombardeos habidos en la zona de servicios del puerto hasta 31 de diciembre de 1938*.

138. Arxiu Històric del Port de Barcelona. Obres Públiques. Port de Barcelona. Direcció de les Obres i Serveis. Danys ocasionats pels bombardeigs, 1937-1939. Informe elaborat per l'enginyer director el Sr. Ramon Burillo dirigit a l'Excm. Sr. President de la Junta d'Obres del Port amb data 7 de maig de 1938.

139. Archivo General de la Guerra Civil Española. Sección de Incorporados. L. 716.

140. Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna. Bombardamento del porto de Barcelona. Informes octubre 1938 - gener 39. Busta 39 i 40.

141. Archivo General Militar de Ávila (AGMAV). Caja 3012, Carpeta 4, doc. 78.

142. Arxiu Històric del Port de Barcelona. Obras Públicas. Puerto de Barcelona. Dirección de las Obras y Servicios. Junta del Puerto. 19 de juny de 1938.

143. Arxiu Històric del Port de Barcelona. Pla General de Construcció de Refugis per la Defensa Passiva antiaèria de la zona del port. Carpeta 326/1938.

144. Aquestes declaracions foren posteriorment recollides al diari *ABC* edició Sevilla amb data 14 de juliol de 1938.

145. Archivo Histórico Nacional (AHN). FC. Causa General, 1672, exp. 4, peça 8 de Barcelona. Delitos contra la propiedad.

146. ALBERTÍ, Santiago i Elisenda. *Perill de bombardeig! Barcelona sota les bombes (1936-1939)*. Barcelona: Albertí, 2005.pàg. 120-121. En aquest llibre apareix un mapa on s'ubiquen totes les defenses antiaèries que s'ubicaren per defensar Barcelona durant els anys de guerra.

147. ALBERTÍ, Santiago; ALBERTÍ, Elisenda. *Perill bombardeigs...* Pàg. 264.

148. Amb la finalitat de demostrar que els bombardejos sobre Barcelona només cercaven de destruir objectius militars el 23 de juliol de 1938 el diari *ABC* edició Sevilla pàg. 4 publicava una fotografia aèria on es mostrava un bombardeig sobre el port de Barcelona amb el següent peu: «BARCELONA. LA ACTIVIDAD DE NUESTRA AVIACIÓN SOBRE OBJETIVOS MILITARES. La fotografía que publicamos recoge, de una manera definitiva, cómo se cumple por la gloriosa Aviación española la actividad combativa sobre

objetivos militares, según da detalles este bombardeo del puerto de Barcelona, el cual puede apreciarse exactamente.»

149. Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán. C. 9080.
150. Les autoritats republicanes anotaren un intent d'atac sobre el port el dia 28 d'agost. Sembla ser que l'objectiu de l'atac fou destruir les línies ferroviàries i les seves instal·lacions. Les bombes finalment no colpiren el port sinó que afectaren la Barceloneta, Can Tunis i el cementiri de Montjuïc. Albertí, Santiago i Elisenda. *Perill de bombardeig...* Pàg. 284.
151. Archivo Histórico del Ejército del Aire. A.123 Doc. 160
152. Archivo Histórico del Ejército del Aire. A.123 Doc. 160
153. Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB) C. 1620. *Relación de los bombardeos habidos en la zona de servicios del puerto hasta 31 de diciembre de 1938.*
154. Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna. Bombardamento del porto de Barcelona. Informes octubre 1938 - gener 39. Busta 39 i 40.
155. En concret els vaixells colpits foren el Bobier i Capitán Segarra al moll de Barcelona, el vaixell Alacant al moll de les Balears i el vaixell Gothic al moll de Ponent.
156. En total les autoritats portuàries només registraren 10 atacs. La resta, els dels 10, 13 i 15 d'octubre han estat extrets de la bibliografia consultada.
157. Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna. Bombardamento del porto de Barcelona. Informes octubre 1938 - gener 39. Busta 39 i 40.
158. ALBERTÍ, Santiago i Elisenda. *Perill Bombardeig...* Pàg. 296
159. VILLARROYA, Joan. *Els bombardeigs de Barcelona...* Pàg. 67
160. VILLARROYA, Joan. *Els bombardeigs de Barcelona...* Pàg. 297
161. Archivo General de la Guerra Civil Española. Secció d'Incorporats. L.716.
162. Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna. Bombardamento del porto de Barcelona. Informes octubre 1938 - gener 39. Busta 39 i 40.
163. Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB) C1620. *Relación de los bombardeos habidos en la zona de servicios del puerto hasta 31 de diciembre de 1938.*
164. Citat per VILLARROYA, Joan. *Els bombardeigs de Barcelona...* Pàg. 68
165. Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna. Bombardamento del porto de Barcelona. Informes octubre 1938 - gener 39. Busta 39 i 40.
166. Els bombers parlen de l'incendi d'un vaixell que transportava material de guerra, atansat al moll de Barcelona, el qual també fou colpit per les bombes, si bé no especifiquen si els danys soferts per aquest vaixell foren molt grans o no. VILLARROYA, Joan. *Els bombardeigs de Barcelona...* Pàg. 68.
167. Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna. Bombardamento del porto de Barcelona. Informes octubre 1938 - gener 39. Busta 39 i 40.
168. Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna. Bombardamento del porto de Barcelona. Informes octubre 1938 - gener 39. Busta 39 i 40.
169. VILLARROYA, Joan. *Els bombardeigs de Barcelona...* Pàg. 69 «Los ataques aéreos contra el puerto de Barcelona son ataques contra la población civil - dice la Comisión Inglesa». *La Vanguardia*, 1 de desembre de 1938. Una comissió que va néixer a Gran Bretanya a inicis de 1938 amb la finalitat d'investigar els bombardeigs aeris que estava s'estaven donant durant la Guerra Civil.
170. Archivo Histórico del Ejército del Aire. A. 123
171. ALBERTÍ, Santiago i Elisenda. *Perill Bombardeig...* Pàg. 306.
172. Segons les memòries de Francisco Tarazona, a inicis del mes de desembre de 1938 fou destinada a la protecció del port una esquadra d'avions republicans. Segons el seu parer, fins aquests moments: «[...] los cazas enemigos piensan que la defensa del puerto va

