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

Adrián Cabezas Sánchez



COL·LECCIÓ
LLIBRE DIGITAL
N.10

Port de Tarragona

CRÈDITS

Edita
AUTORITAT PORTUÀRIA DE TARRAGONA i JORDI BESORA – DISSENY GRÀFIC I MULTIMÈDIA
APT - Servei de Publicacions
C/ Anselm Clavé, 2
43004 Tarragona
publicacions@porttarragona.cat

Jordi Besora – Disseny Gràfic i Multimèdia
Carrer Camí del Freixa, 25
43800 Valls
jbesora@telefonica.net

Colección
Llibre Digital del Port de Tarragona, número 10.

Primera edició
Gener 2017

ISBN
978-84-617-8117-1

Dipòsit legal
T-88-2017

Copyrigth
© del text, Adrián Cabezas Sánchez.
© del pròleg, Coia Escoda Múrria.
© fotografies i imatges, indicat en cada una d'elles.
© Foto de portada: Niu de metralladores a la platja de Tamarit de Tarragona. (Col·lecció de l'autor).

Disseny de la portada
Miquel Pujol

Coordinació de l'obra
Arxiu del Port de Tarragona i Servei de Publicacions del Port de Tarragona.

Qualsevol forma de reproducció, distribució, comunicació pública o transformació d'aquesta obra només pot ser realitzada amb l'autorit¬zació dels seus titulars, tret de l'excepció prevista per la llei. Dirigiu-vos a l'editor o a CEDRO (Centre Espanyol de Drets Reprogràfics, www.cedro.org) si necessiteu fotocopiar, escanejar o fer còpies digitals d'algun fragment d'aquesta obra.

PRESENTACIÓ

Arribar al número 10 de la col·lecció «Llibre Digital del Port de Tarragona», representa que s'ha consolidat una línia editorial dedicada, bàsicament, als estudiants universitaris –graduats o no- que poden publicar el seu treball en el camp de les humanitats sobre tema marítim o portuari, i que aquí troba la seva oportunitat i el nostre reconeixement.

La defensa de la costa a la província de Tarragona durant la Guerra Civil (1936-1939), d'Adrián Cabezas, està dins d'aquesta voluntat d'oferir oportunitats als joves universitaris, però, en aquest cas, té el valor afegit de ser un dels dos treballs finalistes del VI Premi d'Investigació del Port de Tarragona, segons veredicte del jurat d'aquest premi.

L'obra que teniu a mans és una mostra de la voluntat del Port de Tarragona per encoratjar els autors novells que puguin tenir un lloc dins de la historiografia local, i a l'hora, del país.

Casualitat del moment, aquesta edició es presenta en dates pròximes a l'aniversari de l'acabament de la Guerra Civil a Tarragona, fet que ens ajuda a rememorar aquesta data, setanta-vuit anys després, i on la defensa de la costa tarragonina va tenir un protagonisme força important.

L'enhorabona a l'Adrián Cabezas pel seu treball, i esperem que en un futur no massa llunyà ens pugui regalar un nou treball.

Josep Andreu i Figueras
President del Port de Tarragona

PRÒLEG

Els anys d'ofici t'aporten experiència, sens dubte, i també moltes satisfaccions com la de presentar aquest llibre de l'Adrián Cabezas. Un treball que va ser finalista del VI Premi d'Investigació Port de Tarragona l'any 2015 i que per unanimitat del jurat es va decidir publicar-lo en edició digital dins les col·leccions del Servei de Publicacions del Port de Tarragona.

Amb aquest comentari gairebé ja està justificada la vàlua d'aquesta investigació sobre la defensa de la costa a Tarragona durant la Guerra Civil. I és que la costa catalana va tenir un paper poc conegut però molt important durant la Guerra Civil espanyola. Els ports catalans van ser els principals enclavaments amb els quals comptaria la República per a l'arribada de subministraments i armament. Com bé diu l'autor en el llibre: "qui controlava el mar i, en conseqüència, el seu tràfic marítim, podia com a mínim continuar el conflicte" i "defensar la costa era precisament protegir aquest tràfic marítim i l'entrada de subministraments així com protegir la rereguarda davant de possibles amenaces, com podrien ser sobretot possibles desembarcaments de tropes de l'adversari o atacs contra el litoral".

En previsió d'un possible desembarcament de tropes franquistes en terres catalanes, el litoral català es va fortificar construint un gran nombre de posicions defensives: nius de metralladores i emplaçaments d'artilleria, així com diferents unitats militars, elements que en conjunt formen el que coneixem com a defensa de costa, que comprèn tant els materials com les operacions previstes, amb l'objectiu de neutralitzar atacs contra qualsevol punt del litoral, ja sigui des de mar, terra, o aire.

Malgrat aquests esforços, totes aquestes construccions defensives no van ser les adequades, en molts casos, per fer front a les diferents amenaces que va haver de suportar el litoral, especialment pels bombardejos, tant navals com aeris, protagonitzats per les unitats franquistes.

A la costa tarragonina, i en general a la catalana, els esforços es van centrar en la construcció de llocs de vigilància per a prevenir qualsevol amenaça vinguda del mar i, sobretot, elements per a la defensa activa: trinxeres, nius de metralladores i emplaçaments d'artilleria.

L'historiador ens explica detalladament com es va organitzar la defensa del nostre litoral, a partir sobretot del fracàs en l'intent de recuperació de les Illes Balears i del desbloqueig de l'estret de Gibraltar a finals de 1936.

Incideix en com la Conselleria de Defensa de la Generalitat de Catalunya dividí la costa catalana en tres sectors per tal d'organitzar millor la seva defensa, de com es construïren els nius de metralladores, més de 450, els vestigis de molts dels quals encara són visibles avui en dia, però també es bastiren llocs de vigilància amb l'objectiu màxim d'evitar un desembarcament de les tropes hostils.

La importantíssima tasca de la Xarxa d'Observació de la Defensa de Costes o el que és el mateix, els diferents punts d'observació permanents que donaven les primeres notícies sobre l'abast del possible atac, a càrrec de personal especialitzat, amb un mínim de dues persones, l'observador i el transmissor, la tasca dels quals era vital per a la prevenció d'atacs sorpresa i la seva magnitud.

El treball ens parla a bastament de la tasca d'aquests professionals, així com dels llocs d'observació, des dels observatoris d'artilleria de costa, els fars i llocs semafòrics de Marina repartits per tot el litoral.

També detalla com eren i quina funció tenien les forces que defensaven la costa, els milicians, els carrabiners o les brigades mixtes. Especifica detalladament de quin tipus era l'artilleria de costa en cadascun dels punts defensius, des de Port Bou a Amposta, amb un total de 120 peces entre canons

i obusos, repartides entre 14 bateries motoritzades, 3 de muntanya i 26 de fixes, com la d'Altafulla o Roda de Berà, que van tenir el seu paper, com a mínim intimidatori, en alguns atacs importants per part dels vaixells franquistes *Canarias* i *Baleares* que amenaçaren i atacaren les poblacions costaneres catalanes l'any 1937. La història de cadascuna de les bateries s'explica detalladament en el llibre.

Un capítol a banda tenen les construccions defensives de Tarragona a escala provincial, tema que ens ha captat especialment l'atenció perquè al Port de Tarragona hi va haver nius de metralladores, i en tenim testimonis gràfics de la seva existència. L'autor parla de dos nius dobles que estarien situats al far del Port, i el segon a la punta del dic del Francolí o dic de l'Oest, i en detalla també les seves característiques constructives. En realitat, l'obra, en aquest punt esdevé un veritable inventari minuciós de totes les posicions defensives repartides al llarg de la costa tarragonina, des de Cunit fins a Alcanar, acompanyades les descripcions amb croquis.

Però l'autor també parla de la defensa de la costa tarragonina des del mar, i el paper jugat pels defensors i els atacants. La marina del bàndol sollevat, amb el suport de l'Armada italiana, tindria un paper molt més agressiu sobre la costa catalana que va atacar en diverses ocasions; la marina republicana, en canvi, només va tenir opcions de dur a terme una estratègia defensiva, amb poques unitats, cosa que conduí a la desprotecció gairebé total del mar català. Malgrat la creació de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya el 1937, de la qual formaven part petites embarcacions pesqueres armades, no seria prou per combatre, ni els atacs dels submarins italians, ni les constants incursions de l'aviació franquista, ni els atacs aeris sobre els grans ports de subministrament de Catalunya: Tarragona i Barcelona.

Tot i ser punts calents del conflicte, els grans ports, no es van militaritzar fins al mes d'agost de 1938 quan Tarragona, per exemple, ja havia sofert els atacs marítims del *Canarias*, amo i senyor del Mediterrani des del desbloqueig de l'estret de Gibraltar, que juntament amb el *Baleares*, atacaren la ciutat el 14 d'abril de 1937, sisè aniversari de la proclamació de la II República. Sortosament, però, els atacs no causaren massa danys.

En fa una acurada descripció l'autor, tant dels atacs dels sollevats, com de les seves conseqüències, com també n'és de detallat el relat sobre les incursions dels submarins, aquells silenciosos i temibles submergibles que apareixien quan menys se'ls esperava a les costes, com el *Jalea*, que va ser al port de Tarragona el 26 de desembre de 1936, encara que amb poc èxit en la seva missió, per sort de la població tarragonina, o el *Torricelli* i el *Ferraris*, tots de l'Armada italiana. Paper a banda tenen els submarins espanyols *General Mola* i *General Sanjurjo* (abans *Torricelli*), que també van solcar aigües tarragonines, encara que majoritàriament operaren a la zona d'Alacant i Cartagena. Interessants les imatges, tant dibuixos com fotografies, de les missions d'espionatge i reconeixement de la costa, per detectar nius de metralladores, principalment, que varen fer aquestes naus i de les quals l'autor n'aporta alguns exemples en el llibre.

En Cabezas ho deixa ben clar en el seu capítol titulat "La guerra al tràfic marítim", i és que els sollevatssabien que el seu principal objectiu era assegurar les rutes marítimes per poder continuar amb la guerra, bloquejar les costes republicanes i els ports per evitar el subministrament d'armes i materials arribats d'altres indrets i provocar el col·lapse. Com que no disposaven d'una flota poderosa es dedicaren a decomissar, a finals de 1936, embarcacions comercials que reconvertiren en vaixells de guerra, tots de la Compañía Transmediterránea. Aquest fet, més el control prematur de tota la costa nord espanyola i que la base de l'aviació rebel s'establís a Mallorca, provocà que tots els efectius navals franquistes es desplacessin al Mediterrani i fessin incursions constants a les nostres costes i als nostres ports. Resultà decisiu aquest factor quan cap al final de la guerra s'inicià l'ofensiva sobre Catalunya, en la qual la guerra marítima va tenir molta importància per

la intercepció de subministraments, i els temuts desembarcaments de tropes en poblacions com l'Hospitalet de l'Infant, que nodriren implacablement l'exèrcit franquista donant el gir final a la guerra en la decisiva batalla de l'Ebre.

Cap al final del llibre es parla de la marina republicana i del seu problema endèmic de manca d'oficials i comandaments, fet que provocà que, tot i ser molt més gran pel que fa al nombre d'unitats, es mantingués somorta a la base naval de Cartagena, contemplant gairebé impassible com les forces navals franquistes, de mica en mica, s'anaven apoderant del mar. Poques missions van assolir i la major part van ser defensives, no ofensives, com era de preveure en un estat de guerra.

Tot i l'existència de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya creada el gener de 1937, la important tasca dels guardacostes encarregats, principalment, d'acomboiar els vaixells mercants, i la inestimable feina dels dragamines (petites barques de pesca), per rastrejar la gran quantitat d'aquests artefactes que ocupaven el fons marí català, res va ser suficient per impedir els avanços de la marina franquista i l'ocupació del litoral de Catalunya.

El mateix va succeir amb l'aviació d'un bàndol i l'altre. Tot i que en nombre, els republicans comptaven amb força més unitats (més de 400), l'antiguitat dels aparells, i el fet de no estar dotats d'armament, més la col·laboració de les aviacions estrangeres, italiana i alemanya principalment, són el còctel definitiu que explica bona part dels esdeveniments.

Aviat la ciutadania va poder comprovar que la por no venia només del mar, sinó que també venia del cel. Els bombardeigs mortífers i constants que dugueren a terme els rebels o sollevats, amb el suport dels temuts Savoia italians i els Heinkel de la Legió Còndor alemanya, constitueixen, potser, un dels episodis més cruels i sagnants de la nostra història.

El llançament de bombes sobre les ciutats i pobles, amb una clara intenció d'atacar a la població civil era una novetat en la terminologia de guerra, fins aleshores els conflictes entre països s'havien lliurat en els camps de batalla. Aquesta època de la Guerra Civil espanyola i la 2a Guerra Mundial marcaran, desgraciadament, un punt d'inflexió en la història de la Humanitat que, des d'aleshores, no ha dubtat en portar les guerres a casa atacant la població civil de forma indiscriminada.

L'autor parla dels bombardejos, sobretot els que va patir la infraestructura portuària tarragonina, que es va veure greument afectada en els anys centrals de la contesa, i que comportà una gran tasca de reconstrucció un cop es va acabar el conflicte.

Però no només l'objectiu de l'aviació eren els dics, molls i magatzems portuaris. També ho eren els pocs vaixells que solcaven les aigües, traslladant subministraments i materials d'un lloc a l'altre per al suport de les tropes i la població. Centenars d'embarcacions van ser enfonsades restant com a testimonis d'aquella guerra al fons del nostre mar.

També van ser bombardejades les vies fèrries i les vies de comunicació en general, les estacions ferroviàries, les carreteres, les línies telefòniques i els centres industrials i militars.

I l'aviació republicana? Quin paper va tenir en la defensa de la costa? L'esquadrilla republicana aèria de defensa de costes va ser molt activa a la segona meitat de l'any 1938 quan els bombardejos dels franquistes s'incrementaren, encara que amb poc èxit en les seves missions, que tenien com a objectiu principal interceptar els avions de l'altre bàndol. Tampoc serien massa efectives les armes antiaèries dels republicans, perquè s'establí com a prioritat la dotació d'armament antiaeri als diferents fronts de guerra, encara que en llocs com Tarragona se n'instal·laren algunes en zones crítiques com la factoria Campsa, la plaça de Toros, la torre de l'església de Sant Joan a la plaça de la Mitja Lluna i al terrat de la Comandància Militar.

En definitiva, tal com apunta l'Adrián Cabezas a les conclusions del llibre, el litoral català, i també el tarragoní, van tenir un paper clau en la Guerra Civil, perquè el mar es va convertir en la principal via d'entrada dels subministraments; qui controlava les aigües tenia molt de guanyat; amb el desbloqueig de l'estret de Gibraltar les forces franquistes sollevades amb els seus vaixells *Canarias* i *Baleares* van anar prenent possessió d'aquest mar i d'un punt estratègic clau, les Illes Balears, en les quals establiren les mortíferes esquadres aèries que causaren els centenars de bombardejos sobre les ciutats catalanes deixant mort i misèria al seu pas.

Malgrat les mesures preses pel govern republicà per a defensar la costa, davant la por d'un possible desembarcament facciós, els treballs de fortificació i la dotació de milicians i armament comportaren la desprotecció del front terrestre i no van ser suficients, o prou operatives, per aturar els agressius atacs dels franquistes.

La implacable persecució dels vaixells mercants encarregats del subministrament, sobretot per part de les forces aèries, anaren minant la moral republicana, que es va acabar d'ensorrar quan els atacs aeris es traslladaren terra endins per bombardejar, sistemàticament i ferotgement, els ports i les ciutats catalanes provocant un elevat nombre de víctimes i la destrucció gairebé total d'instal·lacions industrials, militars i de comunicacions.

La terrible i temuda por al que podria venir del mar no va deixar al govern republicà reaccionar contra la veritable i real amenaça, la que va venir del cel.

Per acabar només em resta felicitar a l'autor per la bona feina feta en aquesta investigació, treball que ens ha aportat molta informació d'un moment i d'uns fets concrets, que es desenvoluparen en el marc de la cruenta Guerra Civil, en una zona cabdal, el litoral català. Un inventari somer dels emplaçaments costaners d'artilleria i un relat minuciós i detallat dels atacs navals i aeris a la nostra costa, donen al relat un cert toc novel·lesc, malgrat que van ser fets reals, que ajudaran sens dubte al lector a saber més d'aquest episodi de la nostra història recent.

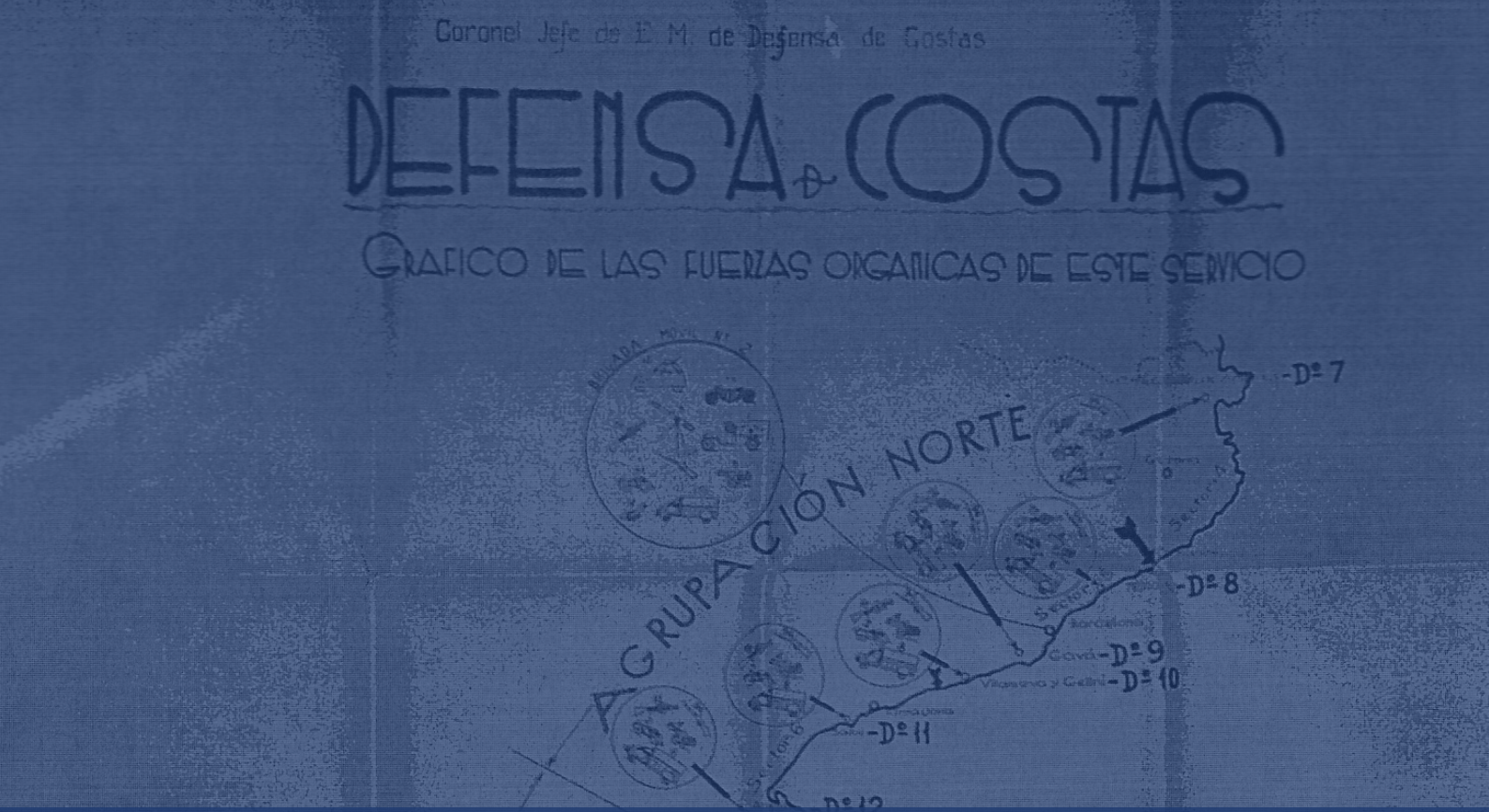
Coia Escoda Múrria

Per Meri i Nico

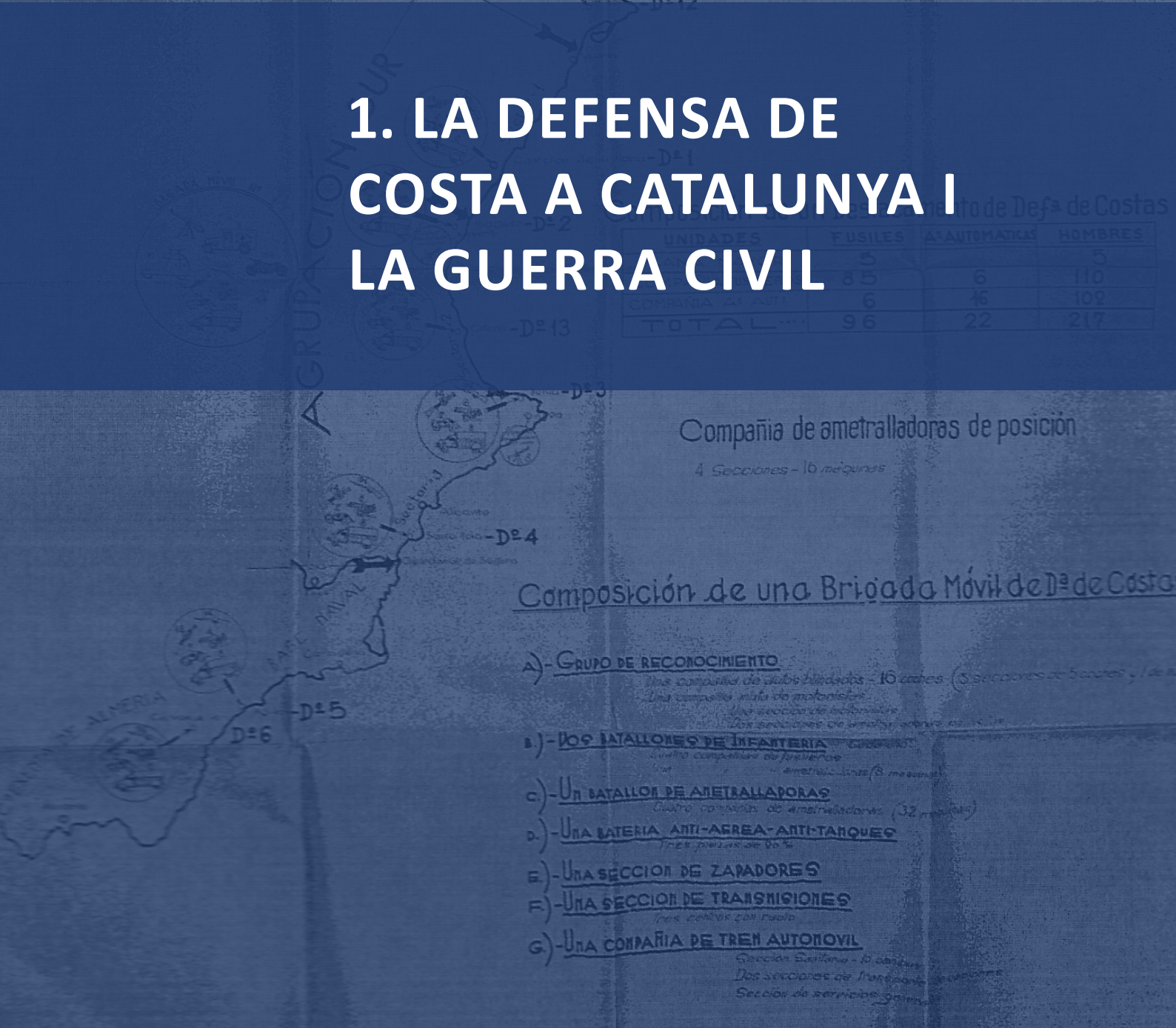
ÍNDEX

1. La defensa de la costa a Catalunya i la Guerra Civil 17
2. La defensa de la costa tarragonina des de terra 25
2.1. L'organització defensiva de la costa 27
2.2. La Xarxa de Vigilància de la costa 40
2.2.1. Els llocs d'observació a la costa tarragonina 45
2.3. Les forces de defensa de la costa 49
2.3.1. Els milicians 50
2.3.2. El cos de Carrabiners 53
2.3.3. Les unitats de Defensa de Costa 57
2.3.4. Les Brigades Mixtes a la costa tarragonina 57
2.4. L'artilleria de costa 65
2.4.1. Els emplaçaments d'artilleria de la costa tarragonina 82
2.4.1.1. La bateria de Calafell 87
2.4.1.2. La bateria de Roda de Berà 87
2.4.1.3. La bateria de Tamarit 88
2.4.1.4. La bateria de Monnars 90
2.4.1.5. La bateria de Salou 91
2.4.1.6. Les bateries del Coll de Balaguer 94
2.4.1.7. La bateria de l'Ametlla de Mar 98
2.4.1.8. La bateria la Martinenca (Sant Carles de la Ràpita) 98
2.4.1.9. La bateria de les Cases d'Alcanar 99
2.5. Les posicions defensives costaneres 100
2.5.1. Les construccions defensives a la província de Tarragona 104
2.5.1.1. Baix Penedès 110
2.5.1.1.1. Cunit 110
2.5.1.1.2. Calafell 111
2.5.1.1.3. Sant Salvador, Coma-ruga, Sant Vicenç de Calders 113
2.5.1.2. Tarragonès 116
2.5.1.2.1. Roda de Berà 116
2.5.1.2.2. Creixell 117
2.5.1.2.3. Torredembarra 117
2.5.1.2.4. Altafulla 120
2.5.1.2.5. Tamarit 121
2.5.1.2.6. Tarragona 122
2.5.1.2.7. Vila-seca 129
2.5.1.2.8. Salou 130
2.5.1.3. Baix Camp 133
2.5.1.3.1. Cambrils 134
2.5.1.3.2. Mont-roig del Camp 137
2.5.1.3.3. Hospitalet de l'Infant 139
2.5.1.3.4. Coll de Balaguer 140
2.5.1.4. Baix Ebre 144
2.5.1.4.1. L'Ametlla de Mar 144
2.5.1.4.2. L'Ampolla 148
2.5.1.4.3. Delta de l'Ebre 150
2.5.1.5. Montsià 150

2.5.1.5.1. Sant Carles de la Ràpita 150
2.5.1.5.2. Alcanar 153
2.6. El servei d'espionatge franquista 159
3. La defensa de la costa tarragonina des del mar 171
3.1. Els ports tarragonins i el tràfic marítim 173
3.2. Les amenaces navals a la costa tarragonina 185
3.2.1. Les agressions dels vaixells franquistes 188
3.2.2. L'amenaça submarina 192
3.2.3. La guerra al tràfic marítim 225
3.2.4. La campanya de Catalunya al mar tarragoní 229
3.2.4.1. L'operació de desembarcament de l'Hospitalet de l'Infant 233
3.3. La Marina republicana a aigües tarragonines 244
3.3.1. L'actuació de la Marina republicana 244
3.3.2. La Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya 247
3.3.2.1. Els guardacostes 249
3.3.2.2. Els dragamines 251
3.3.2.2.1. El Dragamines D-199 255
4. La defensa de la costa tarragonina des de l'aire 259
4.1. Els bombardeigs franquistes a la costa tarragonina 262
4.1.1. Els bombardeigs al port de Tarragona 266
4.1.2. Els bombardeigs aeris al tràfic marítim 274
4.1.3. Els bombardeigs a les vies fèrries i les vies de comunicació 279
4.1.4. Els bombardeigs als centres industrials i militars 291
4.2. L'aviació republicana en la defensa de la costa 293
4.2.1. L'Esquadrilla Republicana de Defensa de Costes 293
4.2.2. Les armes antiaèries republicanes en la defensa de la costa 300
Conclusions 307
Annexos 313
Bibliografia 343
Summary 355



1. LA DEFENSA DE COSTA A CATALUNYA I LA GUERRA CIVIL



1. LA DEFENSA DE COSTA A CATALUNYA I LA GUERRA CIVIL

La costa de Catalunya, amb els seus més de 400 quilòmetres, sempre ha tingut una gran transcendència al llarg de la història. Precisament seria per via marítima que es tindria contacte amb les antigues civilitzacions, establint-se les primeres colònies al seu litoral, agafant un paper primordial durant l'Edat Mitjana, quan el Regne d'Aragó esdevindria una de les principals potències comercials mediterrànies, utilitzant el litoral com a base pel seu expansionisme. Però seria igualment durant aquesta darrera època quan la costa catalana seria castigada més assíduament amb accions de pirateria, accions que en molts casos eren només actes de rapinya, com serien els atacs dels sarraïns i realitzats sobretot a partir de la caiguda dels Regnes de Taifes (segle XIII) per part de vaixells amb base a les costes del nord d'Àfrica; tot i que també serien realitzades altres accions més organitzades protagonitzades per vaixells de potències rivals, com seria el cas d'accions de navilis genovesos i francesos entre d'altres. Més endavant, a partir del segle XVI i amb la supremacia que exercirien els turcs al Mediterrani, les accions de pirateria dels vaixells barbarescos amb base al nord d'Àfrica tornarien a sovintejar, intensificant en molts casos els seus atacs a la costa i a la navegació.

En resposta a aquestes accions, la costa catalana disposaria des de l'Edat Mitjana de llocs fortificats des dels quals repel·lir i controlar els atacs per mar; tot i que seria a partir del segle XVI, amb la puixança dels atacs barbarescos, quan seria organitzada una defensa de la costa catalana global a través d'un sistema defensiu basat en torres, utilitzades aquestes tant com torres de defensa, de guaita o de refugi, a més a més de comptar amb la fortificació d'esglésies i l'emmurallament de viles i ciutats.

Aquest sistema de defensa de la costa s'aniria realitzant al llarg de la segona meitat del segle XVI, millorant-se i quedant quasi completat a començaments del XVII. Així, a banda de la construcció de torres de defensa, s'establirien també tota una sèrie de mesures de vigilància de la costa on destacaria la comunicació entre els diferents llocs fortificats, l'armament de les torres i l'organització de la defensa per part dels propis municipis costaners entre d'altres, fins a establir-se un sistema defensiu complet de tot el litoral.

En una època més contemporània, en la qual se centra aquest estudi, la Defensa de Costes comprenia totes les disposicions i operacions que s'havien d'efectuar per tal d'anul·lar els possibles atacs contra qualsevol part del litoral i participava en ella elements de terra, mar i aire. Gran part d'aquesta defensa de la costa era la funció que havien de desenvolupar les forces navals, consistent sobretot en anular la flota adversària, mantenir el control i el domini de les línies vitals de comunicació i col·laborar amb les forces de terra amb la finalitat de refusar un atac contra qualsevol objectiu costaner. Per aquesta tasca també es comptava amb elements mòbils que, junt amb les unitats navals de diferents classes i elements fixos o línies de mines, a part de l'aviació naval, integraven les forces de la defensa de la costa.

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

Però la defensa de la costa havia de prendre en consideració sobretot diferents factors importants, com serien l'observació del litoral i del mar, la protecció dels principals punts litorals, sobretot evitar qualsevol tipus de desembarcament. Pel que fa als mitjans utilitzables per a la defensa de la costa,

estaven integrats per la flota, amb tots els seus elements; les forces navals afectes a les defenses locals; les defenses fixes marítimes; l'artilleria de costa i la resta de forces de l'exèrcit afectes al litoral o forces mòbils, establint-se l'artilleria de costa com l'element principal.

La costa catalana comptava amb una defensa pèssima abans de la Guerra Civil (1936-1939), ja que només es disposava d'unes quantes peces artilleres obsoletes que s'havien establert a corre cuita durant la guerra hispanoamericana de 1898 quan s'instal·larien bateries d'artilleria a Roses, Montgat i Montjuïc entre altres llocs, però que no atenia a plans de defensa conjunta del territori.

El 1926, Primo de Rivera promulgaria el *Plan de Artillado y Defensa de las Bases Navales de Ferrol, Cartagena y Mahón*, també conegut amb el nom de Plan Vickers, ja que es tractava d'artillar noves bateries amb peces de 381 mm. (costa), 152,4 mm. (costa) i 105 mm (antiaeri), totes de la casa anglesa Vickers, amb l'objectiu de millorar l'artillat de les bases navals perquè la flota tingués una bona defensa a les seves principals bases. Però aquest pla deixaria de banda totalment el Principat, i la costa catalana continuaria amb la mateixa defensa obsoleta establerta a finals del segle XIX.

Amb l'adveniment de la República al 1931, un Decret del 15 de febrer de 1933 fixaria la Zona Militar de Costes i Fronteres i s'assenyalaria com límit interior de la corresponent a la costa de Llevant, una línia que partint de Manlleu, on enllaçava amb la zona fronterera del Pirineus, continuava per la carretera de Vic i la de Collsuspina, Moià, Manresa per Maians a Igualada. D'aquesta darrera població passaria per Santa Coloma de Queralt, i de Sarral a Montblanc, Esplugues de Francolí, Vimbodí, Vilanova de Prades, Margalef, La Palma, Flix i Ascó per anar a empalmar amb la carretera de Tarragona a Alcanyís en Venta de Camposines. Finalment continuava per aquesta carretera fins a Gandesa i per la de Bot, Horta de Sant Joan, Vall-de-roures, fins a unir-se en Mont-roig amb la carretera de Morella que continuava fins aquest punt1.

D'una altra banda, des d'un punt de vista administratiu i segons el decret de la Gaceta de Madrid del 22 de desembre de 1935, la costa catalana repartida en les províncies de Girona, Barcelona i Tarragona, era dividida en deu districtes marítims, sent aquests els següents: 1r districte La Selva (de la frontera francesa al cap de Creus); 2n districte Roses (del cap de Creus a les Illes Medes); 3r districte Palamós (de les illes Medes a la riera de Ridaura); 4t districte Sant Feliu de Guíxols (de la Riera de Ridaura al límit provincial de Girona amb Barcelona); 5è districte Mataró (del límit provincial a la punta de Sant Genís); 6è districte Barcelona (de la punta de Sant Genís a la Torre Barona); 7è districte Vilanova i la Geltrú (de la Torre Barona a la punta Palomera); 8è districte Tarragona (de la punta Palomera al cap del Terme), 9è districte Tortosa (del cap de Terme a la gola sud de l'Ebre) i 10è districte Sant Carles de la Ràpita (de la gola sud de l'Ebre al límit provincial de Tarragona amb Castelló)2.

Aquell mateix any de 1935, al número de maig de la Revista General de Marina és publicaria un estudi del general José López Pinto sobre la realització d'un pla de defensa de la costa espanyola complet i eficaç on destacava el perquè d'aquest pla3. Segons aquest estudi, s'havien d'artillar totalment tant les costes mediterrànies com les atlàntiques amb elements apropiats, realitzant un estudi previ de les zones on la seva defensa seria més necessària, amb l'objectiu d'intentar obtenir d'aquesta defensa l'allunyament del temor de possibles desembarcaments enemics, així com protegir zones de mines i impedir la proximitat a les bases navals de les esquadres contràries. D'aquesta manera seria possible batre-les amb l'artilleria de costa, permetent també l'entrada i sortida de les unitats navals amb la màxima protecció, quedant al mateix temps a cobert l'arsenal, tallers, allotjaments i vaixells que es trobessin a les seves bases. En canvi, aquest estudi ja demostrava que per molt eficaç que es considerés aquesta classe de defensa amb artilleria de tots els calibres situades a les

1 Caixa 9726. Servicio Histórico Estado Mayor de la Marina (SHEMA). Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB).
2 *Gaceta de Madrid*, 22 de desembre de 1935.
3 LÓPEZ PINTO, José, "Estudio sobre defensa de costas". *Revista General de Marina.* Maig de 1935.

costes properes i a les grans poblacions no es podia quedar a cobert segur. Segons aquest estudi s'imposava, doncs, el fet de comptar amb una esquadra naval pròpia o aliada, que anul·lés els esforços de l'enemiga, que amb poderosos mitjans podria atacar-les per on més li convingués, tal com ho havien demostrat totes les nacions bel·ligerants durant la Primera Guerra Mundial.

I és que segons l'estudi del general José López Pinto, al litoral existent entre Cartagena i la frontera francesa es trobaven diverses ciutats importants com Alacant, Dénia, València, Castelló així com les catalanes de Tarragona i Barcelona i zones que convenia protegir com eren les compreses entre cap de Palos i cap de Santa Pola, Benidorm i Gandia, cap Cullera i port de Sagunt, Vinaròs i golf de Sant Jordi, (inclòs aquest últim), desembocadura del riu Llobregat i Mataró, i golf de Roses des del riu Ter fins al cap de Creus, ja que la costa mediterrània era més susceptible de rebre un atac davant de qualsevol potència estrangera degut a les aspiracions internacionals de les diferents potències europees que s'estaven donant durant aquesta època. Així d'aquesta manera, i dintre del departament de Cartagena, s'establiria el Centre de Barcelona que al seu torn tindria en dependència quatre zones defensives diferents i que estarien artillades de manera desigual. Per tant, la zona defensiva de Tarragona havia d'estar artillada amb cinc bateries i altres sis bateries, ambdues de quatre canons de calibre mitjà; la zona defensiva de Barcelona en canvi havia de comptar amb més peces d'artilleria com eren quatre bateries de dos canons de gran calibre, vuit bateries de quatre canons de calibre mitjà, dotze bateries de quatre canons de calibre petit i quatre bateries de quatre canons antiaeris. Per altra banda, la costa nord catalana quedava dividida en la zona defensiva de Tossa, artillada amb quatre bateries de dos canons de calibre mitjà i quatre bateries de quatre canons de calibre petit; i la zona defensiva de Roses artillada aquesta amb cinc bateries de dos canons de calibre mitjà i quatre bateries de quatre canons de calibre petit. Però l'estudi no passaria d'aquí i davant les necessitats de l'època i els esdeveniments que havien d'ocórrer al país l'any següent, no es portaria a terme cap tipus de projecte defensiu de la costa peninsular en general, ni catalana en particular.

I és que el 17 de juliol de 1936 s'iniciaria al Marroc una insurrecció militar que s'estendria per la majoria de les guarnicions militars tot i que no tindria l'èxit esperat. La revolta, pensada per ser un cop d'estat ràpid, fracassaria a moltes ciutats per diversos motius: com l'ambient polític de la zona; la mala preparació del cop d'estat; la unitat o divisió dels militars i de les forces d'ordre públic; el grau de decisió de les autoritats o dels insurrectes i fins i tot, la proximitat d'una gran capital que influiria en la posició de la regió. Així, la revolta triomfaria a Galícia, Navarra, La Rioja, Castella i Lleó, província d'Àlaba, a les capitals de província de l'Aragó però no a tota la comunitat; a Andalusia Oriental (Sevilla, Cadis, Huelva, Còrdova i Granada), Oviedo, Càceres, Illes Canàries i Illes Balears (excepte Menorca). En canvi la revolta no triomfaria a les ciutats més industrialitzades i importants com Bilbao, València, Barcelona i Madrid. A Barcelona, els treballadors des del 16 de juliol, un dia abans de la revolta al nord d'Àfrica,havien començat a muntar guàrdia al voltant de les casernes i centres militars de la ciutat, fins i tot els sindicats havien mobilitzat els seus militants en previsió del cop d'estat. El 19 de juliol, els rebels serien derrotats als carrers de Barcelona per anarquistes, militants dels diferents sindicats i forces de l'ordre com la Guàrdia Civil o la Guàrdia d'Assalt, connectant d'aquesta manera la sort de Barcelona a la de tota Catalunya. Per la seva banda, a Madrid la conspiració va ser un fracàs a causa de la mala organització, quedant les forces insurrectes a les seves casernes i bloquejades posteriorment per les forces fidels a la República.

A tots els pobles i ciutats catalanes les tensions polítiques s'anirien incrementant i els partits polítics i sindicats intentarien aglutinar la majoria de persones per preparar el seu ideari polític o revolucionari. El procés revolucionari que esclataria a la zona republicana fragmentaria el poder polític i a cada regió es constituirien juntes que administraven el poder sense tenir en compte la resta de l'Estat. Per altra banda, grups d'incontrolats actuarien de manera violenta i les pressions a persones de dretes o religioses i requises de béns es convertirien en pràctiques comunes, acabant a

vegades en assassinats. Sorgiria així també, en tots dos bàndols, el que es coneixeria amb el nom de la quinta columna, un conjunt de persones potencialment deslleials a la comunitat en la qual vivien susceptibles de col·laborar amb l'adversari, facilitant normalment informació, sobretot de caràcter militar.

Cal dir que no es pot entendre la continuïtat del conflicte sense la intervenció estrangera ja que sense aquesta la guerra no hauria pogut prosseguir més que un període mínim de temps perquè cap dels dos bàndols tenia els recursos suficients per continuar la lluita. El posicionament de cada país entre els dos bàndols enfrontats va estar influenciat segons les afinitats ideològiques dels respectius governs. Països com Alemanya, Itàlia o Portugal, els tres amb règims feixistes, es decantarien per donar el seu suport als sollevats, comandats pel general Franco; mentre que el govern legítim republicà tindria l'especial suport de l'URSS i les simpaties de governs democràtics com França i Gran Bretanya entre d'altres tot i que la implicació al conflicte espanyol dels diferents països no seria la mateixa.

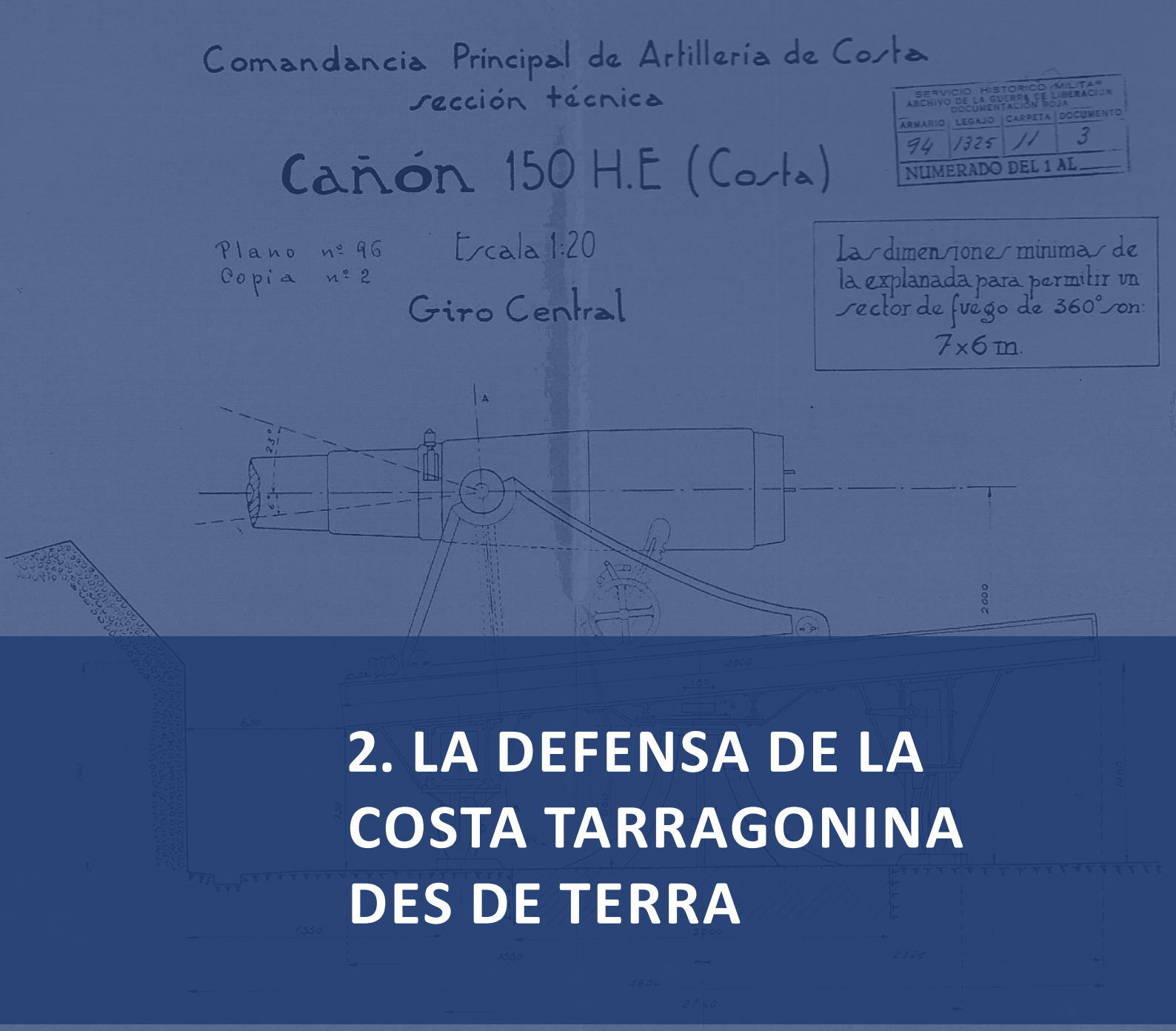
En l'aspecte militar, durant els primers dies de juliol i després que la revolta a Catalunya fos sufocada a Catalunya, es començarien a crear columnes de milicians que marxarien a lluitar contra els sollevats a l'anomenat Front d'Aragó. Però les conseqüències militars de la revolta també van tenir un caràcter especial, ja que no va existir un comandament unificat republicà amb capacitat de planificar una acció bèl·lica, mentre que les unitats regulars van patir un procés de descomposició que les va convertir en inservibles. Les milícies populars, controlades pel Comitè de Milícies Antifeixistes de Catalunya, que van voler substituir les unitats militars, van resultar ineficients i indisciplinades, sent dissoltes la primavera de 1937 en crear-se l'Exèrcit Popular de la República. Per altra banda, la població civil va haver de fer front a les adversitats de la guerra, destacant entre aquestes els bombardeigs aeris o el racionament dels aliments, entre d'altres aspectes. El bàndol sollevat, gràcies a la important ajuda prestada pels seus aliats (Alemanya i Itàlia) va aconseguir després de diferents ofensives ampliar el seu territori, com seria la conquesta de tot el nord peninsular l'octubre de 1937, tot i que no aconseguiria entrar a Madrid, veritable objectiu important dels rebels. Després de l'ofensiva republicana a Terol al gener de 1938 i que acabaria en desfeta per part republicana després d'haver aconseguit recuperar la ciutat pel bàndol governamental, a la primavera d'aquest mateix any Catalunya quedaria dividida de la resta del territori republicà degut a l'ofensiva franquista a l'Aragó i l'arribada de les seves tropes al Mediterrani per la desembocadura de l'Ebre, acció que faria també que una part de la província de Tarragona quedés en mans franquistes.

Pocs mesos després, a finals de juliol de 1938, l'Exèrcit Popular de la República iniciaria una agosarada ofensiva a l'Ebre per tal de recuperar el territori perdut amb l'inici de la batalla més llarga i cruenta de la Guerra Civil, l'anomenada Batalla de l'Ebre; però després de mesos de lluita, els republicans serien derrotats a mitjans de novembre, deixant Catalunya pràcticament en mans franquistes. I és que la derrota republicana a la Batalla de l'Ebre deixaria exhausta la rereguarda catalana, agreujada per la gran quantitat de refugiats, la poca capacitat industrial, els bombardeigs franquistes i la mobilització general. Així per tant, i segons aquest context, les tropes franquistes iniciarien el 23 de desembre de 1938 l'ofensiva contra Catalunya, una ofensiva que no tindria la resistència esperada, ja que es trobaria davant d'un exèrcit republicà desmoralitzat i derrotat i que es batria en retirada fins a arribar a la frontera francesa, lloc on arribarien les tropes franquistes el 10 de febrer de 1939, finalitzant d'aquesta manera la guerra a Catalunya. Aquest fet provocaria la precipitada caiguda del bàndol republicà que aguantaria fins al dia 1 d'abril de 1939, dia que la Guerra Civil era donada per finalitzada.

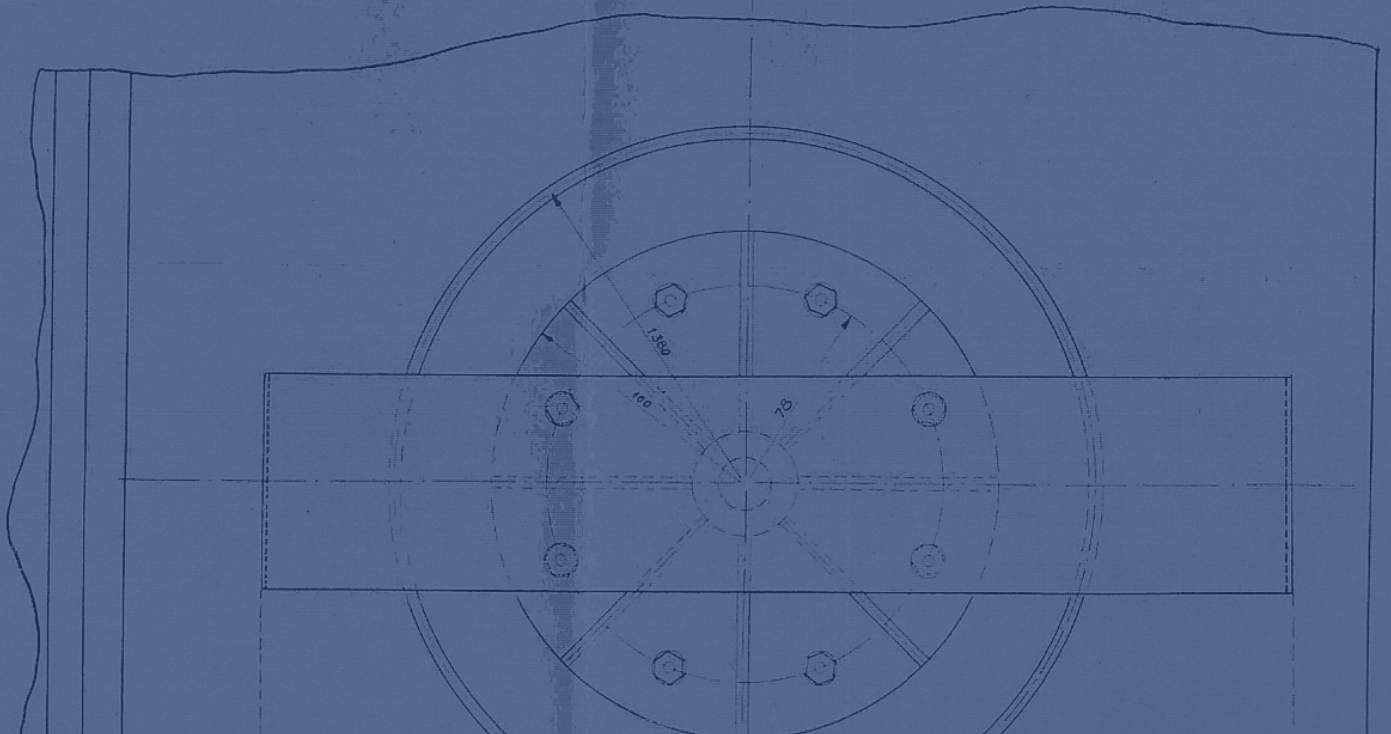
Per la seva part, durant la Guerra Civil la costa va tindre una importància cabdal, ja que precisament seria per via marítima la principal entrada de subministraments i de material de guerra, tan important pels dos bàndols per continuar la lluita; per tant, qui controlava el mar i en conseqüència el seu

tràfic marítim, podia com a mínim continuar el conflicte. Tenint en consideració aquest aspecte, defensar la costa era precisament protegir aquest tràfic marítim i l'entrada de subministraments així com protegir la rereguarda davant de possibles amenaces, com podrien ser sobretot possibles desembarcaments de tropes de l'adversari o atacs contra el litoral.

Com a conseqüència de la importància que tindria el litoral, l'organització d'aquest es realitzaria a tots els nivells, el que pot denominar-se per terra, mar i aire, aglutinant tota una sèrie d'elements que en el seu conjunt havien de proporcionar una efectivitat en contra de les amenaces i perills que el mar podia suposar, i que en el cas de Catalunya, comptaria amb una gran quantitat d'efectius que obtindrien uns resultats desiguals, sent la defensa des de l'aire lamés mal parada perquè no comptava amb els elements suficients.



2. LA DEFENSA DE LA COSTA TARRAGONINA DES DE TERRA



2. LA DEFENSA DE LA COSTA TARRAGONINA DES DE TERRA

Els elements situats al litoral català, i en conseqüència també al tarragoní, construïts i utilitzats per defensar la costa, serien els més nombrosos d'entre tots els elements que es destinarien per defensar-la i vigilar-la. Entre tots aquests destacarien els observatoris i llocs de guaita per vigilar qualsevol amenaça provinent del mar, però sobretot destacarien dos elements de cara a la defensa més activa: les posicions defensives, com les trinxeres i els nius de metralladores i els emplaçaments artillers. Els primers serien construïts com punts de defensa a qualsevol punt de la costa susceptibles de poder ser objecte d'un hipotètic desembarcament de tropes franquistes, destacant entre aquests els nius de metralladora, on al llarg de la costa catalana s'acabarien construint més de 450. D'altra banda, els emplaçaments artillers també tindrien una vital importància, ja que serien posicions construïdes estratègicament també al llarg del litoral català que albergarien diferents peces artilleres per tal de defensar la costa, sobretot davant de les amenaces de vaixells de superfície franquista. I és que la defensa de la costa des de terra seria la que comptaria amb més recursos, ja que cada poble o ciutat costanera voldria sentir-se protegida davant d'aquestes amenaces així que, sempre segons les seves capacitats, destinaria els recursos necessaris, tant econòmics com humans, per tal de fortificar el seu propi litoral, tot i que en molts casos aquesta defensa seria insuficient per la manca d'armament o l'antiguitat d'aquest. Les ciutats costaneres de la província de Tarragona no es mantindrien al marge i a tot el seu litoral, com a la resta de Catalunya, es construirien tota una sèrie de posicions defensives amb el mateix objectiu de protegir la costa des de terra.



Cartell republicà referent a la fortificació[4]

2.1. L'ORGANITZACIÓ DEFENSIVA DEL LITORAL

En un primer moment, pel bàndol governamental el mar no suposaria cap perill, més aviat al contrari, degut sobretot que a partir de la insurrecció quedaria a les seves mans el control de la majoria de les unitats navals de la Marina de guerra. Amb aquesta superioritat i a partir de la marxa dels primers combatents cap al Front de l'Aragó en les anomenades columnes de milicians, sorgiria la idea també d'intentar recuperar les Balears pel bàndol governamental, ja que a totes les illes de l'arxipèlag balear havia triomfat la rebel·lió excepte a Menorca, que es mantindria fidel al govern legítim fins a finals del conflicte. Amb aquesta operació es pretenia assegurar la rereguarda republicana de tota la costa mediterrània així com la protecció del tràfic marítim, tan important pel bàndol governamental en ser aquest la principal via d'entrada de subministres i armament.

Amb aquesta idea de recuperar les Illes Balears i assegurar al mateix temps la costa republicana s'organitzaria l'expedició que seria realitzada per la Conselleria de Defensa de la Generalitat, al capdavant de la qual hi havia el tinent coronel Felip Díaz Sandino i organitzada, políticament, per Estat

4 Font: Archivo PARES (Portal de Archivos Españoles)

Català tot i que participarien voluntaris de diferents partits i sindicats. L'expedició estava dirigida pel cap de la base aeronaval de Barcelona, el capità Alberto Bayo que sota el seu comandament arribaria a comptar amb un total de 8.000 homes, sent el gruix d'aquesta força milicians que s'havien allistat voluntaris als diferents partits i sindicats provinents de tota Catalunya a més a més de comptar amb el suport de 14 avions (caces i hidroavions) i una part de la flota republicana, i també, entre altres forces, un centenar d'homes provinents des de València, sota el comandament del capità de la Guàrdia Civil, Manuel Uribarry.

D'aquesta manera el dia 3 d'agost es traslladarien els primers milicians cap a les Illes Balears i la recuperació de les illes d'Eivissa i Formentera el dia 7 del mateix mes faria apostar per una victòria ràpida i fàcil, tot i que la realitat seria ben diferent, ja que sorgirien fortes discrepàncies entre Bayo, que demanava el control total de l'expedició i Uribarry, i que culminaria en l'abandonament de l'expedició d'aquest últim juntament amb les seves tropes, retornant aquestes a València el 12 d'agost. Davant d'aquesta nova situació, l'expedició de Bayo seria pressionada des de Barcelona pel Comitè de Milícies que li ordenaria l'atac a Mallorca en un termini màxim de 48 hores o la tornada a Catalunya de totes les forces. Sense altra alternativa a causa de a la situació plantejada, Bayo decidiria atacar finalment l'illa de Mallorca la nit del 15 al 16 d'agost. El desembarcament es realitzaria a la part oriental de l'illa, en un punt molt allunyat de Palma, a Portocristo; aconseguint inicialment les forces republicanes una sèrie de conquestes ràpides, tot i que l'avenç es convertiria en una tasca molt lenta i costosa, ja que en dos dies les forces governamentals patirien fins a 422 morts. Durant la nit del 16 al 17, el desembarcament de tropes (uns 4.000 homes) continuaria a les cales Morlanda, Moreia i a l'arenal de Son Servera, fet que representaria que es formés un extens cap de pont a Son Carrió i Son Servera, establint-se un front total de 14 quilòmetres de llargada (entre Portocristo i Son Corb) i uns 7 quilòmetres d'amplada.

Aquest front quedaria estabilitzat des dels primers dies del desembarcament, ja que les tropes sollevades que restaven a l'illa s'organitzarien molt ràpidament amb l'únic objectiu d'aturar l'ofensiva de l'expedició republicana. Cap a finals d'agost, l'ofensiva entraria en un punt d'inflexió on els milicians republicans només podrien restar a la defensiva, fet degut sobretot a la preparació de la defensa de l'illa per part dels sollevats, cada cop més important, on l'artilleria franquista tindria un paper destacat, fent impossible l'avançament dels milicians cap a l'interior de l'illa. La situació encara empitjoraria més per a les tropes governamentals amb l'inici de la participació de l'aviació italiana, sobretot a partir del 28 d'agost, dia en què arribarien tres avions italians de caça *CR.32* mentre que l'endemà ho farien tres aparells de bombardeig *Savoia-81*. Aquests avions eren molt superiors als que tenien els republicans i bombardejarien als expedicionaris, provocant una gran desmoralització entre les tropes governamentals i obligant també als vaixells republicans a quedar-se mar endins. A més a més, una ofensiva realitzada per les tropes franquistes tres dies més tard obligaria als milicians republicans a cedir terreny, deixant força clara la situació de desavantatge a la que s'havia arribat.

El 2 de setembre, i veient el caire que anaven agafant els esdeveniments, el Govern republicà llançaria un ultimàtum al capità Bayo, al que ordenarien que reembarqués la seva expedició en un termini de 24 hores, ja que si en aquest temps no s'havia retirat de l'illa, els vaixells republicans marxarien de la zona i els voluntaris quedarien a la seva sort. Així que sense aconseguir l'èxit ràpid i fàcil que s'esperava i amb l'expedició molt mal vista per part del Govern, Bayo no va tenir més remei que acceptar l'ordre i aquella mateixa nit ordenaria el reembarcament de la majoria dels homes: uns 3.000 tornarien a Barcelona amb el *Marqués de Comillas* i altres 4.000 en altres embarcacions es dirigirien a València. Precisament aquesta operació de reembarcament va significar l'èxit militar més gran que el capità Bayo va aconseguir ja que les tropes sollevades de la comandància de Mallorca no van sospitar en cap moment la possibilitat de l'operació de retirada.

La conquesta de Mallorca per part de l'expedició de voluntaris va resultar un fracàs, ja que no va poder aconseguir l'objectiu pel qual es va crear, quedant la mateixa situació inicial, ja que els sollevats tornarien a reconquerir les illes de Formentera i Eivissa i quedant només en mans republicanes l'illa de Menorca. L'expedició, a més a més de les baixes que va patir (1.500 víctimes, una tercera part de les quals van ser mortals), va perdre una quantitat de material bèl·lic important al quedar abandonat a causa de la urgència de reembarcar tots els homes en una mateixa nit. Aquest fet és rellevant tenint en compte l'escassetat de material bèl·lic que tenia la República; un material que per altra banda hagués pogut ser utilitzat en altres fronts, com el d'Aragó, on ja estaven lluitant les diferents columnes de milicians, i que va quedar en mans dels sollevats de l'illa, el qual seria utilitzat per tal de defensar-la de futures possibles amenaces.

Però el més important de la desfeta de l'operació republicana seria que la possessió definitiva de les Illes Balears (excepte Menorca) per part de les tropes franquistes esdevindria un fet molt important en el decurs de la guerra, atès que els vaixells aliats del bàndol sollevat podrien circular lliurement pel Mediterrani, transportant material a les illes i amenaçant als combois de material bèl·lic amb destinació a ports republicans, convertint-se així en una gran amenaça per a tota la rereguarda republicana. I encara més important seria que l'illa de Mallorca es convertiria en una important base aeronaval enclavada al Mediterrani, on l'aviació franquista, sobretot italiana i alemanya, fixaria el seu quarter general i des d'on podia bombardejar qualsevol punt de la rereguarda republicana, una acció que realitzaria ininterrompudament a partir dels primers mesos de 1937.

La desfeta de l'expedició per recuperar les Illes Balears seria el punt de partida perquè els republicans posessin la seva atenció a la costa, degut sobretot a la facilitat amb que les seves pròpies tropes havien pogut aconseguir desembarcar i reembarcar a les illes. Aquesta nova situació es veuria agreujada, principalment, amb l'entrada dels creuers franquistes *Canarias* i *Almirante Cervera* al Mediterrani després de desbloquejar l'estret de Gibraltar a finals de setembre de 1936 i la ineficàcia que mantindria l'esquadra republicana per mantenir a ratlla aquests dos vaixells.

Des d'un primer moment el servei de vigilància de la costa recauria en els efectius del Cos de Carrabiners, continuant així amb la tasca que ja portava realitzant abans de l'esclat de la guerra; als que s'afegirien també grups de milicians de les pròpies poblacions costaneres que ajudarien en les tasques de vigilància. Tret d'aquestes unitats, no existiria cap altre element que pogués fer front a un hipotètic desembarcament de tropes franquistes durant els primers mesos de conflicte.

En l'àmbit polític, Catalunya viuria des del juliol de 1936 fins al mes de maig de 1937 una època d'autogovern quasi absolut i d'aquesta manera la Generalitat, per exemple, agafaria competències fins i tot militars, organitzant una conselleria de defensa de qui seria el seu primer conseller el tinent coronel Felip Díaz Sandino, i crearia, almenys sobre el paper, un exèrcit de Catalunya. Però tot i la recent creació i organització d'aquesta conselleria, la preocupació per la defensa de la costa es veuria ben aviat, tal com quedaria reflectida en la reunió que el Comitè Central de Milícies Antifeixistes realitzaria el dia 18 de setembre. En aquesta reunió es prendria l'acord de preparar amb milícies dels comitès locals la defensa dels punts de la costa on fos més factible un possible desembarcament i que el comandant Vicenç Guarner designés un cap d'Estat Major perquè sobre el terreny pogués concretar un pla d'acció, especialment a les costes gironines i tarragonines, comunicant finalment aquest acord al departament de Milícies de Comarques. Vicenç Guarner per la seva banda era a més a més d'assessor tècnic del Comitè Central de Milícies Antifeixistes, sotssecretari de la comissaria de Defensa de la Generalitat i seria el principal responsable durant els primers mesos de la guerra tant de la defensa costanera com de la defensa antiaèria de Catalunya, les dues, però, ben escasses i precàries a causa de la falta de recursos però amb una bona organització.

Tot i que tant ell com el seu equip mai pensarien durant aquella època que els rebels podrien realitzar

un desembarcament a la costa catalana al no tindre el domini del mar, sí que creurien que podien intentar diferents cops d'efecte a diferents punts del litoral. Per aquest motiu, els responsables de la Conselleria de Defensa dividirien les costes de Catalunya en tres sectors: el 1r sector de Portbou a Tossa de Mar; el 2n sector de Tossa de Mar a Vilanova i la Geltrú i el 3r sector de Vilanova i la Geltrú a Alcanar, dirigits cada sector per un comandament militar encarregat d'organitzar una vigilància constant en la que les poblacions immediates havien de facilitar contingents regularment armats (alguns dels quals dirigits per antics oficials o soldats llicenciats de l'exèrcit) per acudir en cotxes i camions requisats als punts perillosos al primer senyal d'alarma; un senyal que seria donat per campanes o per sirenes i on juntament amb aquestes mesures també s'aprovaria la construcció a diferents llocs de la costa dels primers nius de metralladora i emplaçaments d'artilleria. Respecte a les forces de defensa d'aquests tres sectors, aquestes estarien distribuïdes de la següent manera: el 1r sector tindria la plana major a Figueres i els seus batallons centrats a Roses, Torroella de Montgrí i Sant Feliu de Guíxols; el 2n sector comptaria amb la plana major a Barcelona i els seus batallons a Mataró, Badalona, el Prat de Llobregat i Sitges, estant en aquesta darrera població també el parc mòbil; mentre que el 3r sector tindria la plana major situada a Tarragona i els batallons al Vendrell, Vila-seca, l'Hospitalet de l'Infant i Amposta, restant a Tortosa el parc d'artilleria i un batalló de metralladores.

Poc temps després, a principis d'octubre, seria creat el Grup d'Unitats de Fortificacions i Obres, donant així la primera empenta a la construcció de posicions defensives a la costa, destacant entre aquests els primers emplaçaments artillers per bateries de costa. Simultàniament, Vicenç Guarner recorreria tota la costa catalana entre el 6 i l'11 d'octubre amb l'objectiu d'examinar les bateries, els nius de metralladores i l'organització de les defenses costaneres a càrrec dels destacaments de milicians dels pobles i ciutats immediates, i tant a Girona com a Tarragona i Barcelona, es constituirien diferents comissaries de defensa militar. A la de Barcelona, per exemple, tindrien un paper destacat els capitans d'artilleria José María Fernández de Cañete Quadrado i Manuel de Hériz de Angulo, inactius els dos durant el període anterior a la guerra mentre que la de Tarragona estaria dirigida pel capità Eduardo Medrano.

Precisament aquesta comissaria de Tarragona tindria per objectiu organitzar des d'un punt de vista tàctic i estratègic tot allò relacionat amb la defensa de Tarragona i el seu litoral i altres importants serveis de guerra i començaria a treballar ben aviat en aquest assumpte, ja que el dia 15 d'octubre presentaria un ampli informe, signat pel comissari militar, detallant les necessitats per defensar la costa tarragonina[5]. Aquest seria un dels primers estudis realitzats per evitar un hipotètic desembarcament sobre les costes de Catalunya, en concret a la província de Tarragona. I és que, tal com s'afirmava a l'informe, un hipotètic desembarcament podia semblar força versemblant i fins i tot podia tenir un cert èxit si per part republicana no es prenien mesures i es deixaven portar per la confiança i la poca precaució. Aquesta situació que obligava a establir, paral·lel al front de batalla que s'endinsava a l'Aragó, un altre front amb vista a la Mediterrània que podia salvar-los d'un atac per mar.

Es suposava que el desembarcament no tindria gaire èxit militar però si es realitzava, no tan sols a les costes de la província de Tarragona, sinó a qualsevol part del litoral català, podia tenir un efecte moral importantíssim no tan sols a Catalunya i a Espanya, sinó també al món sencer, amb totes les seves conseqüències. Sobre aquest aspecte no es deixava de banda que l'èxit d'un desembarcament a qualsevol punt de la costa catalana, i sense deixar de costat la importància dels objectius estratègics, depenia també de l'ajuda que podrien rebre els sollevats per part de la població simpatitzant existent a l'interior de les poblacions republicanes, una consideració que s'havia de tenir molt en compte, ja que el desembarcament podia agafar consistència i anar augmentant els seus efectius, a banda de minar la moral republicana, inculcant el pànic i fent vacil·lar a la població afí a la República.

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

Internacionalment, una acció de desembarcament a la costa catalana podia representar un cop molt dur al saber que a Catalunya havia tingut èxit un desembarcament de tropes rebels, i podia fer minvar la possible ajuda que es podia rebre de l'exterior.

Però a banda d'aquests objectius morals, l'acció de desembarcament podia tenir uns objectius determinats, ja que de tindre èxit obligava als republicans a treure forces dels fronts d'Aragó, amb el conseqüent debilitament d'aquest per fer front a l'avançament rebel; i si els franquistes aconseguien els seus objectius, podien arribar fins i tot a tallar les comunicacions amb Madrid i aïllar materialment Catalunya de la resta d'Espanya, provocant un veritable problema per al Principat en particular i per la República en general. Segons aquest informe, en quant als mitjans que disposava el bàndol rebel per realitzar un desembarcament, comptava amb els efectius humans necessaris per realitzar-lo, gràcies sobretot al control total de l'illa de Mallorca, que els beneficiava com si es tractés d'una pedrera d'on treure material amb el qual reforçaria la base del seu exèrcit regular. El mateix passava amb els efectius materials, gràcies sobretot a la gran ajuda que rebia sobretot d'Itàlia, que podia omplir totes les mancances que l'exèrcit franquista pogués tenir en aquest sentit. L'aspecte més difícil era veure amb quines forces navals protegirien i efectuarien el desembarcament i com aprovisionarien l'exèrcit desembarcat en el cas que l'operació fos coronada amb èxit, ja que només comptaven amb els creuers *Canarias* i *Almirante Cervera*, el destructor *Velasco* i el vell cuirassat *Espanya*, a banda d'unitats més petites, en contra de tota la flota republicana, que en qualsevol moment podia intervenir, tallant aquest possible suport i la probable via de subministrament, fent molt difícil així l'existència d'un exèrcit franquista en territori republicà. Davant d'això, també podia sorgir la hipòtesi de que aquesta protecció podria ser efectuada amb vaixells de guerra estrangers, però en aquest cas tal cooperació de tanta importància internacional podia arribar a convertir la lluita civil en un conflicte europeu sinó mundial. Així que tot i que el bàndol rebel solucionaria tots els obstacles que en homes i material podien sorgir per intentar un desembarcament, el factor material de vaixells de guerra, essencial per la referida operació ho feia considerar com força difícil de realitzar i tindre èxit.

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

Referent al pla de defensa, es feia necessari, segons aquest informe, establir una línia de vigilància que, a banda d'elements més moderns, s'havia d'establir mitjançant el servei que prestaven les barques destinades a la pesca, que realment o solament en aparença feren aquest treball. Segons aquest estudi, era imprescindible establir, tant de dia com de nit, un servei regularitzat i ordenat amb relleus mitjançant mariners de tota confiança que al límit de l'horitzó havien d'observar el moviment de vaixells a alta mar i avisar de la presència de maniobres de qualsevol vaixell sospitós. Aquest servei no es podia deixar a l'atzar o a la bona voluntat dels pescadors, sinó que havien de ser barques tripulades per mariners lleials, dedicades exclusivament a aquest servei.

L'estudi també feia menció que es necessitava establir dues línies de defensa, la primera d'elles seria l'organitzada per la vigilància als llocs més importants de la costa i la segona havia de ser una línia de resistència constituïda per reserves d'homes concentrats als pobles més importants, amb l'objectiu de poder acudir amb màxima rapidesa possible als llocs de perill. Segons l'estudi es necessitaven uns 3.525 homes, com a mínim, dividits en 875 per la primera línia i 2.650 homes per la segona[6]. L'informe també ressenyava les tres bateries de costa que la Conselleria de Defensa de la Generalitat assignaria a la província de Tarragona, establint que havien de ser col·locades al cap de Salou, a Tamarit i a Sant Carles de la Ràpita. Per poder-les emplaçar es necessitava realitzar diverses esplanades i obres de tipus secundari com abrics per preservar-les d'un possible atac aeri, mentre que a segona línia i en llocs estratègics, s'havien de construir trinxeres amb l'objecte de contenir l'avançament rebel si fessin qualsevol tipus de desembarcament.

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

D'altra banda, la necessitat d'un lloc de socors per tot l'exèrcit, encara que no estigués en període d'actuacions bèl·liques, era cosa comprensible si es tenia en compte que la prestació de serveis de vigilància o simples accidents casuals, feien que diàriament els soldats hagueren de recórrer als serveis de cirurgia, que no sempre es trobaven en poblacions petites. La longitud de la costa de la província de Tarragona, un total de 193 km, exigia la instal·lació de tres o quatre llocs de socors, però donada la dificultat d'organització per la molta falta que feien als fronts de batalla, l'estudi donava la idea que instal·lant-ne un a la ciutat de Reus seria el més adient, per estar la ciutat a igual distància dels límits de Tarragona amb Barcelona i Castelló de la Plana, amb garanties de seguretat per la seva importància i relativament allunyat de la costa, on tindria la tropa un lloc segur on acudir en el cas que una desgràcia ho exigís.

L'estudi també és feia càrrec del tema dels proveïments, afirmant que era un problema permanent perquè no se sabria mai fins quan subsistiria el perill de la invasió del litoral del Mediterrani, i que aquest no podria ser carregat sobre particulars, solució que se solia prendre en temps de pau i es proposaven una sèrie de mesures. La primera d'elles era que la Conselleria de Defensa de la Generalitat assignés un fons on la seva administració aniria a càrrec de les pròpies forces encarregades de la defensa de la costa tarragonina, amb l'obligació que aquestes notifiquessin a l'organisme superior de manera detallada,de totes les despeses. D'aquesta manera, si es considerava la quantitat de quatre pessetes, com a mínim, per la manutenció diària d'un home, serien 14.000 pessetes les que hauria d'abonar la Generalitat cada 24 hores pels 3.500 homes destinats a la província de Tarragona, però amb aquesta quantitat no quedava marge suficient per subministrar abric a la tropa, motiu pel qual no es creia massa en aquesta solució. La segona mesura proposada era crear en una ciutat important de la província (segons l'estudi Reus era la més indicada per la seva importància i posició) un centre d'Intendència, sota la direcció d'un oficial d'aquest cos, que podria ser proveït de queviures i peces de vestir pel Servei de Proveïments de Barcelona depenent de la Conselleria de Defensa. La tercera, i darrera proposta, parlava de la creació d'aquest Centre d'Intendència, però que depengués del Comitè de Milícies Antifeixistes que recentment havia estat creat a Tarragona, el qual podria fer el proveïment d'articles més inusuals a partir d'imposar una contribució, amb l'ajut de la Generalitat, en metàl·lic o en queviures, a totes les comarques de la província. Si era en queviures, estaria en relació amb els productes que conreava cada comarca. Per últim, i pel que fa a la missió que tenia el mateix cap Militar, aquest havia de preocupar-se que els seus homes estiguessin ben nodrits i tinguessin un sostre on poder acollir-se quan les necessitats

6 Veure apartat 2.3.1.Els milicians.

de la campanya no ho impedien.

Deixant de banda aquest informe, el bombardeig naval que realitzaria el creuer *Canarias* a Roses el 30 d'octubre de 1936, seria el veritable punt d'inflexió en la defensa de la costa. Aquest fet acceleraria el procés de protecció de la costa i provocaria que fossin més milicians els que es destinessin a la vigilància i defensa del litoral; accelerant-se també l'establiment dels primers observatoris, i també s'accelerarien les diferents construccions defensives, com trinxeres, nius de metralladores i emplaçaments artillers, com a resposta davant d'un hipotètic desembarcament de tropes rebels. La Generalitat, per la seva banda, cridaria a incorporar-se a files les lleves dels anys 1932 al 1935 l'endemà mateix de l'atac, i els pobles i ciutats del litoral començarien la seva mobilització particular davant el perill anunciat.

L'inici de les obres defensives al litoral s'anirien succeint a les diferents poblacions catalanes entre finals de 1936 i els primers mesos de 1937 i es veurien accelerades sobretot a partir del 13 de febrer de 1937, quan la ciutat de Barcelona patiria un bombardeig naval per part del creuer italià *Eugenio di Savoia*, tot i que es faria creure que havia estat protagonitzat pel creuer *Canarias*. Aquell mateix mes de febrer, el comandant d'enginyers Joaquim Martínez Visiedo seria nomenat delegat de la Conselleria de Defensa en la comissió de Fortificacions i Obres, amb l'objectiu de vetllar perquè els treballs tinguessin l'eficàcia necessària i s'ajustessin als plans establerts per l'Estat Major, tant en els detalls estratègics i tècnics, així com en l'organització, la solidesa i l'objectiu[7].

Les notícies sobre l'organització d'aquests primers mesos de la defensa de costes a Catalunya no serien gaire abundants, però gràcies al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* sabem que el comandant de Carrabiners Julio García Ramos dirigiria els treballs a la façana costanera gironina i cessaria en aquesta tasca com a primer responsable de la Comandància de Carrabiners de Girona durant els primers dies de març de 1937[8], tot i que la Generalitat, el 19 de març el confirmaria en el càrrec de comissari tècnic militar de la comissaria de Defensa de Costes a Girona[9]. En realitat, el comandant de carrabiners García Ramos substituiria el tinentcoronel Álvarez Samper, que s'integraria a la comissaria de Tarragona[10]. Però durant aquesta època de finals de 1936 i principis de 1937, el màxim encarregat de la defensa de costes a Catalunya seria el capità d'artilleria José María Fernández de Cañete y Cuadrado Gómez de la Serna Aresparochaga de la Fuente i del Olmo, que ubicaria el centre principal de direcció al castell de Montjuïc, on instal·laria un observatori de la costa amb bon material d'observació i comunicació. A mesura que avançaria la guerra, el litoral tarragoní s'aniria adaptant a aquesta defensa del litoral, proliferant en ella els llocs de vigilància i observació, l'artillat de la costa i la construcció de diferents posicions defensives.

D'una altra banda, els anomenats Fets de Maig, ocorreguts a Barcelona entre els dies 3 i 8 de maig de 1937, consistents en una sèrie d'enfrontaments entre els grups anarquistes i trotskistes, contra l'Estat republicà, la Generalitat de Catalunya i altres forces polítiques, que acabarien amb la derrota dels primers (anarquistes i trotskistes), tindrien una especial transcendència per a Catalunya, ja que la Generalitat, tot i ser una de les guanyadores, perdria les competències de defensa i d'ordre públic, que serien assumides directament pel govern de la República, representant d'aquesta manera una pèrdua de poder autonòmic. Durant els Fets de Maig la costa no quedaria impune, ja que molts dels milicians que hi realitzaven el servei de vigilància estaven afiliats a la CNT, donant-se diferents casos d'abandonaments del servei per prendre possessió dels llocs de poder local o, fins i tot, transportant a Barcelona les peces d'artilleria emplaçades a la costa, com seria el cas de Sitges i de Roses. No cal dir que els oficials responsables d'aquests abandonaments serien posteriorment jutjats, i fins i tot alguns d'ells trobarien la mort a la presó.

7 *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC)*, 9 de febrer de 1937, p.658.
8 *Gaceta de la República*, GR, 5 de març de 1937, p.1068.
9 *DOGC*, 25 de març de 1937, p.1.246.
10 *DOGC*, 19 març de 1937, p.1.166.

Sobre la defensa de la costa durant aquest període, tots els elements defensius que hi intervenien no quedarien ben delimitats fins al 17 de juny de 1937, quan a proposta de Indalecio Prieto, ministre de Defensa, i segons un decret del dia 12 del mateix mes, seria reestructurada tota la defensa del litoral[11]. Fins aquella data existien diferents organismes dependents de diversos ministeris i centres amb missions diferents, però relacionats de manera específica amb la defensa de la costa; uns organismes que no tenien ben delimitat el treball ni les responsabilitats que els corresponien i que originaven dualitats i confusions de comandament sobre certes tropes i serveis que trencava l'eficiència necessària.

A partir d'aquest decret, que constava d'un total de deu articles, s'imposaria sumar tots aquests elements d'actuació tan dispersa, conjugant els seus esforços sota un sol pla general, canviant d'aquesta manera l'organització de la Defensa de Costes a tot el territori republicà. Així, segons aquest decret es crearia una nova comandància de Defensa de Costes, que depenent de l'Estat Major Central, i amb jurisdicció al litoral mediterrani, des del Cap de Creus fins a la desembocadura del riu Segura, quedarien subordinats al mateix Ministeri de Defensa tots els serveis de la Defensa de la Costa que actuaven fins a la data de la 3a i 4aDivisió Orgànica (zones de València i Catalunya) i tots aquells altres que estiguessin afectes a altres organismes. Les missions principals de la comandància de la Defensa de Costes eren, segons recollia l'anomenat decret, les següents: proposar les directives que havien de regir la Defensa de Costes; l'establiment d'una unitat de doctrina a la instrucció i actuació de tots els elements encarregats de l'anomenada defensa; determinar i harmonitzar els plans generals de defensa de la costa i els parcials o particulars dels punts considerats com més vulnerables; inspeccionar i vigilar el compliment de les normes dictades i l'estat d'eficiència de les tropes i serveis afectes a la defensa de la costa.

A banda d'altres assumptes, el decret també tractava sobre la cooperació de les diferents forces militars, explicant que la comandància de Defensa de Costes proposaria al ministre de Defensa Nacional perquè sotmetés a l'aprovació dels ministres respectius les resolucions que considerés procedents en ordre a la cooperació que havien de prestar els carrabiners, torrers de fars, delegacions marítimes i personal de la marina mercant; també es descrivien els elements que depenien de mode directe de la Comandància de Defensa de Costes i considerades com a tropa, a més de les que la superioritat estimés oportunes, com els destacaments de defensa de costes, les companyies de metralladores de posició, les reserves mòbils, les bateries assentades a la costa, les seccions topogràfiques de la 3a i 4a Divisió Orgàniques i la secció de costa del Grup d'Enllumenat i Il·luminació, mentre que el cap de la Defensa de Costes havia de fer les propostes del personal estrictament necessari per a l'organització dels serveis a càrrec seu.

Seguint aquesta nova organització, la costa mediterrània republicana en matèria de defensa quedaria dividida de la següent manera:

- Agrupació Nord de Defensa de Costa, que comprendria tota la costa catalana i dividida en tres sectors: Sector número 4 corresponent a la costa de la província de Girona; Sector número 5 corresponent a la costa de la província de Barcelona i Sector número 6 corresponent a la costa de la província de Tarragona.

- Agrupació Sud de Defensa de Costa, que integraria la costa valenciana i dividida en tres sectors: Sector número 1 corresponent a la costa de la província de Castelló; Sector número 2, a la costa de la província de València i Sector número 3, a la costa de la província d'Alacant.

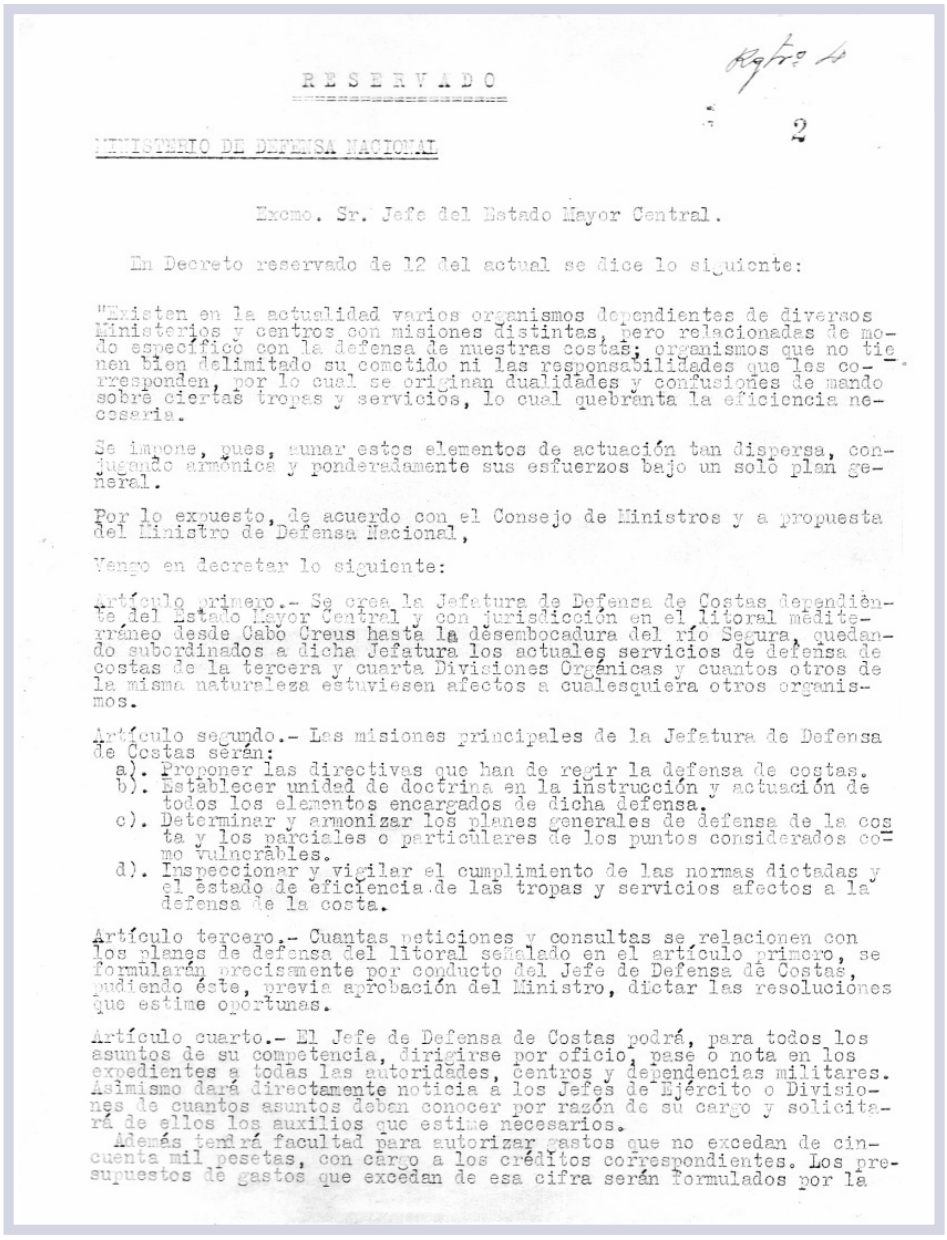
-Agrupació Autònoma de Cartagena, que comprendria tota la costa de la regió murciana, amb l'important Base Naval de Cartagena com epicentre.

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

-Agrupació Autònoma d'Almeria, que agruparia tota la costa en poder dels republicans de la província d'Almeria.

Aquesta nova organització de la defensa de costa comportaria també nous nomenaments, al capdavant del quals estaria el coronel Ramiro Otal Navasqués, nomenat comandant general i dependent directament de les forces armades el 21 de juliol de 1937 segons el *Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional.* A partir del nomenament, Ramiro Otal muntaria ràpidament un sistema defensiu aprofitant l'existent. Pocs dies després, l'11 d'agost, seria el torn del tinent coronel José M. Escassi Cebada, que seria nomenat cap d'instrucció de tots els destacaments de costa i que fins aquesta data havia retingut el càrrec de comandant militar de Girona[12]; i dintre d'aquests nou nomenaments, adquiriria un important protagonisme en la direcció de les obres de fortificació el coronel d'enginyers José López Otero.