a ser la misma que, desgraciadamente, hemos tenido siempre. Esto es, tres cazas antiguos tripulados por tres novatos o por tres pilotos "desinflados". Están acostumbrados a bombardear impunemente y se habrán reído cuando, al alejarse después de sus incursiones, vieran despegar a los tres paralíticos (sic). Ahora será diferente. Una escuadrilla fogueada en el frente les plantará cara, si es que se acercan. Además, los esperamos en el aire.» Citat ALBERTÍ, Santiago i Elisenda. *Perill bombardeig...* Pàg. 315

173. Els cavalls s'utilitzaven per transportar els gèneres que era descarregats dels vaixells fins als magatzems. Molts d'ells moriren a causa dels bombardeigs o foren sacrificats per ser utilitzats com aliment de la població.

174. VILLARROYA, Joan. *Els bombardeigs de Barcelona...* Pàg. 70

175. Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán. C. 9080.

176. Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán. C. 9080.

177. Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna. Bombardamento del porto de Barcelona. Informes octubre 1938 - gener 39. Busta 39 i 40.

178. Bombardeos efectuados por la aviación enemiga durante el mes de enero de 1939. Archivo Histórico Nacional (AHN). Fons General Rojo. Caixa 1196.

179. ALBERTÍ, Santiago i Elisenda. *Perill bombardeigs...* Pàg. 332.

180. Bombardeos efectuados por la aviación enemiga durante el mes de enero de 1939. Archivo Histórico Nacional (AHN). Fons General Rojo. Caixa 1196.

181. ALBERTÍ, Santiago i Elisenda. *Perill bombardeig...* Pàg. 333.

182. ALBERTÍ, Santiago i Elisenda. *Perill bombardeig...* Pàg. 333.

183. VILLARROYA, Joan. *Els bombardeigs de Barcelona...* Pàg. 73.

184. Els orígens d'aquest vaixells cal cercar-los a l'any 1929 quan Ramon Godó Lallana (1864-1931), primer comte de Godó, industrial i fundador del diari *La Vanguardia*, va encarregar la construcció d'un iot de gran tonatge i de luxe exquisit. L'embarcació va ser construïda a Southampton. Cap al setembre de 1930 el vaixell va arribar a Barcelona, on va ser matriculat i incorporat a la flota del Reial Club Marítim de la ciutat, on es va batejar amb el nom de *Rosa*.

L'inici de la Guerra Civil va alterar la seva història. Els club nàutic va ser assaltat i requisat per la CNT. El iot *Rosa* també va ser requisat. Però el *Rosa*, a causa de les seves característiques va passar a ans del Comitè de Milícies Antifeixistes, i va passar a formar part de la flota republicana que va dur a terme el desembarcament a Mallorca l'agost de 1936.

Després d'aquests fets, el *Rosa* va tornar al port de Barcelona per quedar-s'hi amarrat uns mesos. Va ser en aquell moment que l'Escola de Nàutica de Barcelona va demanar a la Conselleria de Defensa, posseïdora de la nau, que el iot fos lliurat per utilitzar-lo com a vaixell escola i també com a base per estudis litològics o de pesca, sense perjudici de les necessitats militars. Així, i com que l'escola depenia en aquell moment de la Generalitat de Catalunya, el *Rosa* va passar a ser vaixell escola al servei del departament de Cultura mitjançant un decret del 10 de maig de 1937. El vaixell es va rebatejar com a *President Macià* i es va nomenar Ricardo Aguirre Ibarra com a capità.