Decret sobre la nova organització de defensa de la costa[13]



RESERVADO

Rgtro 4

2

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Excmo. Sr. Jefe del Estado Mayor Central.

En Decreto reservado de 12 del actual se dice lo siguiente:

"Existen en la actualidad varios organismos dependientes de diversos Ministerios y centros con misiones distintas, pero relacionadas de modo específico con la defensa de nuestras costas; organismos que no tienen bien delimitado su cometido ni las responsabilidades que les corresponden, por lo cual se originan dualidades y confusiones de mando sobre ciertas tropas y servicios, lo cual quebranta la eficiencia necesaria.

Se impone, pues, aunar estos elementos de actuación tan dispersa, conjugando armónica y ponderadamente sus esfuerzos bajo un solo plan general.

Por lo expuesto, de acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del Ministro de Defensa Nacional,

Vengo en decretar lo siguiente:

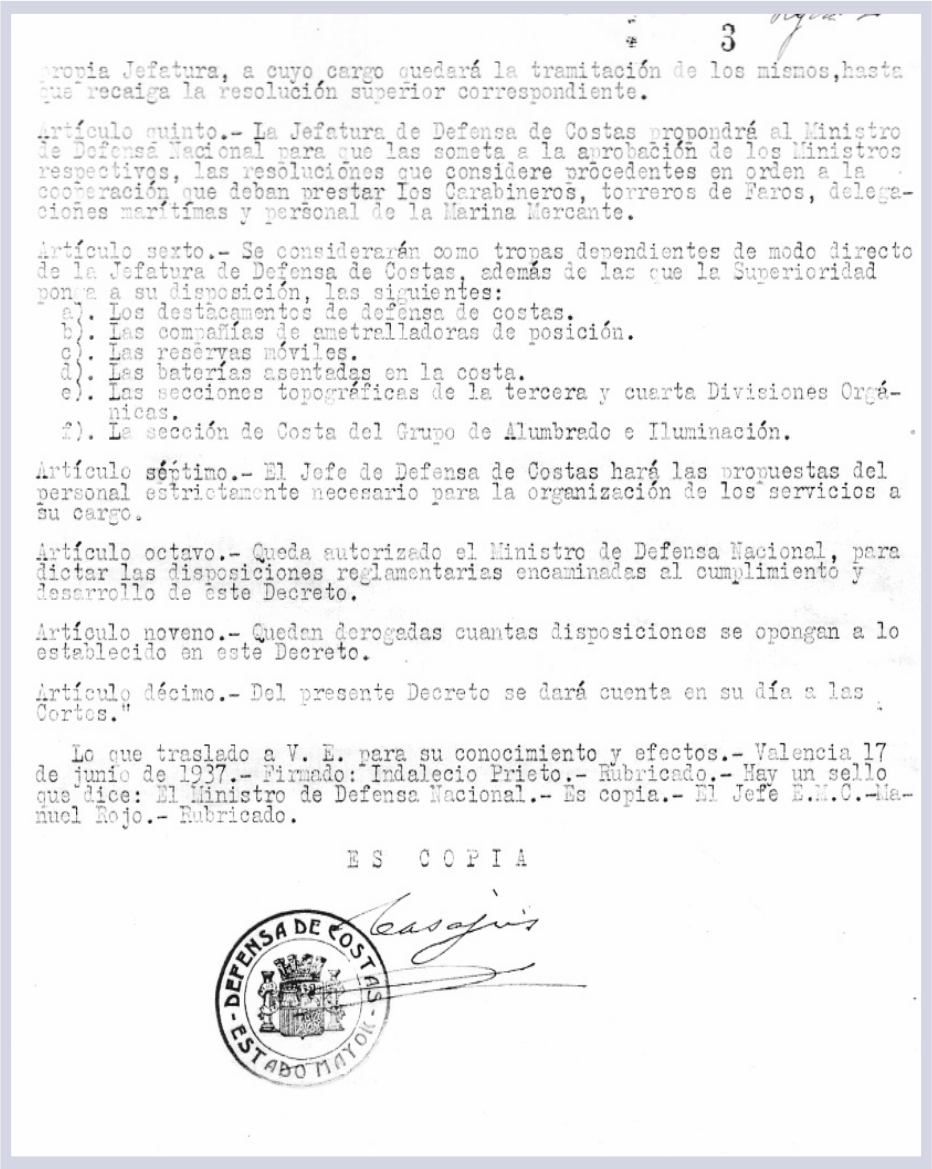
Artículo primero.- Se crea la Jefatura de Defensa de Costas dependiente del Estado Mayor Central y con jurisdicción en el litoral mediterráneo desde Cabo Creus hasta la desembocadura del río Segura, quedando subordinados a dicha Jefatura los actuales servicios de defensa de costas de la tercera y cuarta Divisiones Orgánicas y cuantos otros de la misma naturaleza estuviesen afectos a cualesquiera otros organismos.

Artículo segundo.- Las misiones principales de la Jefatura de Defensa de Costas serán:
a). Proponer las directivas que han de regir la defensa de costas.
b). Establecer unidad de doctrina en la instrucción y actuación de todos los elementos encargados de dicha defensa.
c). Determinar y armonizar los planes generales de defensa de la costa y los parciales o particulares de los puntos considerados como vulnerables.
d). Inspeccionar y vigilar el cumplimiento de las normas dictadas y el estado de eficiencia de las tropas y servicios afectos a la defensa de la costa.

Artículo tercero.- Cuantas peticiones y consultas se relacionen con los planes de defensa del litoral señalado en el artículo primero, se formularán precisamente por conducto del Jefe de Defensa de Costas, pudiendo éste, previa aprobación del Ministro, dictar las resoluciones que estime oportunas.

Artículo cuarto.- El Jefe de Defensa de Costas podrá, para todos los asuntos de su competencia, dirigirse por oficio, pase o nota en los expedientes a todas las autoridades, centros y dependencias militares. Asimismo dará directamente noticia a los Jefes de Ejército o Divisiones de cuantos asuntos deban conocer por razón de su cargo y solicitará de ellos los auxilios que estime necesarios.
Además tendrá facultad para autorizar gastos que no excedan de cincuenta mil pesetas, con cargo a los créditos correspondientes. Los presupuestos de gastos que excedan de esa cifra serán formulados por la

12 *Diario Oficial del Ministerio Nacional* (DOMDN), 11 agost de 1937, p.330.
13 Document 1 / 2-3. Carpeta. 4. Caixa 1150, Archivo General Militar de Ávila (AGMAV).



3

propia Jefatura, a cuyo cargo quedará la tramitación de los mismos, hasta que recaiga la resolución superior correspondiente.

Artículo quinto.- La Jefatura de Defensa de Costas propondrá al Ministro de Defensa Nacional para que las someta a la aprobación de los Ministros respectivos, las resoluciones que considere procedentes en orden a la cooperación que deban prestar los Carabineros, torreros de Faros, delegaciones marítimas y personal de la Marina Mercante.

Artículo sexto.- Se considerarán como tropas dependientes de modo directo de la Jefatura de Defensa de Costas, además de las que la Superioridad ponga a su disposición, las siguientes:
a). Los destacamentos de defensa de costas.
b). Las compañías de ametralladoras de posición.
c). Las reservas móviles.
d). Las baterías asentadas en la costa.
e). Las secciones topográficas de la tercera y cuarta Divisiones Orgánicas.
f). La sección de Costa del Grupo de Alumbrado e Iluminación.

Artículo séptimo.- El Jefe de Defensa de Costas hará las propuestas del personal estrictamente necesario para la organización de los servicios a su cargo.

Artículo octavo.- Queda autorizado el Ministro de Defensa Nacional, para dictar las disposiciones reglamentarias encaminadas al cumplimiento y desarrollo de este Decreto.

Artículo noveno.- Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo establecido en este Decreto.

Artículo décimo.- Del presente Decreto se dará cuenta en su día a las Cortes."

Lo que traslado a V. E. para su conocimiento y efectos.- Valencia 17 de junio de 1937.- Firmado: Indalecio Prieto.- Rubricado.- Hay un sello que dice: El Ministro de Defensa Nacional.- Es copia.- El Jefe E.M.C.-Manuel Rojo.- Rubricado.

ES COPIA

DEFENSA DE COSTAS - ESTADO MAYOR -

De mica en mica, s'aniria organitzant el sistema de defensa de costes que internament, al setembre de 1937 d'aquell mateix any, quedava organitzada de la següent manera[14]: la comandància de la Defensa de Costes estava sota el comandament directe de l'Estat Major Central i delegava les seves funcions a la comandància d'Estat Major de Defensa de Costes, que alhora tenia al seu comandament diversos estaments com era l'Estat Major, que al seu torn en depenien la secció d'Organització, la secció d'Informació (composta per Propaganda, Informació i Enllaç) l'Arxiu i Registre, i la secció de Serveis (aquesta incloïa les seccions de topografia i cartografia, fortificacions, transports, il·luminació, transmissions, armament i vestuari). Dintre de l'Estat Major, tot i que no depenia d'ell, s'establia també la comandància de Fortificacions, sota el control de la comandància d'Estat Major, que també englobava tot allò referent a l'administració, com pagadories i habilitació, dividides en dos, una per l'Agrupació Nord i altre per l'Agrupació Sud, amb les mateixes competències.

Referent a les tropes, totes estaven sota el comandament directe de la comandància de l'Estat Major que es dividirien en comandància de l'Agrupació Nord (Catalunya), que al seu torn englobava els Destacaments de Costes números 7, 8, 9, 10, 11 i 12 i la Brigada Mòbil de Defenses de Costes; la comandància de l'Agrupació Sud (Llevant) amb els Destacaments de Costes 1, 2, 3, 4, 5, 6 i la Brigada Mòbil de Defenses de Costes i la comandància d'Artilleria, que integrava a l'Agrupació Nord

14 Doc.2/1. Carpeta.5, Caixa 1150. AGMAV.

d'Artilleria de Costa dels sectors de Girona, Barcelona i Tarragona i a l'Agrupació Sud d'Artilleria de Costa dels sectors de Castelló, València i Alacant.

Així mateix, també depenien de la comandància de l'Estat Major de Defensa de Costes les forces de Vigilància de Costes de Carrabiners, les seccions topogràfiques de l'Est, Sud-est i Nord, la Companyia de Transmissions de l'Agrupació Nord, la Companyia de Transmissions de l'Agrupació Sud, la Companyia de Transports i totes les altres unitats posades a disposició.

Al 10 novembre de 1937 hi hauria moviment en els comandaments de Defensa de Costes, ja que el coronel d'Estat Major Ramiro Otal Navasqués seria traslladat com a cap de l'Agrupació Sud de Defensa de Costes mentre que el seu càrrec de responsabilitat màxima de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes seria assumit pel coronel Jesús Velasco Echave[15]. Altres canvis en els comandaments serien el trasllat i nomenament del coronel Fernando Claudín que, a proposta de l'inspector general d'Artilleria, passaria destinat a la comandància de Defensa de Costes. El seu substitut en el càrrec de comandant general d'artilleria de l'Exèrcit de l'Est seria el tinent coronel de la mateixa arma Carlos Batet Vehí[16].

Però qui resumiria molt bé l'organització defensiva de la costa seria el servei d'espionatge franquista, que recolliria en un informe molt complet, de principis de febrer de 1938, com era i com estava estructurada l'organització de la defensa de la costa al Mediterrani, donant prou detalls d'aquesta organització[17]. Així per tant, i segons aquest informe, els republicans tenien reorganitzada la defensa de costes tant a la zona catalana com a la zona sud, tot i que dedicant uns mitjans molt escassos a elles, sobretot pel que es referia a tropa d'infanteria, on es tenia previst l'ús d'aquesta en cas necessari de tota classe de forces amb residència pròxima a la costa.

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

a) Secció de vigilància.

b) Destacaments d'intervenció immediata.

c) Reserves tàctiques.

d) Reserves estratègiques.

L'esglaó de vigilància estava format per tots aquells elements i tropes que es dedicaven a la vigilància de la costa, els quals eren: llocs d'observació constituïts per personal de carrabiners establerts al llarg del litoral, llocs muntats per forces dels destacaments d'intervenció immediata, personal de fars i semàfors, elements de la defensa contra aeronaus, elements de les bateries de costa, elements del Servei d'Informació d'Artilleria i grups d'enllumenat i il·luminació; sent la missió de tots aquests elements exercir la vigilància de manera constant. D'aquesta manera, el lloc que observés qualsevol anormalitat que pogués indicar aproximació per mar de tropes rebels, havia de donar compte pel mitjà més ràpid de què disposava al destacament d'intervenció immediata més pròxim i al cap del sector corresponent.

Quant als destacaments d'intervenció immediata, aquests estaven constituïts per forces de les Brigades Mixtes que s'alternaven en aquest servei de costa, on cada destacament tenia assignada una zona de litoral que rebia el nom de subsector. A l'informe s'ignorava la distància de la costa

15 *La Vanguardia*, 16 de novembre 1937.
16 *La Vanguardia*, 7 de novembre de 1937.
17 Doc. 1-3, Carpeta 37, Caixa 2600, AGMAV.

a què estaven aquests destacaments, tot i que s'anunciava que segurament aquesta havia de ser petita (de tres a quatre km segurament), a jutjar pel termini de temps que els republicans tenien previst la seva intervenció en cas d'un desembarcament.

Referent a la missió dels destacaments, aquesta no era altre que acudir a la zona amenaçada quan fossin avisats i tractar d'impedir que les tropes de desembarcament posessin peu a terra; però aquests destacaments no eren nuclis cridats a actuar exclusivament en una zona determinada, ja que havien d'estar en condicions d'actuar a qualsevol zona del subsector que tenien assignada. Així, els caps de destacaments tenien l'obligació de conèixer perfectament la zona de costa compresa dintre dels límits del subsector corresponent, les obres de fortificació construïdes, les forces establertes de manera permanent o eventual, valls i camins desenfilats que facilitessin l'accés a la costa i tenir estudiats els plans de fugida a tota l'extensió, també del subsector respectiu. A l'informe franquista s'assenyalava que no existien tropes que tinguessin exclusivament el caràcter de reserves tàctiques, considerant com a tàctiques totes les forces que, eventuals o permanents, i, fins i tot, de tota classe d'organismes estaven establertes a les províncies marítimes. Igualment tampoc tenien notícies de l'existència de forces constituïdes en reserves estratègiques de la Defensa de Costes i afirmaven que aquestes no existien, remetent-se a què en una ocasió que els republicans creien pròxim un desembarcament franquista a Llevant, van desplaçar tropes del front cap a la costa.

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

Per finalitzar aquest informe, els sollevats afirmaven que els republicans temien dos tipus de desembarcament, el desembarcament a gran escala i el desembarcament limitat. Sobre el primer s'assenyalava que els republicans no creien massa en un desembarcament a gran escala degut sobretot a la informació amb anticipació suficient que s'havia de desenvolupar per cursar ordres i moure tropes molt abans que els vaixells rebels poguessin ser observats pels elements de l'esglaó de vigilància. En canvi, la possibilitat de desembarcaments limitats es considerava factible perquè el temps per preparar un petit comboi de desembarcament era reduït,preceptuava el comandament republicà amb una gran activitat per part de les forces que havien d'actuar als primers moments (Carrabiners) per donar temps a l'arribada de les tropes dels destacaments d'intervenció immediata. Així, i en cas que es realitzés un desembarcament de tropes franquistes a qualsevol punt de la costa republicana, estava prevista la forma que havien de procedir diversos elements de l'esglaó de vigilància i les tropes del segon esglaó en cas de tractar-se de desembarcaments limitats. En aquests casos, tan aviat com en un lloc del primer esglaó s'observés qualsevol anormalitat precursora de desembarcament, s'havia de donar compte immediatament al cap de qui depengués al destacament d'intervenció immediata més pròxim i al cap del sector corresponent. I és que tan bon punt fossin patents els propòsits de desembarcament, les tropes de Carrabiners, que constituïen la guarnició de la possible zona de desembarcament, s'havien de concentrar i ocupar les obres defensives en les quals romandrien en actitud d'espera fins al moment que, per la distància, poguessin fer ús de les seves armes i seguidament destacar enllaços per orientar els caps dels destacaments d'intervenció immediata sobre la situació i procedir en una acció conjunta. Les consideracions que es deduïen d'aquest informe eren sobretot que els republicans, tot i que no s'havia intentat pels rebels d'efectuar cap desembarcament des del principi de la campanya, no havien descartat la possibilitat que el realitzessin.

Deixant de banda les forces que es podien mobilitzar davant d'un possible desembarcament enemic, la part organitzada de mode permanent de la defensa de costes afectava a la fortificació, l'artilleria, la vigilància i les tropes d'infanteria, tot i que aquest conjunt era una petita força per haver de fer

front a un potent desembarcament. Els republicans també suposaven que un desembarcament dels rebels requeria uns preparatius que havien de portar-se en el major dels secrets, altrament podia ser detectat pel seu servei d'informació. I per últim, si els republicans no disposaven de manera permanent de reserves per la seva defensa de costes, els serveis franquistes aconsellaven que en cas d'un desembarcament de les seves tropes, aquest s'havia de combinar amb una acció ofensiva en un altre front -en el cas tarragoní seria el Front d'Aragó- per així mobilitzar tropes republicanes cap aquest i que no poguessin acudir a la costa.

Continuant amb l'organització de la costa per part dels republicans, el 5 de març de 1938 el comandament republicà establiria un nou projecte de decret que formularia el cap d'Estat Major de la Marina republicana amb la intenció d'estructurar la Zona de Llevant, per coordinar i unificar tots aquells elements que intervinguessin en la defensa de l'esmentada zona[18]. Així, d'acord amb el Consell de Ministres i a proposta del ministre de Defensa Nacional, es decretaria que la Zona de Llevant de Defensa de Costes es dividiria en dues agrupacions, tal com s'estava realitzant: la Nord, que comprenia des de la frontera francesa fins al riu Sénia; i la Sud, des del riu Sénia fins al riu Segura, on exerciria el comandament de cada agrupació un cap anomenat pel ministre de Defensa Nacional a proposta del de la zona. Pel que fa a l'Agrupació Nord, aquesta s'organitzaria en tres sectors, corresponents cadascuna a la costa de les províncies de Girona, Barcelona i Tarragona, mentre que l'Agrupació Sud s'organitzaria amb altres tres, corresponents a les províncies de Castelló, València i Alacant.

La novetat radicava que al sector de Girona es constituiria també la Base Naval Secundària de Roses, que tindria com a límits marítims els d'aquella província, mentre que el cap de l'Agrupació Nord, per mediació del comandament de la zona, havia de proposar també a l'aprovació del ministre de Defensa Nacional els límits de terra. Així, el cap del sector de Girona seria el mateix que per la Base Naval Secundària de Roses, mentre que els restants sectors estarien sota el comandament del cap del batalló o batallons que guarnien cada sector, determinant pel cap de la zona, les capçaleres de cada sector a proposta dels caps d'Agrupació.

Respecte als organismes i unitats afectes a la zona de defensa de costes de Llevant, aquests serien els següents: Grup Escola d'Informació i Topografia d'Artilleria (Xarxa d'Informació), seccions topogràfiques de l'Est, Sud-est i Nord d'Espanya amb la seva organització i funcionament de la mateixa manera que fins a la data del decret; la secció de Costes del Grup d'Enllumenat i Il·luminació; les unitats de Contenció i Intervenció Immediata, sent els seus efectius, com a mínim, d'una brigada mixta, un batalló de metralladores i una companyia de metralladores de posició per agrupació; les unitats de reserva tàctica (el ministre de la Governació disposaria que les forces d'assalt concentrades a Barcelona i València poguessin acudir a petició del ministre de Defensa Nacional a cobrir els punts amenaçats de la costa); les unitats de reserva estratègica, formades per forces de l'Exèrcit de Maniobra que constituirien la reserva estratègica de la Defensa de Costes, tot i que solament podrien ser utilitzades prèvia autorització del ministre de Defensa Nacional; una esquadra mixta amb un grup de caça i un altre de bombardeig; les forces de l'Institut de Carrabiners que vigilaven les costes i ports; un batalló de transports; un grup de transmissions; així com totes les que en general prestaven serveis que depenguessin de Defensa de Costes, però no formant-ne part les defenses antiaèries de les ciutats del litoral.

Igualment, el cap de la zona i els de les agrupacions havien de vetllar perquè a la seva demarcació es complís exactament tot allò que disposava al Decret, reorganitzant la defensa de costes i constituint a cada agrupació un Estat Major Mixt, sent homologats tots els caps d'agrupació a la categoria de caps de Cossos d'Exèrcit i el de la Zona a cap de l'Exèrcit. Per altra banda, el cap de la zona tindria facultat per autoritzar despeses que no excedissin de 50.000 pessetes amb càrrec als

18 Caixa 9726. SHEMA. AGMAB.

crèdits corresponents, així com la facultat d'ordenar les adquisicions d'urgent necessitat, donant compte a la superioritat per a la seva aprovació i se sotmetria igualment a l'aprovació dels ministeris respectius les resolucions procedents per la cooperació que haguessin de prestar els torrers de fars, delegacions marítimes i personal de la Marina Mercant.

Més endavant, al juny del mateix any i un mes abans de l'inici de la Batalla de l'Ebre, es realitzaria una nova reorganització d'aquesta defensa de costes, on destacaria principalment la supressió de la comandància d'Obres de Defensa de Costes, passant tot el seu personal a dependre de la Inspecció General d'Enginyers, nomenant comandant del grup d'elements de la zona catalana el general Juan Hernández Saravia[19]. Així mateix, el tinent coronel d'enginyers retirat i mobilitzat Manuel Vidal Sánchez, passaria a ocupar el càrrec d'enginyer cap delegat d'obres de defensa de costa[20]. D'aquí i fins a finals del conflicte, l'organització de la defensa de la costa, a banda dels nomenaments i destitucions de caps, no patiria cap modificació significativa.

2.2. LA XARXA DE VIGILÀNCIA DE LA COSTA

Al litoral català s'establirien tota una sèrie de llocs d'observació amb l'únic objectiu de donar a conèixer, amb el detall més gran possible, la composició de les forces adversàries, plans d'atac, els moviments i situacions. Un bon servei de vigilància i observació era molt important per a la defensa de la costa, que unit a un sistema de transmissions el més perfecte possible, permetia al comandament estar en tot moment assabentat de quantes activitats es registraven al litoral[21].

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

La Xarxa d'Observació de la Defensa de Costes es realitzava mitjançant l'observació directa utilitzant tant la vista com l'oïda. Amb la vista era el més senzill i fàcil d'establir, però per obtenir el màxim rendiment era necessari recórrer a observadors especialitzats, ja que un observador no era res més que un soldat amb aptituds especials que havia rebut una instrucció particular encaminada a què sabés vigilar el camp adversari i descobrir les menors variacions que podien ser indicis de les seves intencions per tal de prevenir al comandament, o sigui, per tant, un guaita selecte. L'observació per la vista es feia valent-se directament de l'ull o per intermedi d'aparells d'augment, en canvi a la nit l'observació per la vista d'objectius no lluminosos solament podia exercir-se en un radi d'acció molt restringit i s'havia de facilitar mitjançant la utilització d'artificis il·luminatius o projectors. Amb boira, l'eficàcia d'aquesta observació terrestre per la vista quedava reduïda i, fins i tot, podia anul·lar-se. En aquests dos casos de nit o boira, podia suplir-se en certa mesura per l'observació mitjançant l'oïda, complement de l'observació per la vista, ja que podia denunciar els indicis d'activitat de l'adversari, com sorolls de motors, direcció aproximada dels seus trets, la sortida i arribada dels seus projectils, etc.

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

19 *La Vanguardia*, 17 de juny de 1938.
20 *La Vanguardia*, 16 de juny de 1938.
21 Caixa 9761. SHEMA. AGMAB.

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

D'altra banda, aquesta xarxa d'observació estava constituïda, primerament, pels llocs de guaita, establerts al litoral per les comandàncies de Carrabiners i els destacaments de Defensa de Costes. Aquests llocs tenien per missió vigilar totes les activitats que es desenvolupessin al mar i a l'aire; impedir tota relació sospitosa amb terra i donar l'alarma si es precisaven les forces més immediates. Perquè aquests llocs d'observació tinguessin èxit, s'havien d'establir llocs de guaita al llarg de tota la costa, de forma que no quedés cap espai sense la deguda vigilància, pel que s'havia de procurar el fet de poder mantenir el contacte visual entre els diferents punts d'observació.

Les consignes generals que havien de seguir els guaites serien, sobretot, vigilar contínuament amb la vista i l'oïda la zona assignada prestant tot tipus d'atenció sense fer-se notar i disposats a usar les seves armes, evitant disparar llevat que fos per donar l'alarma en cas d'emergència, o per defensar-se en cas de sorpresa. Igualment, sempre havien d'informar i donar compte immediatament de l'observat. Sobre les consignes particulars que havia de conèixer cada guaita, eren a avantguarda reconèixer la direcció de l'adversari i el sector que havia de vigilar; a la dreta, on es trobava el guaita de la seva dreta; a l'esquerra, el guaita de la seva esquerra; a rereguarda, l'emplaçament de l'avançada o lloc que l'havia destacat i l'itinerari per arribar-hi,i òbviament, havia de conèixer el sant i senya, i els signes especials de reconeixement.

Existien diferents llocs d'observació, dividits entre els construïts pel Grup Escola d'Informació i Topografia d'Artilleria afectes a aquest servei; els semàfors dependents de l'Estat Major de Marina; els especials que s'establien pels destacaments i els que es constituïen per les Comandàncies de Carrabiners, particularment a les capçaleres de companyia o punts que es consideraven vulnerables.

Aquests llocs d'observació havien de reunir tota una sèrie de característiques per tal de poder-se instal·lar. Els emplaçaments, per exemple, havien d'estar situats de manera que proporcionessin les vistes més extenses possibles sobre la zona de probable acció de l'adversari. A la costa, s'havia de procurar situar-los en les condicions més favorables per percebre l'extensió més gran possible del mar, però com que normalment per satisfer aquesta condició s'havien de col·locar en punts dominants i visibles per l'adversari, tenia una gran importància el seu emmascarament i per tant els treballs encaminats a tal objecte havien de tenir caràcter primordial i precedir a tots els altres. Amb el mateix objectiu, i amb el màxim zel, s'havia d'evitar delatar la situació de l'emplaçament, i també adoptar altres precaucions com les relatives a l'extinció de llums, especialment de nit; evitar els reflexos lluminosos; el trànsit per les vies d'accés i l'estada innecessària als llocs dels individus que no estiguessin de servei, entre d'altres.

Els llocs d'observació, a més a més, havien d'estar en condicions de funcionar en totes les circumstàncies, tot i l'acció de l'artilleria o aviació enemiga. També era important dotar-los dels mitjans de transmissió suficients perquè en tot moment poguessin ser explotats els informes confeccionats, ja que un informe no tenia cap valor, per molt important que fos, si no podia ser aprofitat a temps. Per això la seva transmissió havia de ser tant més ràpida com major fos l'interès immediat que oferia per al destinatari. Aquesta necessitat l'havien de tenir sempre present tots els observadors i la xarxa de transmissions, mentre que els mitjans de què disposessin els llocs d'observació havien de permetre satisfer-la.

Precisament, per aquest motiu s'havia de perseguir el doble objectiu d'ampliar tot el possible els

mitjans de transmissió i posar-los a cobert d'una destrucció de l'adversari, especialment buscant-se la forma de doblar les transmissions telefòniques, tant per enllaçar amb el món, com amb els llocs veïns.

Quant al personal d'un lloc d'observació, aquest es componia de dos equips diferents, un encarregat de l'observació i l'altre de la transmissió. Aquest personal havia de ser en general especialitzat, sent el seu nombre suficient per assegurar la continuïtat de funcionament. A cada observatori es nomenava un cap, qui respondria del compliment de la comesa assignada, distribuiria el personal, i reglamentaria el treball establint diferents torns de servei, que per als equips d'observació serien: observació, transcripció de l'observat i repòs; i per als equips de transmissió, transmissió de les comunicacions, entreteniment, reparació del material i repòs.

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

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

Al mateix temps, les notícies que s'havien de transmetre immediatament eren sobre la presència qualsevol de vaixells de guerra, o vol d'avions dubtosos, així com totes les notícies que es consideressin interessants, comunicant-les amb molta urgència, segons el contingut de la notícia. Per exemple, si es tractava de presència de vaixells, la notícia havia de ser transmesa primerament a la comandància del sector d'on radiqués el lloc, que ho faria arribar si calia als destacaments i reserves, i en segon lloc a la comandància de Defensa de Costes que la transmetria als organismes superiors i forces interessades. Si en canvi era vol d'avions dubtosos o adversaris, la primera notícia havia de ser enviada a la comandància de la D.E.C.A. (*Defensa Española Contra Aeronaves*) local de la ciutat que estigués situat el lloc (cas de què tingués la localitat aquest servei), en cas contrari, o en segon lloc, a la comandància de la D.E.C.A. local de la població més pròxima a la direcció que portessin els avions, seguit de l'aeròdrom més proper. Seguint la seqüència comunicativa, havia de ser notificat a la comandància del sector on estigués establert l'observatori i a la comandància de Defensa de Costes que traslladaria la notícia als centres competents, tot i que en cas de màxima urgència la notícia havia de ser comunicada immediatament i directament a la unitat de comandament que hagués d'intervenir, prescindint de l'ordre establert i donant compte després a la resta que hagueren de conèixer-la. Posteriorment, la notícia havia de ser comunicada als llocs d'observació veïns que pogués interessar-los, ja que segons la direcció que portessin els avions o vaixells de guerra, s'havia d'avisar, si era possible, al lloc d'observació immediat en el sentit de la seva marxa i per últim s'havia de comunicar a uns butlletins d'informació que es realitzaven a diari;mentrestant, i perquè les notícies poguessin arribar de manera ràpida i segura, havia

d'estar organitzat un bon sistema de transmissions, per tant, havia de comptar amb un esquema de les línies telefòniques, un esquema de les transmissions òptiques, un altre esquema de les transmissions telegràfiques i altres mitjans de transmissió, com artificis de llums, radiotelegrafia, senyals semafòriques, agents de transmissió, coloms, etc. Quant a la situació topogràfica del lloc d'observació, aquest havia de tenir definides les coordenades o situació geogràfica, la direcció d'origen, les direccions de referència de l'observatori i les zones ocultes.

Els objectius albirats des dels diferents llocs d'observació havien d'informar-se fent constar els punts de referència, les coordenades o la seva situació geogràfica, el croquis o dibuixos panoràmics i, a més a més, per al registre de l'observació, s'havia de concretar la data, hora i nom del comunicant, la situació del vaixell o avió en relació al lloc. En aquest informe, que era enviat normalment a la Comandància de Defensa de Costes, també havia de constar a qui s'havia adreçat, a quina hora i per quin mitjà s'havia transmès. A més a més, s'havien d'escriure totes les notícies que s'anirien percebent, tenint en compte que les observacions es basaven generalment en percepcions no sempre idòniesi, perquè conservessin tot el seu valor, havien de ser registrades en el moment mateix que havien estat vistes. També havia de portar-se un llibre diari de servei del lloc en el qual s'havia de fer constar els noms del personal, torn del servei i notícies obtingudes, i indicació de les observacions transmeses, a més de signar el relleu dels torns pels observadors sortints de servei.

Igualment, existien també altres mitjans d'informació constituïts pels interrogatoris de presoners, evadits i quants individus de la costa havien tingut algun contacte amb l'adversari, com pescadors, mariners mercants, etc. També era factible els documents personals que podien recollir-se, notes, correspondència privada, o els documents militars de procedència enemiga, ordres, plans, correspondència oficial, telegrames xifrats, així com la premsa i propaganda de l'adversari. En aquesta tasca participaven de manera directa els caps dels sectors de Defensa de Costes; els diversos comandaments de les forces de carrabiners de Vigilància de Costes; els caps dels destacaments de Defensa de Costes i els de les seves unitats subordinades si estaven separats del seu lloc de comandament i els delegats marítims i els seus auxiliars, subdelegats, agents de policia marítima, etc.; que tenien com a missió principal procedir a interrogar a tots els que se suposava coneixien alguna activitat de l'adversari, i redactar el corresponent informe adreçat a la Comandància de Defensa de Costes.

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

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

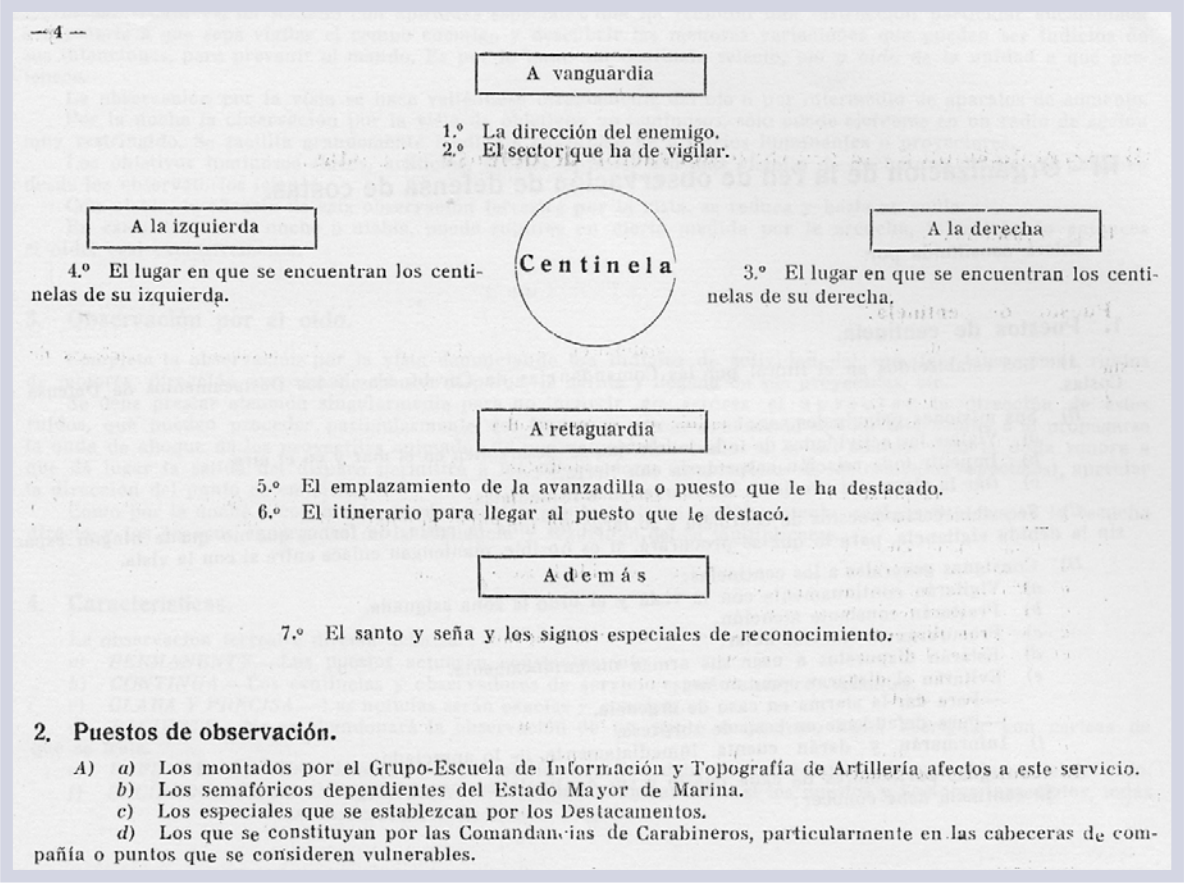
Per últim, el servei d'observació es considerava a tots els efectes com realitzat a primera línia del front, així que per tant, qualsevol negligència o falta de la deguda discreció en el personal encarregat d'aquest servei havia de ser sancionat d'acord amb les lleis vigents sobre la matèria.

Per donar uns exemples sobre l'observació, tant de vaixells com d'avions, existia un formulari específic, on s'havien d'anotar dades concretes i segons un ordre establert. En el cas d'observació de vaixells, havia de donar-se la data i hora, així com el nom del lloc d'observació i el nom del comunicant; després havia d'informar-se de la situació del vaixell respecte al lloc, la seva

nacionalitat i les característiques. Dintre d'aquest darrer punt s'havia d'especificar les seves dimensions: gran, mitjà, petit; el nombre de xemeneies, pals o torres i la forma; canons; si portava avions a bord; tipus de vaixell: cuirassat, creuer, destructor, guardacostes, submarí, transport, portaavions, aljub; el color del casc, de les xemeneies, de les torretes; si portava les llums enceses i la seva situació al vaixell. També s'havia d'assenyalar el rumb geogràfic tant en el que apareixia com el que desapareixia (no s'havien d'utilitzar les expressions llevant i ponent per assenyalar el rumb, i sí que havien de referir-se sempre als punts cardinals, segons la forma que indicava la rosa d'orientació); la seva velocitat, tan ràpid com lent, així com suggeriments particulars.

Referent a l'observació d'avions, l'ordre amb què s'havia d'informar era el següent: en primer lloc i igual que en el cas dels vaixells, s'havia de donar la data i hora així com el nom del lloc d'observació i el nom del comunicant. Després havia d'informar-se de la situació de l'avió respecte al lloc, el color i distintiu de l'avió així com el tipus d'avió, ja fos un monoplà, especificant si era d'ala alta o ala baixa, si era un biplà, un sesquiplà, o un hidroavió de canoa o de flotadors. També s'havia d'especificar si el tren d'aterratge era ocult; el nombre de motors que posseïa; l'altura de vol; el rumb geogràfic tant en el que apareixia com en el que desapareixia; la velocitat (ràpid o lent) i els suggeriments particulars que volguessin fer-se.

Instruccions d'un butlletí d'observació[22]



— 4 —

A vanguardia

1.º La dirección del enemigo.
2.º El sector que ha de vigilar.

A la izquierda

4.º El lugar en que se encuentran los centinelas de su izquierda.

Centinela

A la derecha

3.º El lugar en que se encuentran los centinelas de su derecha.

A retaguardia

5.º El emplazamiento de la avanzadilla o puesto que le ha destacado.
6.º El itinerario para llegar al puesto que le destacó.

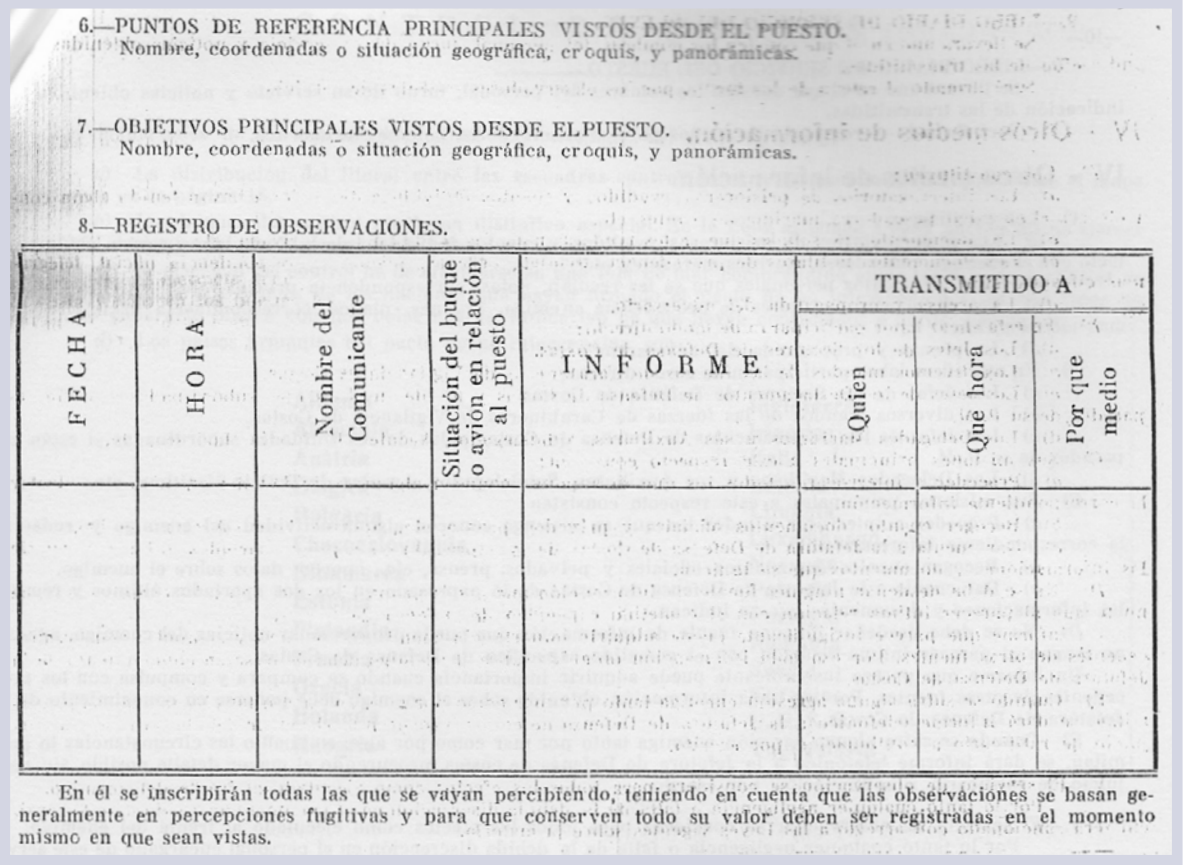
Además

7.º El santo y seña y los signos especiales de reconocimiento.

2. Puestos de observación.

A) *a)* Los montados por el Grupo-Escuela de Información y Topografía de Artillería afectos a este servicio.
b) Los semafóricos dependientes del Estado Mayor de Marina.
c) Los especiales que se establezcan por los Destacamentos.
d) Los que se constituyan por las Comandancias de Carabineros, particularmente en las cabeceras de compañía o puntos que se consideren vulnerables.

22 Caixa 9761. SHEMA. AGMAB.



6.—PUNTOS DE REFERENCIA PRINCIPALES VISTOS DESDE EL PUESTO.
Nombre, coordenadas o situación geográfica, croquis, y panorámicas.

7.—OBJETIVOS PRINCIPALES VISTOS DESDE ELPUESTO.
Nombre, coordenadas o situación geográfica, croquis, y panorámicas.

8.—REGISTRO DE OBSERVACIONES.

FECHA	HORA	Nombre del Comunicante	Situación del buque o avión en relación al puesto	INFORME	TRANSMITIDO A		
					Quien	Que hora	Por que medio

En él se inscribirán todas las que se vayan percibiendo, teniendo en cuenta que las observaciones se basan generalmente en percepciones fugitivas y para que conserven todo su valor deben ser registradas en el momento mismo en que sean vistas.

2.2.1 Els llocs d'observació

La costa catalana, i per descomptat el litoral de la província de Tarragona, comptaria amb tota una sèrie d'observatoris i elements relacionats amb la vigilància que jugarien un paper fonamental en la tasca de la defensa de la costa durant el conflicte. D'aquesta manera, trobaríem tota una sèrie de llocs d'observació dividits en llocs d'observació d'Artilleria de Costa; llocs d'observació de la D.E.C.A. (Defensa Contra Aeronaus); llocs semafòrics de la Marina, llocs d'observació de Carrabiners i llocs d'observació dels Destacaments de Costa. Amb tots aquests observatoris, o llocs d'observació, s'intentaria aconseguir una bona xarxa d'observació perquè en cas de perill o amenaça protagonitzada per part del bàndol sollevat, pogués ser identificada immediatament i atendre així amb tota urgència a la defensa del litoral.

En el cas tarragoní[23] existien tots els elements següents:

- Llocs d'observació d'Artilleria de Costa a Calafell, Roda de Berà, Tamarit, Salou, Hospitalet de l'Infant, l'Ametlla de Mar, l'Ampolla, Sant Carles de la Ràpita i Alcanar.

- Llocs d'observació de Carrabiners a les poblacions de Calafell, Salou, l'Hospitalet de l'Infant, l'Ametlla de Mar, l'Ampolla i Sant Carles de la Ràpita.

- Llocs d'observació de fars a Salou, illa de Buda i punta de la Banya.

- Llocs d'observació dels Destacaments de Costa situats a les ciutats on residien aquests, o sigui: destacament número 11 a Salou i destacament número12 a Amposta.

23 Caixa 9010. SHEMA. AGMAB.

-*Observatoris d'Artilleria de Costa i de la D.E.C.A.*

Els observatoris d'Artilleria de Costa eren els que cada bateria tenia assignat per la vigilància de la costa i s'establirien a partir de la instal·lació de les diferents bateries artilleres. Aquests observatoris vigilaven contínuament qualsevol moviment de vaixells o avions al litoral i realitzaven diàriament un butlletí d'informació on recollien totes les activitats observades en 24 hores, fossin aèries com marítimes, així com qualsevol altre aspecte digne de menció, com la meteorologia o l'estat de la mar.

Al litoral tarragoní existien diferents observatoris d'artilleria allà on existia una bateria de costa, com seria el cas de les següents poblacions: Calafell, Roda de Berà, Altafulla-Tamarit, Tarragona, Salou, l'Hospitalet de l'Infant, l'Ametlla de Mar, Sant Carles de la Ràpita i Alcanar. Segons una relació sobre observatoris republicans a la costa catalana amb data del 29 de setembre de 1938[24]també existia aquest tipus d'observatoria Tamarit, que comptava com a material d'observació amb una ullera de tres lents; a punta del Miracle (Tarragona) amb una ullera d'antenes i a punta de Salou amb una ullera de tres lents.

Pel que respecta als llocs d'observació de la D.E.C.A., estaven formats per tres o quatres homes distribuïts al llarg de la costa catalana, i servien com a complement als llocs d'observació d'artilleria i als altres observatoris instal·lats al llarg del litoral català, pertanyents els seus homes a la Xarxa d'Observació i Escolta que a finals d'abril de 1938 comptava amb 83 homes distribuïts en els diferents llocs d'observació[25]. Aquests observatoris tenien la missió de vigilar el cel per ser els primers a detectar la presència de l'aviació franquista i els primers també en transmetre la informació. Estaven connectats telefònicament amb la *Jefatura de Red de Escuchas* i havien de ser ràpids i clars en les seves informacions, descrivint de la manera més breu possible quants aparells adversaris havien detectat, de quin tipus eren i el rumb que seguien, així com altres informacions que podien ser considerades essencials. La centraleta telefònica de la *Jefatura de Red de Escucha* era l'encarregada de donar l'alarma al pas de l'aviació enemiga i d'avisar tant a la defensa activa com a la defensa passiva. Aquests observatoris de la *Red de Escuchas* que pertanyien a la D.E.C.A., estaven en permanent contacte amb d'altres observatoris i llocs de guaites que pertanyien a la Defensa de Costes, i tot i que la seva funció principal era la de detectar possibles atacs aeris, també havien d'intentar detectar possibles atacs marítims dels vaixells rebels. A finals d'agost de 1938 existien observatoris de la D.E.C.A., relacionats aquests amb els observatoris d'artilleria, a Torredembarra i Cambrils, pel que respecta a la costa tarragonina[26],i també a Cunit, entre altres llocs[27].

- Fars i llocs semafòrics de Marina

Altres punts de control que existirien al llarg del litoral català per observar i vigilar el mar serien els fars i els llocs semafòrics de Marina.

Referent als fars, al començament del conflicte existien una vintena al llarg de la costa catalana: a la punta s'Arenella, al Port de la Selva; cap de Creus; cala Nans a Cadaqués; Roses; illes Medes; cap de Sant Sebastià; Palamós; Tossa de Mar; Calella; Barcelona; Montjuïc; el Llobregat; Vilanova i la Geltrú; Tarragona; Salou, i els fars del delta de l'Ebre, com el far de la punta del Fangar, la farola del cap de Tortosa (o far de l'illa de Buda), el far de la Banya, i el far de la punta de la Senieta a Sant Carles de la Ràpita. A més a més també es comptava amb la balisa de la llosa de Palamós i la balisa de Sant Feliu de Guíxols que també comptarien en la vigilància del mar. Cal tenir en compte que durant la primera dècada del segle XIX només n'existien tres, situats a Salou, a Barcelona i a Tarragona.

24 Doc.6 / 1-5. Carpeta 12. Caixa 1150. AGMAV, C.1150.
25 Caixa 9726. SHEMA. AGMAB.
26 Doc.6 / 1-5. Carpeta 12. Caixa 1150. AGMAV.
27 Caixa 9726. SHEMA. AGMAB.

La resta s'anirien establint segons el Pla d'Enllumenat de 1853; així durant la dècada de 1850 a 1860 es construirien catorze més i a principis del segle XX es construirien la resta, completant-se pràcticament el sistema d'enllumenat de les costes catalanes[28].

A principis del segle XX, les principals característiques dels fars del litoral tarragoní eren les següents[29]: el de Tarragona comptava amb una llum fixa verda amb un abast de 3 milles i una elevació de 5 metres a l'extrem del dic transversal, i amb una llum vermella amb un abast de 10 milles i una elevació de 16,4 metres sobre el nivell del mar situada al més sortint del moll. El far del cap de Salou, situat al mateix cap comptava amb una llum fixa blanca amb espurnes intermitents de quatre minuts, amb un abast de 15 milles i una elevació de 42,5 metres i al mateix port de Salou existia una llum fixa blanca de 5 milles d'abast amb una elevació de 8,4 metres, però no s'encenia als dies de pleniluni.

Respecte als fars del delta de l'Ebre, també de gran importància, es trobava el far del Fangar a la meitat del frontó o corba convexa que formava la punta del Tango, consistent en una torre rodona de ferro pintada de blanc que sobresortia de la casa dels guàrdies i que estava sobre pilotes de 3 metres d'alt. La llum era fixa i blanca, elevada 7,5 metres sobre el nivell del mar i es podia veure a una distància de 8 milles en cercle.

A la meitat sud de la convexitat de la testa de la Banya, distant 3 milles a l'est de la punta del Galatxo, estava situat el far dels Alfacs amb una llum fixa blanca de tercer ordre que podia observar-se a 13 milles de distància des de qualsevol punt de l'horitzó i que consistia en una torre groguenca lleugerament cònica, de ferro, que sortia del centre de la casa dels guàrdies, estant el seu focus lluminós elevat uns 19 metres sobre el nivell del mar.

A l'extrem oriental de l'illa de Buda, al cap de Tortosa, existia un far de segon ordre, consistent en una elevada torre cilíndrica blanca, de ferro, que sobresortia de la casa-habitació dels torrers, també de ferro. Sostenien la casa i torre unes quantes columnes i estreps, formant un conjunt elegant, encenent-se el far a 53 metres sobre el nivell del mar, de llum blanca amb eclipsis de minut a minut i que podia ser vist fins a 20 milles de distància. Finalment a Sant Carles de la Ràpita, a la punta de la Senieta existia un altre far amb una llum fixa vermella de sis metres d'abast i nou metres d'elevació.

Durant la Guerra Civil, la situació dels fars catalans també es veuria modificada davant les incursions que realitzarien els vaixells franquistes tot i que abans que el creuer *Canarias* ataqués la ciutat de Roses el 30 d'octubre de 1936, ja s'havia produït alguna que altra circumstància anòmala en el servei dels fars, però el bombardeig naval realitzat pel creuer italià *Eugenio di Savoia* el 13 de febrer de 1937 sobre Barcelona,faria que molts dels fars del litoral català deixessin de funcionar per precaució.

Pel que fa als llocs semafòrics de Marina instal·lats a la costa catalana, aquests estarien integrats a la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya un cop creada a principis de juny de 1937[30]. En canvi, no seria fins al 6 de setembre de 1938 quan el cap de la flotilla, Antonio Yáñez, establiria el règim intern que hauria de disposar cada semàfor. D'aquesta manera, i seguint aquest règim intern, s'establia que la dotació de qualsevol semàfor havia d'estar integrada per un auxiliar alumne naval que seria el cap del semàfor i sis mariners de primera classe que serien els guàrdies del semàfor o senyalers. El cap del semàfor a les seves ordres els sis mariners que havia de distribuir en tres guàrdies, a dos homes per guàrdia, fent-la complir rigorosament segons les instruccions per règim de comunicacions entre la Flotilla de Catalunya i l'Estat Major de Marina.

28 Veure, *Elsfars de Catalunya. De nord a sud per la costa*. Col·lecció Guíes turístiques de Catalunya. Barcelona. Edita Generalitat de Catalunya. 2010.

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

30 Veure apartat 3.3.2. La Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya.

El cap també havia de posar especial compte en què el personal subaltern -els mariners del semàfor- estigués sempre en perfecte estat de policia, instruint-lo i no permetent cap acte d'indisciplina. El cap del semàfor, amb el seu millor criteri, podia concedir permís als senyalers que no estiguessin de guàrdia o fora de les hores fixades com a horari d'exercicis o instruccions a la localitat més pròxima sempre i quan el servei del semàfor no quedés desatès; quedava terminantment prohibit que cap senyaler pogués absentar-se de la localitat sense permís de la Comandància de la Flotilla, sent el cap del semàfor l'autoritat per imposar el correctiu que cregués convenient segons els casos, comunicant-ho a la Comandància de la Flotilla. Pel que fa als senyalers de servei, havien de fer tot el possible perquè la informació que facilitessin fos completa, amb tota classe de detalls, sent preferible una mica de retard abans que una comunicació incompleta. Tot el servei s'havia d'anotar en el llibre destinat a aquest efecte, enviant diàriament, mitjançant correspondència extraordinària, una part del mateix a la Comandància de la Flotilla.

Al litoral català existien un total de vuit llocs d'observació semafòrics de Marina, segons una relació de data 28 de setembre de 1938[31]: lloc A, a Portbou; lloc B, a cap de Creus; lloc C, a cap de Begur; lloc D, a Sant Feliu de Guíxols; lloc E, a Blanes; lloc F, a Arenys de Mar; lloc G, a Montjuïc i lloc H, a Salou. Aquests llocs semafòrics realitzarien diàriament un petit butlletí, no tan complet com els realitzats pels observatoris d'artilleria de costa, però sí força útils també, on anotarien totes les diferents informacions interessants, com podien ser el moviment de vaixells i avions ja fossin lleials com enemics, amb l'objectiu d'aconseguir la màxima informació sobre el moviment d'aparells i navilis per la costa catalana.

Igualment, i referent als serveis marítims, també existiria un delegat Marítim a Tarragona i un subdelegat marítim a l'Ampolla i Sant Carles de la Ràpita i un agent marítim a Alcanar.

-El Servei d'Il·luminació

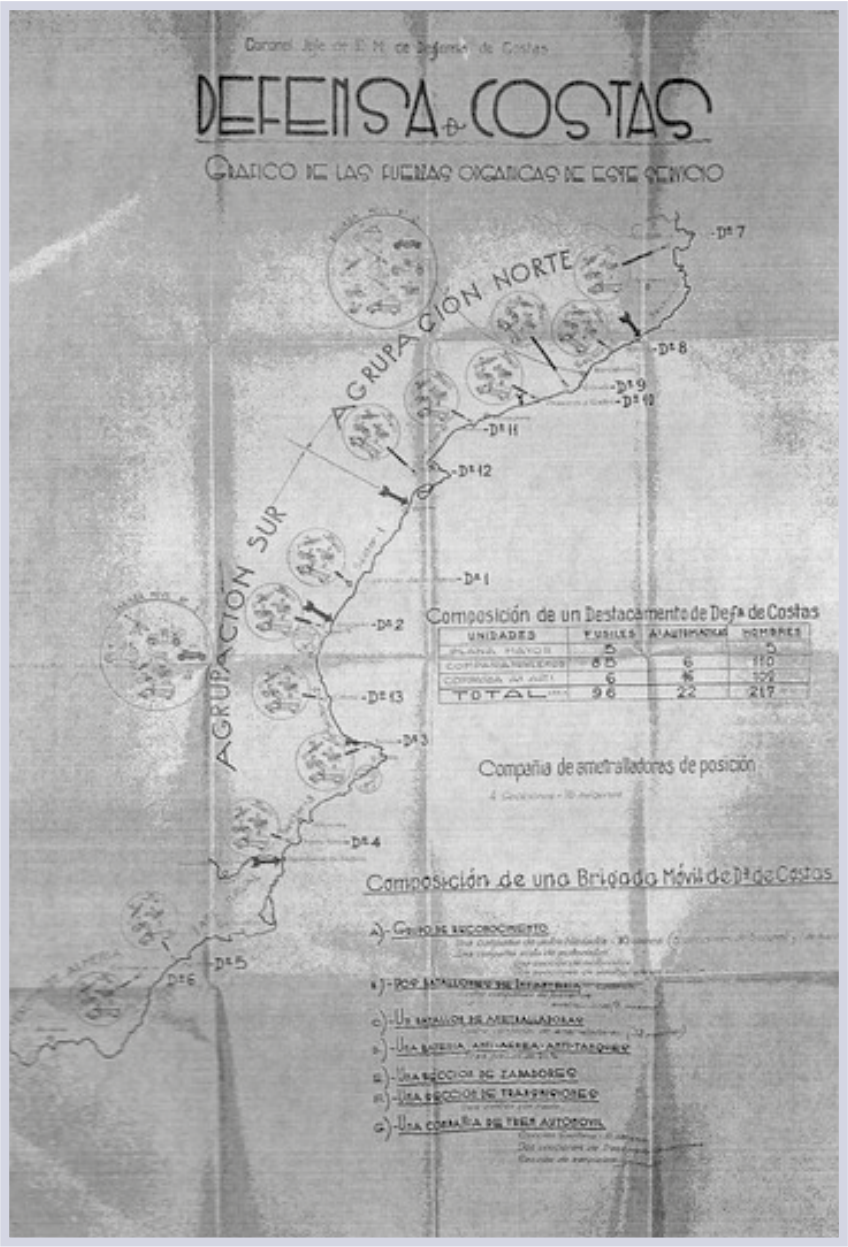
El Servei d'Il·luminació era l'encarregat de proporcionar l'enllumenat a una zona concreta per facilitar l'acció o el servei de la defensa de costes, sobretot i més concretament, la utilització de l'artilleria de costa durant la nit però també la vigilància de sectors. Aquest servei era necessari, ja que la defensa havia d'estar en condicions d'actuar en tota la seva potència i amb eficàcia tant de dia com de nit. Entre els mitjans d'il·luminació utilitzats, el més generalitzat era el de projectors, tot i que també podien utilitzar-se bengales per il·luminar una zona concreta durant un espai de temps determinat. Amb relació a la seva missió tàctica, els projectors es classificaven en dos tipus, d'exploració i de tir[32]. El nombre de projectors d'exploració, per exemple, s'havia de disposar de tal manera que complís tota una sèrie de requisits com l'angle que formaria la llum, la velocitat de rotació adequada per il·luminar el vaixell adversari en un temps mínim de cinc segons, les dimensions de l'el·lipse i de la velocitat dels futurs blancs, etc. Per altra banda, i referent als projectors de tir, era convenient que cada bateria tingués un projector al seu servei i un altre de reforç per grup, tot i que moltes de les bateries de la costa no en disposarien cap de fix, tot i que se'n muntarien alguns en camions per desplaçar-se allà on fos necessari. I és que la costa catalana no tenia gaires projectors destinats a la seva defensa, així, per exemple, i segons una relació de l'estiu de 1938, la distribució d'aquests pel litoral tarragoní era d'un projector mòbil d'1,20 metres a Tarragona i un altre mòbil de 0,90 metres a l'Ametlla de Mar[33]; tot i que també existirien alguns que altres projectors emplaçats a la ciutat de Tarragona i utilitzats sobretot per la defensa antiaèria[34].

31 Caixa 9. Fons Personal Infiesta. Biblioteca del Pavelló de la República-Universitat de Barcelona.
32 MARTÍNEZ LORENZO, comandant, *Artillería de Costa*. Madrid. Ediciones Ejército. 1941
33 Doc. 3/5. Carpeta 16. Caixa 1156. AGMAV. Segons una informació republicana del 26 de juliol de 1938.
34 Veure apartat 4.2.2. Les armes antiaèries republicanes en la defensa de la costa.

2.3. LES FORCES DE DEFENSA DE COSTA

Les forces que s'establirien a la costa de la província de Tarragona, igual que a la resta de la costa catalana, estarien formades, en un primer moment, per milicians i les forces del Cos de Carrabiners, amb la missió de vigilar la costa davant de qualsevol temptativa de desembarcament de tropes del bàndol sollevat, tot i que posteriorment amb la creació de l'Exèrcit Popular de la República i la unió de les forces destacades a la defensa de la costa serien creats destacaments per la defensa del litoral, comptant també amb unitats de transmissions, de sanitat, companyies de metralladores de carrabiners o fins i tot amb Brigades Mixtes senceres que serien retirades del front i pel seu descans serien enviades a realitzar tasques de vigilància de la costa catalana. Internament, i realitzant tasques de seguretat, també s'establiria, en alguns casos, una brigada de costes destacant un parell d'agents per cada població costanera més important que exercirien tasques de policia.

Organització de les forces de Defensa de Costes[35]



35 D.3/1. Carpeta 5. Caixa 1150. AGMAV.

2.3.1. Els milicians

El Comitè Central de Milícies Antifeixistes prendria l'acord, segons la reunió del 18 de setembre de 1936, de preparar amb milícies dels comitès locals la defensa dels punts de la costa on fos més factible un desembarcament per part de tropes del bàndol solleva, així com la designació d'un cap d'Estat Major perquè sobre el terreny pogués concretar un pla d'acció[36]; però l'acció del trencament del bloqueig de l'Estret de Gibraltar a finals de setembre de 1936 per part dels creuers en mans dels sollevats *Canarias* i *Almirante Cervera* i la possibilitat que aquests vaixells poguessin navegar pel Mediterrani,[37] farien augmentar de tal manera la indefensió davant de qualsevol atac marítim protagonitzat per aquests dos vaixells o per algun possible desembarcament franquista a qualsevol punt del litoral català fent augmentar de manera considerable que cada cop més milicians s'incorporessin a protegir la costa.

A mitjans d'octubre de 1936, i abans de l'atac del creuer *Canarias* a Roses, el capità Eduardo Medrano, encarregat de les forces de la costa tarragonina, realitzaria un estudi per la defensa de l'esmentada costa on recolliria el nombre necessari de milicians que haurien de vigilar i protegir la costa tarragonina[38]. Segons aquest estudi, es necessitava un total de 3.525 homes, distribuïts en 875 per una primera línia de defensa i 2.650 per la defensa d'una segona línia com a reserva. La primera línia havia de consistir en l'establiment de concentracions als pobles més importants de la costa a càrrec de la vigilància dels llocs estratègics de la seva demarcació, en la relació següent de nord a sud:

- Cunit, s'havia de destinar uns 25 homes als llocs de vigilància de la desembocadura del riu Foix i Cunit.

- Calafell, havia de comptar també amb altres 25 homes i els seus llocs de vigilància serien el km 283 del ferrocarril i Calafell.

- Coma-ruga, també amb 25 homes, aquests havien de vigilar Sant Salvador, Coma-ruga i Roda de Berà.

- Torredembarra comptaria amb el doble d'efectius, uns 50 homes, destinats a vigilar el Creixell, La Marina i el cap Gros.

- Altafulla també amb uns altres 50 homes, aquests serien els encarregats de vigilar Tamarit, la Punta de la Móra i la Punta de la Creueta, a banda de protegir la bateria de costa instal·lada a Altafulla.

- Tarragona, la capital de la província, seria la que comptaria amb més efectius, un total de 100 homes destinats a vigilar la punta Grossa, far del moll i Mas Patau.

- Salou disposaria de 50 efectius que vigilarien el quarter general, la punta de Sant Pere, el cap de Salou, la punta del Racó i la punta del Purroc, a banda de donar protecció a la bateria instal·lada al cap de Salou.

- Cambrils comptaria també amb els mateixos efectius que Tarragona, uns 100 homes destinats a vigilar diferents punts del litoral com serien la punta de la riera de Riudoms, la punta de la riera de Riudecanyes, i punta de la Pixerota.

- Hospitalet de l'Infant per la seva part tindria uns 50 homes destinats als llocs de vigilància de

36 Veure apartat 2.1. L'organització defensiva de la costa.
37 Veure apartat 3.2.1. Les agressions dels vaixells franquistes.
38 Caixa 701. Secció Incorporats. AGGCE.

punta de Panyals, punta de riu de Llastres, punta de cala de Bea i punta de Justell.

-L'Ametlla de Mar comptaria també amb 100 efectius destinats al cap del Terme, punta de Sant Jordi, punta de l'Àliga i port de l'Estany.

- L'Ampolla amb 50 efectius que serien destinats a vigilar cap Roig i far del Fangar.

- La Cava amb uns altres 50 homes que tindrien la missió de vigilar el Muntell Gros i les Barraques de la Gola.

- A Sant Jaume s'establirien també altres 50 efectius destinats en aquest cas a vigilar el far de Buda i la Platxola.

- A Sant Carles de la Ràpita es comptaria amb uns 100 soldats amb la missió de vigilar les Salines, Punta del Galatxo, casa del Carrenyo, a més de donar protecció a la bateria de costa allà establerta.

- Alcanar disposaria d'uns 50 homes destinats a les Cases del Mar i a la desembocadura del riu Sénia.

Era indubtable que la quantitat d'homes concentrats als respectius pobles era una mica arbitrària si es tenia en compte el nombre de llocs que havien de cobrir en algunes demarcacions, però tal com afirmava l'informe es procurava reduir al mínim la quantitat de milicians en algunes poblacions a causa de la seva poca importància i a les dificultats d'allotjament i manutenció que això suposava. Aquests nuclis no tenien per única missió convertir en atalaia d'observació els llocs assignats, sense moure's d'allà, ja que paral·lelament a la costa de la província de Tarragona, i en alguns llocs a desenes de metres del mar, s'estenia la línia fèrria i la carretera de Tarragona a València, les dues amb nombrosos ponts i llocs estratègics, així que la missió dels caps del lloc era procurar que la vigilància dels mateixos fos absoluta amb la finalitat de posar-los a l'abric de qualsevol sorpresa i no tan solament d'allà del mar sinó també de l'interior de la península.

D'altra banda, la segona línia de defensa la constituïen reserves d'homes concentrats als pobles més importants i estratègics de la província en relació amb la seva proximitat a la costa, amb l'objectiu de poder acudir amb la rapidesa més gran possible als llocs de perill, degudament facilitats quant a transport. La seva distribució, sense incloure la quantitat que feia referència a Tarragona, els 100 homes assignats a la primera línia de defensa era la següent: el Vendrell havia de comptar amb 200 homes; Tarragona, 400; Valls, 300; Reus, 500; Vila-seca, 50; El Perelló, 100; Falset, 200; Tortosa, 500; Roquetes, 200 i Amposta, 200, fent un total de 2.650 homes. Aquest nombre agregat als 875 de la primera línia de defensa, feien un total de 3.525 homes armats, un número que es considerava el mínim indispensable, unit als mitjans de lluita que se'ls havia de dotar per assolir un principi de defensa eficaç de les costes de la província de Tarragona, en el cas que aquesta fos atacada.

Però pocs dies després de ser redactat aquest pla de defensa de la costa tarragonina, es portaria a terme el veritable punt d'inflexió que faria augmentar en gran nombre els milicians destinats a la defensa de la costa quan el 30 d'octubre el creuer *Canarias* atacaria la ciutat de Roses[39]. Poques hores després de l'atac, i davant del rumor que tropes franquistes havien desembarcat a la ciutat, Roses s'ompliria de milicians arribats de moltes ciutats i pobles catalans disposats a defensar-la de qualsevol possible acció de desembarcament franquista. Igualment, i per aquest motiu d'amenaça, es desplaçarien milicians que en lloc d'anar al front d'Aragó per lluitar davant les tropes sollevades es quedarien vigilant les platges i ciutats costaneres en previsió d'un possible desembarcament franquista, utilitzant en aquesta tasca uns efectius i material molt més

39 Veure apartat 3.2.1. Les agressions dels vaixells franquistes.

necessaris al front d'Aragó. Així per exemple, de Manresa sortirien molts voluntaris milicians que acabarien a la defensa de la costa quan en realitat s'allistaven per anar a lluitar al front d'Aragó[40].

La sortida d'aquests milicians de Manresa amb destinació el Front d'Aragó la documentaria la premsa local de la ciutat el 19 de setembre, quan informava que un grup de milicians d'Estat Català s'incorporaria a la 2a Columna d'aquesta organització per anar a lluitar al Front d'Aragó, tot i que acabarien a les costes tarragonines.

El mateix va succeir amb un altre grup de milicians manresans que s'afegirien a la Primera Centúria Roja també amb destinació el Front d'Aragó, tot i que la seva destinació en aquest cas seria la població tarragonina de l'Ampolla amb l'objectiu de protegir la costa davant d'un possible desembarcament de tropes franquistes.

D'aquesta manera, i durant el mes d'octubre, també marxarien mig centenar d'homes del Partit Sindicalista cap a Salou, on es trobava la columna del capità Medrano[41] per defensar la costa, però la ja esmentada agressió del creuer *Canarias* a Roses de finals d'octubre, acceleraria el procés de l'enviament de milicians a la costa. Així, el dia 31 d'octubre es personarien a les onze del matí a la Casa del Poble molts homes de tots els partits i sindicats d'esquerra per marxar cap a la costa a defensar-la, tot i que s'emportarien una gran decepció, ja que només s'autoritzaria a marxar aquells que portessin exclusivament material de guerra[42].

Segons el diari *Pla de Bages*, s'organitzarien dues caravanes: una de camions exclusivament de milicians de diferents poblacions de la comarca del Bages, i l'altra un tren només pels milicians manresans, que en total feien uns dos mil combatents capitanejades per Rafael Corvinos, de la UGT; Pere Brunet, d'Estat Català; Ramir Torran, del POUM; Enric Grau, de la CNT, a més a més d'afegir-se un equip de la Creu Roja local assistit pels doctors Armand Redondo, Joaquim Dalmau i Xavier Francàs. Quant a la seva distribució, un grup de forces composta pels membres d'Estat Català i del POUM se situaria a l'Ampolla; a l'Ametlla de Mar hi predominarien els milicians de tendència socialista i els del Sindicats d'Oposició (que establirien la caserna a la casa senyorial Torre de la Vila); a Sant Carles de la Ràpita estarien els cenetistes i a Salou la Guàrdia Nacional Republicana. Mentre aquestes forces restaren a la costa, portarien una vida tranquil·la, ja que no haurien de suportar cap acció ofensiva dels sollevats, fins i tot rebrien les visites de familiars, però la gran majoria d'aquestes forces serien traslladades des del començament de l'any 1937 a altres zones de front molt més actives com el front d'Aragó, on la columna Macià-Companys –molt reduïda primerament per manca d'armament- s'hi afegiren alguns voluntaris manresans d'ERC que havien reforçat els voluntaris d'Estat Català a l'Ampolla.

Però l'establiment de milicians a la costa també comptaria amb diverses veus crítiques, tal com es reflectia a finals de novembre de 1936 en un article anònim publicat a *Solidaritat Obrera*, on s'informava que a la costa catalana estava establerta una zona de guerra i que amb les forces allí establertes es faria front a qualsevol contingència, ja que existien centenars de milicians i que augmentaria, probablement, en gran escala en breu temps. Però existien diferents problemes pel que fa a l'organització d'aprovisionaments, ja que aquest nombre de milicians se'ls havia de dotar de diferents articles de primera necessitat, com aliments i peces de roba, i sense els quals la vida en campanya resultava dificultosa. Els milicians que vigilaven constantment el mar estaven mal proveïts perquè tenien carència en abrics i roba interior, accentuada sobretot amb els rigors de l'hivern. Per finalitzar, es volia destacar que el front de mar s'havia de tractar com la resta de fronts de combats i no com un lloc on el milicià anava a hivernar entre platja i camp, fent una

40 Document 10. Caixa 3. FP Infiesta. BPR-UB. Sobre les milícies i l'Exèrcit Popular de Manresa.
41 El capità Eduardo Medrano s'integraria el 24 d'octubre de 1936 al crear-se l'Exèrcit Popular de Catalunya com a comandant de la tercera divisió. Posteriorment, seria ascendit a Major d'Artilleria i cap de la Divisió 33 de l'Exèrcit Popular de la República fins al final del conflicte.
42 *El Pla de Bages*, 31 d'octubre de 1936.



clara advertència tal com indicava l'article en referència "*als milicians que vivien la vida als campaments al llarg dels penya-segats de la zona tarragonina*"[43].

Posteriorment, amb la creació de l'Exèrcit Popular de la República aquestes forces de milicians serien substituïdes per Brigades Mixtes, les noves unitats on s'haurien d'enquadrar els milicians, agafant un caràcter molt més professional i no tan espontani.

Cartell sobre el reclutament voluntari a les milícies[44]

2.3.2. El Cos de Carrabiners

En la vigilància de la costa tindria un paper destacat les forces que formaven el Cos de Carrabiners de costes i fronteres. Aquest Cos, creat el 1829 tenia la missió de la vigilància de costes i fronteres, i com a tal tenien presència a les fronteres terrestres, províncies marítimes, a més a més de la ciutat de Madrid, i funcionaria fins al 1940 quan aquest cos s'integraria a la Guàrdia Civil. Perla seva funció, abans d'esclatar el conflicte les forces de Carrabiners ja estaven distribuïdes al llarg de tota la costa, i establertes en petites casernes on radicaven els seus destacaments.

Durant la República tindria doble dependència del ministre de l'Exèrcit i del Ministre d'Hisenda i amb l'esclat de la Guerra Civil, el 66% del cos quedaria afecte a la República. El que seria ministre d'Hisenda, Juan Negrín abans de ser president del Consell de Ministres, potenciaria molt el Cos de Carrabiners fins a convertir-lo en un cos d'elit del nou Exèrcit Popular de la República i pràcticament en el seu Exèrcit privat, fet que comportaria que les seves unitats fossin unes privilegiades pel que fa a equips i mitjans, guanyant-se d'aquesta manera una certa enveja per part de la resta d'unitats de l'exèrcit republicà. A banda del seu servei normal com a cos Fiscal i de Repressió del contraban, es crearien batallons de xoc alhora de combatre als diferents fronts de guerra, agrupant-se en Brigades Mixtes com seria la 3a i la 5a al front de Madrid, de la que després s'afegiria la 8a, la 65a i la 87a, entre d'altres[45].

43 *Solidaridad Obrera*. 22 Novembre 1936. Article: *Milicians a la costa catalana*. L'article estava signat amb el nom d'un milicià però sense donar els cognoms ni cap altra informació.
44 Font PARES (Portal de Archivos Españoles)
45 ENGEL, Carlos, *Historia de las Brigadas Mixtas del ejército popular de la República, 1936-1939*. Madrid. Editorial Almena. 1999.

Referent a la seva organització, el Servei de Carrabiners es reorganitzaria en cinc zones amb capçaleres a Barcelona, València, Alacant i Almeria al Mediterrani, i a Santander al nord. Aquestes cinc zones comptaven amb 46 companyies de 205 homes cada una, a més a més, cada zona comptava amb una comandància mòbil amb dos batallons d'idèntica composició als agregats a l'exèrcit. Al desembre de 1936, es crearien a Requena (València), Oriola (Alacant) i Campo de Criptana (Ciudad Real) els centres de reclutament i instrucció de carrabiners.

Sobre l'estructuració militar del Cos de Carrabiners destinat a Catalunya, una vegada iniciat el conflicte, es dividiria en cinc comandàncies: Tarragona, Barcelona, Figueres, Ripoll i Lleida i territori lleial d'Osca, destinant les tres primeres fonamentalment a la defensa de la costa. Al capdavant de cadascuna de les cinc comandàncies hi havia un tinent coronel, i es dividien en vàries seccions.

Respecte la costa catalana, la Comandància de Barcelona tenia companyies a Barcelona, Arenys de Munt, Badalona i Sitges i els seus efectius repartits en 61 posts; la Comandància de Tarragona tenia les companyies centrades a Cambrils, Tarragona i Tortosa, on existien 38 posts més i per últim la Comandància de Girona mantenia companyies dirigides des de Figueres, Roses i Sant Feliu de Guíxols i un total de 52 posts[46]. Aquestes tres comandàncies estaven distribuïdes i organitzades de diferent manera i tot i que la costa catalana quedaria ben distribuïda i vigilada per les forces de carrabiners, però comptant sempre amb un número d'efectius molt més baix del que en realitat havia de comptar.

Sobre el tema dels efectius, un exemple de la manera de com es podia ingressar al Cos de Carrabiners seria per exemple la nota que s'emetria el 9 d'agost de 1937 a Barcelona pel comitè de la U.G.T. i destinada a tots els comitès comarcals del mateix sindicat donat les oportunes instruccions per l'ingrés a l'anomenat cos[47]. En aquesta nota es deia que tot aquell que volgués ingressar havia d'estar afiliat a la U.G.T., tenir entre 18 a 20 anys o entre 28 a 35 anys, que no estiguessin enquadrats en cap unitat militar i que sabessin llegir i escriure. També era necessari omplir una instància degudament acompanyada d'una pòlissa de 1,50 pessetes de l'Estat i del certificat de naixement amb pòlissa de 1,50 pessetes, tot i que, si era el cas d'haver nascut en territori franquista, havia d'expedir-se un certificat assenyalant el nom del pares, dia de naixement i lloc, amb pòlissa de 3 pessetes expedit per l'Alcalde del lloc de residència actual i signat per dos testimonis. A més a més, totes aquestes sol·licituds havien també d'acompanyar un aval expedit pel sindicat al qual pertanyia i per últim, tothom que reunia aquests requisits havia de presentar-se amb tota la documentació abans esmentada a la caserna de Carrabiners del carrer Sant Pau de Barcelona, on els havien de fer la revisió mèdica corresponent altres requisits, assenyalant-hi, finalment, la unitat en que quedarien enquadrats.

La Comandància de Tarragona

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

La seva distribució de forces segons una relació amb data 5 d'agost de 1937, la formava un total de 252 carrabiners, desglossats en 1 tinent coronel, 1 major, 4 capitans, 19 tinents, 16 sergents, 116 caporals, 1 carrabiner de primera classe i 94 carrabiners de segona. Tots dividits en quatre companyies de la següent manera[48]:

El lloc de comandament situat a Tarragona, estava integrat per 1 tinent coronel, 1 major, 2

46 *Anuario Militar de España*. Año 1936. Madrid. p.115.
47 Caixa 617. PS BARCELONA. AGGCE.
48 Doc. 1/12. Carpeta 4. Caixa 324. AGMAV.

capitans, 1 tinent, 1 sergent, 2 caporals i 12 carrabiners de segona classe.

-) La 1a Companyia estava formada per 3 seccions:

- La 1a Secció estava integrada pels llocs de: Cases d'Alcanar, amb 3 caporals i 2 Carrabiners de segona classe; Ràpita dels Alfacs, amb 3 caporals i 3 carrabiners de segona classe pertanyents a la Duana i 1 tinent, 1 sergent, 8 caporals i 1 carrabiner de segona classe, així com el lloc de Tortosa.

- La 2a Secció estava formada pels carrabiners situats a La Cava, amb 1 tinent, 1 sergent, 5 caporals i 2 carrabiners de segona classe; els situats a Sant Jaume (Enveja) amb 6 caporals i 2 carrabiners de segona classe i els situats a Amposta (ronda).

- La 3a Secció estava establerta pels carrabiners situats als llocs d'Ampolla, amb 5 caporals i 4 carrabiners de segona classe; l'Ametlla de Mar amb 1 tinent, 2 sergents, 4 caporals i 4 carrabiners de segona classe, així com els carrabiners situats a Sant Jordi, Venta Nova (Ronda) i El Perelló (Ronda).

Així mateix, formaven part d'aquesta companyia els Carrabiners de Mar situats a Ràpita dels Alfacs, amb 1 sergent, 2 caporals i 1 carrabiner de segona classe pertanyents a la Duana i els de Sant Jaume d'Enveja amb 1 sergent, 2 caporals i 1 carrabiner de segona classe.

-) La 2a Companyia tenia el seu lloc de comandament a Cambrils i estava formada per 2 tinents, 1 caporal i 1 carrabiner de primera classe.

- La 1a Secció la integraven els carrabiners situats a Hospitalet de l'Infant amb 1 tinent, 1 sergent, 5 caporals i 2 carrabiners de segona classe i al Coll de Balaguer, Maria Cristina i Mont-roig del Camp (Ronda).

- La 2a Secció estava formada pels carrabiners situats a Rifà, amb 5 tinents i 1 carrabiner de segona classe; a Cambrils, amb 1 tinent, 1 sergent, 6 caporals i 2 carrabiners de segona classe; a Salou, amb 1 sergent, 5 caporals i 1 carrabiner de segona classe i de Reus.

-) La 3a Companyia la integraven quatre companyies i tenia el lloc de comandament a Tarragona format per 1 capità, 1 tinent, 1 caporal i 1 carrabiner de segona classe.

- La 1a Secció estava formada pels carrabiners del Racó de Salou i de La Canonja amb 1 sergent, 2 caporals i 2 carrabiners de segona classe i Punt Nou i Torrelamora, amb 1 tinent, 1 sergent, 2 caporals i 2 carrabiners.

- La 2a Secció estava compresa pels carrabiners d'Altafulla, amb 4 caporals i 1 carrabiner de segona classe; els carrabiners de Torredembarra i el Creixell amb 1 tinent, 1 sergent i 11 caporals.

- La 3a Secció estava formada pels carrabiners del Francàs i Sant Salvador amb 1 sergent, 5 caporals i 2 carrabiners, els mateixos carrabiners que formaven els llocs de Calafell i Cunit. També hi havia els carrabiners situats al Vendrell (Ronda).

- La 4a Secció pertanyia a la Duana del port de Tarragona. Estaven establerts al Moll i a les Estacions de Tarragona 1 tinent, 20 caporals i 17 carrabiners de segona classe. També pertanyien a la Duana 1 sergent, 1 caporal i 1 carrabiner de segona classe establerts a Tarragona, així com altres 26 carrabiners de segona classe que realitzaven diferents serveis a la capital. Entre aquests hi havia 3 carrabiners al servei de portes de la comandància, així com 1 caporal i 1 carrabiner de segona classe en tractament hospitalari i altre caporal i carrabiner de segona classe prestant servei a la Delegació d'Hisenda.

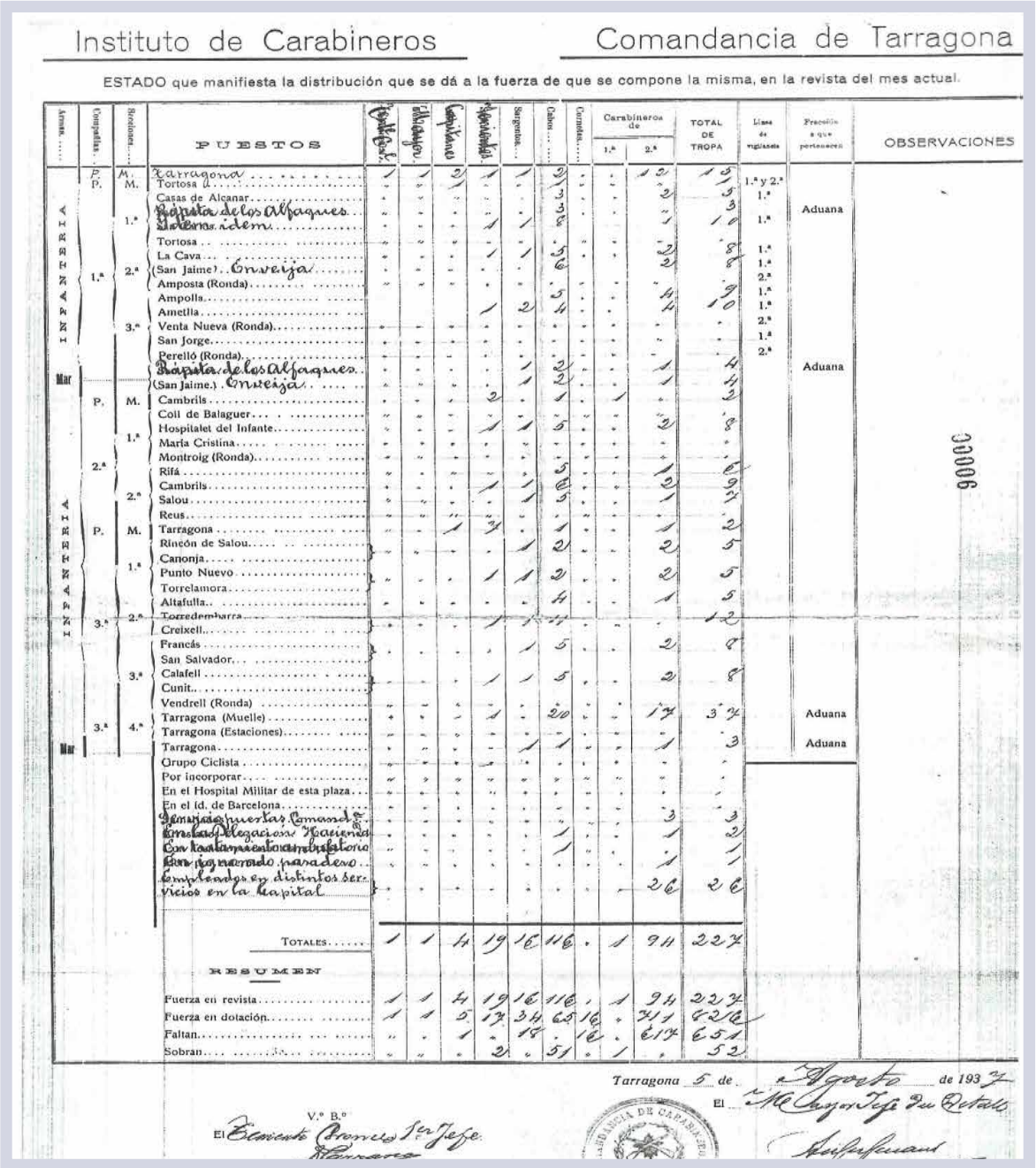
Si tenim en compte que la plantilla que havia d'existir a la Comandància de Tarragona era de 1 tinent coronel, 1 major, 5 capitans, 17 tinents, 34 sergents, 65 caporals, 16 cornetes i 745 carrabiners de segona classe, així com 2 sergents, 1 caporal i 11 carrabiners de mar; faltaven 1 capità, 18 sergents, 16 cornetes i 617 carrabiners de 2a classe, mentre que sobraven 2 tinents, 51 caporals i 1 carrabiner de primera classe.

Aquesta situació de mancança de personal continuaria agreujada durant el transcurs de la guerra i el 25 de setembre del 1937 encara faltarien per completar la dotació de la Comandància de Carrabiners de Tarragona 2 capitans, 21 sergents, 16 cornetes 609 carrabiners que encara no havien estat assignats, mentre que sobrarien 4 tinents i 46 caporals i un sergent i 5 caporals de mar[49].