El dia 17 de març de 1938 l'aviació rebel va bombardejar Barcelona, i el *President Macià* també se'n va veure afectat amb la mort d'un dels seus tripulants José Cabina Martínez.

El 24 de setembre hi va haver un altre bombardeig sobre el port. Les bombes van caure a prop del vaixell, provocant desperfectes. Menys sort va tenir el iot *Mercedes*, que es va incendiar i enfonsar. L'incendi d'aquest es va propagar al *President Macià*, i se'n van cremar els dos bots auxiliars i alguns elements més.

Durant un altre bombardeig, una bomba va esclatar a l'aigua prop del vaixell, cosa que va provocar una important avaria i després un incendi. El iot va quedar surant, cremant

com una torxa, de manera que els bombers no van tenir més remei que enfonsar-lo. LÓPEZ BORRÁS, Francesca; LLEAL I GALCERAN, Francesc i GARCÍA DOMINGO, Enric. «El vaixell escola *President Macià* (1929-1941)». Drassana: revista del Museu Marítim, 2002, núm. 10

185. Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare. Operazione militare Spagna. Bombardamento del porto de Barcelona. Informes octubre 1938 - gener 39. Busta 39 i 40.

186. Segons les dades recopilades pel general Rojo, el dia 24 de gener el port de Barcelona fou bombardejat tres vegades: a la 1.19 de la nit i a les 8.50 i 9.40 del matí. Les bombes llançades per l'aviació enemiga causaren diversos morts i desperfectes en diversos edificis. Archivo Histórico Nacional (AHN). Fons General Rojo. Caixa 1196.

187. *ABC* Edició Sevilla, del 25 de gener de 1939, pàg. 18.

188. Archivo General Militar de Ávila. Estat Major de l'Aire. Burgos. Operacions de Campaña del dia 26 de gener de 1939. Complement del dia 25 de gener. C. 2607, Cp. 75 p. 57. A part d'aquestes dades també s'anota un bombardeig sobre el port durant la matinada del dia 24 al 25 de gener. Durant aquesta jornada fou colpit el vaixell *Miocenes* i Dolores de la Torre.

189. Archivo Histórico del Ejército del Aire. A. 91 Doc. 34

190. GESALÍ, David; ÍÑIGUEZ, David. *La Guerra Aèria a Catalunya...* pàg. 476.

191. Arxiu Històric del Port de Barcelona. Pla General de Construcció de Refugis per la Defensa Passiva antiaèria de la zona del port. Carpeta 326/1938.

192. Arxiu Històric del Port de Barcelona. Pla General de Construcció de Refugis per la Defensa Passiva antiaèria de la zona del port. Carpeta 326/1938. Les obres foren finalment autoritzades mitjançant un decret del govern republicà amb data del 25 de maig de 1938 i publicat a la Gaceta de la República núm. 147, amb data 27 de maig de 1938, pàg. 1053.

193. «Construcción de refugios contra ataques aéreos en Barcelona y Valencia» *La Libertad*, 27 de maig de 1938, pàg. 2.

194. Arxiu Històric del Port de Barcelona. Pla General de Construcció de Refugis per la Defensa Passiva antiaèria de la zona del port. Carpeta 326/1938.

195. Gaceta de la República, núm. 232, 18 d'agost de 1938. En aquest decret es considerava: «*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 estas actividades intervienen a un régimen de severa disciplina orgánica y de trabajo.*»

196. Arxiu Històric del Port de Barcelona. Pla General de Construcció de Refugis per la Defensa Passiva antiaèria de la zona del port. Carpeta 326/1938.

197. Archivo Histórico Nacional. F.C. Causa General. C. 1672, Exp. 4.

198. Archivo Histórico del Ejército del Aire. A. 123. Doc. 32.

199. Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, núm. 200, dimarts 19 de juliol de 1938, pàg. 195.

200. Arxiu Històric del Port de Barcelona. Pla General de Construcció de Refugis per la Defensa Passiva antiaèria de la zona del port. Carpeta 326/1938.

201. Tot i que les obres depenien i eren executades per la Comandància d'Obres Militars núm. 3, l'enginyer director del port va seguir informant puntualment de com s'anava desenvolupant tot al president de la Junta d'Obres del Port. Fruit d'aquests informes s'han pogut aconseguir aquestes dades. Arxiu Històric del Port de Barcelona. Pla General de Construcció de Refugis per la Defensa Passiva antiaèria de la zona del port. Carpeta 326/1938.

202. Arxiu Històric del Port de Barcelona. Pla General de Construcció de Refugis per la Defensa Passiva antiaèria de la zona del port. Carpeta 326/1938. Informe sobre la situació

de les obres enviat per l'enginyer director al President de la Junta d'Obres del Port amb data del 12 de gener de 1939.

203. Arxiu Històric del Port de Barcelona. Fons Junta d'Obres del Port de Barcelona. C. 94 Cp. 117/13 Doc. 4 Sol·licitud dades bombardejos.

204. GESALÍ, David; ÍÑIGUEZ, David. *La Guerra Aèria a Catalunya...* pàg. 221.

205. Archivo General Militar de Ávila. C. 2698, Cp. 23. Doc. 1-18

206. CABEZAS SANCHEZ, Adrián. *La defensa de la costa a Catalunya durant la Guerra Civil...* pàg. 353-354

207. Per aquest punt seguirem la informació publicada per Pardo, Juan. «La flota de Catalunya (1937-1939)», dins del *Congrés d'Història Marítima de Catalunya*, celebrat a Barcelona el 2002.

208. Junta de obras y servicios 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. (31/12/1942).

209. Junta de obras y servicios del puerto de Barcelona... Pàg. 13

210. «La reconstrucció del puerto» *ABC (Sevilla)*, 25 de febrer de 1939 pàg. 17.

211. GOMA, José. *La guerra en el aire*. Barcelona: Editorial AHR, 1958 pàg. 304.

212. RENART, Joaquim *Diari 1918-1961. La guerra: volum sisè (1936-1939)*. Barcelona: Proa, 2003 pàg. 550. També citat per ALBERTI, Santiago i Elisenda. *Perill de Bombardeig...* pàg. 352.

213. Aquestes dades han estat extretes de l'AHPB *Relación de los bombardeos habidos en la zona de servicios del puerto hasta 31 de diciembre de 1938*. I dels diaris dels bombardeigs de 1939. Segons dades de la Comisión de la Armada para el Salvamento de Buques foren 32 els vaixells enfonsats, mentre que José Luis Infiesta (Alcofar Nassaes) va localitzar en els seus estudis 36 vaixells. Aquest tema el tornarem a tractar al capítol dedicat a la reconstrucció del port de Barcelona.

214. Sota el títol «La ciutat intacta» la propaganda feixista presumia dels bombardejos portats a terme per la seva aviació dins del reportatge *Catalunya, la fotografia documental de l'assajament aeri*. Citat per VILLARROYA, Joan. *Els bombardeigs de Barcelona...* Pàg. 136.

215. «Renace la vida en el Puerto» *La Vanguardia Española*, 4 de febrer de 1939, pàg. 2

216. «El puerto de Barcelona, muestrario macabro de las naves marxistas» *La Vanguardia Española*, 23 de febrer de 1939, pàg. 13.

217. Arxiu Històric del Port de Barcelona. Fons Junta d'Obres del Port de Barcelona. C. 94 Cp. 117/13 Doc. 4 Sol·licitud dades bombardejos.

218. Arxiu Històric del Port de Barcelona. Fons Junta d'Obres del Port de Barcelona. C. 94 Cp. 117/13 Doc. 4 Sol·licitud dades bombardejos.

219. En aquest cas s'han recollit les dades registrades per les autoritats portuàries republicanes i localitzades a l'Arxiu Històric del Port de Barcelona. Per tant, no s'han pres com a referència les recollides per José Luis Infiesta en la seva obra *La aviación legionaria en la guerra española*, i que parlen de 88 agressions sobre el port de Barcelona durant l'any 1938.

220. CASTEJÓN, Rosa María. «El movimiento comercial del puerto de Barcelona.» *Revista de Geografía*. 1974, Vol. 8, núm. 1-2, pàg. 129-157.

221. Archivo General Militar de Ávila. Parte de Operaciones 105 División. A. 34, L. 4, C. 8, Doc. 4.

222. *ABC*, 27 de gener de 1939, pàg. 11.