A primers de novembre de 1937 es proposava que el total de carrabiners a la província havia de ser de 793 carrabiners distribuïts en 5 capitans, 17 tinents, 32 sergents, 64 caporals, 16 cornetes i 700 carrabiners[50], a més a més de 2 sergents, 1 caporal i 11 carrabiners de Mar dividint la província en quatre companyies i comptant també amb 1 tinent coronel, 1 major, 1 metge i 1 mestre armer (aquest últim comptat apart). Però la realitat era ben diferent, ja que en realitat existia 1 major, 3 capitans, 19 tinents, 18 sergents, 114 caporals, 56 carrabiners, a més a més de 3 sergents, 6 caporals i 12 carrabiners de mar que no es comptaven en aquests números totals. I és que amb aquests números, sobraven 2 tinents i 50 caporals, a més a més dels propis de marineria: 1 sergent, 5 caporals i 1 carrabiner, mentre que faltava en aquesta província 1 tinent coronel, 2 capitans, 14 sergents, 16 cornetes, 644 carrabiners, 1 metge i 1 mestre armer. Per tant, dels 820 carrabiners de la província de Tarragona (a banda de sumar els de Marina) només n'hi havia 211[51]. Però una de les companyies que més efectius tindria dintre d'aquesta Comandància de Tarragona seria la 3a, que l'1 de novembre de 1937 disposava dels següents elements[52]: 1 capità, 10 tinents, 4 sergents, 57 caporals i 54 carrabiners de segona classe. A més a més comptaria també amb 1 sergent, 3 caporals i altres 3 carrabiners de segona classe. Així que segons la plantilla que havia de tenir, sobraven 6 tinents, 49 caporals i altres 3 caporals de mar mentre que li mancaven ni més ni menys que 2 sergents, 6 carrabiners de primera classe, 3 cornetes, 61 carrabiners de segona classe i 1 caporal de Marina. En total disposava de 133 homes, enlloc dels 148 necessaris. La Comandància de Carrabiners de Tarragona disposaria, a més a més, per la vigilància de la costa de dues petites embarcacions, la motora *Tarragona*, que prestava servei a la badia de la Ràpita dels Alfacs realitzant visites als fondeigs de vaixells i la motora *14 Abril*, que prestava servei al riu Ebre i transportava forces al far de Buda[53].

49 Caixa 2425. FonsSM.AGGCE.
50 En una altra relació aquest número era de 688 carrabiners. Caixa 2425. Fons SM. AGGCE. SM. Caixa 2425.
51 Caixa 2425. Fons SM. AGGCE.
52 Caixa 2425. Fons SM.AGGCE.
53 El 19 de novembre el major cap accidental de la Comandància de Tarragona signava amb les seves inicials P. A. O. Juntament amb el capità cap accidental del Detall sobre les dos embarcacions que prestaven servei en aquesta comandància. AGGCE. Caixa 2425.

***Relació de carrabiners a la província de Tarragona l'agost de 1937*[54]:**



Instituto de Carabineros — Comandancia de Tarragona

ESTADO que manifiesta la distribución que se dá a la fuerza de que se compone la misma, en la revista del mes actual.

Arma	Compañías	Brigadas	PUESTOS	Tenientes	Alféreces	Capitanes	Brigadas	Sargentos	Cabos	Carabineros de 1.ª	Carabineros de 2.ª	TOTAL DE TROPA	Línea de vigilancia	Fracción a que pertenecen	OBSERVACIONES
INFANTERIA	P.	M.	Tarragona	1	1	2	1	1	3			12	15	1.ª y 2.ª	
	P.	M.	Tortosa						3			3		1.ª	
			Casas de Alcanar								2				
		1.ª	Ampolla									3			Aduana
			Sitges idem				1	1			1	10		1.ª	
			Tortosa												
			La Cava				1	1	5		2	8		1.ª	
		2.ª	(San Jaime) Orneiza						6		2	8		1.ª	
	1.ª		Amposta (Ronda)											2.ª	
			Ampolla						5		4	9		1.ª	
			Ametlla				1	2	4		4	10		1.ª	
		3.ª	Venta Nueva (Ronda)											2.ª	
			San Jorge											1.ª	
			Perelló (Ronda)						2		1	4		2.ª	
Mar			Capitán de los Alfaques					1	2		1	4			Aduana
			(San Jaime.) Orneiza						1		1	4			
	P.	M.	Cambrils				2		1	1		2			
			Coll de Balaguer												
			Hospitalet del Infante				1	1	5		2	8			
		1.ª	María Cristina												
			Montroig (Ronda)												
		2.ª	Rifá						5		1	6			
			Cambrils				1	1	6		2	9			
		2.ª	Salou				1	1	5		1	7			
			Reus												
	P.	M.	Tarragona			1	3		1		1	2			
			Rincón de Salou					1	2		2	5			
		1.ª	Canonja												
			Punto Nuevo				1	1	2		2	5			
			Torrelamora												
			Altafulla						4		1	5			
		2.ª	Torredembarra									12			
	3.ª		Creixell												
			Francás					1	5		2	9			
			San Salvador												
		3.ª	Calafell				1	1	5		2	8			
			Cunit												
			Vendrell (Ronda)												
			Tarragona (Muelle)				1		20		11	34			Aduana
	3.ª	4.ª	Tarragona (Estaciones)												
Mar			Tarragona					1	1		1	3			Aduana
			Grupo Ciclista												
			Por incorporar												
			En el Hospital Militar de esta plaza												
			En el id. de Barcelona												
			Guarda Fuerzas Comand.ª								3	3			
			Escala Delegación Hacienda						1		1	2			
			En tratamiento ambulatorio						1			1			
			En ignorado paradero								1	1			
			Empleados en distintos Ser.s												
			Vicios en la Capital								26	26			
			TOTALES	1	1	4	19	16	116	1	91	227			
			RESUMEN												
			Fuerza en revista	1	1	4	19	16	116	1	94	224			
			Fuerza en dotación	1	1	5	17	34	65	16	411	620			
			Faltan			1		18		16	617	651			
			Sobran				2		51		1	52			

Tarragona 5 de Agosto de 1937

El Teniente Coronel Jefe Accidental

V.º B.º
El Teniente Coronel Jefe

2.3.2. Les unitats de la Defensa de Costa

Ja hem vist com les forces que s'establirien a la costa catalana estarien formades en un primer moment per milicians, però progressivament aquests anirien desapareixent amb la creació de l'Exèrcit Popular de la República. A l'abril de 1937 fins i tot es crearien dotze destacaments de Defensa de Costes que quedarien distribuïts en un nombre de sis per l'Agrupació Nord i altres sis per l'Agrupació Sud de Defensa de Costes. En el cas de Catalunya aquests destacaments estarien instal·lats a les següents poblacions: destacament número 7 emplaçat a Castelló d'Empúries, número 8 a Mataró, número 9 a Gavà, número 10 a Vilanova i la Geltrú, número 11 a Salou i número 12 a

54 Doc. 1/12. Carpeta 4. Caixa 324. AGMAV.

Amposta[55]. Sobre la seva composició, un destacament de Defensa de Costes estava format per un total de 217 homes, amb 96 fusells i 22 armes automàtiques distribuïts en plana major, companyia de fusellers i companyia d'armes automàtiques, de la següent manera[56]: la plana major comptava amb 5 homes i 5 fusells; la companyia de fusellers, amb 110 homes, sent el seu armament de 85 fusells i 6 armes automàtiques mentre que la Companyia d'Armes Automàtiques estaria format per 102 homes amb 16 armes automàtiques i 6 fusells.

Precisament el 30 d'abril de 1937, el coronel cap d'Estat Major redactaria unes instruccions dirigides als caps d'aquests destacaments, que constituïen el segon esglaó de la defensa de costes (el primer era el de Vigilància a càrrec d'altres forces), i en les quals els indicava que tenien per missió contenir un possible intent de desembarcament de tropes del bàndol sollevat fins que arribessin les forces de la Reserva Mòbil per tal d'entrar en combat[57]. Aquests dispositius de contenció s'havien organitzat a base de molta potència de foc i una gran mobilitat amb solament el nombre de fusells precisos per la deguda protecció de les màquines i cada destacament tenia a càrrec seu diferents llocs de possible desembarcament que s'estaven fortificant, sobretot a base de nius dobles de metralladores elegits convenientment per servir a una organització de llocs a defensar estudiat, on el seu detall secret residia en aquella comandància i on cada cap de destacament s'hi havia de personar precisament per conèixer els llocs a defensar del sector que li havien confiat abans d'incorporar-se al mateix. I és que la idea d'un pla de focs preparat abans per sorprendre a les tropes que intentessin un desembarcament, debilitades tàcticament per l'operació del desembarcament mateix, col·locava a la defensa en una situació de privilegi, ja que assegurava l'efecte sorpresa que segons el comandament republicà, normalment sempre triomfava a la guerra contra un adversari que cometia una empresa d'audàcia. A aquest factor, com era la sorpresa, havia d'afegir-se que els republicans comptaven amb una organització de llocs a defensar com eren els nius de metralladora, difícils de localitzar des del mar i des de l'aire i, conseqüentment, difícils de batre. Aquests nius de metralladora feien que la defensa adquirís un caràcter d'invulnerabilitat pels comandaments republicans sempre i quan no es perdés la serenitat, conscienciant als homes que era més perillós abandonar els refugis de tir que no pas romandre en ells.

Els caps havien de dedicar, preferentment, la seva atenció a aquesta moral de guerra amb xerrades freqüents a l'hora d'instruir les tropes, juntament amb diversos aspectes com serien el coneixement dels camins d'accés als llocs fortificats pels conductors dels vehicles automòbils; la familiarització dels homes amb els nius i l'entrada i sortida del material i homes als mateixos; el coneixement dels dipòsits de municions i camp de tir de cada assentament i emplaçament, així com l'enllaç amb els projectors que s'havia d'establir, sent conscients sempre que la seva actuació, si aquesta fos necessària, es desenvoluparia de nit, eliminant per tant tota possibilitat de confusió o dubte amb aquesta pràctica. Seguint aquesta finalitat, es rellevava als caps de tota atenció administrativa que se centralitzava en un organisme dependent d'aquesta comandància (Inspecció dels Destacaments de Defensa de Costes) per deixar a càrrec del cap del destacament solament les activitats tàctiques i logístiques.

Per últim, l'especial constitució orgànica d'aquests destacaments (a base de metralladores) els feia molt aptes per servir de nuclis d'instrucció d'altres unitats similars que es poguessin organitzar més endavant, obligant així a establir una rígida disciplina a les tropes i caps. Per tant, s'havia de cuidar constantment de la prestància i presència dels homes, atenent amb tot interès a la uniformitat exigint també rigidesa a les salutacions atenint-se als reglaments en tota classe de serveis i freqüentar la lectura de lleis penals, ordenances i codi penal durant la instrucció teòrica, etc... és a dir, fer d'aquests destacaments un model de tropes alhora que no tingués res a envejar a les més

55 Doc.1/2. Carpeta 11. Caixa 1150. AGMAV.
56 Doc. 3/1. Carpeta 5. Caixa 1150. AGMAV.
57 Doc. 2/5-6. Carpeta 14. Caixa 1156. AGMAV.

selectes amb què comptava el govern de la República.

Paral·lelament, aquests destacaments de costes, i que a la província de Tarragona n'existirien dos, el Destacament número 11 a Salou i el número 12 a Amposta, es crearien també dos Brigades Mòbils de Defensa de Costes, la número 1 a València i la número 2 a Barcelona[58]. Cadascuna d'elles estava integrada per un grup de reconeixement que englobava entre altres unitats una companyia d'automòbils blindats, dividida en tres seccions de cinc cotxes i una de comandament amb un total de setze cotxes i una companyia mixta de motoristes amb una secció de motoristes i dues seccions de metralladores; dos batallons d'infanteria que englobava a quatre companyies de fusellers i una companyia de metralladores amb vuit màquines; un batalló de metralladores, format per quatre companyies de metralladores amb un total de trenta-dues metralladores; una bateria antiaèria o antitancs amb tres peces; una secció de sapadors; una secció de transmissions, amb tres centres amb radi i una companyia de tren automòbil, amb una secció sanitària, dues seccions de transport i una secció de serveis generals.

Dintre de les tropes que pertanyien a la Defensa de Costes es trobaven les unitats de sanitat que formaven tres brigades, una per cada província catalana amb costa, compreses cadascuna d'elles per diferents batallons[59]. La Inspecció General de Sanitat del personal metge i auxiliar afecte a la Defensa de Costes estava format per una plana major integrada per 1 comandant metge, 1 capità metge o tinent metge, 1 practicant i 4 soldats com personal d'oficina. El personal de sanitat que prestava servei a les bateries de costa havia de tenir a cada emplaçament un refugi i havia de procurar que aquest estigués desenfilat dels possibles focs adversaris en llocs de socors al davant del qual hi havia d'haver un practicant o en el seu defecte un caporal de farmaciola amb una gran bossa de socors i el material que considerés indispensable per poder practicar en tot moment una cura d'urgència. Així mateix, com a cap dels Serveis Sanitaris de cada vuit bateries hi havia d'haver un tinent metge que atendria els esmentats serveis i que dependria directament del capità metge de la respectiva brigada, sent la seva missió tot el que fos relatiu al personal que d'ell depengués, o sigui la mateixa que l'encomanada als metges de batalló. El personal auxiliar, material de curació i transport que s'assignava als tinents metges havia de ser el mateix que els dels batallons que s'assignava. Cada brigada, per la seva part, tenia una plana major, formada per 1 capità metge, 1 practicant i 4 sanitaris, tenint com a material: 1 carro sanitari, 1 bossa de cirurgià, 1 motxilla de curació, 1 bossa de socors, 10 lliteres i 550 paquets de cura individual; mentre que cada batalló estava comprès per 1 tinent metge, 1 practicant i 5 sanitaris comptant com a material 1 bossa de cirurgià, 1 motxilla de curació, 3 bosses de socors, 10 lliteres, 1 càrrega de farmacioles, 1 càrrega de gabions i 550 paquets de cura individual.

D'aquestes brigades de sanitat n'existirien tres de diferents: la 1a brigada que corresponia a la província de Girona amb residència a Figueres; la 2a brigada, a la província de Barcelona amb residència a Sitges i la plana major a Barcelona i la 3abrigada, a la província de Tarragona. Aquesta 3a Brigada tindria establert el parc d'artilleria i amb residència a Tortosa 1 practicant i 4 sanitaris amb un material integrat per 1 motxilla de curació, 1 bossa de socors, 2 lliteres i 150 paquets de cura individual; mentre que el batalló de metralladores el formava 1 tinent metge, 1 practicant i 5 sanitaris també amb residència a Tortosa que comptarien amb el material següent: 1 bossa de cirurgià, 1 motxilla de curació, 3 bosses de socors, 10 lliteres, 1 càrrega de farmacioles, 1 càrrega de gabions i 550 paquets de cura individual. Sobre la resta de la brigada, la plana major residiria a Tarragona, el 1r batalló al Vendrell, el 2n batalló a Vila-seca, el 3r batalló a l'Hospitalet de l'Infant i el 4t batalló a Amposta.

També formarien part de les unitats destacades a la defensa de costes les unitats de transmissions,

58 Doc. 3/1. Carpeta 5. Caixa 1150. AGMAV.
59 Doc. 1. Lligall 337/01. Fons Generalitat de Catalunya. ANC1-1 Arxiu Nacional de Catalunya (ANC).

sent la seva tasca molt important, ja que eren els encarregats de transmetre totes les novetats existents als diferents llocs d'observació i les comunicacions entre aquests. Sobre la seva organització, una plantilla de les unitats de transmissions de Defensa de Costes havia d'estar formada per un total de 383 soldats distribuïts en 1 tinent coronel o major; 1 capità; 7 tinents; 1 tècnic de radiotelegrafia del C.A.S.E.; 51 sergents; 77 caporals i 245 soldats, a més a més de comptar amb 6 cavalls, 12 mules, 3 automòbils, 2 camions, 1 remolc, 9 motocicletes i 5 bicicletes[60]. Per la seva part, la comandància de transmissions de Defensa de Costes estava formada per 1 cap, 1 capità, 1 tinent (d'aquests dos un seria ajudant del cap i l'altre el cap de l'oficina tècnica), 3 sergents, 4 caporals i 8 soldats, comptant a la seva disposició amb 1 automòbil i 1 motocicleta.

De la mateixa manera, també existirien altres unitats menors que només actuarien a algunes poblacions costaneres, dedicades sobretot a la vigilància com seria la Brigada de Costes, englobades aquestes dintre de la comandància superior de policia (el seu nom real seria el de Brigada d'Investigació i Vigilància de les Costes de Catalunya) formades per un parell d'agents que en col·laboració amb els carrabiners i els guàrdies d'assalt, realitzarien tasques de vigilància i seguretat interior a les poblacions litorals.

Pel bon funcionament d'aquest tipus de brigades es dividiria la costa en tres zones diferents corresponents cadascuna d'elles a les tres províncies catalanes amb costa i cadascuna d'aquestes seria dividida en diferents inspeccions. D'aquesta manera, la 3a zona corresponia a les poblacions de la província de Tarragona i estava dividida en 8 inspeccions, sent les següents:

- 1a Inspecció amb seu a Calafell, englobava també Cunit, Bellvei, Santa Oliva, El Vendrell, Albinyana, Sant Vicenç de Calders i Sant Salvador.

- 2a Inspecció amb seu a Torredembarra estava establerta per les poblacions de Creixell, Roda de Berà, Bonastre, Clarà, La Pobla de Montornès, Salomó, Vespella de Gaià, Altafulla, Tamarit i El Catllar.

- 3a Inspecció amb seu a Tarragona corresponia a les poblacions de La Secuita, Perafort, Els Garidells, Els Pallaresos, El Morell, La Pobla de Mafumet, Constantí, La Canonja, Vila-seca i Tarragona.

- 4a Inspecció amb seu a Hospitalet de l'Infant, englobava les poblacions de Vinyols i els Arcs, Montbrió del Camp, Mont-roig del Camp, Cambrils i Pratdip.

- 5a Inspecció comptava amb les poblacions de Vandellòs, El Perelló i l'Ametlla de Mar, sent aquesta darrera la seu de la Inspecció.

- 6a Inspecció corresponia a la població de L'Ampolla.

-7a Inspecció a Amposta (on estava la seu) i a les localitats de Camp-redó, Masdenverge, Santa Bàrbara, La Galera i Freginals.

- 8a Inspecció corresponia a les poblacions de Godall, Ulldecona, Alcanar i Sant Carles de la Ràpita, estant en aquesta darrera la seu de la Inspecció.

2.3.3. Les Brigades Mixtes a la costa tarragonina

Les forces establertes a la defensa de la costa, com eren les columnes de milicians, anirien desapareixent un cop seria creat l'Exèrcit Popular de la República, formant-se noves unitats com les Brigades Mixtes, que englobarien aquestes columnes de milicians i que serien destinades per anar a lluitar als diferents fronts de combat. Però igualment també es donaria el cas que brigades mixtes senceres passarien a desenvolupar tasques de defensa de la costa una vegada que aquestes serien

60 Doc. 5/1. Carpeta 5. Caixa 1150. AGMAV. Document signat a Barcelona amb data 1 de juny de 1938.

retirades del front, passant a la costa per descansar i reorganitzar-se[61].

El primer dels casos seria per exemple el de la 224Brigada Mixta que es formaria a l'estiu de 1937 amb batallons dispersos de la Defensa de Costes de Catalunya, sent el cap el comandant d'infanteria Marín Calvo Calvo i el seu comissari polític Ignacio Fernández del Partit Comunista. La brigada iniciaria el seu camí a la Defensa de Costes de la regió catalana, on més tard passaria a la reserva de l'Exèrcit de l'Est i finalment a la 72 Divisió del XVIII Cos d'Exèrcit, on enviada al front de Terol no tornaria mai més a la costa catalana.

El segon dels casos serien algunes unitats que després de lluitar en diferents fronts passarien a realitzar tasques de defensa de costes, com seria la 3 i la 151 Brigada Mixta. La primera d'aquestes dues havia estat creada a Alcaraz de San Juan (Ciudad Real) l'octubre de 1936 amb efectius del Cos de Carrabiners i sota el comandament del comandant de Carrabiners José Mª Galán. Amb un historial de lluita ampli, aquesta unitat lluitaria a Madrid i a Andalusia i amb l'ofensiva franquista a l'Aragó a mitjans de març de 1938. Sobre la 3 Brigada Mixta també cal dir que seria traslladada com reserva de l'Exèrcit de l'Ebre, però s'hauria de retirar patint un gran desgast. Més tard seria enviada per la seva reorganització a la Defensa de Costes i posteriorment a Lleida on seria assignada a la Divisió Bellvís sota el comandament del comandant d'infanteria Hernando Liñán Castaños.

Durant la Batalla de l'Ebre aquesta brigada intentaria passar el riu per Amposta el 25 de juliol, però seria refusada per les tropes franquistes. Posteriorment, seria destinada a diverses operacions secundàries per descongestionar el front de l'Ebre. A la campanya de Catalunya la 3 Brigada es trobava enquadrada a la 56 Divisió del XII Cos d'Exèrcit al sector del cap de pont de Serós, no tornant més a la costa catalana.

La 151 Brigada Mixta, per la seva part, tindria un paper més destacat a la defensa de la costa catalana. Havia estat organitzada a finals de juny de 1937 al front de Madrid amb batallons d'Infanteria de Marina, agafant el comandament el tinent coronel d'infanteria de Marina Basilio Fuentes Serna. Participaria a Brunete al juliol de 1937, a Terol entre el 4 i el 21 d'agost i quedaria en reserva durant la batalla de Belchite, així com a la Batalla d'Alfambra on tindria un paper molt criticat, ja que en retirar-se el seu 4t Batalló quedaria copada tota la brigada. Durant la batalla de l'Aragó, tres dels seus batallons participarien en la defensa de Lleida passant, posteriorment, a la Defensa de Costes de Catalunya, senyal evident de la poca confiança que despertava i que precisament i davant l'ofensiva de l'exèrcit franquista pel Baix Aragó, tindria la missió de defensar la costa de la província de Tarragona. Posteriorment, i durant la Batalla de l'Ebre, dos dels seus batallons serien estacionats com a protecció de les zones de concentració des d'Amposta i l'illa de Gràcia fins ala desembocadura de l'Ebre, mentre que els altres dos actuarien a la zona del cap de pont de Serós. A la Campanya de Catalunya, la 151 Brigada Mixta s'incorporaria al XV Cos d'Exèrcit per defensar La Granadella, però es retiraria sense combatre i finalment seria enviada a Barcelona per la seva reorganització, però es dissoldria.

A la campanya de Catalunya, entre desembre de 1938 i febrer de 1939, altres brigades mixtes actuarien també a la costa catalana, i en particular al litoral tarragoní, tot i que no podrien oferir una resistència molt forta davant l'ofensiva franquista. Abans de l'atac, la 101 Brigada Mixta estava destacada per cobrir parcialment el front des de Tivenys a Tortosa, però l'ofensiva franquista faria que retrocedís, com la resta de les brigades mixtes de l'Exèrcit Popular de la República. Així per exemple algunes d'elles intentarien establir una posició de resistència al riu Gaià a mitjans de gener de 1939, com la 33, la 59, la 60, la 226 o la 227 Brigada Mixta, però com que no ho van aconseguir es retirarien pel Penedès, al mateix temps que també ho faria la 31 Brigada Mixta.

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

La 102 Brigada Mixta, per la seva part, es trobaria el dia 15 de gener al pont sobre el riu Francolí de la carretera de Tarragona a Valls, reagrupant les forces disperses per la retirada i una vegada perduda Tarragona mantindria un breu combat a l'ermita de Sant Antoni d'Altafulla amb les forces franquistes situades al castell, retirant-se novament. Algunes d'aquestes unitats es reestructurarien ja al Baix Llobregat i ocuparien posicions defensives entorn de Barcelona; d'altres serien reorganitzades a Barcelona, tot i que totes acabarien sent dissoltes o passant la frontera francesa i d'aquesta manera desapareixent.

Ja que la 151 Brigada Mixta va estar a la costa tarragonina, és interessant veure la seva organització formada per unitats d'Infanteria de Marina, igual que la 94 i la 56 Brigada Mixta, tres brigades que després de l'ofensiva franquista de l'Aragó es trobaven a Catalunya, tot i que solament la 151Brigada Mixta seria la que participaria activament a la costa catalana, ja que tant la 94 com la 56 actuarien a la zona del Baix Segre. Al maig de 1937 aquestes brigades necessitaven un total de 1.600 homes per completar el nombre d'efectius, essent les necessitats: la 151 Brigada Mixta, també denominada Primera Brigada d'Infanteria de Marina, necessitava 350 homes; la 94 Brigada Mixta, també anomenada Tercera Brigada, necessitava 250 homes, mentre que la 56 Brigada Mixta o també coneguda com a Agrupació de Batallons en necessitava 1.000. Aquesta darrera estava formada, segons una Ordre ministerial del 20 de maig de 1938, pels batallons d'Infanteria de Marina 15, 16, 22 i 23 substituint així a la 95 Brigada Mixta (Segona Brigada d'Infanteria de Marina) però a més a més, aquesta Ordre ministerial disposava que la 56 Brigada fos la Segona Brigada d'Infanteria de Marina i els seus batallons 15, 16, 22 i 23 havien d'adoptar respectivament els números 5, 6, 7 i 8 passant també la numeració dels batallons del Regiment Naval número 1 a ser correlatius a partir del 13 inclusiu[62]. El 24 de novembre de 1938, el cap de l'Estat Major de Marina informava sobre aquestes unitats d'Infanteria de Marina i la possibilitat de crear-ne una altra, de brigada[63]. Aquesta nova creació resultaria una quimera, ja que les tres brigades no tenien els efectius suficients, essent de les més perjudicada la 151 Brigada Mixta. La darrera mobilització de les lleves de 1922 i 1923 aplicat a la Infanteria de Marina havien produït 758 homes totalment útils i 128 aptes solament per serveis auxiliars, fent un total de 886 homes utilitzables.

Aquests, igual que els de les lleves de 1924 i 1925 assignades a les brigades d'Infanteria de Marina resultarien ser altes globals a la 151 Brigada però no per augmentar el nombre d'aquestes, sinó amb la finalitat, no aconseguida del tot, de cobrir les vacants que en major número al d'incorporacions existien a les altres dues brigades, les 56 i 94 (o 2a i 3a Brigades d'Infanteria de Marina). Es donarien d'alta 886 homes a la 151 Brigada però serien assignats 700 homes d'aquests 886 a la 56 Brigada, cobrint així els seus efectius en aquesta darrera. D'altra banda, a la 94 Brigada també era indispensable enviar efectius, ja que tant a la 56 com a la 94 els calia cobrir les baixes ocasionades amb motiu de les operacions realitzades per aquestes a la zona del Baix Segre, on actuaven, sent aquestes brigades les terceres de les seves respectives divisions i, per tant, necessitaven més personal, ja que tenien adscrits altres serveis com corresponia a unitats motoritzades. A les xifres d'efectius de la 151 Brigada, aquesta incloïa el Batalló de Remers que s'havia format i s'havia assignat per les operacions de l'Ebre, d'igual manera com també figuraven incloses numèricament en tals efectius, amb alta administrativa en la 151 Brigada, tots els mobilitzats que havien pertanyut a les llistes 1a i 2a de selecció (especialitats) i que constituïen les reserves de la flota a disposició permanent dels comandaments de Marina. Per previsió de contingències, també s'havia de precisar la dotació que podia necessitar la Base Naval Secundària de Roses. Així d'aquesta manera i per insuficiència d'efectius (que no havien bastat per cobrir les demandes de les brigades) i de quadres de comandament, no existia medi hàbil per la formació d'una altra brigada de Marina i les brigades d'Infanteria de Marina estaven per sota dels efectius necessaris[64].

62 Caixa 9726. SHEMA. AGMAB. Document signat pel sotssecretari Alfonso Játiva en Barcelona el 20 de maig de 1938.
63 Caixa 9726. SHEMA. AGMAB.
64 Caixa 9726. SHEMA. AGMAB.

Continuant amb aquesta 151 Brigada Mixta i per veure la utilització d'aquestes forces en la defensa del litoral un exemple molt clar seria l'Ordre d'operacions número 1 del 18 de març de 1938[65], dirigida al cap de la 151 Brigada Mixta, al coronel comandant principal d'Artilleria de l'Agrupació Nord, al cap de la Companyia de Transmissions, al cap de la Companyia d'Il·luminació i al cap de Sanitat de l'Agrupació Nord consistent en realitzar un exercici per si els sollevats amb forces procedents de Mallorca intentessin realitzar un desembarcament a la zona de Castelló-Tarragona, sent el propòsit del comandament de refusar aquesta amenaça amb tots els mitjans disponibles i obligar a l'adversari a reembarcar. El comandament l'havia d'exercir el cap de cada Agrupació, o sigui la del Nord i la del Sud, dintre de les seves respectives zones, així que qualsevol força de l'Agrupació Nord que passés a l'Agrupació Sud, o a l'inrevés, havia de quedar a les ordres del seu respectiu cap. Les forces utilitzades serien les corresponents a cada agrupació, així com dos batallons més, la reserva de blindats afectes a l'Agrupació Sud situada a Castelló i les forces de carrabiners de la costa no pertanyents a l'Agrupació, però que ja s'havia demanat la seva autorització a la Direcció General de Carrabiners. Pel reconeixement de la zona compresa l'aviació havia de realitzar vols de reconeixement, tant cap a Palma de Mallorca com al litoral entre Xàbia i l'Ebre de manera periòdica amb l'objectiu de delatar els propòsits de l'enemic, a més a més de tenir disponibilitat d'avions de bombardeig nocturn, així com aviació de caça per realitzar altres tipus de missions. Tots els destacaments i el Batalló de reserva de la 151 Brigada Mixta havien d'estar disposats a emprendre la marxa al primer avís, requisant els vehicles necessaris per poder traslladar tot el personal i material de destacament al punt que s'ordenés i mantenint sempre els vehicles ben subministrats de combustible. El Batalló de Barcelona, a més a més rebria instruccions precises per la requisa.

Referent a les transmissions, el cap de la Companyia havia de disposar del que fos convenient amb l'objectiu de tenir un oficial amb el personal i material necessari al sector de Tarragona per la reparació de línies en el mateix moment que poguessin ser destruïdes. Així mateix, hauria de prendre les mesures necessàries perquè les transmissions de Barcelona poguessin ser restaurades en cas d'interrupció, així com la resta de la costa i respondria sol·licitant del Grup de Transmissions del material necessari per establir enllaç entre el lloc de comandament de l'Agrupació amb el de la 151 Brigada Mixta. A més a més, es comptaria amb una brigada motoritzada sobre camions a Sant Mateo com a Reserva General del Front Marítim.

Donada la situació de les forces de Defensa de Costes, el comandament seria exercit pel cap del sector atacat, que tindria total responsabilitat i llibertat d'acció dintre dels límits que se li marcarien fins que no arribessin a ell els cap de la 151 Brigada, el coronel, el comandant principal d'Artilleria o el cap de l'Agrupació Nord. Aquests prendrien el comandament directe de les seves respectives forces així com el del conjunt, per aquest mateix ordre, si els dels seus respectius caps superiors no haguessin arribat a la zona atacada. Igualment, el lloc de comandament no es podria fixar fins que se sabés el punt amenaçat, tot i que la 151 Brigada destacaria al mateix un oficial d'enllaç. Aquesta mateixa Brigada tindria la missió de resistir i refusar l'atac al punt que s'intentés, ocupant les defenses que existien al lloc amenaçat i tenint present que el moment decisiu per refusar-los era aquell en què el personal enemic abandonava les barcasses per assentar-se peu a terra, ja que l'avantatge residia en allò que defensava. Fins aquell moment només havien d'actuar les metralladores, convenientment establertes amb anterioritat als punts fortificats, i solament sobre els soldats enemics que a una distància eficaç de tir es presentessin sobre les barcasses. En canvi, no s'havia de disparar si els soldats enemics es trobaven ocults fins al moment de llançar-se a l'aigua i les forces republicanes de defensa de costes havien d'estar en llocs convenientment escollits per desenvolupar un violent contraatac al mateix temps que les metralladores automàtiques havien d'escombrar les forces enemigues que intentessin continuar

65 Caixa 9726. SHEMA. AGMAB.

desembarcant o prendre de nou les barcasses. Donada la situació dels destacaments que permetia la reunió immediata de tres dels seus batallons, havia de facilitar-se el fet da construir la reserva amb el batalló més separat del sector amenaçat. També participaria l'Artilleria de Costa on el cap del sector de Tarragona havia d'establir el seu comandament a Amposta i des d'allà exercir el Comandament de l'artilleria del Sector, posant-se en contacte amb el cap de l'Agrupació Sud que establiria el seu en una posició central de la zona amenaçada.

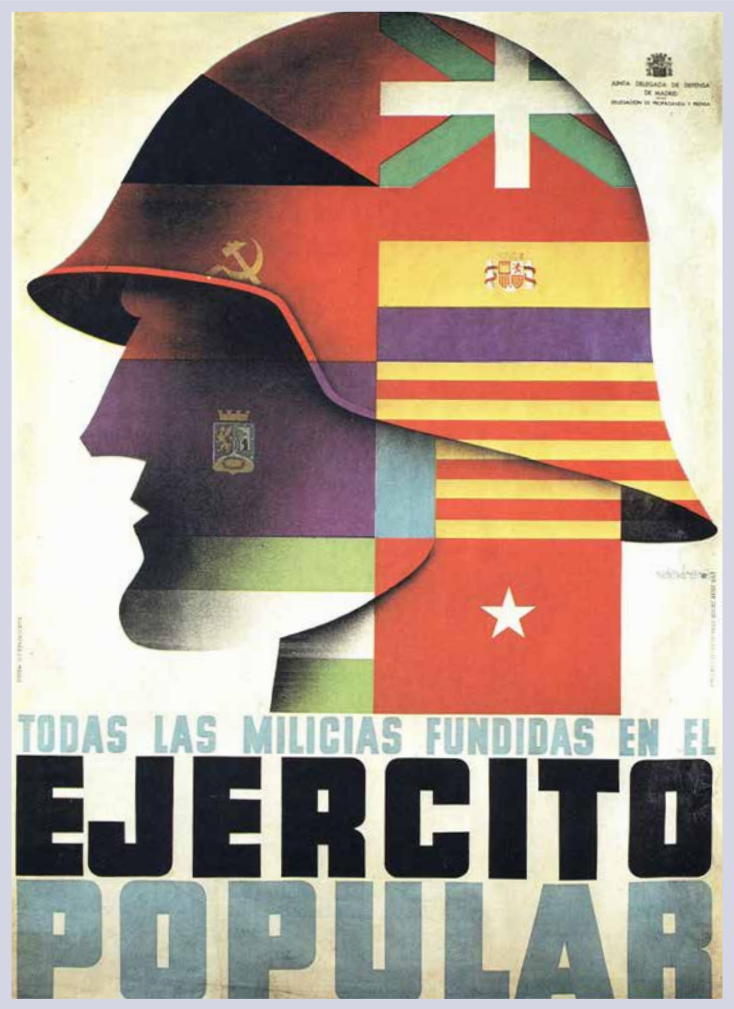
El cap d'Artilleria del sector de Tarragona exerciria les funcions de cap superior ordenant que el del grup d'Amposta se situés al costat del comandament d'Infanteria del sector amb qui mantindria un constant enllaç, sempre que desenvolupés missions de suport directe. El coronel comandant principal d'Artilleria de l'Agrupació marcaria les directives oportunes per les quals hagués de regir-se el cap del sector Tarragona en vista dels diferents elements posats a les seves ordres. Les missions a desenvolupar es donarien més endavant segons les informacions que es rebessin i les possibilitats de desembarcament; mentre que paral·lel a l'Artilleria de Costa també participaria el servei d'Il·luminació i el servei Sanitari. Referent al primer, el cap de la Companyia d'Il·luminació de l'Agrupació havia de donar compte de manera immediata del nombre de projectors sobre camió què podia disposar sense deixar de prestar servei a les bateries fixes, amb l'objectiu de poder traslladar-los en un moment determinat a qualsevol punt de la Costa. Pel que fa al servei sanitari, el cap de Sanitat de Costes de l'Agrupació Nord havia de disposar el necessari perquè els llocs de socors i personal sanitari de les Bateries de tota la província de Tarragona estiguessin al complet de personal i amb el material necessari per cobrir les necessitats que poguessin presentar-se. Per finalitzar, i en el cas dels subministres, totes les forces havien de tenir en reserva una ració de previsió per un dia complet. Aquesta Ordre preparatòria número 1 anava signada pel coronel en cap a Barcelona el 18 de març de 1938,adreçada principalment al cap de l'Estat Major de Marina, el cap de la Base Naval Secundària de Roses i el cap de l'Agrupació Sud de Defensa de Costes.

Davant l'ofensiva franquista realitzada al sud de l'Aragó, i que acabaria amb la separació del territori republicà durant la primavera de 1938, el 17 d'abril seria emesa l'ordre preparatòria número 3 dirigida a la 151 Brigada Mixta[66]. La missió d'aquesta seria cobrir el flanc esquerre de l'Exèrcit de Maniobra a l'espai existent entre la carretera del litoral i la costa i oposar-se a qualsevol desembarcament que s'intentés portar a terme al sector del seu comandament amb els seus tres batallons (excepte una companyia que s'havia quedat a l'Agrupació Sud). Per complir la missió havia d'estar en contacte permanent i immediat amb el cap del Cos d'Exèrcit que operés a la seva immediació (les unitats del general Líster al que havia de mantenir constantment assabentat de la situació de les seves forces i complir totes les seves ordres. Respecte a la distribució de les forces, en principi i per atendre a la defensa de qualsevol punt del seu sector, havia de mantenir la força del batalló que es trobava a Amposta en la missió de vigilància, confiada per l'Exèrcit de Maniobra. Un altre batalló hauria de situar-se a l'açada del Perelló en disposició d'acudir a la costa o reforçar el primer, mentre que l'altre havia de situar-se a les proximitats de Tarragona i disposat a reforçar aquests dos o acudir a la defensa del punt del seu sector que es veiés amenaçat. Aquest dispositiu en canvi podia ser variat segons ordre del cap del Cos d'Exèrcit. D'altra banda, el lloc de comandament havia d'anar situat pròxim al del mateix cap del Cos d'Exèrcit abans citat mentre que els Batallons 16 i 23 d'Infanteria de Marina (aquest darrer encara restava armar-lo) i que estaven afectes a la 151 Brigada Mixta, havien de cobrir la part nord de la costa de Catalunya.

La realitat és que les forces destinades a la defensa de la costa romandrien amb relativa calma durant la guerra, a excepció dels perills dels bombardeigs, però no estarien exposades a línies de combat com la resta d'unitats.

66 Caixa 9726. SHEMA.AGMAB.

Cartell sobre l'Exèrcit Popular de la República[67]



2.4. L'ARTILLERIA DE COSTA

La costa catalana seria artillada durant el darrer terç del 1936 amb l'objectiu de protegir el litoral amb una defensa més potent davant de les incursions i atacs navals realitzats pels vaixells franquistes, construint-se emplaçaments artillers a un bon grapat d'indrets de la costa, tot i que s'emplaçaria material molt vell, ja que, fins i tot, es posarien en servei peces de museu, i per tant, amb una nul·la efectivitat davant dels moderns i potents canons dels vaixells franquistes.

Molt significatiu seria, per exemple, un informe d'un oficial anglès que al maig de 1937 visitaria tota la costa catalana on podria veure tots els emplaçaments d'artilleria, així com les peces que allà es trobaven. L'informe resumiria molt bé la situació de l'artilleria de costa a Catalunya, així com les diferents construccions defensives que es realitzarien a cadascuna de les poblacions i al que posteriorment ens referirem[68]. Precisament, i tal com afirmava l'oficial anglès, ell mateix veuria repetides vegades a la costa catalana que no es posseïa ni d'un sol canó veritablement apte al servei propi de defensa de costa. I és que aquesta seria precisament la realitat de l'artilleria de costa al litoral català, que, tot i que havia d'esdevenir un factor decisiu, les peces artilleres que s'instal·larien a tot el litoral català deixarien molt a desitjar, ja que serien peces molt velles i pràcticament inservibles,

67 Font: Archivo PARES (Portal de Archivos Españoles)
68 Doc. 1-57. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV. Per veure l'informe complet de l'oficial anglès.

però que per les circumstàncies de la guerra es posarien de nou en servei. De fet s'utilitzarien peces de tot tipus, des de peces obsoletes de l'última guerra carlina datades del 1875 així com obusos de la guerra hispanoamericana del 1898, fins peces de muntanya, sent utilitzats pràcticament tots els calibres existents entre els 75 mm i els 305 mm, utilitzant-se d'aquesta manera peces de 75, 80, 90 150, 155, 210, 240 i 305 mm[69]:

-) Canó de 75 mm Schneider de tir ràpid de campanya, model 1906.

-) Canó de 75 mm muntanya Krupp d'acer tir ràpid, model 1896.

-) Canó de 75 mm Krupp de tir ràpid, model 1904.

-) Canó de 75 mm Saint Chamond de tir ràpid.

-) Canó de 80 mm Krupp d'acer, model 1868 reformat 1878.

-) Canó de 80 mm de bronze Plasencia, model 1883.

-) Canó de 80 mm d'acer Sotomayor, model 1880.

-) Canó de 90 mm Krupp d'acer, model 1875.

-) Canó de 90 mm de bronze Plasencia, model 1878.

-) Canó de 150 mm Krupp d'acer, model 1875.

-) Canó de 150 mm H.E., model 1885.

-) Obús de bronze de 150 mm Mata, model 1891.

-) Canó de 155 mm Schneider.

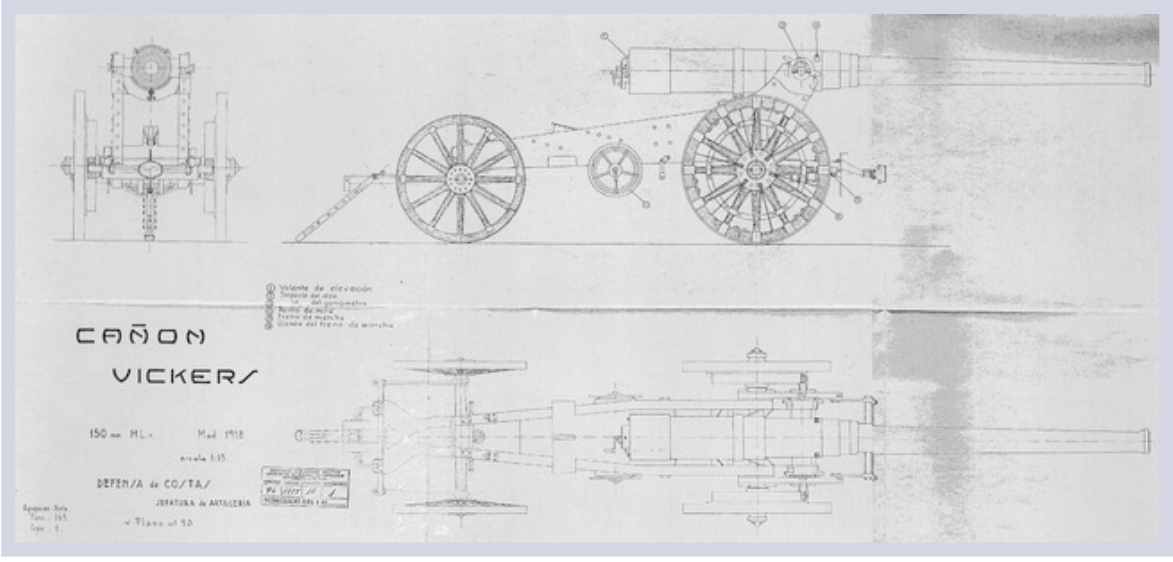
-) Obús de 210 mm de bronze Plasencia, model 1885/1891.

-) Canó de 210 mm H.S.E., model 1891.

-) Obús 240 mm d'acer, model 1916.