223. Ufficio Storico della Marina Militare Italiana (USMMI), OMS 217, Porto di Barcellona.

224. Ufficio Storico della Marina Militare Italiana (USMMI), OMS 217, Porto di Barcellona. (document traduït al català).
225. Ufficio Storico della Marina Militare Italiana (USMMI), OMS 217, Porto di Barcellona. (document traduït al català).
226. Ufficio Storico della Marina Militare Italiana (USMMI), OMS 217, Porto di Barcellona. (document traduït al català).
227. IBARZ GELABERT, Jordi. *Treballant el silenci. Les relacions laborals dels estibadors del port de Barcelona durant el Primer Franquisme, 1939-1947*. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona, 2004, pàg. 6.
228. «Disposiciones oficiales del Gobierno Nacional. Normas para la recuperación de los servicios de Obras Públicas tras pasados a la región catalana» *La Vanguardia Española*, 30 de gener de 1939, pàg. 2.
229. «Constitución de la nueva Junta del Puerto de Barcelona» *La Vanguardia Española*, 15 d'agost de 1939, pàg. 5
230. Per un estudi més detallat sobre els batallons de treballs forçats durant la postguerra vegeu: CLARA, Josep. *Esclaus i peons de la Nueva España. Els batallons de treballadors a Catalunya 1939-1942*. Girona: Cercle d'Estudis Històrics i Socials, 2007; DUEÑAS, Oriol. *Els esclaus de Franco*. Badalona: Ara Llibres, 2007; MONFORT, Aram. *Barcelona 1939. El camp de concentració d'Horta*. Barcelona: L'Avenç, 2008; RODRIGO, Javier. *Cautivos. Campos de concentración en la España franquista, 1936-1947*. Barcelona: Crítica, 2005.
231. Archivo General Militar de Ávila. C. 2329, 55, 48/1.
232. CABEZAS SÁNCHEZ, Adrián. *La defensa de la costa a Catalunya...* pàg. 697
233. «Vida marítima. Renace la vida en el puerto» *La Vanguardia Española*, 4 de febrer de 1939, pàg. 2.
234. «Las operaciones en el puerto», *La Vanguardia Española*, 3 de febrer de 1939, pàg. 3.
235. «Declaraciones del Ministro de Obras Públicas. Importantísimos planes para la reconstrucción nacional» *La Vanguardia Española*, 13 d'abril de 1939, pàg. 1.
236. Arxiu Històric del Port de Barcelona. Fons Junta d'Obres del Port de Barcelona. C. 94 Cp. 117/13. Doc. 6 Relació de danys al port de Barcelona.
237. Arxiu Històric del Port de Barcelona. Fons Junta d'Obres del Port de Barcelona. C. 94 Cp. 117/13. Doc. 6 Relació de danys al port de Barcelona.
238. «Trabajos del ministro de Obras Públicas. Barcelona» *ABC (Sevilla)*, 6 de març de 1939, pàg. 17.
239. «Siguen con intensidad los trabajos de salvamento de buques en nuestro puerto» *La Vanguardia Española*, 2 d'abril de 1939, pàg. 3.
240. «Aspecto actual del Puerto» *La Vanguardia Española*, 8 d'agost de 1939, pàg. 3.
241. Segons les Bases Generals per la nova legislació d'Obres Públiques de 14 de novembre de 1868, les juntes d'obres dels ports tenien com a missió l'execució de les obres de nova construcció, ampliació, millora, reparació i conservació dels seus respectius ports, l'organització i direcció de tots els seus serveis, així com els de policia i ús públic, i l'establiment i explotació d'instal·lacions complementàries i, en general, d'aquells serveis que fossin necessaris per beneficiar i desenvolupar la navegació i el tràfic marítim, així com facilitar la manipulació i expedició de mercaderies.
242. Arxiu Històric del Port de Barcelona. Memòria. Obras del Puerto de Barcelona. 1942, pàg. 9. Per un estudi detallat de les depuracions que es produïren durant la postguerra al port de Barcelona vegeu: IBARZ GELABERT, Jordi. *Treballant el silenci. Les relacions laborals dels estibadors del port de Barcelona durant el primer franquisme...*