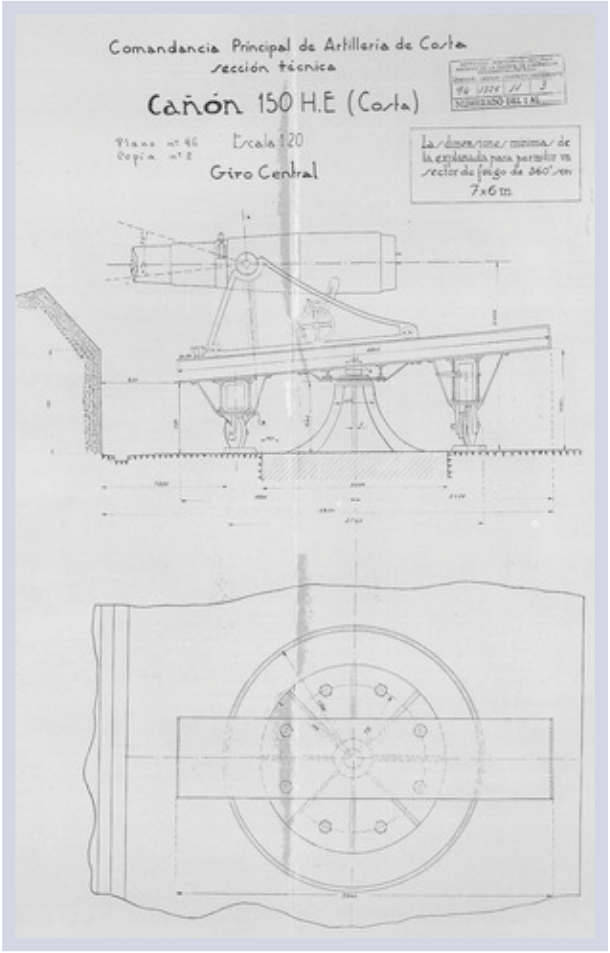
-) Obús de 305 mm. H.S., model 1892.

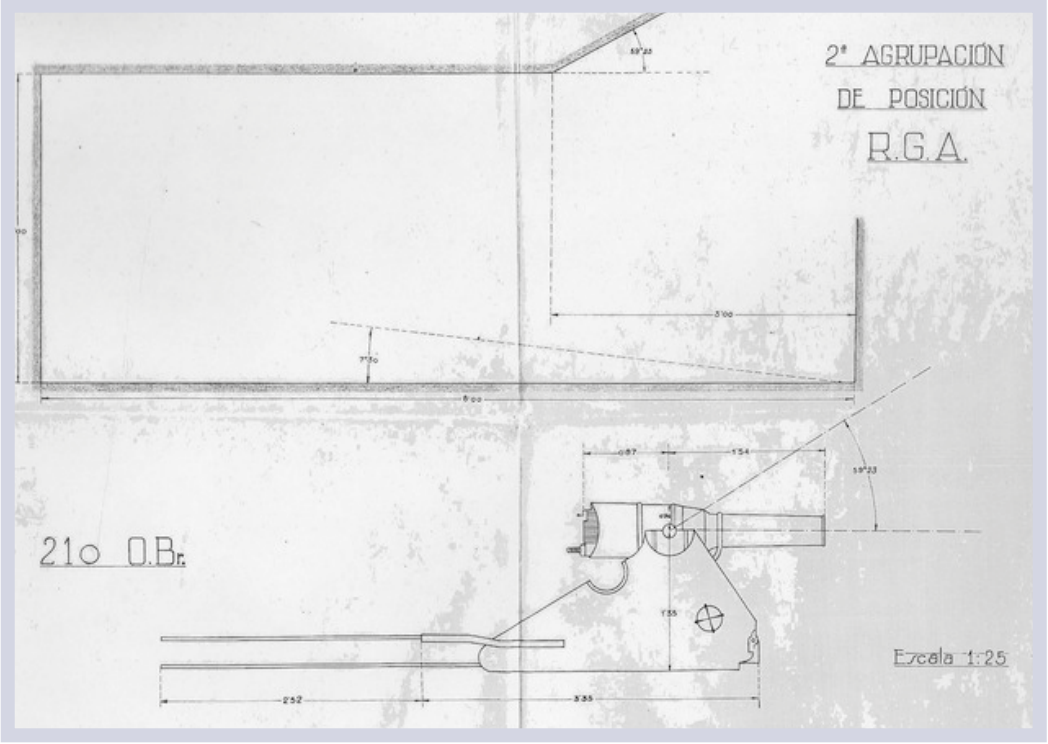
Diferents peces d'artilleria utilitzades a la Defensa de la Costa tarragonina[70]



69 Sobre les característiques d'aquestes peces artilleres i que aquí recollim breument, veure INFIESTA PÉREZ, José Luis, MORTERA PÉREZ, Artemio, *La Artilleria en la Guerra Civil: Material Fuera de Servicio Incorporado a la Campaña*. Valladolid: Ediciones Quirón,2000.

70 Doc.3/1. Carpeta 11. Caixa 1158. AGMAV. Doc.1/1. Carpeta 11. Caixa 1158. AGMAV. Doc.4/2. Carpeta 7. Caixa 1157. AGMAV.





L'artillat de la costa seria realitzat a partir de la desfeta republicana a les Illes Balears i l'amenaça protagonitzada pels vaixells franquistes, un cop aquests havien acabat amb el bloqueig de l'estret de Gibraltar al setembre de 1936. L'estret de Gibraltar havia estat controlat des de l'inici del conflicte fins al

setembre de 1936 pels vaixells republicans, però un atac protagonitzat pels vaixells franquistes havia acabat amb aquest control podent accedir d'aquesta manera els vaixells franquistes al Mediterrani. Però abans que la costa catalana patís cap atac per part de vaixells del bàndol sollevat, i a causa de l'atemoriment a que aquest pogués succeir o que es desenvolupés un possible desembarcament de tropes franquistes a la costa catalana, la Conselleria de Defensa de la Generalitat de Catalunya començaria a artillar el litoral assignant diferents bateries a diverses poblacions de la costa. Així per exemple, per la protecció de les costes tarragonines s'assignarien tres bateries de costa i segons un estudi presentat a mitjans d'octubre de 1936, aquestes bateries s'havien de situar a diferents llocs estratègics[71]. La primera d'aquestes es considerava imprescindible col·locar-la als petits turons existents darrere del cap de Salou, llengua de terra que més s'endinsava al mar en tota la costa, després del Delta de l'Ebre; l'altre s'havia de col·locar als petits turons darrera de Tamarit, amb l'objectiu de defensar el costat esquerre de la ciutat de Tarragona, protegida a la seva dreta per l'anomenada bateria de Salou, i la tercera havia de situar-se sobre Sant Carles de la Ràpita, als contraforts del Montsià, quedant així protegit el Delta de l'Ebre, principalment a la seva part dreta i el límit de Tarragona amb Castelló de la Plana.

Però seria sobretot l'atac del creuer *Canarias* a Roses el 30 d'octubre de 1936 i l'alarma que provocaria a tot el litoral català, que, davant d'un possible desembarcament de tropes rebels a qualsevol punt de la costa catalana, s'accelerarien els treballs d'artillat i s'iniciaria també els de fortificació del litoral. Aquest procés d'artillat del litoral aniria prenent forma a poc a poc, sobretot amb la creació el 29 de gener de 1937, de la Inspecció General de Defensa de Costes de Catalunya sota les ordres del tinent coronel d'artilleria Lluis Morales Serrano[72], tot i que poc temps després, el 20 de març del 1937, i per una major eficàcia de la defensa de costes, l'antiga Inspecció quedaria dividida en sectors, els caps dels quals rebrien instruccions directament de la Conselleria de Defensa, suprimint per tant aquesta efímera Inspecció General de cessant en la dita comesa el tinent coronel d'artilleria Lluis Morales i Serrano[73].

Amb la divisió que es faria per sectors de la costa catalana (1r sector Portbou i Tossa de Mar; 2n, Tossa de Mar-Vilanova i la Geltrú i 3r, Vilanova i la Geltrú-Alcanar), s'iniciaria la primera organització de la defensa de la costa i es començarien a instal·lar les primeres bateries de costa amb l'objectiu de protegir tot el litoral[74]. Segons Vicenç Guarner, aquestes bateries de costa van estar constituïdes per peces antigues, com els canons *Krupp* i *Saint Chaumond*, que es trobarien al parc d'artilleria de Barcelona, a més a més de tres bateries d'antigues peces de 150 mm que ell mateix trobaria a un soterrani del castell de Montjuïc i que serien posades en servei. Es crearien 20 bateries que s'instal·larien per diferents llocs de la costa catalana com eren la badia de Roses, L'Escala, Begur, Palamós, Sant Pol de Mar, Mataró, El Masnou, Barcelona, Altafulla, Salou i Sant Carles de la Ràpita.

Tot i les dificultats, de mica en mica s'aniria artillant el litoral català que al març de 1937 i, segons un informe de l'inspector general de defensa de costes de Catalunya, comptaria amb unes 124 peces d'artilleria amb l'objectiu de defensar la costa. Aquestes peces, majoritàriament obsoletes, estaven distribuïdes de la següent manera al llarg de tota la costa catalana[75]: 34 peces destinades a la defensa de la costa gironina; 46 peces a la província de Barcelona i 52 peces destinades a la província de Tarragona, estant aquestes distribuïdes de la següent manera: a Calafell existien quatre peces 150 mm obús de bronze; a Roda de Berà, 4 peces de 90 mm Krupp; a Tamarit, 4 peces obús de 210 mm; a Monnars, quatre peces de 80 mm; a Salou, quatre peces de 150 mm Krupp; al Coll de Balaguer, quatre peces de 150 mm obús de bronze i quatre canons de 150 mm H.E. (*Ferro Entubat*); a l'Hospitalet de l'Infant, quatre canons de 90 mm; a l'Ametlla de Mar, quatre canons de 80 mm; a l'Ampolla, quatre

71 Caixa 701. Secció Incorporats. AGGCE.
72 *DOGC*. 30 de gener de 1937, p.466.
73 *DOGC*. 21 de març de 1937, p.1.199.
74 GUARNER, Vicenç, *Cataluña* en *la Guerra de España*. Barcelona. Editorial G. del Toro. 1975. Pàgina 166.
75 Caixa 9. FP. Infiesta. BPR-UB.

peces de 150 mm obús de bronze, i a les Cases d'Alcanar, Ulldecona i Amposta, quatre canons de 75 mm de muntanya a cadascuna de les poblacions esmentades.

Al mes de maig del mateix any s'elaboraria un projecte per desplegar les defenses artilleres de la costa arreu de Catalunya tenint en compte els seus punts més febles i aquells que podien ser més propensos a rebre un desembarcament. Dintre d'aquests se situava sobretot la badia de Roses, un espai que per la seva naturalesa podia ser molt susceptible a rebre un desembarcament rebel, sent la porta d'entrada pels accessos a Figueres o a la frontera francesa o les desembocadures dels rius Ter i Tordera, per on es podia penetrar cap a Figueres i Girona respectivament; mentre que entre els punts febles destacaven les desembocadures dels rius Besòs i Llobregat així com Tarragona o el Delta de l'Ebre. A partir d'aquesta anàlisi s'establia la necessitat de desplegar un dispositiu defensiu amb fins a 37 bateries de diferents tipus (pesant, fix i mòbil) cadascuna d'elles formades amb 3 o 4 peces i s'afegia que un dels llocs on amb més bateries s'havia de comptar era la zona costanera de Girona[76].

Informe del Inspector General de Defensa de Costes de Catalunya del 15-III-1937	
PUNTA CLAPÉ (Portbou)	2 peces 155 mm Schneider
ROSES	3 peces 155 mm Schneider
L'ESCALA	3 peces 155 mm Schneider
L'ESTARTIT	6 peces 80 mm Krupp / 4 peces 75 mm Schneider
PALAMÓS	4 peces 75 mm Schneider
SANT FELIU DE GUÍXOLS	4 peces 75 mm Schneider
BEGUR	4 peces 80 mm Krupp
BLANES	4 peces 80 mm Krupp
MALGRAT DE MAR	4 obús de bronze 150 mm Mata
CALELLA	4 peces 75 mm
CALDETES	4 peces 75 mm Schneider
MATARÓ	4 peces 90 mm Krupp
MONTGAT	4 canons de 150 mm
BARCELONA	4 peces de 210 mm/ 4 obús de 305 mm / 4 canons 150 mm Ordoñez / altres 4 canons 150 mm Ordoñez
CASTELLDEFELS	4 canons de 150 mm
SITGES	2 canons de 75 mm de muntanya
VILANOVA I LA GELTRÚ	4 canons de 150 mm
CALAFELL	4 obús de bronze de 150 mm
RODA DE BERÀ	4 peces de 90 mm Krupp
TAMARIT	4 obús de 210 mm
MONNARS	4 canons de 80 mm
SALOU	4 peces 150 mm Krupp
COLL DE BALAGUER	4 obús de bronze de 150 mm / 4 canons ferro entubat de 150 mm
HOSPITALET DE L'INFANT	4 canons de 90 mm
AMETLLA DE MAR	4 canons de 80 mm
L'AMPOLLA	4 obús de bronze de 150 mm
CASES D'ALCANAR	4 canons de 75 mm muntanya
ULLDECONA	4 canons de 75 mm muntanya
AMPOSTA	4 canons de 75 mm muntanya
TOTAL:	**120 PECES**

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

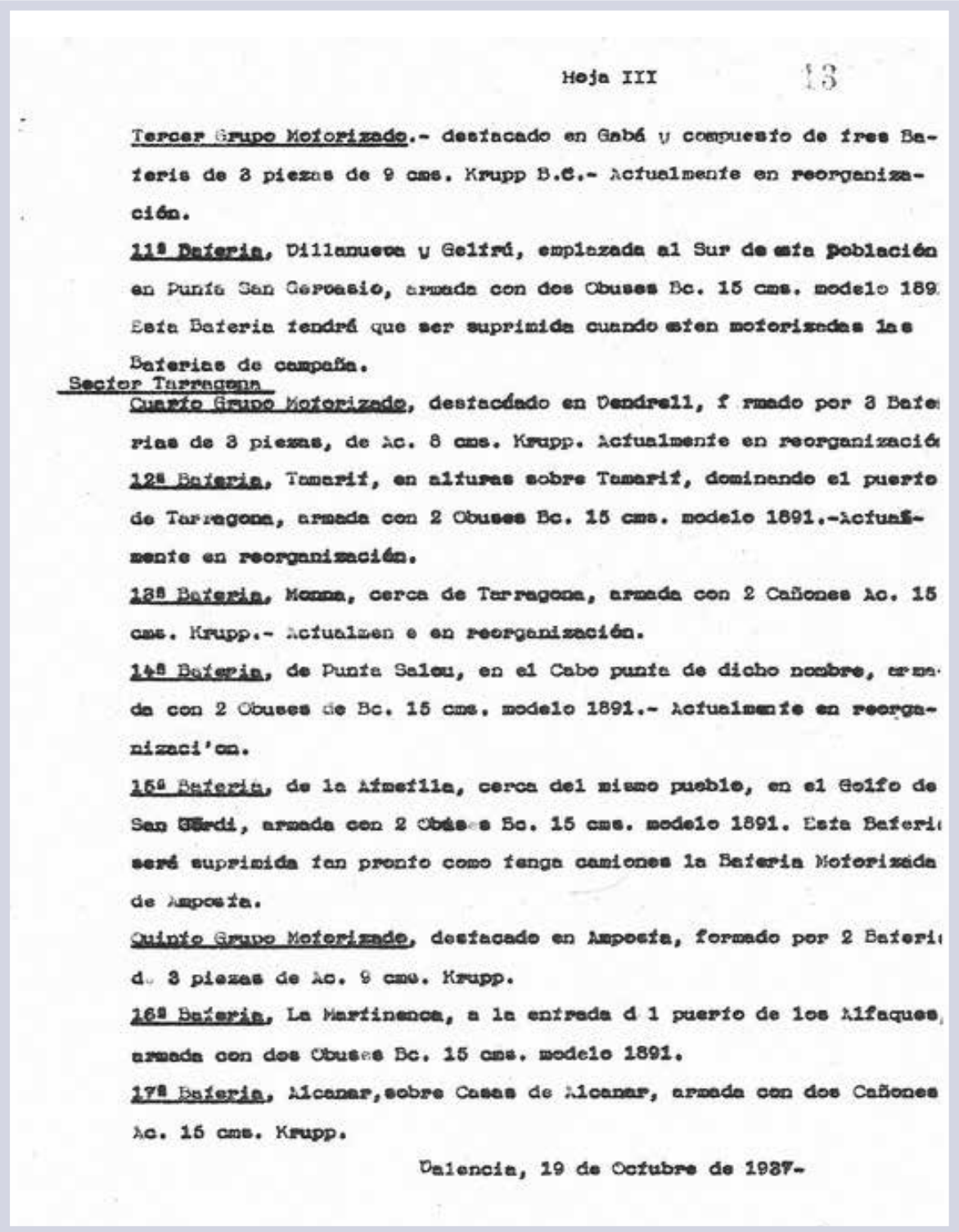
Durant el mes de juny, el capità Cañete realitzaria un nou informe reclamant que calia reforçar la defensa del litoral de Barcelona, de Tarragona i de la badia de Roses i dotant aquesta zona, a més a més, de defensa antiaèria. L'informe també mencionaria la necessitat de tenir una defensa mòbil, un concepte en què per aquelles dates ja s'estava treballant amb ferrocarril i unitats motoritzades. Així mateix el capità Cañete afegia al seu informe que de les 30 bateries aproximadament que es trobaven emplaçades a la costa catalana només un terç d'aquestes eren de tipus modern,com eren tres bateries Schneider de 155 mm i altres sis de 75 mm, eren de tipus modern mentre que la resta era material antic. L'informe també afegiria els diferents punts febles existents a la costa catalana, sent aquests un total de sis: la badia de Roses fins a Montgó, la desembocadura del riu Tordera, Barcelona des del riu Besòs fins a Castelldefels, la platja de Cubelles, Tarragona, i la desembocadura de l'Ebre fins a Vinaròs; i es preveia situar bateries mòbils en altres indrets a causa de la mancança de bateries de llarg abast i gran potència a Roses, Barcelona i Tarragona, acció que podia ser aconseguida bé recuperant el material antiquat de l'Arsenal de Cartagena o bé adquirint-lo fora, tot i que al final no es realitzaria cap de les dues opcions[77].

En aquest mes de juny també es portaria a terme una reestructuració de la defensa de costes que la canviaria radicalment, modificant els tres sectors en que es dividia el litoral català segons la divisió territorial provincial, i continuaria modificant també la posició d'algunes peces artilleres tot i que aquesta nova organització seria de nou modificada a finals d'octubre. Així, per aquestes darreres dates novament s'estructuraria la defensa de costa a Catalunya, quedant les bateries dels tres sectors catalans organitzades de la següent manera[78]: el sector Girona estaria integrat per 5 bateries i 2 grups motoritzats, tot i que per aquestes dates encara s'estaven organtizant totes; el sector de Barcelona estaria format per 6 bateries i 1 grup motoritzat però amb certes diferències entre elles; mentre que per últim el sector de Tarragona tindria 6 bateries i 3 grups motoritzats. Al mateix temps, cada sector també tenia organitzada la seva Plana Major, amb emplaçament mòbil, sent Sant Feliu de Guíxols el punt central de comandament del sector Girona, la ciutat de Barcelona pel propi sector de Barcelona i Altafulla pel sector de Tarragona.

A més a més, la nova estructura d'artilleria de costa comptaria amb una Plana Major de la Comandància d'Artilleria, amb emplaçament mòbil i punt central de residència a Barcelona; uns tallers i l'observatori central i meteorològic.

77 GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939).* Pàg. 125.
78 Doc.1/8-9. Carpeta 4. Caixa 1150. AGMAV.

Organització Artillera del Sector Tarragona d'octubre de 1937[79].



Hoja III 13

Tercer Grupo Motorizado.- destacado en Gabá y compuesto de tres Baterías de 3 piezas de 9 cms. Krupp B.C.- Actualmente en reorganización.

11ª Batería, Villanueva y Geltrú, emplazada al Sur de esta población en Punta San Gervasio, armada con dos Obuses Bc. 15 cms. modelo 189 Esta Batería tendrá que ser suprimida cuando estén motorizadas las Baterías de campaña.

Sector Tarragona

Cuarto Grupo Motorizado, destacado en Vendrell, f rmado por 3 Bate rías de 3 piezas, de Ac. 8 cms. Krupp. Actualmente en reorganizació

12ª Batería, Tamarit, en alturas sobre Tamarit, dominando el puerto de Tarragona, armada con 2 Obuses Bc. 15 cms. modelo 1891.-Actualmente en reorganización.

13ª Batería, Monna, cerca de Tarragona, armada con 2 Cañones Ac. 15 cms. Krupp.- Actualmen e en reorganización.

14ª Batería, de Punta Salou, en el Cabo punta de dicho nombre, armada con 2 Obuses de Bc. 15 cms. modelo 1891.- Actualmente en reorganizaci'on.

15ª Batería, de la Almella, cerca del mismo pueblo, en el Golfo de San Carlos, armada con 2 Obuses Bc. 15 cms. modelo 1891. Esta Batería será suprimida tan pronto como tenga camiones la Batería Motorizada de Amposta.

Quinto Grupo Motorizado, destacado en Amposta, formado por 2 Baterías de 3 piezas de Ac. 9 cms. Krupp.

16ª Batería, La Martinenca, a la entrada d l puerto de los Alfaques, armada con dos Obuses Bc. 15 cms. modelo 1891.

17ª Batería, Alcanar, sobre Casas de Alcanar, armada con dos Cañones Ac. 15 cms. Krupp.

Valencia, 19 de Octubre de 1937-

D'aquesta manera i referent a les bateries de costa del sector de Tarragona, la defensa artillera formada per 6 bateries i 2 grups motoritzats serien la següent:

- 4rt Grup Motoritzat destacat a El Vendrell i format per 3 bateries de 3 peces d'acer de 80 mm, tot i que es trobava encara en reorganització.

79 Doc.1/8-9. Carpeta 4. Caixa 1150. AGMAV.

- 12ª Bateria situada en alçada sobre Tamarit, dominant el port de Tarragona, es trobava també en reorganització i havia d'estar armada amb 2 obusos de bronze de 150 mm model 1891.

- 13ª Bateria, a Monnars, prop de Tarragona, havia d'estar armada amb 2 canons d'acer de 150 mm Krupp quan acabés la seva reorganització.

- 14ª Bateria de cap de Salou, que també es trobava en reorganització, situada al mateix cap de Salou i formada per 2 obusos de bronze de 150 mm model 1891.

- 15ª Bateria es trobava a l'Ametlla de Mar, prop del mateix poble, a la badia de Sant Jordi, i estava armada amb 2 obusos de bronze de 150 mm model 1891, tot i que aquesta bateria havia de ser suprimida tan aviat com tinguessin camions la Bateria Motoritzada d'Amposta.

- 5è Grup Motoritzat, a Amposta i format per 2 bateries de 3 peces d'acer de 90 mm Krupp model 1891.

- 16ª Bateria situada a la Martinenca, a l'entrada del port dels Alfacs, armada amb dos obusos de bronze de 150 mm.

- 17ª Bateria sobre les Cases d'Alcanar i armada amb dos canons d'acer de 150 mm Krupp.

- Plana Major del Sector Tarragona amb punt de residència a Altafulla estaria integrada per 1 capità cap de sector, 2 oficials, 1 sergent i 28 artillers.

A partir d'aquesta darrera reestructuració i segons una relació posterior de novembre de 1937, l'artilleria de costa a Catalunya estava composta per 26 bateries fixes, 14 motoritzades i 3 de muntanya, depenent totes ells del tinent coronel d'artilleria Valgañón. Precisament, el mes de novembre seria molt prolífic quant a informacions sobre l'estat de les bateries de costa, especialment del sector tarragoní. Així per exemple, el dia de 8 de novembre de 1937 Defensa de Costes informava al Institut General d'Artilleria sobre el sector de Tarragona de l'Agrupació Nord la situació de les seves bateries, sent aquesta la següent:

- Bateria d'Altafulla: hi havia dos obusos de bronze de 150 mm procedents de la bateria de Calafell en espera de diferent material que havia de portar-se des de Barcelona per procedir al seu ancoratge. Respecte els quatre obusos de 210 mm que formaven aquesta bateria anteriorment, dos d'ells estaven encara ancorats en espera fins que els dos obusos de 150 mm estiguessin en condicions de substituir-los, mentre que els altres dos estaven esperant l'arribada de tractors demanats a Barcelona perquè poguessin ser traslladats al parc d'artilleria

- Bateria de Monnars: s'esperava que en aquella data del redactat l'informe o a l'endemà arribessin els dos canons d'acer Krupp de 150 mm procedents de Salou pel seu emplaçament provisional fins que el cos d'enginyers efectués les obres. A aquesta darrera bateria havien quedat emplaçats dos obusos de bronze de 150 mm, procedent un d'ells de la bateria de l'Hospitalet de l'Infant i l'altre, de la bateria de Calafell.

- Bateria de Roda de Berà: continuaria artillada la bateria amb peces de 90 mm Krupp en espera de camions i tendes per concentrar-se al Vendrell i constituir el que es coneixeria com Grup Mòbil.

- Bateria de La Pixerota: Aquesta bateria havia estat concentrada a Amposta com a base de l'anomenat Grup Mòbil.

- Bateria de l'Ametlla de Mar: quedarien provisionalment dos obusos de bronze de 150 mm com s'havia acordat a una reorganització anterior fins que es presentés l'oportunitat de retirar-los.

- Bateria de l'Ampolla: quedava la bateria amb les peces de 90 mm Krupp fins disposar de camions i tendes perquè pogués organitzar-se al Grup Mòbil Amposta.

- Bateria de La Martinenca: estaven emplaçats dos obusos de bronze de 150 mm modificant-se el sector de tir d'un d'ells, i quedaven, a més a més, els dos canons d'acer Krupp de 150 mm destinats a Alcanar i que es muntarien quan estiguessin les explanades en condicions.

A finals d'aquest mateix mes de novembre, en concret el dia 30, es presentaria un estudi amb el títol *Estat del nou projecte i situació actual de les Bateries de la Comandància Principal d'Artilleria de Costes de Catalunya*, on s'informava en relació a les bateries de la costa tarragonina el següent:

- Bateria de Tamarit: artillada amb dos obusos de bronze de 150 mm procedents de la bateria de Calafell i situats en emplaçaments provisionals, ja que els definitius estaven escollits i fixats a la mateixa posició. S'informava igualment que anteriorment la bateria havia estat artillada amb 4 obusos de 210 mm que havien estat traslladats al Parc d'Artilleria número 4.

- Bateria de Monnars: emplaçada a unes esplanades de campanya properes a uns fortins a la punta del Miracle, estava armada amb dos canons d'acer Krupp de 150 mm procedents de la bateria de Salou, tot i que encara li faltava escollir i construir l'emplaçament definitiu.

- Bateria de Salou: armada amb 2 obusos de 150 mm, un procedent de la bateria de l'Hospitalet de l'Infant i l'altre de la bateria de Calafell; situats en emplaçaments definitiu,s tot i que encara faltava acabar algunes obres dels murs d'una esplanada, polvorins i refugis. Va estar armada amb dos canons d'acer Krupp de 150 mm que havien estat traslladats a la bateria de Monnars.

- Bateria de la Martinenca: va estar armada amb dos canons d'acer Krupp de 150 mm que en aquestes dates es trobaven aparcats en espera de col·locar-los a Alcanar. En aquestes dates es trobava artillada amb dos obusos de bronze de 150 mm procedents de la bateria de l'Ametlla de Mar, però encara s'havia de fer algunes modificacions a les canoneres per ampliar el sector de foc de les peces.

- Bateria d'Alcanar: l'emplaçament d'aquesta bateria encara estava per finalitzar. Havia d'anar artillada amb dos canons d'acer Krupp de 150 mm que es trobaven aparcats a La Martinenca.

Dintre d'aquest estudi hi hauria un apèndix sobre les bateries fixes i pesades que estaven durant aquelles dates emplaçades al litoral català i que no constaven al projecte, sent les de la província de Tarragona les següents:

- Bateria de l'Ametlla de Mar: armada amb dos obusos de bronze de 150 mm, formava la 2a bateria del Grup Mòbil Pesat i estava considerada com destacada.

- Bateria de Calafell: va estar armada amb 3 obusos de bronze de 150 mm dels que dos es destinarien a la bateria de Tamarit i l'altre a la bateria de Salou. Per aquelles dates només quedaria l'emplaçament.

Aquest estudi del 30 de novembre també contemplava la distribució dels nous *Grups de Campanya Motoritzats de Defensa de Costes* que es trobaven ja pràcticament organitzats, comptant aquests amb canons de 80 mm i 90 mm de bronze i acer, tot i que només el 4t grup mòbil i el 5è grup mòbil corresponien a la zona tarragonina. De fet, el 4t grup mòbil estava format per la 1a bateria a Blanes integrada per 3 canons d'acer de 80 mm; la 2a bateria, a Roda de Berà formada per 4 canons d'acer de 80 mm i la 3a bateria a organitzar encara a El Vendrell i compresa per 3 canons d'acer també del mateix calibre. D'altra banda, el 5è grup mòbil estaria

format per la 1a bateria, a Amposta i la 2a bateria, a l'Ampolla, cadascuna d'elles integrada per 3 canons d'acer de 90 mm.

La distribució a la costa catalana de tots aquests grups mòbils seria la següent[80]:

1r GRUP MÒBIL	
1a Bateria a Torroella de Montgrí	3 canons bronze de 80 mm
2a Bateria a Begur	4 canons de bronze de 80 mm
3a Bateria a l'Estartit	2 canons d'acer de 80 mm 2 canons de bronze de 80 mm

2n GRUP MÒBIL	
1a Bateria a Port de la Selva	3 canons de bronze de 90 mm
2a Bateria a Calella	3 canons de bronze de 90 mm
3a Bateria a Caldetes	3 canons de bronze de 90 mm

3r GRUP MÒBIL	
1a Bateria a Castelldefels	3 canons de bronze de 90 mm
2a Bateria a Palamós	3 canons de bronze de 90 mm
3a Bateria a Sitges	3 canons de bronze de 90 mm

4t GRUP MÒBIL	
1a Bateria a Blanes	3 canons d'acer de 80 mm
2a Bateria a Roda de Berà	4 canons d'acer de 80 mm
3a Bateria a organitzar a El Vendrell	3 canons d'acer de 80 mm

5è GRUP MÒBIL	
1a Bateria a Amposta	3 canons d'acer de 90 mm
2a Bateria a Ampolla	3 canons d'acer de 90 mm

La recent creació dels Grups Mòbils de Defensa de Costes faria que continués el moviment de peces artilleres al litoral català. D'aquesta manera estava previst que els dos canons d'acer de 80 mm amb que comptava la 3a bateria del 1er grup i emplaçada a l'Estartit passessin a la 3a bateria del 4t grup situat a El Vendrell, mentre que aquella es completaria amb altra peça de bronze de 80 mm. D'altra banda, tres dels canons de muntanya Krupp d'acer de tir ràpid de 75 mm model 1896 de la bateria d'Alcanar serien entregats a la 224a Brigada Mòbil de Defensa de Costes, constituint així la seva artilleria d'acompanyament.

Dintre de l'artilleria de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes també tindrien un paper destacat les peces de l'Artilleria sobre Via Fèrria (A.V.F.), és a dir, peces artilleres muntades en trens, i per tant amb una gran mobilitat. Al mes de setembre de 1937 començarien a entrar en servei els primers canons A.V. F. de 210 mm., enviant-se els dos primers a Mataró i el Coll de Balaguer al temps que

80 INFIESTA PÉREZ, José Luis, MORTERA PÉREZ, Artemio, *La Artilleria en la Guerra Civil: Material Fuera de Servicio Incorporado a la Campaña.* Pàgs.41 i 46.

s'anunciava l'enviament d'una altra peça a cadascuna d'aquestes destinacions amb la finalitat de completar les bateries de dos peces, tot i que al produir-se el tall en dos del territori republicà a l'abril de 1938, quedarien a la zona catalana dos obusos de 240 mm i un canó de 210 mm, organitzant-se de forma un tant desusada, ja que es formaria una bateria amb un dels obusos de 240 mm i canó de 210 mm, mentre que l'obús restant de 240 mm constituiria una altra bateria en solitari, participant les dos bateries a la defensa de la costa.

La nova organització de la defensa de la costa del 5 de març de 1938 formulada pel cap d'estat major de la marina republicana per tal d'estructurar la zona de Llevant de defensa de costes, tindria també conseqüències en l'organització artillera de la costa[81]. Així, quant a les bateries de costa i els grups mòbils s'establiria una separació marcada entre aquestes ocupant-se només els caps de sector de les bateries de costa, sobretot en l'organització i utilització tàctica de les mateixes, organitzant amb aquestes els grups tàctics adequats. Les bateries motoritzades, de muntanya i el que seria conegut com Grup Pesat Mòbil de Mataró constituirien una espècie de reserva general d'artilleria sota les ordres directes de la comandància principal.

També es constituiria una secció tècnica, en base de la que existia i de les que radicarien a les comandàncies del sector, amb l'objectiu d'homogeneïtzar a tota la costa serveis de tanta importància. Les bateries es dotarien de tots els elements i dades necessàries pel desenvolupament de la seva actuació, deixant a les comandàncies de sector una petita oficina tècnica. Una altra de les novetats seria organitzar una acadèmia de costes a Begur, situada a la finca de Coll Llach, on es desenvoluparien cursets de capacitació per l'oficialitat i classes per l'especialització de tir de costa, on per torns acudirien els oficials de les bateries, uns per adquirir l'aptitud que els faltava i altres per ampliar sense limitació els seus coneixements de l'esmentada especialitat amb l'objectiu de formar els futurs quadres de comandament escollint el personal que reunís millors condicions tècniques. Referent als transports, aquests es centralitzarien de manera momentània a cadascuna de les capçaleres de sector i subsector, fins que funcionés la companyia d'aquest cos, que havia de subvenir a les necessitats de la costa. En aquests centres de transports radicarien tots els cotxes lleugers i camions corresponents a diferents serveis, deixant, d'aquesta manera, de ser personals o independents com ho havien estat fins llavors. En canvi sobre el municionament de les peces i bateries, aquest s'hauria d'organitzar de tres maneres: dos mòduls amb les bateries, altres dos en local a propòsit a les capçaleres de lloc de comandament a les bateries dels grups mòbils o a les mateixes bateries en les de costa com dipòsits avançats o estacions reguladores i quatre mòduls en parcs que existien o s'organitzarien als sectors Barcelona-Girona-Tarragona com estació d'acumulació.

Després d'aquesta nova reestructuració, l'Agrupació Nord de Defensa de Costa quedaria organitzada de la següent manera[82]:

Depenia de la comandància principal el municionament, l'administració, la secció tècnica, l'acadèmia i els transports, així com els diferents sectors de costa de Girona, Barcelona i Tarragona, els Grups Mòbils, el Grup Pesat i l'Artilleria sobre Via Fèrria.

Referent a les bateries de costa, els Grups Mòbils estarien formats de la següent manera:

-1r Grup Mòbil amb seu a Torroella de Montgrí i format per les Bateries: 16a Torroella de Montgrí, 17a Begur i 18a l'Estartit.

- 2n Grup Mòbil amb seu a Tordera i integrat per les bateries: 7a Calella, 15a Port de la Selva i 18a Caldetes.

81 Doc.1/43-44. Carpeta 4. Caixa 1150. AGMAV.
82 Doc.1/44. Carpeta 4. Caixa 1150. AGMAV.

- 3r Grup Mòbil amb seu a Gavà i comprès per les bateries: 6a Caldes d'Estrac, 10a Sitges i 14a Castelldefels.

- 4t Grup Mòbil amb seu al Vendrell amb les bateries: 24a Roda de Berà i 35a Vendrell.

- 5è Grup Mòbil amb seu a Amposta amb les bateries: 28a Amposta i 32a Ampolla.

- Grup Mòbil de Muntanya amb seu a Palafrugell i format per les bateries 36a, 37a i 38a.

- Grup Mòbil Pesat amb les bateries 11ade Vilanova i la Geltrú i la 31a de l'Ametlla de Mar i amb seu a Mataró.

- Artilleria sobre Via Fèrria (A.V.F.) formada per la 1a i la 2a Bateria.

Referent als sectors quedarien els tres existents fins aleshores amb una petita secció de transports dependents de cadascuna d'elles quedant de la següent forma:

- Sector Girona dividit en el subsector Costa Brava i integrat per les bateries 12a de Puig Clapé, 30a de cap Gros, 23a de Montgó, 22a de Falconera, 21a de Puig Rom i 20ade Roses. Per la seva part, el subsector Costa Brava estaria integrat per les bateries 5a de Palamós, 9a de Guíxols, 13a de Blanes i 8a de Malgrat de Mar.

- Sector de Barcelona comptaria amb les bateries 4a de Montgat, 1a de Álvarez de Castro, 2a de Buenavista i 40a de Montjuïc.

- Sector de Tarragona comptaria amb les bateries 25a de Tamarit, 26a de Punta del Miracle, 27a de Salou, 33a de la Martinenca i 34a d'Alcanar.

Però poc temps després moltes d'aquestes bateries i peces artilleres anirien desapareixent del front litoral català i moltes peces, sobretot les dels grups mòbils, s'incorporarien als diversos fronts per tenir un caràcter molt més útil. D'aquesta manera, entre els dies 11 i 12 de març, els grups mòbils serien enviats als diferents fronts de combat davant de l'ofensiva protagonitzada per les tropes franquistes a l'Aragó, no tornant al seu emplaçament original cap d'elles. El dia 11 de març de 1938 seria el torn del 1er grup de Torroella de Montgrí amb les bateries 16a, 17a i 18a de 80 mm, que sortiria en direcció al front d'Aragó; mentre que al dia següent ho faria el 4t grup de El Vendrell amb les bateries 24a i 35a també de 80 mm. Entre els dos grups i juntament amb altres peces com les del 3r grup amb les bateries 6a, 10a i 14ade 90 mm, que sortiria de Gavà també aquell mateix dia, formarien part de l'agrupació del major José Fernández Cañete. A l'abril, una nova reorganització concentraria les peces de 90 mm, un total de 27, a la que es coneixeria com Agrupació Garcia, variant la numeració dels grups, alguns dels quals participarien posteriorment a la batalla de l'Ebre enquadrats entre l'artilleria de fronts passius, assignant al Vè Cos d'Exèrcit els grups 1r, 2n i 5è de 90 mm de defensa de costes[83].

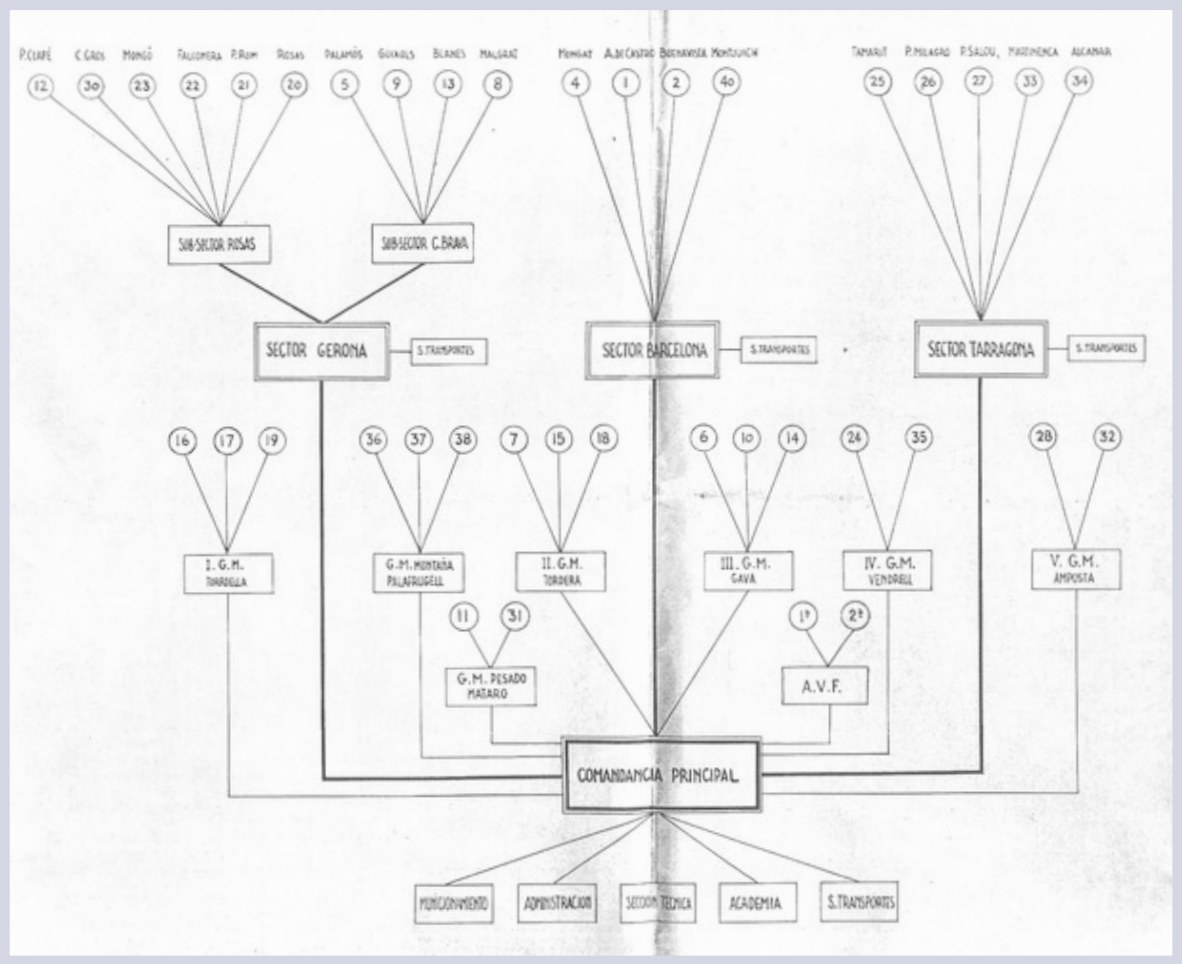
Precisament al març de 1938 i davant l'ofensiva realitzada pels sollevats des de l'Aragó cap al Mediterrani, les bateries de costa 34a i 33a, que es trobaven a les posicions d'Alcanar i la Martinenca respectivament, serien traslladades de les seves posicions. Així, segons un informe sobre artilleria republicana signat a Saragossa el 21 d'abril de 1938 i destinat a la 2a secció d'Estat Major del cos d'Exèrcit d'Aragó franquista, s'afirmava que la bateria 33a i formada per 2 peces Krupp de 150 mm[84]es trobava al Perelló mentre que la 34a bateria, integrada també per dos peces de les mateixes característiques es trobava a l'Aldea, tot i que una de les peces havia estat abandonada a la carretera al perdre una roda. Aquesta nota també informava sobre altres peces artilleres que es trobaven a la

83 INFIESTA PÉREZ, José Luis, MORTERA PÉREZ, Artemio, *La Artilleria en la Guerra Civil: Material Fuera de Servicio Incorporado a la Campaña.* Pàg. 46.

84 Doc.1/7. Carpeta 20. Caixa 1305. AGMAV. En realitat la 33ª Bateria estava formada per dos Obusos de 150 mm MATA model 1891.

costa catalana, tot i que aquesta no seria una informació exacta, donant sobretot calibres diferents de les bateries. Així, per exemple, es deia que a Tamarit hi havia2 peces Krupp de 75 mm o 90 mm, quan en realitat eren 2s obusos de bronze de 150 mm; a Monnars altres 2 peces de 75 mm; a Vila-seca 2 peces Krupp de 150 mm davant del camp d'aviació de La Pineda; al Coll de Balaguer 1 bateria d'obús de 210 mm sense especificar quantes peces; a l'Ametlla de Mar es desconeixien les característiques de les peces que formaven la bateria i a l'Hospitalet de l'Infant s'afirmava que per la carretera de Tivissa es trobava un grup mòbil de 2 bateries de 2 peces cadascuna, ignorant-se el calibre.