243. En aquest sentit, el 14 de febrer de 1939 la Comandància de la Marina traslladaria tot un seguit de disposicions a seguir per poder utilitzar els tallers militaritzats: «*Normas para el trabajo en los talleres militarizados por la marina de guerra. Los talleres militarizados funcionarán como tales empresas sujetos a la fiscalización de todos los órdenes de esta Jefatura. No podrán efectuar ningún trabajo ni disponer de ningún material sin orden o autorización de esta Jefatura. Los pedidos de ejecución de las obras o suministros de material a otras empresas, también han de ser autorizados de la misma forma. Los talleres Nuevo Vulcano, Zuazo y Obras del Puerto, podrán prestarse entre si ayuda sin necesidad de autorización cuando las obras correspondientes hayan sido previamente autorizadas. Cumplirán todas las órdenes de carácter general emanadas de la Jefatura de Fabricación de Cataluña como organismo superior, previa la revisión y conocimiento de estos servicios de ingenieros. Como norma general se restarán como días festivos los domingos y las fiestas oficiales salvo orden expresa en sentido contrario. Mientras no existan camiones suficientes, el servicio de transporte se solicitará de esta oficina al teléfono núm. Las facturas de trabajos efectuados a cuenta de la Marina de Guerra, se presentarán en la Comisaría de Marina del Sector Norte del Mediterráneo, después de haber sido visada y aprobada por estos servicios. Las liquidaciones de las obras se harán según las normas que acuerden en cada establecimiento. Para dar facilidades a las Empresas se harán facturaciones periódicas a juicio de esta Jefatura. No será necesario la revisión por estos servicios de las facturas correspondientes a trabajos efectuados por particulares a menos que así sea solicitado por el cliente.*»
244. Arxiu Històric del Port de Barcelona. Memòria. Obras del Puerto de Barcelona. 1942, pàg. 98.
245. Totes les dades que va recollir el Ministeri d'Obres Públiques per realitzar els dos plans de 1939 i 1941 foren recopilades en tres volums: un per Camins, un altre per Obres Hidràuliques i un tercer per Ports. *Plan de Obras Públicas. Tomo III Puertos y señales marítimas*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas, 1942 pàg. 375.
246. Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). Memòria. Obras del Puerto de Barcelona. 1942, pàg. 84
247. Arxiu Històric del Port de Barcelona (AHPB). Fons Junta d'Obres del Port de Barcelona. C. 94 Cp. 117/13. Doc. 6 Relació de danys al port de Barcelona.
248. Boletín Oficial del Estado (BOE), núm. 42, del 12 de febrer de 1939, pàg. 810.
249. «Siguen con intensidad los trabajos de salvamento de buques en nuestro puerto» *La Vanguardia Española*, 2 d'abril de 1939, pàg. 3.
250. «Actividades de la Comisión de Salvamento de Buques». *La Vanguardia Española*, 23 d'agost de 1939, pàg. 2.
251. «Compañía Trasatlántica. Administrada por el Estado. Concurso de venta para desguace del vapor Uruguay.» *La Vanguardia Española*, 14 de novembre de 1941 pàg. 5.
252. «El salvamento de buques. Como se lleva a cabo por la Comisión de la Armada» *Destino*, 18 de novembre de 1939, pàg. 12.
253. Boletín Oficial del Estado (BOE), núm. 83, de 24 de març de 1955 pàg. 1955.
254. *La Vanguardia Española*, 1 d'abril de 1964, pàg. 8.
255. Un altre espai que va ser evacuat va ser l'edifici principal de Correus i Telègrafs, el qual es trobava prop de la zona del port. Els danys que patia a conseqüència dels bombardeigs provocaren que no es poguessin oferir els serveis postals des d'aquest espai. Per aquesta raó, es va optar per traslladar les oficines a diversos punts de la ciutat. AGUILAR PÉREZ, ANTONIO. *La Guerra Civil i el correu a la ciutat comtal*.

Arxius consultats

Archivo General Militar de Ávila
Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare de Roma
Ufficio Storico della Marina Militare Italiana
Centro Documental de la Memoria Histórica de Salamanca
Archivo Histórico del Aire de Villaviciosa de Odón
Archivo General de la Marina Álvaro Bazán
Arxiu i Biblioteca del Pavelló de la República/Centre d'Estudis Històrics Internacionals (CEHI) de la Universitat de Barcelona
Archivo Histórico Nacional
Arxiu Nacional de Catalunya
Arxiu Històric del Port de Barcelona
Centre Documentació Museu Marítim de Barcelona
Hemeroteca de *La Vanguardia*
Biblioteca Virtual de Prensa Histórica
Gazeta Colección Histórica
DOGC de 1931 a 1939 i exili
Hemeroteca ABC
Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional
Biblioteca de Catalunya

Bibliografia

- ALBERTÍ, Santiago i Elisenda. *Perill de bombardeig! Barcelona sota les bombes (1936-1939)*. Barcelona: Albertí Editors, 2005.
- ALCOFAR NASSAES, José Luís. *La aviación legionaria en la guerra española*. Barcelona: Editorial Euros, 1975.
- ALCOFAR NASSAES, José Luís. *La marina italiana en la guerra de España*. Barcelona: Editorial Euros, 1975.
- ALEMANY, Joan. *El port de Barcelona*. Barcelona: Lunweg, 1998.
- ARACIL, Rafael; SEGURA, Antoni; Oliva, J.; PONT, M. *Empresaris de postguerra. La Comisión de Incorporación Industrial y Mercantil número 2. 1939-1942*. Barcelona: Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona, 1999.
- ARMENGOU, Montse; BELIS, Ricard. *Ramon Perera. L'home dels refugis*. Barcelona: Rosa dels vents, 2008.
- BERTRAN I MUSITU, José. *Experiencias de los Servicios de Información del Nordeste de España (SIFNE) durante la guerra*. Madrid: Espasa-Calpe, 1940.
- Bombardeos aéreos en España. De la aviación nacional a la retaguardia republicana*. Barcelona: Industrias Gráficas Seix y Barral Hnos, 1940.
- CABEZAS SÁNCHEZ, Adrián. *La defensa de la costa a Catalunya durant la Guerra Civil*. Tesi doctoral inèdita. Barcelona: Universitat de Barcelona, 2013.
- CAMPO RIZO, José Miguel. «El Mediterráneo, campo de batalla de la Guerra Civil española: la intervención naval italiana. Una primera aproximación documental» dins de *Cuadernos de Historia Contemporánea*, núm. 19. Madrid: Servicio de Publicaciones de la Universidad Complutense, 1997.
- CARRERAS, Albert; YÁÑEZ, César (1992) «El puerto en la era industrial: una síntesis histórica» en CLAVERA, Joan. [et al.] *Economía e Historia del puerto de Barcelona. Tres estudios*. Madrid: Civitas, 1992.
- CASTEJÓN, Rosa Maria. «El movimiento comercial del puerto de Barcelona» *Revista de Geografía*. 1974, Vol. 8, núm. 1-2.

- CATALÁN VIDAL, Jordi. *La economía española y la Segunda Guerra Mundial*. Barcelona: Ariel, 1995.
- DÍAZ I ESCULIES, Daniel. *L'exili dels Països Catalans durant la Guerra Civil de 1936-1939*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2013.
- DOLL-PETIT, Rubèn. *Els catalans de Gènova: història de l'èxode i l'adhesió d'una classe dirigent en temps de guerra*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2003.
- DOUHET, Giulio. *Il dominio dell'aira*. Milà: Mondadori, 1932.
- DUEÑAS ITURBE, Oriol. *La gran destrucció. Els danys de la guerra civil a Catalunya (1936-1957)*. Lleida: Pagès Editors, 2016.
- Estado Mayor de la Armada. *Comisión para el Salvamento de Buques*. Barcelona: Oliva de Vilanova, 1941.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael. *La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil*. Madrid: San Martín, 1977.
- GÁRATE CÓRDOBA, José María. *Partes oficiales de guerra*. Madrid: San Martín, 1977-1978.
- GAY, J. Víctor. «La Costa Brava, front de Guerra (1936-1939). Quinze vaixells enfonsats en el litoral gironí.» *Revista de Girona*, núm. 243, juliol-agost de 2007.
- GESALÍ, David; ÍÑIGUEZ, David. *La guerra aèria a Catalunya*. Barcelona: Rafael Dalmau, 2012.
- GOMA, José. *La guerra en el aire*. Barcelona: AHR, 1958.
- GONZÁLEZ HUIX, Francisco J. *El asedio aéreo de Tarragona, 1937-1939*. Tarragona: Diputació de Tarragona, 1990.
- GONZÁLEZ HUIX, Francisco J. *El puerto y la mar de Tarragona durante la Guerra Civil 1936-1939*. Tarragona: Diputació de Tarragona i Institut d'Estudis Tarraconenses Ramon Berenguer IV, 1995.
- GONZÁLEZ VILALTA, Arnau. *Cataluña bajo vigilancia. El consulado italiano y el fascio de Barcelona (1930-1943)*. València: Publicacions de la Universitat de València, 2009.
- GONZÁLEZ VILALTA, Arnau. *Amb ulls estrangers. Quan Catalunya preocupava Europa. Diplomàcia i premsa internacional durant la Guerra Civil*. Barcelona: Editorial Base, 2015.
- GONZÁLEZ VILALTA, Arnau. «Marines de guerra, evacuacions i consolats estrangers al port de Barcelona en guerra (juliol de 1936 – gener de 1937)» comunicació presentada al XIII Congrés d'Història de Barcelona.