Organització artillera de la costa catalana al març de 1938[85]

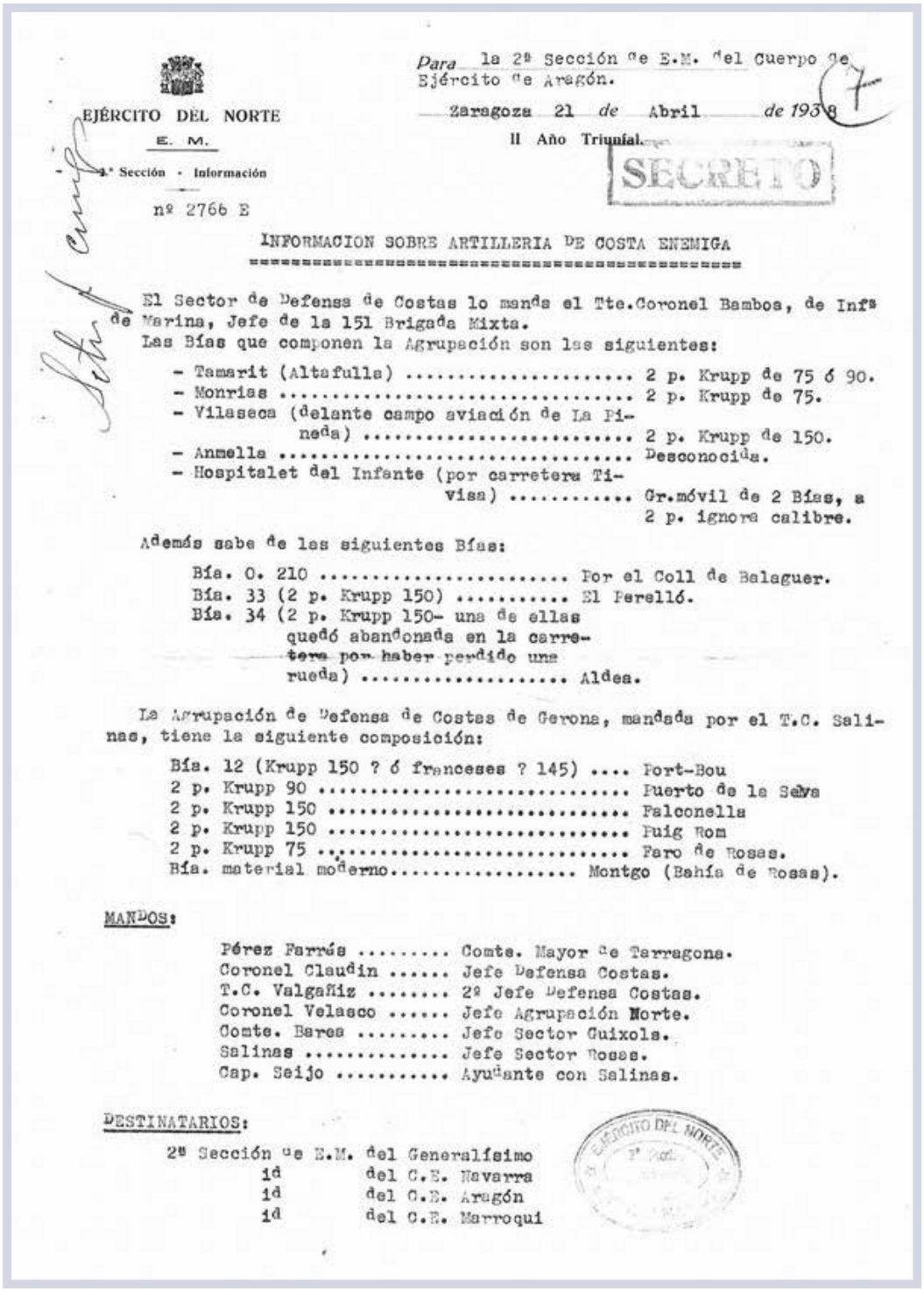


Amb l'inici de la batalla de l'Ebre algunes de les peces que defensaven el litoral hi participarien activament, com seria el cas de la 33a bateria de la Martinenca, que havia abandonat la seva posició a la costa a l'abril de 1938 després de l'ofensiva franquista. Aquesta bateria formada per 2 obusos de bronze 150 mm Mata formaria part de l'artilleria del Vè Cos d'Exèrcit i seria utilitzada pel trencament del front a la zona El Perelló-Tortosa. Aquesta no seria l'única bateria que participaria a la batalla de l'Ebre; així per exemple, el 9 de setembre de 1938 els grups mòbils 1r i 2n, formats amb peces de 90 mm que comptaven amb 10 i 12 peces respectivament i dependents de l'Agrupació Garcia, continuarien donant suport al Vè Cos d'Exèrcit emplaçats a l'Alenta i San Miguel. També figurava la 34a bateria, que antigament havia estat destinada a Alcanar amb peces de 150 mm d'acer Krupp rígid, entre les que donaven suport al Vè Cos de l'Exèrcit i el 23 de setembre de 1938 estava emplaçada al km 133 de la carretera de Tarragona, enquadrada a l'Agrupació Garcia; mentre que els dos obusos de bronze de 150 mm que

85 Doc.1/44. Carpeta 4. Caixa 1150. AGMAV.

formaven la 33a bateria es trobaven emplaçats al km 132 de la mateixa carretera de Tarragona i enquadrats a la mateixa agrupació[86]. De fet, al finalitzar la batalla de l'Ebre quedarien solament 8 de les peces de 90 mm que sempre, en dependència de Defensa de Costes, serien assignades al XXIV Cos d'Exèrcit.

Informació franquista sobre situació de peces artilleres a la província de Tarragona[87]



Para la 2ª Sección de E.M. del Cuerpo de Ejército de Aragón.

EJÉRCITO DEL NORTE
E. M.
4.ª Sección - Información
nº 2766 E

Zaragoza 21 de Abril de 1938
II Año Triunfal.

SECRETO

INFORMACION SOBRE ARTILLERIA DE COSTA ENEMIGA

El Sector de Defensa de Costas lo manda el Tte.Coronel Bamboa, de Infª de Marina, Jefe de la 151 Brigada Mixta.
Las Bías que componen la Agrupación son las siguientes:

- Tamarit (Altafulla) ..... 2 p. Krupp de 75 ó 90.
- Monrias ..... 2 p. Krupp de 75.
- Vilaseca (delante campo aviación de La Pineda) ..... 2 p. Krupp de 150.
- Anmella ..... Desconocida.
- Hospitalet del Infante (por carretera Tivisa) ..... Gr.móvil de 2 Bías, a 2 p. ignora calibre.

Además sabe de las siguientes Bías:

Bía. O. 210 ..... Por el Coll de Balaguer.
Bía. 33 (2 p. Krupp 150) ..... El Perelló.
Bía. 34 (2 p. Krupp 150- una de ellas quedó abandonada en la carretera por haber perdido una rueda) ..... Aldea.

La Agrupación de Defensa de Costas de Gerona, mandada por el T.C. Salinas, tiene la siguiente composición:

Bía. 12 (Krupp 150 ? ó franceses ? 145) .... Port-Bou
2 p. Krupp 90 ..... Puerto de la Selva
2 p. Krupp 150 ..... Falconella
2 p. Krupp 150 ..... Puig Rom
2 p. Krupp 75 ..... Faro de Rosas.
Bía. material moderno..... Montgo (Bahía de Rosas).

MANDOS:

Pérez Farrás ..... Comte. Mayor de Tarragona.
Coronel Claudín ..... Jefe Defensa Costas.
T.C. Valgañiz ..... 2º Jefe Defensa Costas.
Coronel Velasco ..... Jefe Agrupación Norte.
Comte. Barea ..... Jefe Sector Cuixols.
Salinas ..... Jefe Sector Rosas.
Cap. Seijo ..... Ayudante con Salinas.

DESTINATARIOS:

2ª Sección de E.M. del Generalísimo
id del C.E. Navarra
id del C.E. Aragón
id del C.E. Marroquí

EJÉRCITO DEL NORTE

86 Caixa 9. FP. Infiesta. BPR-UB.
87 Doc.1/7. Carpeta 20. Caixa 1305. AGMAV.

A mitjans de setembre del mateix any les peces artilleres existents al litoral català serien encara força abundants i novament es tornaria a realitzar una divisió del territori, formant un grup només per a Tarragona que englobaria les peces adscrites a la seva província, mentre que la resta de peces serien divididas en tres sectors, quedant de la següent manera[88]:

- Sector número 1 format per les peces existents des de la frontera francesa fins a la badia de Roses, integrat per 2 peces de 150 mm m.l.r. (molt llarg rígid) formant la 12a bateria de Puig Clapé; 2 peces de 150 mm obús de bronze, formant la 30a bateria de Port de la Selva; 2 peces de canó de 150 mm acer Krupp formant la 21a bateria de Punta Falconera i 2 peces de 75 mm Krupp model 1904 formant la 20a bateria de Puig Rom.

- Sector número 2, integrat per les peces existents entre Montgó i Malgrat de Mar. Estava format per les 2 peces de 155 mm rígid que formaven la 23a bateria de Montgó; 2 peces de 150 mm d'acer Krupp de Palamós que comprenien la 5a bateria; 2 peces de 150 mm obús de bronze formant la 9a bateria de Guíxols; altres 2 peces, també de 150 mm, obús de bronze de Malgrat de Mar formant la 8a bateria i la 39a bateria de Blanes compresa de 2 peces de 150 mm. H.E. (ferro entubat) que no estaria en condicions de fer foc fins a finals d'aquest mateix mes de setembre i el Grup Mòbil de Palafrugell amb9 peces de 75 mm Krupp de muntanya.

- Sector número 3, de Montgat a Vilanova i la Geltrú. Estaria format per 2 peces de 150 mm H.E. (ferro entubat) de Montgat integrant la 4a bateria; 4 peces de 150 mm H.E. (ferro entubat) formant la 2abateria a Buenavista; 4 peces de 305 mm obús de Montjuïc formant la 1a bateria Álvarez de Castro; la 40a bateria de Montjuïc que integraria 2 peces de 150 mm m.l.r., 3 peces de 80 mm Krupp rígid i 1 peça d'Artilleria sobre Via Fèrria (A.V.F.) i, per finalitzar, les 2 peces de 150 mm obús de bronze de Vilanova i la Geltrú formant la 11a bateria.

Per acabar, el sector Tarragona quedava format per 2 peces de 150 mm obús de bronze a Tamarit formant la 25a bateria; 2 peces de 150 mm d'acer Krupp de Punta del Miracle formant la 26a bateria; 2peces de 150 mm obús de bronze integrant la 27a bateria de Salou i desapareixia d'aquest sector la 31a bateria de l'Ametlla de Mar amb2 peces de 150 mm obús de bronze, que serien traslladats al sector número 1 a la bateria de Punta Prima[89].

A finals de desembre de 1938, l'artilleria de costa existent al litoral català seria la mateixa que la de finals de setembre, una vegada establertes ja les 2 peces de 150 mm d'obús de bronze de Punta Prima procedent de la bateria de l'Ametlla de Mar. D'una altra banda, la bateria que tindria més canvis seria la 40a bateria de Montjuïc, que quedaria integrada només per les tres peces de 150 mm m.l.r. degut a l'enviament de les tres peces de 80 mm a Gavà i una bateria de A.V. F. amb una peça de 210 mm i una altra de 240 mm situada a Vimbodí, tot i que també apareixeria un grup mòbil de 90 mm situat a Tordera. L'Agrupació Nord de Defensa de Costes continuaria manada pel coronel Claudín sent el seu segon i el cap d'instrucció el major Santaliestra, manant el sector de Roses, el tinent coronel Salinas; el sector Guíxols, el capità Torras; el sector Barcelona, el capità Garrido; i el sector Tarragona, el capità Vilaret.

Lògicament la situació canviaria davant l'ofensiva que els franquistes realitzarien sobre Catalunya a finals de 1938, ja que algunes peces de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes serien enviades a les diverses agrupacions i cossos d'exèrcit per tal d'impedir l'avançament de les tropes franquistes, deixant d'aquesta manera els seus emplaçaments al litoral català[90]. Així per exemple, el dia 28

88 Doc.3/5 bis. Carpeta 2. Caixa 1150. AGMAV.
89 Doc.2/39. Carpeta 2. Caixa 1150. AGMAV.
90 Sobre l'evolució de les bateries de costa catalana existeix una important documentació a la Biblioteca del Pavelló de la República. Fons Personal Infiesta. Caixa 9. Molta d'aquesta documentació només són ordres del dia que especifiquen on es trobava cada peça segons el dia però que serveix per reconstruir la situació de la majoria d'aquestes i que és la que hem utilitzat en aquest apartat per veure seguir l'evolució d'aquestes.

de desembre el general cap del Grup d'Exèrcits de la Regió Oriental (G.E.R.O.) manava al cap de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes que ordenés que la bateria mòbil de 80 mm rígid de Tordera es situés a El Vendrell com a punt més cèntric amb relació al sector amenaçat, ja que les bateries de Tamarit, Punta del Miracle i Salou havien de passar al Coll de Balaguer, degut a les darreres informacions obtingudes sobre una possible acció combinada per terra i mar sobre el sector del Baix Ebre, traslladant les bateries als emplaçaments ja estudiats i preparats del Coll de Balaguer. Però aquesta darrera ordre no es duria a terme, ja que en dies posteriors i, segons una relació sobre l'artilleria de costa a Catalunya, aquestes peces es trobaven als seus emplaçaments de costa, sent aquesta relació la següent:

- Sector Guíxols, l'integrava un grup mòbil amb 9 peces de 75 mm de muntanya a Palafrugell; la 5a bateria amb 2 peces de 150 mm H.E., a Palamós i la 39a bateria també de 2 peces de 150 mm. H.E. a Blanes.

- Sector Barcelona, format per la 4a bateria de Montgat amb 2 peces de 150 mm H.E.; la 1a bateria Álvarez de Castro amb 4 obús de 305 mm i la 2a bateria de Buenavista amb 4 peces de 150 mm H.E.

- Sector Tarragona, integrat per la 25a bateria amb 2 obús de 150 mm de bronze; la 26a bateria de Punta del Miracle amb 2 peces de 150 mm Krupp; la 27a bateria de Salou amb 2 peces d'obús de 150 mm de bronze; 1 bateria de 80 mm rígid de 4 peces a La Canonja; 1 bateria de A.V.F. formada per 1 peça de 210 mm i 1 altra de 240 mm a Roda de Berà; i una altra bateria de A.V.F., formada per 1 peça de 240 mm a l'estació de Cambrils. Aquesta mateixa situació encara es repetiria el dia 9 de gener, canviant únicament de posició les peces de 90 mm de l'Agrupació Serveto que es trobarien a Molà, mentre que d'una altra banda, les bateries que guarnien el sector de Roses i la seva base naval secundaria no tindrien cap modificació respecte a la situació de setembre de 1938.

Per tant, no es tocaria de moment el grup mòbil de Tarragona, que en un moment donat podia ocupar els emplaçaments del Coll de Balaguer contra una acció pel Baix Ebre, incorporant-se d'aquesta manera tres bateries del sector de Barcelona que havien de formar aquest nou grup mòbil a Falset, a disposició de l'Exèrcit de l'Ebre, ocupant els emplaçaments allà construïts. El 5 de gener, aquestes sis peces d'obús de 150 mm de bronze constituïen l'Organització Defensiva Artillera número 3 (O.D.A.), adscrita tàcticament a l'Exèrcit de l'Ebre amb el lloc de comandament a Montroig del Camp, ocupant les peces un lloc anomenat Les Quimeres. Aquell mateix dia, a l'informe de l'artilleria existent a Catalunya, també es trobaria pertanyent al O.D.A. número 1 i adscrita aquesta també a l'Exèrcit de l'Ebre, una bateria amb tan sols una peça de 150 mm m.l.r. i una altra bateria integrada per 2 peces de 210 mm d'obús de bronze, situades les dues al Coll de Balaguer. Aquestes dues agrupacions de posició establertes a Falset i al Coll de Balaguer tenien ordres de no apropar-les al riu per tractar-se de materials de posició no aptes per la maniobra amb greus dificultats en cas d'una ràpida retirada. Com a mesura del possible avançament de les tropes franquistes pel sector de Tarragona, el 6 de gener de 1939 el cap del G.E.R.O. redactava unes noves disposicions en les que es deia que l'Exèrcit de l'Ebre havia d'estudiar i tindria previstos els replegaments de les peces pertanyents a la O.D.A. número 1 i O.D.A. número 3 (Coll de Balaguer i Falset) a altres posicions a elegir a la línia Valls-Reus-Cambrils, havent de traslladar amb urgència les diferents bateries existents en aquestes dues organitzacions defensives artilleres si les tropes franquistes continuaven amb el seu avançament. També preveia, d'altra banda que si l'Exèrcit de l'Ebre havia d'ocupar el replegament previst al triangle Valls-Reus-Tarragona, les bateries del sector Tarragona de Defensa de Costes tornarien a dependre tàcticament de l'Exèrcit de l'Ebre, ja que la ciutat de Tarragona al tornar-se front, venia a substituir el flanc tàctic del mateix.

Gairebé una setmana després, el dia 12, s'ordenaria al cap de costes que incorporés a l'O.D.A. número 1, situada al Coll de Balaguer, la bateria A.V.F. de 240 mm que es trobava a Cambrils,

quedant adscrita, d'aquesta manera, a l'Exèrcit de l'Ebre; mentre que la resta de peces emplaçades a Salou i Tamarit abandonarien les seves posicions a la costa. Però amb l'avançament de les tropes franquistes que culminaria amb la caiguda de la ciutat de Tarragona el dia 15 de gener i davant els replegaments efectuats de les diferents posicions artilleres (O.D.A. número 1 i número 3 i el sector de costes de Tarragona, adscrites a l'Exèrcit de l'Ebre), seria ordenat un altre replegament de peces artilleres. De fet, el mateix dia 15 a les 18:40 seria donada la directiva número 23[91], en què s'ordenava que les bateries situades a Salou, Punta del Miracle i Tamarit que no disposaven de camions havien de ser proveïdes de material de transport automòbil per part de l'Exèrcit de l'Ebre (tres camions per bateria) per tal de poder replegar-se ràpidament.

Al dia següent, el cap de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes rebria l'ordre de replegament a la riba esquerra del Gaià[92] i se l'ordenava que replegués a tots els elements d'aquella plaça pertanyents a aquesta agrupació i forces a les seves ordres començant pels més pesats i continuant pels més mòbils amb els medis a la seva disposició; mentre que l'Exèrcit de l'Ebre donaria les ordres oportunes a les forces de la D.E.C.A., il·luminació i marina, perquè efectuessin, així mateix, el replegament a les bateries de Salou, Punta del Miracle i Tamarit, que se les dotaria de tres camions a cadascuna. Amb les forces a les seves ordres havia de cobrir el sector Vendrell-Castelldefels, situant l'agrupació de carrabiners a El Vendrell; el batalló de rereguarda a Vilanova i la Geltrú i les companyies del batalló de metralladores a El Vendrell. L'artilleria situaria les seves bateries de costa als antics emplaçaments de Calafell, Vilanova i la Geltrú i Castelldefels i les A.V.F., als punts que indiqués el coronel comandant principal d'artilleria per la defensa de la zona del litoral abans indicada, mentre que les unitats de la D.E.C.A es situarien en posició de defensa del litoral de la zona abans indicada.

Per la seva part, la Marina republicana situaria tots els seus elements al port de Barcelona posant-los a disposició del cap de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya, mentre que els enginyers procedirien a la destrucció que tinguessin estudiada, així com a retirar els seus efectius. De la mateixa manera, a la comandància de carrabiners se li donaria l'ordre de replegar tots els seus elements a la línia que els seus caps disposessin al nord del riu Gaià, mentre que el comandant militar de Tarragona rebria instruccions sobre les forces que s'haurien de posar a la seva disposició. Els observatoris del grup escola d'informació d'artilleria de costa es replegarien així mateix incorporant-se a la seva base a Mataró.

Aquell mateix dia també es procediria a una nova distribució dels materials. Així per tant, el grup de 150 mm obús bronze de costa que constituïa la O.D.A. número 3 amb el grup mòbil 80 mm rígid del sector Tarragona quedaria a disposició de l'Exèrcit de l'Ebre, en reforç del front marítim al flanc esquerra del XXIV Cos d'Exèrcit, és a dir, entre el riu Gaià i l'estació de ferrocarril de Sant Vicenç de Calders, quedant aquesta última exclosa.

El grup de 150 mm de costa que constituïa el sector fix de Tarragona, menys mòbil que l'anterior, formaria part de manera provisional del Cos d'Exèrcit a Martorell, quedant a El Vendrell en posició d'espera a l'objecte d'organitzar una posició artillera a la zona d'Igualada, en protecció dels sectors Torà i Cervera de la O.D.A. número 2. També passaria a aquesta O.D.A. número 2 la bateria de la O.D.A. número 1 de 150 mm. m.l.r.; mentre que la bateria de 210 mm obús de bronze, així com la bateria 240 mm A.V.F. de la Reserva General d'Artilleria (R.G.A.), també les dos de la O.D.A. número 1, passarien a l'Agrupació Nord de Defensa de Costes. Al front marítim de l'Exèrcit de l'Ebre i adscrit a l'anomenat exèrcit quedaria la peça de 240 A.V.F. que es trobava emplaçada a El Vendrell, continuant l'altra peça de la mateixa bateria de 210 mm com fins ara a l'Agrupació Nord de Defensa de Costa, on també passaria la bateria de 210 mm obús de bronze de la O.D.A. número 2 (pertanyent fins al moment a l'Exèrcit de l'Est) a la que substituïa a la ja anomenada de 150 m.l.r. procedent

91 D.2/2. Carpeta 8. Caixa 1156. AGMAV.
92 D.2/4. Carpeta 8. Caixa 1156. AGMAV.

de la O.D.A. número 1. Aquesta ordre de replegament seria coneguda com directiva número 24 i s'ordenava el replegament a l'ala esquerra de l'Exèrcit de l'Ebre a la vessant esquerra del Riu Gaià i que les tropes de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes defensessin el litoral des de Castelldefels fins a la regió de El Vendrell.

El 20 de gener, però, no quedaria cap bateria republicana a la costa tarragonina, degut a l'avançament de les tropes franquistes que iniciaven ja el seu avançament per la costa de la província de Barcelona i que acabarien ocupant tota Catalunya el 10 de febrer de 1939.

2.4.1. Els emplaçaments artillers a la costa tarragonina

Per tal d'albergar les bateries de costa que s'anirien establint al litoral tarragoní i en definitiva a tot el litoral català, a finals del 1936 i principis del 1937 es començarien a realitzar diferents construccions defensives al llarg de tota la costa. Totes les poblacions tarragonines que serien artillades comptarien amb unes fortificacions on serien assentades les diferents peces, descrites totes individualment[93]. Respecte a la informació sobre aquestes posicions artilleres seria de gran ajuda l'informe ja esmentat anteriorment que realitzaria un oficial anglès entre el maig i el juny de 1937 quan visitaria totes les poblacions més importants de la costa catalana, on podria observar les diferents defenses que per aquelles dates es construïen, de la mateixa manera que també serien importants les informacions dels agents franquistes destacats a les poblacions costaneres i un inventari realitzat per l'exèrcit una vegada acabada la guerra.

Molt significatiu, però, seria l'informe esmentat de l'oficial anglès de juny de 1937 que viatjaria per tota la costa catalana i on podria veure tots els emplaçaments d'artilleria, així com les peces que allà es trobaven i que resumiria molt bé la situació de l'artilleria de costa a Catalunya així, com les diferents construccions defensives que es realitzarien a cadascuna de les poblacions.[94]. Segons aquest oficial, ell mateix ja havia vist repetides vegades a la costa catalana que no es posseïa ni un sol canó vertaderament apte per al servei de costa. I és que la realitat era que pel servei de la defensa de costa amb l'artilleria, que havia d'esdevenir un factor decisiu, les peces artilleres que s'instal·larien a tot el litoral català deixarien molt a desitjar, sent posades en servei moltes vegades autèntiques peces de museu ja retirades des de feia anys de l'exèrcit, però que per les circumstàncies de la guerra es posarien de nou en servei, sent en molts casos la seva efectivitat quasi bé nul·la pel servei assignat. Així per exemple, l'oficial anglès que recorreria la costa catalana observant totes les defenses costaneres del litoral deia sobre els canons que s'instal·larien a les posicions d'Altafulla-Tamarit i Salou (uns canons Krupp de 150 mm de l'any 1875, tot i que la seva afirmació podia servir per quasi la resta de material emplaçat al litoral) que "*aquestes peces eren uns canons d'enormes rodes, tosc mecanisme de brides, argolles i tensors per contrarestar el retrocés. Son canons dignes solament de figurar en un museu com record i estudi de l'evolució de l'artilleria. Aquests canons estaven dipositats al castell de Montjuïc i deuen la seva existència i l'haver pogut sortir de nou a la llum el fet de que a Espanya els directors de l'exèrcit sempre s'han preocupat molt poc del armament i del seu progrés. Per això al començar la Guerra Civil els homes del govern de Barcelona sabien que a Montjuïc hi havia canons i el fet de que aquests canons avui dia no serveixin sembla que per ells no tenen gran importància*"[95]. El mateix oficial és sorprenia de que aquest material fos posat en servei: *"sincerament he de confessar tota la meva sorpresa al veure tals canons en bateria. Jo els coneixia per haver-los vist als llibres i en una visita a "Greenwich Arsenal" però no creia que en els temps actuals hagués ningú que s'atrevís a col·locar-los en disposició de combat. I resulta un contrast molt curiós al veure en una bateria de ciment armat, cosa molt moderna, emplaçats aquests canons que tenen les seves argolles i*

93 A excepció normalment de les Bateries Mòbils, que en molts casos no hem trobat cap informació, segurament per la . seva pròpia mobilitat que faria que no comptessien amb cap assentament.
94 Doc.1-57. Carpeta 1. Caixa 2451.AGMAV. Per veure l'informe complet de l'oficial anglès.
95 Doc. 46-47. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.

tensors encastats dintre de la massa de ciment"[96].

Referent a l'actuació de les bateries d'artilleria emplaçades a la costa tarragonina, aquestes poques vegades entrarien en combat real, utilitzant-se més en la realització de proves d'artilleria i exercicis de tir que no pas en obrir foc contra l'enemic. El material era en la gran majoria molt antiquat i de menys importància que les modernes peces artilleres que tenien els vaixells dels sollevats, sobretot l'artilleria dels creuers *Canarias* i *Baleares*. Tot i així, les bateries emplaçades a la costa catalana respondrien quasi bé sempre al foc dels vaixells franquistes quan aquests intentarien alguna acció ofensiva contra la costa catalana.

La primera acció del *Canarias* contra Roses, el 30 d'octubre de 1936, en canvi, no tindria cap resposta defensiva per part de les bateries instal·lades per aquell temps al litoral català però sí unes conseqüències que repercutirien en la resta de les dotacions de les bateries al llarg de tota la guerra. Segons descrivia l'oficial anglès al seu informe[97], quan per primera vegada el creuer *Canarias* va atacar Roses s'acabava d'instal·lar la bateria al costat del far de Roses i era manada pel capità Urniza, un home coneixedor del seu ofici. Quan el *Canarias* va començar a disparar, el capità de la bateria comprendria que el vaixell li llençava amb els seus canons de 203 mm i que ell amb els seus pobres canons de campanya de 155 mm no podia fer res i no va contestar a l'agressió. Aquesta situació faria enfadar de tal manera als membres del comitè de Roses que el denunciarien com feixista, seria cridat a Barcelona, trobant la mort, posteriorment, a una presó de la capital catalana. Pel comitè de Roses, l'oficial de la bateria s'havia negat a obeir l'ordre d'obrir foc amb les seves peces, que tot i antiquades, podien haver aconseguit presumiblement cert èxit degut a que el vaixell només es trobava a 2.000 metres del seu assentament. Així que després d'aquest incident, la resta de vegades que els vaixells franquistes atacarien el litoral català, els caps de les diferents bateries s'ho pensarien dos cops alhora d'obeir les ordres d'obrir foc i, moltes vegades, ho farien tot i que en molts casos llançarien a cegues, sense saber on estava l'objectiu real; coneixedores també les seves dotacions que poc podien fer amb aquells canons antiquats davant de la poderosa artilleria dels navilis franquistes.

La premsa republicana, per la seva part, seria una bona font d'informació, ja que donaria part assíduament sobre les agressions sofertes a la costa catalana per part dels vaixells franquistes i també seria la responsable d'informar sobre les mesures defensives que es prenien davant d'aquests atacs. Així per exemple i en referència a la costa tarragonina, sobre el bombardeig naval que el 14 d'abril de 1937 hauria de patir la ciutat de Tarragona, *La Vanguardia* explicaria que les bateries de costa havien repel·lit l'agressió de dos vaixells franquistes (*Canarias* i *Baleares*) que havien llençat una quarantena de projectils sobre la ciutat. El mes de juliol seria més actiu per les bateries de costa tarragonines, ja que el dia 3 de juliol, el creuer *Baleares* atacaria Tarragona i rebria la resposta defensiva de la bateria de Salou. Aquesta bateria de costa instal·lada al cap de Salou obriria foc contra el vaixell franquista, però aquest no podria veure les explosions dels trets de la bateria degut a que quan aquesta dispararia, el creuer estava a més de 14.000 metres, una distància impossible d'assolir pels antiquats canons instal·lats al cap de Salou. Ja a la nit, el mateix creuer bombardejaria Palamós i novament les bateries de costa allà instal·lades reaccionarien obrint foc contra el creuer, tot i que sense conseqüències pel vaixell[98]. Pocs dies després, el 7 de juliol de matinada, la bateria de Tamarit descobriria el creuer *Baleares* a Altafulla, molt a prop de les roques de Tamarit i faria foc cap al port i la seva ciutat. Les peces de la bateria no trigarien a contestar, així que l'obús que mirava en direcció a Tarragona obriria foc, aconseguint que el vaixell s'allunyés de la zona però degut al retrocés de la peça al disparar, aquesta bolcaria amb gran virulència cap el seu lloc, tot i que sense ferir a cap artiller. Des de la bateria es tindria un cert

96 Doc. 46-47- Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.
97 Doc.15. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.
98 *La Vanguardia*, 4 de juliol de 1937.

nerviosisme degut a una possible reacció del vaixell, tot i que al final aquesta no es realitzaria, ja que el vaixell, sense saber la desgràcia de la bateria, es retiraria mar endins per no entrar dintre del foc[99]. I és que les travessies que realitzaven aquests vaixells per la costa catalana provocarien un pànic enorme, no només a la població civil, sinó també als propis artillers conscients de que poca cosa podien fer amb les seves peces davant del modern material artiller dels creuers enemics.

Igualment els artillers de les bateries emplaçades a la costa serien moltes vegades testimonis de diferents fets bèl·lics ocorreguts a la costa catalana i en molts casos no podrien ni tan sols actuar. Un exemple d'aquests casos seria el dels artillers de la bateria de Tamarit quan el dia 8 de febrer de 1937 podrien observar la silueta d'un submarí així com l'estela del periscopi que aquest deixava en la superfície en un lloc de la costa on solament hi havia dotze metres de profunditat. Tot i aquesta descoberta, els artillers no podrien actuar, ja que la bateria encara no disposava dels canons. Es tractava del submarí italià *Galileo Ferraris* que perseguia al vapor *Navarra* i els artillers, tot i disparar les seves armes contra el submarí, que lògicament no podien fer res, van veure impotents com el *Ferraris* atacaria al vapor que acabaria embarrancat a la platja d'Altafulla, a la dreta de la desembocadura del riu Gaià[100].

Però deixant de banda aquests fets més aïllats, les bateries de costa sí que tindrien una activitat periòdica referent a l'entrenament, ja que habitualment realitzarien diferents exercicis en què destacaria la instrucció de personal i de tir entre d'altres, sent força habitual els exercicis de tir durant l'estiu de 1938. Al juliol d'aquell any, l'artilleria de costa a Catalunya estava formada per les següents unitats: 1 bateria de 305 mm obús; 2 bateries de 150 mm H.E. (ferro entubat); 1 bateria de 155 mm rígid; 1 bateria de 150 mm m.l.r. (molt llarg rígid); 3 bateries de 150 mm de bronze Krupp rígid; 7 bateries 150 mm obús de bronze; 3 bateries de 75 mm Krupp model 1896 i 1 bateria de 75 mm Krupp model 1904[101].

El comandant principal d'artilleria de costa Fernando Claudín era l'encarregat de fixar el programa a les diferents bateries de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes per tal de realitzar exercicis de foc real. Així per exemple es dividiria el mes d'agost de la següent manera[102]: la primera setmana, o sigui dels dies 1 al 7 d'agost es passaria revista a totes les bateries per comprovar l'estat de les instruccions elementals i d'especialistes; del 10 al 20 es durien a terme exercicis de fogueig i els últims dies del mes, del 20 al 30, es realitzarien els exercicis d'instrucció preliminars de les escoles pràctiques, que es farien a partir del primer dia de setembre. Més endavant s'enviava el programa detallat dels exercicis a efectuar, amb els dies que tindrien lloc i les bateries que havien de portar-lo a terme, així com el suposat tàctic corresponent. El passar revista a totes les bateries, tasca com s'ha dit que es faria entre els dies 1 i 7 d'agost, tenia l'objectiu de veure l'estat de les instruccions elementals i especialistes, aplicant el paràgraf 133 del reglament de realitzar l'explicació pràctica a tots els individus de la unitat, fent-los veure perquè servien les estacions telemètriques, línies telefòniques i transmissors, aparells de punteria, pólvora, explosius, artificis, etc... Unes explicacions que en cada cas i en presència del capità i oficials de la bateria, havien de donar als reclutes els mateixos companys que hagueren estudiat l'especialitat, esmenant el propi capità els errors de concepte o omissions que notés a les explicacions i fent ressaltar la importància de les operacions. Així mateix, també s'havia d'aplicar el paràgraf 134 del reglament referent a les operacions de preparació del material, tals com la neteja i càrrega dels frens i recuperadors, la col·locació i l'ajustament dels elements d'obturació, la calibració dels projectils, etc...i que havien de ser, així mateix, presenciats per tots els artillers[103].

99 Defensadecostas.blogspot.blogspot. Pàgina web d'Àngel Archilla, investigador de la bateria de Tamarit-Altafulla.
100 Defensadecostas.blogspot.blogspot. Pàgina web d'Àngel Archilla, investigador de la bateria de Tamarit-Altafulla.
101 Doc.3/2. Carpeta 2. Caixa 1150. AGMAV. Informe del 28 de juliol de 1938
102 Doc.2/1. Carpeta 2. Caixa 1150. AGMAV. Informe signat a Barcelona 26 de juliol de 1938.
103 Doc.3/1. Carpeta 2. Caixa 1150. AGMAV. Informe signat a Barcelona 27 de juliol de 1938

Després d'aquesta instrucció, entre els dies 10 i 17 d'agost les bateries de la costa catalana realitzarien una sèrie d'exercicis amb l'objectiu de comprovar si els elements de punteria, apreciació de distància i tir estaven d'acord, realitzant diferents dispars de fogueig. Així primer seria el torn de les bateries situades més al nord de la costa catalana, o sigui del sector de Girona i anirien efectuant els exercicis de manera progressiva les bateries situades més al sud. Per tant, el dia 16 a les 11:00 hores seria el torn de la 25a bateria de Tamarit que amb les seves dos peces de 150 mm d'obús de bronze llançaria 4 granades ordinàries i unes altres 4 granades de metralla; mentre que a les 17:00 hores, ho faria la 26a bateria de Punta del Miracle formada per 2 peces de 150 mm d'acer Krupp que llançaria altres 4 granades ordinàries i 4 granades de metralla. Al dia següent a les 09:00 hores, la 27a bateria de Salou integrada per 2 obusos de bronze de 150 mm llançaria 4 granades ordinàries i 4 granades de metralla i a les 16:00 hores, dispararia la mateixa quantitat de granades la 31a bateria de l'Ametlla de Mar compresa també per altres 2s obusos de bronze de 150 mm.

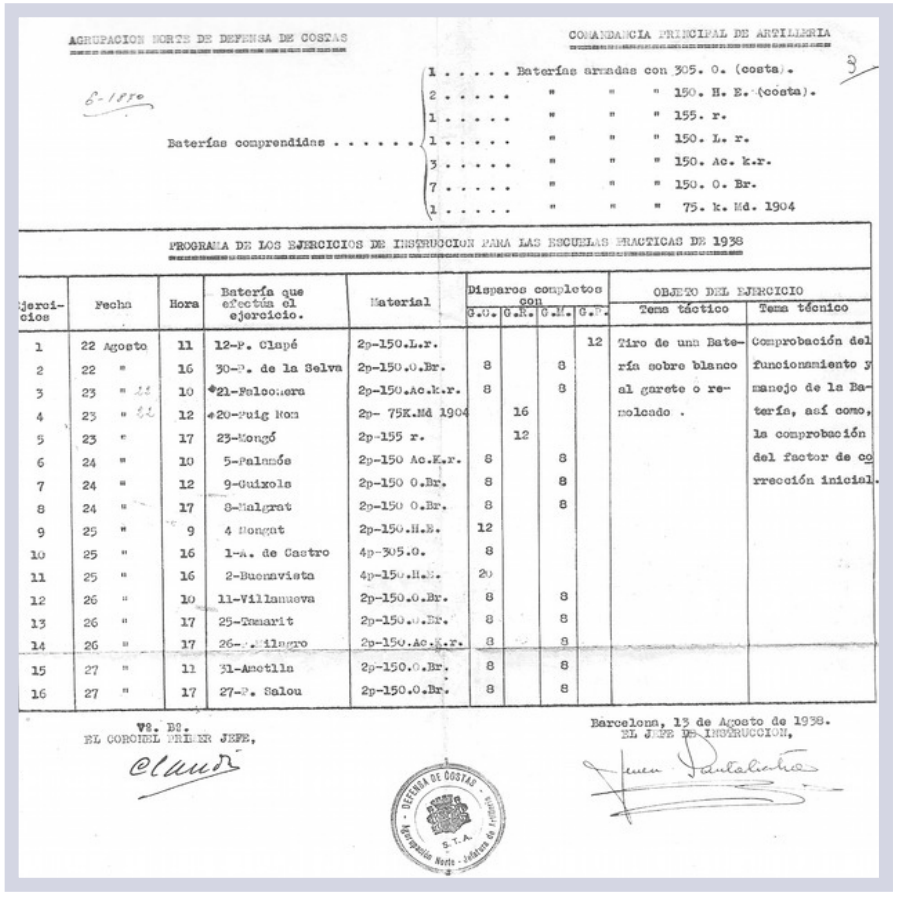
Aquests tipus d'exercicis s'havien de comunicar d'una manera oportuna a les autoritats corresponents, destacant el cap de l'Estat Major de Marina al que se l'enviava també periòdicament el que s'anomenaria *Programa dels Exercicis d'Instrucció per les Escoles Pràctiques* a realitzar per la comandància principal d'artilleria de l'Agrupació Nord per tal d'evitar alarmes injustificades[104].

Pocs dies després, entre els dies 22 i 27 d'agost, altra vegada les bateries de la costa catalana tornarien a realitzar diferents exercicis de tir i seguint el mateix protocol de nord a sud[105]. Així i referent a les bateries de la costa tarragonina, el dia 26 d'agost a les 17:00 hores seria el torn de la 25a bateria de Tamarit que llançaria 8 granades ordinàries i altres 8 granades de metralla; mentre que a la mateixa hora la 26a bateria de Punta del Miracle llançaria també la mateixa quantitat de granades. Al dia següent a les 11:00 hores la 27a bateria de Salou llançaria per la seva part 8 granades ordinàries i altres 8 granades de metralla i dispararia la mateixa quantitat de granades la 31a bateria de l'Ametlla de Mar, tot i que en aquest cas a les 17:00 hores del mateix dia.

El següent exercici artiller es portaria a terme a mitjans de setembre, però en aquella ocasió les bateries vindrien desglossades per sectors i actuarien segons aquesta divisió[106]. L'objectiu tàctic i pràcticament realitzat per totes les bateries, era disparar un tret de grup amb concentració sobre un blanc al orris o remolcat, amb l'objectiu de practicar diversos elements com la pràctica del comandament, assenyalament d'objectius, concentració de focs, canvis d'objectius, etc...Les bateries del Sector Tarragona que actuarien en aquests exercicis serien només tres: la 25a bateria de Tamarit, la 26a bateria de Punta del Miracle i la 27a bateria de Salou. Aquestes realitzarien un tir de grup combinat amb un canvi d'objectiu per la 26a bateria, actuant totes tres el dia 17 de setembre a les 11:00 hores. Així, la bateria de Tamarit llançaria 16 granades ordinàries, la bateria de Punta del Miracle, llançaria 8 granades ordinàries més 8 granades de metralla i altres 8 granades també ordinàries a l'altre objectiu i, per últim, la bateria de Salou llançaria 16 granades ordinàries. Acabats aquests exercicis, el dia 23 del mateix mes, el comandant principal d'artilleria de costa de l'Agrupació Nord de Defensa de Costes comunicaria al tinent coronel delegat de la Inspecció General d'Artilleria (I.G.A.) que el dia d'abans s'havien acabat les escoles pràctiques de les bateries de la comandància principal i que havien estat executades seguint el programa anunciat, excepte la 31a bateria, degut al seu canvi d'emplaçament de l'Ametlla de Mar (Tarragona) a Punta Prima (sector número 1) i la 39a bateria de Blanes que fins pocs dies abans no havia quedat en disposició de fer foc, havent de realitzar aquestes dues bateries els corresponents exercicis en una altra data[107].

104 Doc.2/10. Carpeta 2. Caixa 1150. AGMAV. Informe signat a Barcelona 16 d'agost de 1938.
105 Doc.3/3. Carpeta 2. Caixa 1150. AGMAV. Informe del 13 Agost de 1938.
106 Doc.3/4 i 4 bis. Carpeta 2. Caixa 1150. AGMAV.
107 Doc.2/39. Carpeta 2. Caixa 1150. AGMAV. Barcelona 23 de setembre de 1938.