- Barcelona: Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona, Institut de Cultura, Ajuntament de Barcelona/ Museu Marítim, 2013.
- GUARNER, Vicenç. *L'aixecament militar i la guerra civil a Catalunya (1936-1939)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1975.
- HURTADO, Víctor; SEGURA, Antoni; VILLARROYA, Joan. *Atles de la Guerra Civil a Catalunya*. Barcelona: Edicions Dau, 2010.
- IBARZ, Jordi. «Col·lectivització i Guerra Civil al port de Barcelona, 1936-1939», a Joan Roca i Albert [coord.] *L'articulació social de la Barcelona contemporània*. Barcelona: Proa, Institut Municipal d'Història, 1997.
- IBARZ, Jordi. *Treballar a ciutat. Sindicalisme i relacions laborals dels estibadors del port de Barcelona durant la II República (1931-1936)*. Lleida: Edicions de la Universitat de Lleida, 2000.
- IBARZ, Jordi. *Treballant el silenci. Les relacions laborals dels estibadors del port de Barcelona durant el primer franquisme, 1939-1947*. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona, 2004.
- ÍÑIGUEZ, David; GESALÍ, David. *Guerra aèria a la batalla de l'Ebre*. Barcelona: Duxelm, 2010.
- JACKSON, Gabriel. *La República Española y la Guerra Civil*. Barcelona: Ed. Crítica, 2006.
- INFIESTA PÉREZ, José Luis. *Bombardeos del litoral mediterráneo durante la Guerra Civil*, vol. 1. Valladolid: Quiron, 1998.
- JIMÉNEZ, Àngel. *La Guerra Civil a Sant Feliu de Guíxols (1936-1939)*. Girona: Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols, 1995.
- L LAUGÉ, Félix. *Historia mundial de la aviación de guerra*. Barcelona: Ed. De Vecchi, 1973.
- MANENT, Albert. *De 1936 a 1975. Estudis sobre la guerra civil i el franquisme*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1999.
- MASSOT I MUNTANER, Josep. *El desembarcament de Bayo a Mallorca, agost-setembre de 1936*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1997.
- MERINO SÁNCHEZ, Jacint. *Los militares se sublevan en Barcelona. El general Manuel Goded Llopis y el 19 de julio de 1936*. Barcelona: Ed. Base, 2013.
- MONFORT, Aram. *Barcelona 1939. El camp de concentració d'Horta*. Barcelona: L'Avenç, 2008.
- MORENO DE ALBORÁN, Fernando; MORENO DE ALBORÁN, Salvador. *La Guerra silenciosa y silenciada. Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936-1939*. Madrid: Gráficas Lormo, 1938, 5 vol.

- PASTOR PETIT, Domènec. *Espionaje. España 1936-1939*. Barcelona: Bruguera, 1977.
- PASTOR PETIT, Domènec. *La cinquena columna a Catalunya (1936-1939)*. Barcelona: Galba, 1978.
- PASTOR PETIT, Domènec. *Los dossiers secretos de la Guerra Civil*. Barcelona: Argos Vergara, 1978.
- PASTOR PETIT, Domènec. *Traïdors a Catalunya*. Barcelona: Ed. Base, 2007.
- PEIRATS, José. *La CNT en la revolución española. Vol. 1*. París: Ruedo Ibérico, 1971.
- PERNAU, Josep. *Diario de la caída de Cataluña*. Barcelona: Ediciones B, 1989.
- POBLET I FEIJOO, Francesc. *Els bombardeigs a Barcelona durant la Guerra Civil*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2005.
- PUJADÓ PUIGDOMÈNECH, Judith. *Oblits de rereguarda: els refugis antiaeris a Barcelona 1936-1939*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1998.
- RENART, Joaquim. *Diari 1918-1961. La guerra: volum sisè (1936-1939)*. Barcelona: Proa, 2003.
- ROS ANGULO, Manuel. *La trama oculta de la Guerra Civil. Los servicios secretos de Franco*. Barcelona: Crítica, 2006.
- SALAS LARRAZABAL, Jesús. «La guerra en el aire», dins Hugh Thomas (dir.), *La Guerra Civil Española*, vol. 6. Madrid: Urbión, 1979.
- SALAS LARRAZABAL, Jesús. *Guerra aérea 1936-1939*. Madrid: Ministerio de Defensa, 1999-2003.
- SALVADOR I ANDRÉS, Lluís de. *Quan la mort venia del cel. Memòria dels bombardejos sobre Tarragona (1937-1939)*. Valls: Cossetània Edicions, 2009.
- SOLÉ I SABATÉ, Josep M.; VILLARROYA, Joan. *Catalunya sota les bombes (1936-1939)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1986.
- SOLÉ I SABATÉ, Josep M.; VILLARROYA, Joan. *España en llamas. La Guerra Civil desde el aire*. Madrid: Temas de Hoy, 2003.
- SOLÉ I SABATÉ, Josep M.; VILLARROYA, Joan (dir.) *Breu història de la Guerra Civil a Catalunya*. Barcelona: Edicions 62, 2005.
- 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.

- TARRADELLAS, Josep. *Crònica de la Guerra Civil a Catalunya. 2 vol.* Barcelona: Generalitat de Catalunya, Ed. Dau, 2009.
- THOMAS, Hugh. *La Guerra Civil española. 2 vol.* Barcelona: Grijalbo, 1979.
- TORRE ENCISO, Cipriano; MURO ZEGRI, D. *La marcha sobre Barcelona.* Madrid: Editorial Nacional, 1939.
- VILLARROYA, Joan. *Els bombardeigs de Barcelona durant la Guerra Civil (1936-1939).* Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1999.
- VILLARROYA, Joan; JULIANA, Enric. «Y Mussolini decidió experimentar», *La Vanguardia*, 12 de març de 2003.
- VILLARROYA, Joan (dir.). *Tres dies de març.* Barcelona: El Punt, 2008.
- VIÑAS, Ángel. *El honor de la República. Entre el acoso fascista, la hostilidad britànica y la política de Stalin.* Barcelona: Crítica, 2009.