Exercicis d'Artilleria de costa l'agost de 1938[108]



AGRUPACION NORTE DE DEFENSA DE COSTAS — COMANDANCIA PRINCIPAL DE ARTILLERIA

Baterías comprendidas . . . . . :
1 . . . . . Baterías armadas con 305. O. (costa).
2 . . . . . " " " 150. H. E. (costa).
1 . . . . . " " " 155. r.
1 . . . . . " " " 150. L. r.
3 . . . . . " " " 150. Ac. k.r.
7 . . . . . " " " 150. O. Br.
1 . . . . . " " " 75. k. Md. 1904

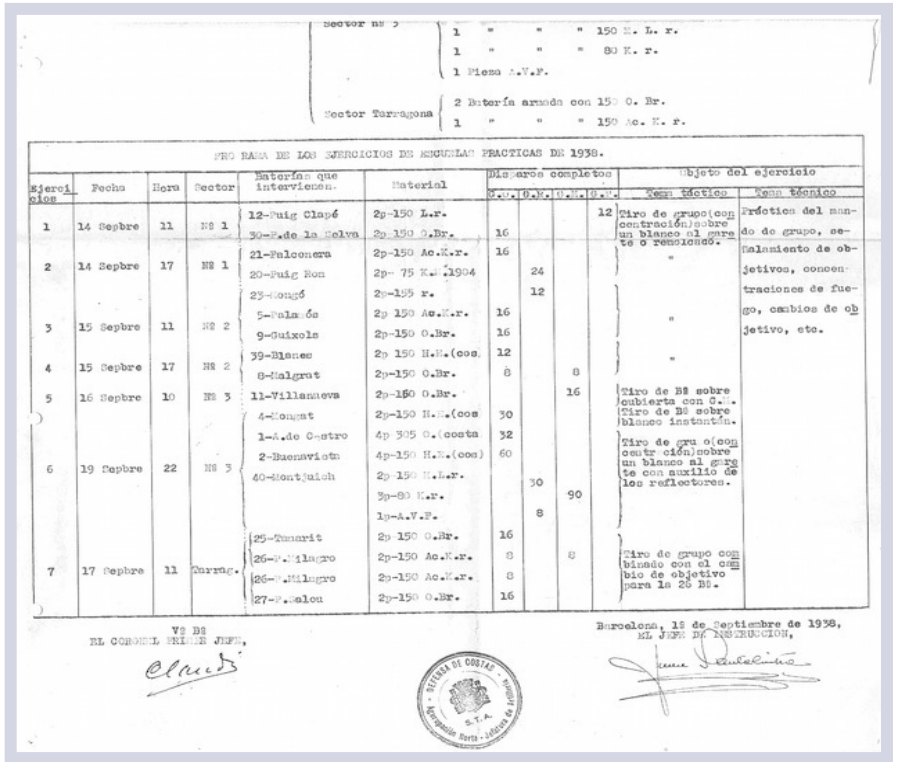
PROGRAMA DE LOS EJERCICIOS DE INSTRUCCION PARA LAS ESCUELAS PRACTICAS DE 1938

Ejercicios	Fecha	Hora	Batería que efectúa el ejercicio.	Material	Disparos completos con G.O.	G.R.	G.M.	G.P.	OBJETO DEL EJERCICIO Tema táctico	Tema técnico
1	22 Agosto	11	12-P. Clapé	2p-150.L.r.				12	Tiro de una Batería sobre blanco al garete o remolcado .	Comprobación del funcionamiento y manejo de la Batería, así como, la comprobación del factor de corrección inicial.
2	22 "	16	30-P. de la Selva	2p-150.O.Br.	8		8			
3	23 "	10	21-Falconera	2p-150.Ac.k.r.	8		8			
4	23 "	12	20-Puig Rom	2p- 75K.Md 1904		16				
5	23 "	17	23-Mongó	2p-155 r.		12				
6	24 "	10	5-Palmós	2p-150 Ac.K.r.	8		8			
7	24 "	12	9-Guixols	2p-150 O.Br.	8		8			
8	24 "	17	8-Malgrat	2p-150 O.Br.	8		8			
9	25 "	9	4 Montgat	2p-150.H.E.	12					
10	25 "	16	1-A. de Castro	4p-305.O.	8					
11	25 "	16	2-Buenavista	4p-150.H.E.	20					
12	26 "	10	11-Villanueva	2p-150.O.Br.	8		8			
13	26 "	17	25-Tamarit	2p-150.O.Br.	8		8			
14	26 "	17	26-P.Milagro	2p-150.Ac.K.r.	8		8			
15	27 "	11	31-Ametlla	2p-150.O.Br.	8		8			
16	27 "	17	27-P. Salou	2p-150.O.Br.	8		8			

Vº Bº.
EL CORONEL PRIMER JEFE,

Barcelona, 13 de Agosto de 1938.
EL JEFE DE INSTRUCCION,

Exercicis d'Artilleria de costa al setembre de 1938[109]



Sector nº 3
1 " " " 150 K. L. r.
1 " " " 80 K. r.
1 Pieza A.V.F.

Sector Tarragona
2 Batería armada con 150 O. Br.
1 " " " 150 Ac. K. r.

PROGRAMA DE LOS EJERCICIOS DE ESCUELAS PRACTICAS DE 1938.

Ejercicios	Fecha	Hora	Sector	Baterías que intervienen.	Material	Disparos completos G.O.	G.R.	G.M.	G.P.	Objeto del ejercicio Tema táctico	Tema técnico
1	14 Sepbre	11	Nº 1	12-Puig Clapé	2p-150 L.r.				12	Tiro de grupo(concentración)sobre un blanco al garete o remolcado.	Práctica del mando de grupo, señalamiento de objetivos, concentraciones de fuego, cambios de objetivo, etc.
				30-P.de la Selva	2p-150 O.Br.	16					
2	14 Sepbre	17	Nº 1	21-Falconera	2p-150 Ac.K.r.	16				"	
				20-Puig Rom	2p- 75 K.M.1904		24				
				23-Mongó	2p-155 r.		12				
3	15 Sepbre	11	Nº 2	5-Palmós	2p 150 Ac.K.r.	16				"	
				9-Guixols	2p-150 O.Br.	16					
4	15 Sepbre	17	Nº 2	39-Blanes	2p 150 H.E.(cos	12				"	
				8-Malgrat	2p-150 O.Br.	8		8			
5	16 Sepbre	10	Nº 3	11-Villanueva	2p-150 O.Br.			16		Tiro de Bª sobre cubierta con C.C.	
				4-Montgat	2p-150 H.E.(cos	30				Tiro de Bª sobre blanco instantáneo.	
				1-A.de Castro	4p 305 O.(costa	32					
6	19 Sepbre	22	Nº 3	2-Buenavista	4p-150 H.E.(cos)	60				Tiro de grupo(concentración)sobre un blanco al garete con auxilio de los reflectores.	
				40-Montjuich	2p-150 K.L.r.		30				
					3p-80 K.r.			90			
					1p-A.V.F.		8				
7	17 Sepbre	11	Tarrag.	25-Tamarit	2p-150 O.Br.	16					
				26-P.Milagro	2p-150 Ac.K.r.	8		8		Tiro de grupo combinado con el cambio de objetivo para la 2ª Bª.	
				26-P.Milagro	2p-150 Ac.K.r.	8					
				27-P.Salou	2p-150 O.Br.	16					

Vº Bº
EL CORONEL PRIMER JEFE,

Barcelona, 18 de Septiembre de 1938,
EL JEFE DE INSTRUCCION,

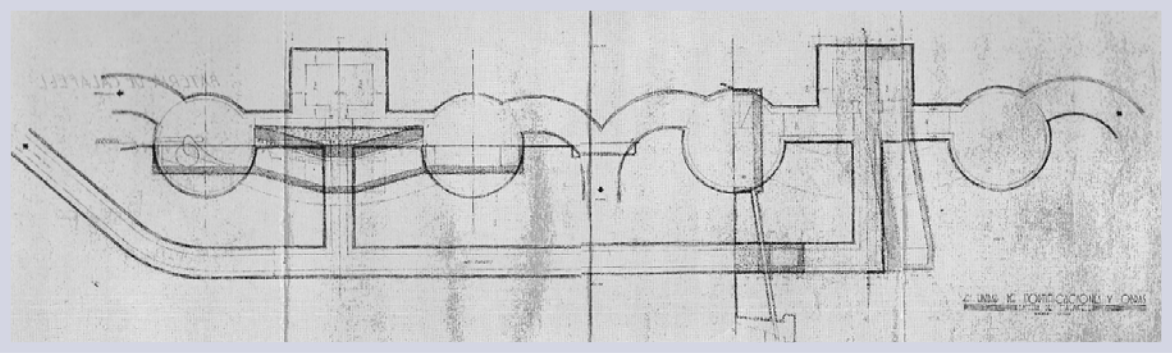
108 Doc.3/3. Carpeta 2. Caixa 1150. AGMAV. Informe del 13 Agost de 1938.
109 Doc.2/39. Carpeta 2. Caixa 1150. AGMAV. Barcelona 23 de setembre de 1938.

2.4.1.1. La Bateria de Calafell

En una relació de març de 1937 es feia referència a l'existència a Calafell de 4 obusos de bronze de 150 mm que formaven la bateria d'aquesta localitat i que és trobava situada a l'interior, a uns dos km de la costa. Segons el croquis original de l'emplaçament de la bateria, aquesta comptava amb quatre esplanades de ciment circular on estaven instal·lades les peces,així com dos recanvis situats entre les peces 1-2 i 3-4. Les esplanades estaven connectades entre si i comptaven, a més a més, amb una trinxera d'evacuació que anava per darrera de les peces i que comunicava directament amb els llocs de recanvis, mentre que a l'altra vessant de la muntanya es trobaven les cuines i els barracons pel personal[110]. Però tot i l'obra realitzada, les peces abandonarien aquest emplaçament, ja a finals de 1937 durant la reorganització de les peces de defensa del litoral.

D'una altra banda i segons un inventari de l'exèrcit posterior a la guerra[111], la bateria es trobava a uns 200 metres de la línia del ferrocarril i de la carretera i a uns 300 metres de Calafell, consistint l'obra en un tram de galeria finalitzat i altra solament en explanació. Directament d'ells sortien al mateix nivell, els quatre emplaçaments semicirculars per peces, tres de les quals tenien ja els parapets i els ceps encastats i l'últim solament es trobava en explanació. La part finalitzada era de formigó en massa i estava armat a les lloses de la coberta, assentat sobre un entramat de bigues de ferro mentre que el seu radi d'acció era el sud i creuava focs amb la bateria de Roda de Berà. Entre la primera i la segona peça existia un passadís en comunicació on a la seva part mitjana i muntanya a dintre hi havia dues habitacions per recanvi de municions, mentre que entre la tercera i la quarta peça existien indicis d'haver-se començat una altra habitació semblant, ja que solament hi havia els ciments. A 50 metres darrera de la muntanya, hi havia unes obres addicionals destinades a allotjament del personal. Disposaven d'un aljub i amb tres departaments per barracons, amb el seu accés verificat per tres trams d'escales de ciment i es trobava sense finalitzar, a més a més, tenia una pista que enllaçava amb un camí veïnal. Sembla ser que aquestes construccions havien estat fetes pels paletes locals, amb transport de material a base de carros i, fins i to, alguns mestres d'obres van haver d'anar a Barcelona a l'edifici de l'antiga Escola Industrial, on els instruirien sobre l'ús del ciment armat, material aleshores molt poc conegut encara[112].

Croquis de la Bateria de Calafell[113]



2.4.1.2. La Bateria de Roda de Berà

Al març de 1937 la bateria de Rodà de Berà estaria formada per 4 canons de 90 mm Krupp, mentre que una informació que seria recollida per una nota d'un agent franquista uns quants mesos més

110 Doc.1/2. Carpeta 9. Caixa 1155.AGMAV.
111 CLARA, Josep, *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Barcelona. Rafael Dalmau editor. 2012. Pàg. 104.
112 MONTOLIU, M. i SANTACANA, J., *Memòria de guerra: Calafell, 1936-1939*, Calafell, 1998, p.60
113 D.1/2. Carpeta 9. Caixa 1155. AGMAV.

endavant, en concret el 23 de juny de 1937, informaria que la bateria de Berà estava formada per aquests anomenats canons que es trobaven situats juntament al costat del famós Arc de Berà, dalt d'una torre, que era on es trobaven els quatre pous, amb un radi d'acció molt elevat de nord-est a sud-oest[114].

Aquestes peces serien reorganitzades posteriorment i a finals de 1937, 4 canons d'acer de 80 mm formarien la 2a bateria dintre del 4t Grup Mòbil de Defensa de Costes, però la reorganització de març de 1938 faria que aquesta bateria passés a denominar-se 24a bateria de Roda de Berà dintre del mateix 4t Grup Mòbil d'Artilleria de Defensa de Costes i formada per les mateixes peces de 90 mm que abandonarien l'emplaçament de Roda de Berà l'abril de 1938.

Segons l'inventari de l'exèrcit[115], l'obra de l'emplaçament es trobava molt retardada en la seva construcció i consistia en una galeria corba i subterrània de la que es derivaven sis rampes d'accés a sis emplaçaments circulars i descoberts per les peces. La seva construcció era de formigó en massa en certs punts i, en altres, com a les parts que formaven els revestiments, els seus encofrats serien substituïts per panderetes de maó. També contenia petits departaments per dipòsit de municions i dues portes d'entrada i, a més a més, existia una pista que enllaçava amb la carretera general de Tarragona a Barcelona i una casa construïda de ciment i maó, destinada a cuina i els seus serveis.

2.4.1.3. La Bateria de Tamarit

La bateria de Tamarit estava emplaçada a la muntanya de Sant Joan i les obres de l'emplaçament començarien a principis del 1937, treballant-hi gent dels pobles del costat, sent l'encarregat el tinent Agustí Cano Cano[116]. Per poder arribar a l'emplaçament elegit es construiria una carretera d'unes 12 milles de longitud que partia del poble d'Altafulla i que havia estat finalitzada en tres mesos, participant en la seva construcció els propis habitants del poble, ja que a banda de ser una antiga reivindicació local, els permetia anar amb major facilitat als seus camps i servia pel transport dels productes agrícoles. L'objectiu principal d'aquesta bateria era defensar la part nord de Tarragona, mentre que la part sud de la ciutat era defensada per la bateria de Salou[117]. Per realitzar l'emplaçament artiller es va haver de travessar la muntanya d'un extrem a un altre mitjançant túnels i galeries, realitzant una obra a la dreta d'aquesta. Aquestes galeries comunicades entre si permetien als soldats destinats a la bateria escapar o refugiar-se davant d'un possible bombardeig. A la part posterior i a pocs metres de la sortida es trobava la cuina que també serviria com a menjador. A la mateixa part posterior s'instal·laria una guarnició d'artilleria perquè, en cas de combat, els soldats poguessin accedir a les bateries per les galeries sense haver de rodejar la muntanya. Durant els primers mesos, la majoria de la tropa de la bateria formava part de l'anomenada Columna Medrano que estava integrada, principalment, per voluntaris de la província de Tarragona que muntaven les guàrdies per tot el litoral de Tamarit, Altafulla i la Móra i instal·larien l'observatori de la bateria al castell de Tamarit. Les perforacions de les galeries començarien un cop es realitzarien els dos cercles que albergarien les peces d'artilleria, sent sobretot el treball de perforació de les galeries dur, ja que s'havia de barrinar les pedres grans i destruir-les amb petites càrregues d'explosiu i solament podia utilitzar-se un compressor, ja que l'altre no funcionava. El problema es donava quan aquest compressor tampoc funcionava i la dinamita era escassa, resultant el treball encara més costós pels treballadors, ja que havien de fer els forats amb pics. Pel que fa al material no existia cap formigonera, així que el formigó havia de realitzar-se a mà. En canvi no existiria cap problema de subministrament, ja que tot el material arribava sense problemes en camions particulars posats a disposició de l'obra tal i com ho demanaria la Conselleria de Defensa Interior de Tarragona a tots

114 Doc.1. Carpeta 12. Lligall 7. Armari 19. AGMAV.
115 CLARA, Josep, *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Pàg. 104.
116 Defensadecostas.blogspot. Pàgina web d'Àngel Archilla, investigador de la Bateria de Tamarit-Altafulla i d'on ha estat extreta bona part de la informació que aqui recollim.
117 Doc.46. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.

els particulars que tenien vehicles pesats. D'una altra banda, les jornades de treball eren de vuit hores diàries amb un sou de 10 pessetes al dia i els treballadors cobraven cada cap de setmana, tant aviat arribava el pagador que anava recorrent totes les obres de fortificació de la costa. Quan començaren a construir les galeries només hi havia treballant entre unes vuit o deu persones i, de tant en tant, visitava l'emplaçament per supervisar l'obra un oficial superior al rang del tinent.

Respecte a les peces d'artilleria, aquestes arribarien al març de 1937, sent dos antiquats obusos de 210 mm Plasencia model 1885/1891 muntats en curenyes Seraing i de 3.000 kg de pes que arribarien a l'estació de ferrocarril d'Altafulla-Tamarit procedents del Parc d'Artilleria de Barcelona. Juntament amb els obusos també vindrien 15 projectils de 80 kg de pes cadascú que serien transportats per dos homes i s'emmagatzemarien juntament a un lateral del semicercle de formigó del canó, però sense muntar les espoletes. Pel transport dels obusos, aquests hagueren de ser traslladats a remolc d'un tractor fins al seu emplaçament, ja que no disposaven de rodes i es trobaven sobre una curenya. Una vegada es trobaren a l'emplaçament situat a la muntanya, s'hagueren d'encaixar les seves curenyes sobre una plataforma de fusta semigiratòria en dos rails de via fèrria, quedant un obús un amb angle de tir en direcció a Tarragona i l'altre amb angle de tir cap a Barcelona. Les peces es podien desplaçar de manera lateral gràcies a l'ajut d'un pal de fusta reforçat fent palanca, tot i que s'haurien de rebaixar les distàncies entre la curenya i els rails, ja que aquests no encaixaven. Cal dir que el 29 de novembre de 1937 es presentaria un croquis amb el projecte de modificació de la bateria, segons l'últim projecte d'artilleria, però les obres d'aquesta mai finalitzarien[118].

D'altra banda i tot i que solament arribarien dos obusos, en una relació de març de 1937 s'informaria que l'emplaçament de Tamarit havia de comptar amb quatre obusos, un número que mai s'assoliria, ja que la bateria sempre comptaria amb dues peces. A finals del mateix any i amb la nova reorganització de l'artilleria de costa, la bateria de Tamarit havia de disposar de dos obusos de 150 mm de bronze model 1891 formant la 12a bateria, però a principis de març de 1938 i davant la nova reestructuració que patiria la defensa de costa del litoral català, la bateria de Tamarit passaria a denominar-se 25a bateria, però això sí, tindria els dos obusos de 150 mm de bronze model 1891 que havien substituït als dos obusos de 210 mm Plasencia model 1885/1891.

Per la seva part, els sollevats també sabrien de l'existència de la bateria tal i com es desprenia de la informació facilitada per un agent franquista quan el 24 de febrer de 1937 explicaria que a la muntanya de Sant Joan, molt a prop del castell de Tamarit s'havien realitzat les obres necessàries per instal·lar una bateria de quatre canons, però que encara no estaven col·locats, ja que no estava finalitzada la carretera que havia d'enllaçar la bateria amb la carretera general de Tarragona a Barcelona[119]. Dels dos obusos de 210 mm es tindria constància, segons una nota del 23 de juny de 1937 quan s'afirmava que aquestes dues peces estaven instal·lades a cent metres de la platja[120].

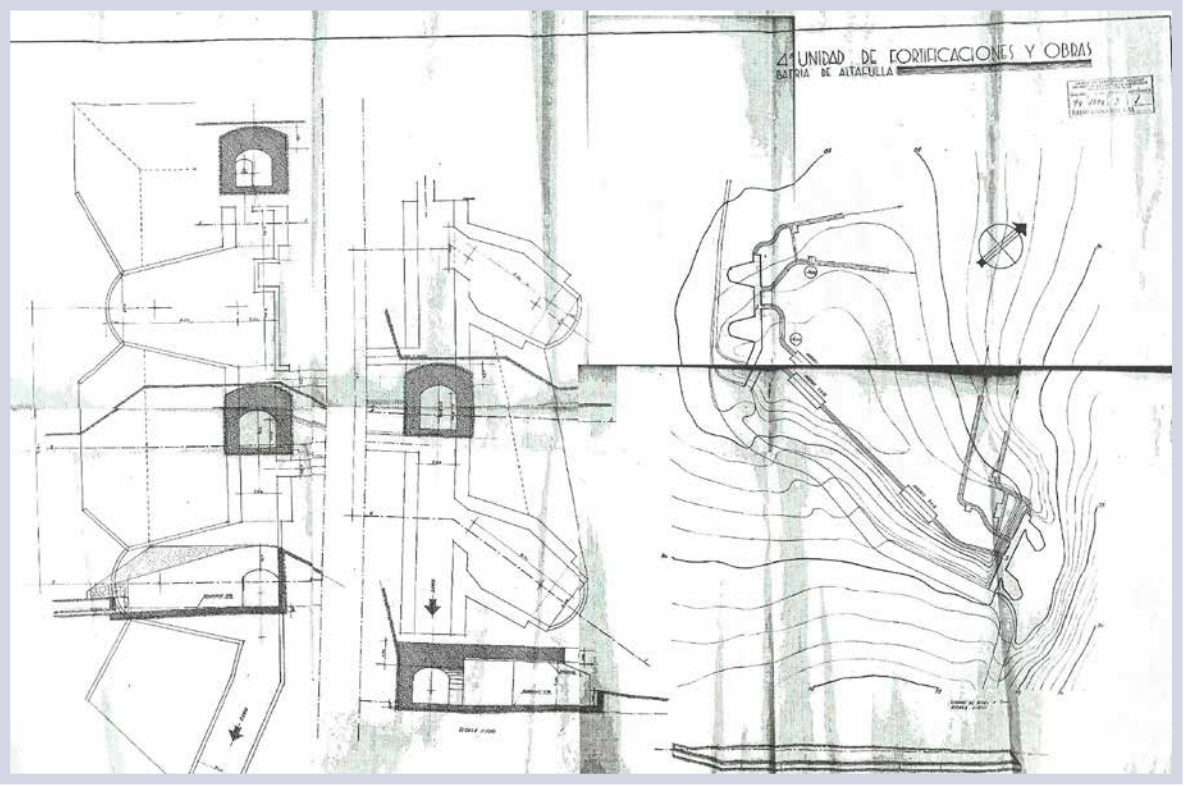
D'una altra banda, una informació molt completa sobre l'emplaçament artiller de Tamarit seria recollit en un informe que realitzaria l'exèrcit als pocs anys d'acabar la guerra[121]. Allí es deia que l'emplaçament es trobava a la muntanya i al cim del lloc denominat Sant Joan, a uns 2 km d'Altafulla, al terme municipal de Tamarit. La primera secció es trobava en construcció i la seva conservació era bona trobant-se constituïda de formigó armat, amb un mur-parapet de pedra al voltant d'aquesta a la seva part exterior. La peça de la dreta en construcció tenia un punt de mira cap a l'est batent tota la costa, mentre que la direcció de tir de la part esquerra era al nord-est, batent les comunicacions terrestres. La galeria interior que comunicava amb les peces tenia quatre boques de refugis de gran obertura, comunicant-se en el seu interior i tenint diversos metres de recorregut amb habitacions estables i resguard, tot natural i realitzat sobre la pedra de la muntanya.

118 Doc.2. Carpeta 12. Lligall 7. Armari 19. AGMAV.
119 Doc. 3. Carpeta 12. Lligall 7. Armari 19. AGMAV.
120 Doc. 1. Carpeta 12. Lligall 7. Armari 19. AGMAV.
121 CLARA, Josep, *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Pàg. 106-108.

La segona secció de la bateria es trobava a 81 metres de l'anterior i estava construïda de formigó armat, comptant les peces amb uns enganxaments, mentre que el niu per la direcció de tir estaria orientat cap al sud. La posició tenia quatre boques d'entrada per la interioritat dels refugis, les dues boques primeres tenien la direcció interior per unes escales en forma de volta que formant una ziga-zaga en corba es comunicaven per una galeria plana però que no tenia sortida. Les altres dues boques restants tenien la mateixa direcció en proporció que l'anterior, però aquesta tenia al final altra boca de sortida, existint una habitació estable. Les profunditats d'aquests refugis eren de 14 metres com a terme mitjà i existien, a més a més,diversos pous de ventilació que, des de diferents punts de refugi, es comunicaven amb l'exterior, sent la situació la mateixa que l'anterior.

Pròximes a aquestes seccions de bateries i a curta distància, existien també dues casetes separades entre si per uns 50 metres, sent la seva construcció de maó i ciment. La primera tenia dos departaments divisionari, sent un per a una cuina econòmica i altra per a magatzem, mentre que l'altra caseta estava destinada a lavabos, trobant-se en bona conservació. A uns 300 metres cap al mar es trobava encara una altra caseta destinada a observatori, donant les seves finestres d'observació al nord-est i al sud-oest, però sense finestra per observar la part sud-est.

Croquis de la Bateria de Tamarit-Altafulla[122]



2.4.1.4. La Bateria de Monnars

No existeix gaire informació sobre aquesta bateria, segurament perquè no va comptar amb un emplaçament fix. Una relació de març de 1937 donava a conèixer que a la posició de Monnars s'emplaçarien quatre canons de 80 mm, mentre que, posteriorment i amb la nova reestructuració de l'artilleria de costa, a principis de 1938 la bateria de Monnars seria la 25a bateria de costa, emplaçada al fortí de la platja del Miracle de Tarragona i realitzaria diferents exercicis de tir juntament amb la resta de bateries de la costa tarragonina a mitjans de l'any 1938.

122 Doc.2. Carpeta 12. Lligall 7. Armari 19. AGMAV.

2.4.1.5. La Bateria de Salou

El far del cap de Salou servia com a punt de referència per localitzar aquesta bateria, construïda també per la defensa de Tarragona. Per a l'accés a la bateria es construiria una carretera de nou milles de longitud que la comunicava amb Vila-seca i, de la mateixa manera que la construïda a Altafulla, també proporcionava bons serveis a l'agricultura, ja que travessava molts camps abans de començar la seva ascensió a la muntanyes del cap de Salou. La bateria estava construïda prop del cim d'aquesta muntanya a la seva vessant nord, és a dir mirant a Tarragona, i era idèntica a la de la muntanya de Sant Joan (Altafulla). Per la defensa de la bateria hi havia a prop quatre nius de metralladora i diversos elements de trinxeres a un replegament de la muntanya. A uns 700 peus de la bateria s'havien muntat dues barraques per allotjar als artilleres i als seus caps. Durant el mes d'abril de 1937, la bateria estava manada per un ajudant d'obres públiques[123].

La bateria de costa de Salou estava situada a la zona del cap de Salou i constituïda per dos assentaments d'artilleria, per canons col·locats a barbeta, tot i que el projecte original era de quatre assentaments, dividits en secció nord i secció sud. Segons aquest plànol original, aquesta estava formada per quatre esplanades per les peces d'artilleria de 9 metres d'amplada per 11 de llargada de forma semicircular, dividides en 1a i 2a secció. Els emplaçaments de la 1a secció estaven separats uns 11 metres i comunicats per un passadís de 25 metres en total. Aquest passadís estava comunicat amb diversos passadissos més de 1,20 metres d'amplada que anaven a soterrar-se a uns 7 metres del nivell del terra, on existirien els polvorins i els llocs de recanvi de la bateria. Les galeries subterrànies tenien una alçada de 2 metres i el sòl en algunes parts estava reforçat amb 0,40 metres de formigó, arribant a 20 metres de llargada per 4 metres d'amplada. Tant la primera com la segona secció comptaven amb aquestes dependències subterrànies, així com llocs de recanvis al costat de cada esplanada de peça, uns quadrats de 5 metres de llarg per altres 5 metres d'amplada[124].

La importància d'aquesta bateria del cap de Salou era molt gran, ja que des d'allà es podia fer foc tant al sud, mirant cap a Cambrils, com cap el nord, direcció a Tarragona. Tant aquesta bateria com la de Tamarit estaven més aviat disposades per creuar foc sobre les platges pròximes, més que per impedir una agressió per mar al port de Tarragona, ja que les direccions de tir estaven orientades en línies normals a la costa.

La secció nord de la bateria de Salou estava constituïda per dues esplanades, una per peça, cadascuna amb els seus petits habitacles per recanvis immediats i rampes de municionament que anaven a parar a la galeria d'entrada de la bateria que es trobava soterrada. Cada peça tenia la seva pròpia cambra de recanvis, així com abrics per personal que connectaven amb la galeria d'entrada de la bateria que finalitzava al magatzem d'artificis; mentre que les esplanades, per la seva part, també es comunicaven entre si per un camí d'accés exterior. L'accés a aquests assentaments és realitzava a través d'unes galeries que conduïen a un passadís central amb dues estances laterals totalment cobertes i amb una altra sala interior a cadascuna d'aquestes que comptaven amb una petita finestra cap a l'exterior, mentre que l'accés a aquestes posicions es feia per darrere d'una trinxera d'accés prou ampla per poder introduir un vehicle de l'època i tots els elements necessaris pel funcionament d'una instal·lació com aquella.

Pròxima a la bateria, en una petita elevació existent més al sud i ben a prop d'un dipòsit d'aigua, existia una altra fortificació del mateix tipus que l'anterior, amb l'inici d'un assentament circular per una peça, amb una sala que comunicava a un passadís però inacabada, on molt probablement se situaria la direcció de tir de la bateria, en tractar-es d'un punt més elevat; mentre que a la vessant de la muntanya que mirava cap a Cambrils hi havia una trinxera que bordejant la muntanya anava a

123 Doc. 50. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.
124 Doc. 3/1. Carpeta 6. Caiza 1156. AGMAV.

parar a la cara oposada al mar on es trobava emplaçat el lloc de comandament, una sala construïda amb ciment, molt ampla i a nivell inferior de les bateries.

A finals de gener de 1938 es realitzaria un projecte per a la finalització de les obres de la bateria, tant per la secció nord com per la sud, tot i que tampoc es portaria a terme en la seva totalitat. Tot i així, el dia 1 de setembre es faria un altra projecte de reforma i ampliació sobre l'emplaçament de la bateria de costa de Salou, però en aquest cas només per al sector nord de la bateria[125]. Les obres que es projectarien serien les indispensables per evitar i trencar el màxim l'ona explosiva, que, per experiències de trets realitzats, s'havia comprovat que actuava d'una manera molt intensa sobre les parets laterals nord dels refugis i recanvis. Per aquest motiu es van habilitar dues finestres de ventilació. L'accés dels pisos a la plataforma resultava també difícil de realitzar i es preveia la construcció d'un corredor d'accés a l'anomenada plataforma amb els seus corresponents murs.

Aquest corredor, així com d'altres existents, es cobrien amb una volta sense blindatge o sense cap protecció, solament com un pis que permetia el trànsit fàcil entre les plataformes de les peces, evitant així el perill que suposava pels artillers una fàcil caiguda. Finalment, es preveia també l'habilitació d'uns nínxols amb porta corredissa per poder tenir a punt uns quants projectils. La necessitat i l'urgència de les obres que es proposaven es deduïen dels seus objectius, que era millorar i ampliar la bateria del cap de Salou nord adaptant-la a les seves necessitats. Precisament per tot això i estant el pressupost ben redactat i sent els preus els corrents en obres anàlogues, la Inspecció General d'Enginyers sol·licitava que li fos concedit el crèdit de 90.710 pessetes d'acord amb el preceptuat al decret de 7 d'agost de 1936 (D.O. Núm.177) consignant-lo a la Inspecció General (Delegació d'Obres Defensa Costes). El pressupost inicial eren unes 73.386,43 pessetes, ales quals s'havia de sumar unes 2.201,59 pessetes d'imprevistos (es comptabilitzava un 3%) més unes 15.121,98 pessetes com a concepte de medis auxiliars, transports, etc... ascendint fins les 90.710 pessetes finals[126].

Per la seva part, el bàndol sollevat sabria de l'existència de la bateria de Salou, ja a principis de 1937, un dels seus agents va informar que aquesta es trobava situada prop de la platja al nord del far però creia que estava artillada amb quatre peces de 150 mm Munaiz-Argüelles[127]. Un altre agent franquista informaria el 24 de febrer de 1937 que al cap de Salou, quasi a la punta, estaven realitzades les obres per instal·lar una bateria de quatre canons, dos d'ells mirant al port de Tarragona i els altres dos cap al mar i la platja de Cambrils i que s'estava construint la carretera de Vila-seca a la bateria, estant els canons a aquesta ciutat en espera de poder-los col·locar[128]. Una breu nota del 23 de juny de 1937 informava que la bateria estava formada per quatre canons antics i mal muntats que solament podien disparar a una elevació de dos graus, mentre que a sota, i ja a la platja, hi havia unes altres quatre casetes per metralladores i diversos trams de trinxeres unes al descobert i unes altres cobertes, totes per a un tirador en postura d'home a peu[129]. Per últim, el 22 de desembre un altre agent informava que, segons semblava, la munició de les peces pels models antics anava molt escassa i no tenien més que cent projectils per la bateria[130].

D'una altra banda i segons un inventari realitzat per l'exèrcit posterior a la guerra, és detallaria més minuciosament l'emplaçament artiller de Salou[131]. Segons aquest inventari existirien dos mitges bateries artilleres de dues peces, situades al cap de Salou; el primer emplaçament,

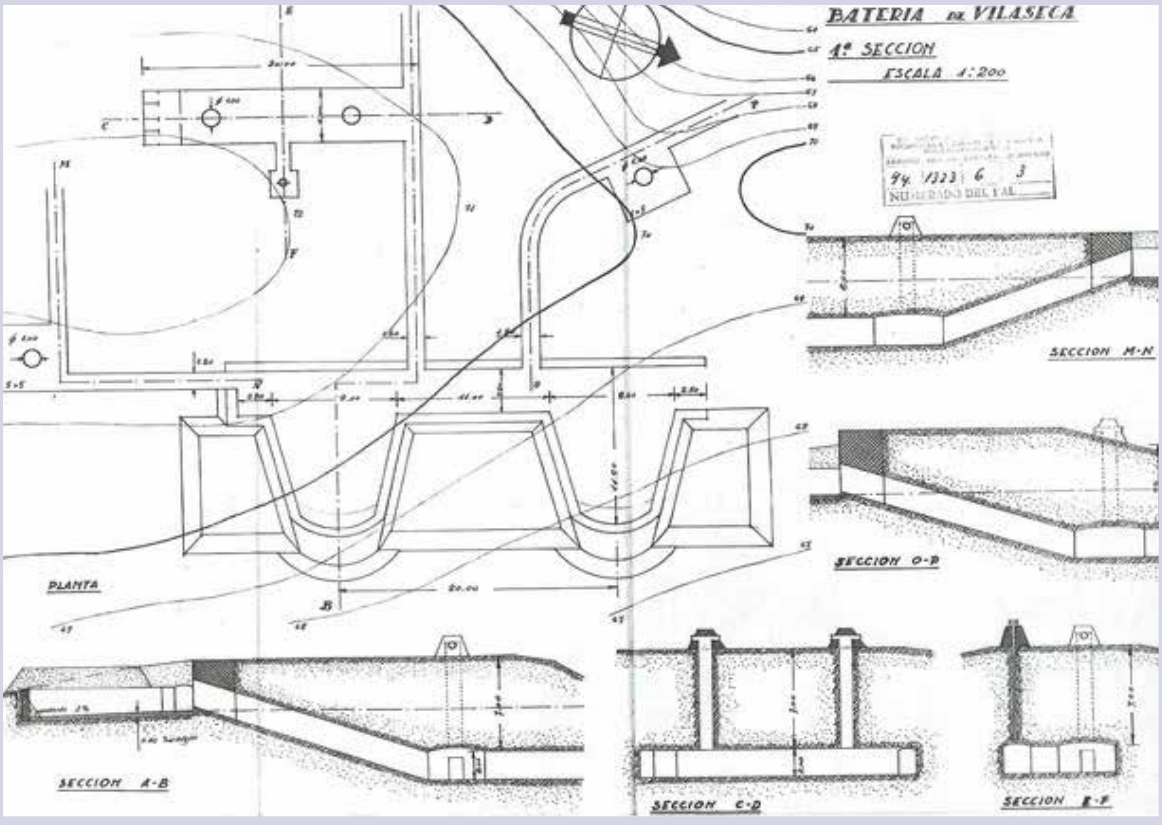
125 Doc. 1/1. Carpeta 3. Caixa 1158. AGMAV.
126 Doc. 1/6-8. Carpeta 3. Caixa 1158. AGMAV.
127 Doc.1. Carpeta 12. Lligall 7. Armari 19. AGMAV.
128 Doc.1. Carpeta 12. Lligall 7. Armari 19. AGMAV.
129 Doc.1. Carpeta 12. Lligall 7. Armari 19. AGMAV.
130 Caixa 8949. SHEMA. AGMAB.
131 CLARA, Josep, *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Pàg. 110-111.

ubicat al costat mateix del vèrtex geodèsic, vigilava el port i la platja de Salou i es trobava a una alçada sobre el nivell del mar d'uns 40 metres i una distanciat 50 metres del far del mateix nom, al terme municipal de Vila-seca i a 4 km de l'anomenat poble de Salou. Tota aquesta obra era de formigó armat i formigó en massa i el seu sostre estava revestit de maó, ciment i bigues de ferro transversals als murs de contenció. La seva entrada era per una amplia galeria que conduïa als emplaçaments per la qual es trobaven units i comptava amb tres recanvis petits i una altra bateria, així com un altre lloc sobre la pedra revestit del mateix material que estava construïda l'anterior obra, tenint les plataformes per les peces enganxalls a les mateixes. A la baixada de la muntanya i a la part oposada al mar es trobava a 100 metres la cuina de tropa formada per una casa de tres peces, feta de maó i ciment on existia també un aljub en sec.

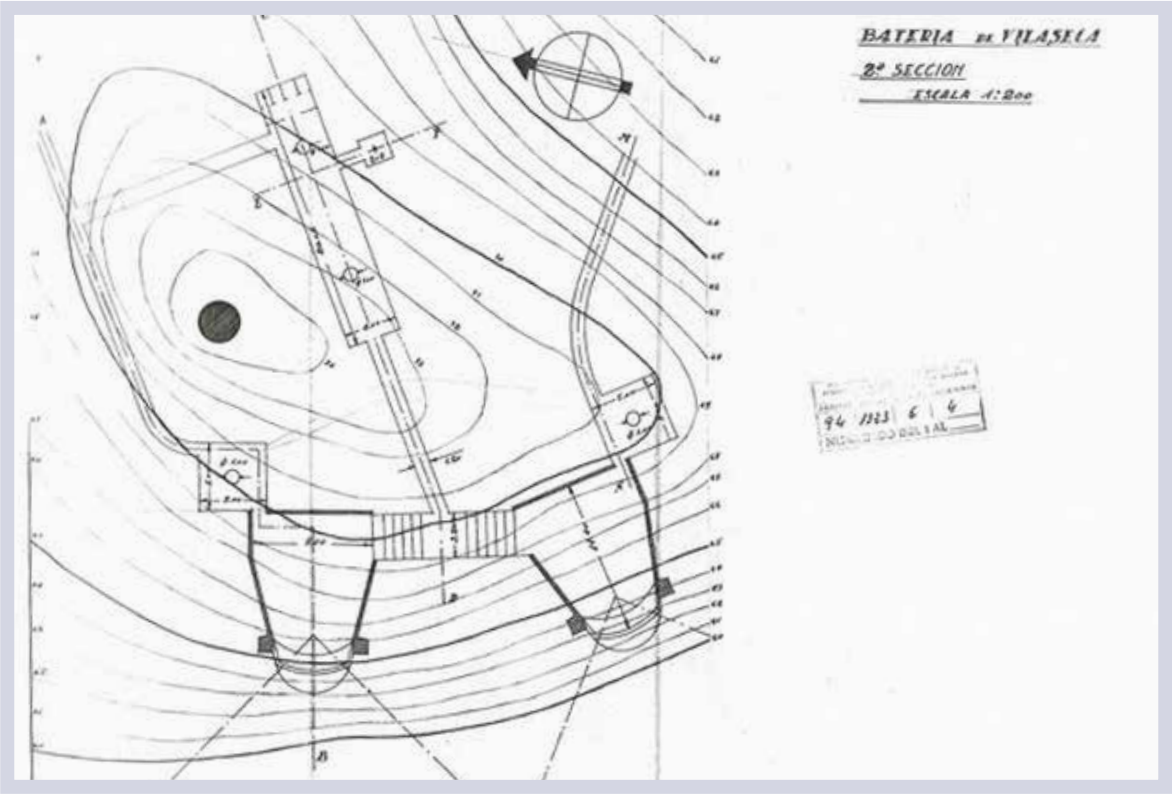
Per la seva banda, la segona mitja bateria és trobava ubicada a 200 metres de la primera, realitzant-se la seva entrada per una pista que venia de l'anterior posició, bifurcant-se una al refugi i recanvi de municions i l'altra, als emplaçaments de les peces, que, a la vegada, tenien comunicació directa amb la galeria subterrània on es trobaven les entrades als recanvis. L'obra, enclavada a la roca viva, era de formigó en massa als revestiments, mentre que les cobertes de les galeries i recanvis eren lloses armades de gran gruix sobre un entramat de carrils de ferro.

Referent a les peces que formarien part d'aquesta bateria, al març de 1937 es deia que eren quatre canons de 150 mm Krup. A finals del mateix any aquesta era anomenada 14a bateria de Salou, formada per dos obusos de bronze de 150 mm model 1891; mentre que al març de 1938 la bateria passaria a denominar-se 27a bateria de Salou i estaria integrada per aquestes dues mateixes peces.

***Croquis de la Bateria de Salou*[132]**



132 Doc.3/1-2. Carpeta 6. Caixa 1156. AGMAV.



2.4.1.6. Les Bateries del Coll de Balaguer

Segons l'informe de l'oficial anglès, al Coll de Balaguer hi havia dues bateries de costa, una emplaçada al nord i l'altra al sud, tot i que la més important seria aquesta última. Tal i com detallava, les dues bateries es trobaven a l'est de la carretera, mentre que a ambdós costats hi havia nius de metralladora. La distància entre les dues bateries era de ¾ de milla i a mitjans de 1937 s'estava construint un camí d'unió entre les dues, tot i que cadascuna tenia el seu camí especial des de la carretera perquè les peces poguessin pujar amb facilitat[133].

La bateria nord del Coll de Balaguer mai es finalitzaria i estaria formada per una casamata, un pou de tirador, una trinxera, uns parapets defensius i tres cèrcols construïts a terra pensats per instal·lar tres peces. Estava situada a la zona coneguda com a pla del Rabadà i als primers contraforts de llevant de les muntanyes del coll de Balaguer[134].

En canvi, la bateria del Coll de Balaguer sud estava situada a una altura de 130 metres sobre el nivell del mar, orientada en direcció sud i constituïda per quatre casamates rectangulars totalment cobertes per contenir quatre canons i enllaçades entre si per una galeria o passadís interior. Els canons estaven dirigits cap al golf de Sant Jordi i cobria alhora la carretera, la via del tren i la línia de defensa que anava des de la Bassa Nova fins al barranc de les Forques, podent disparar tant cap a terra com cap a mar. La bateria comptava amb dos polvorins, un per cada dues peces, i podent-se col·locar aquestes peces també a barbeta gràcies als cercles de formigó que tenien cadascuna, protegits pels seus respectius parapets. Per al seu camuflatge, el sostre quedava ple de pedres del país que integraven l'edifici a l'entorn,aconseguint, d'aquesta manera, passar desapercebut des de l'aire.

Els franquistes, per la seva banda, sabrien de l'existència d'unes peces d'artilleria situades al Coll

133 Doc. 52. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.
134 TEJERO, Alfons. *Inventari de les restes arqueològiques i històriques de la Plana del Coll de Balaguer*. Pàgina 102.

de Balaguer, tal i com es desprenia d'una nota del 23 de juny de 1937en què es deia que al mateix Coll de Balaguer, a un lloc antic de carretera de fortes corbes que ja no estava en ús per haver-se construït un tram modern de carretera rectificat, hi havia emplaçats dos canons de 150 mm[135].

Altrament, el 14 d'octubre de 1937 l'edifici que albergaria la bateria seria pressupostat en 461.180 pessetes[136], tot i que val a dir que cap a finals de maig de 1938 s'intentaria reformar. Segons un telegrama arribat a la delegació de costes amb data 15 d'abril de 1938, l'inspector general d'artilleria ordenaria tota una sèrie d'obres de reforma de la bateria del Coll de Balaguer, anomenada posició Coll número 2[137]. Segons aquest telegrama, l'emplaçament necessitava que els enginyers procedissin ràpidament a finalitzar els recanvis i condicionar esplanades d'acord amb les instruccions que donaria el capità Ferrando, cap del sector de Tarragona i encarregat de l'artillat, no sent aquestes altres instruccions que ampliar el camp de tir de les peces cap al sud-oest i acasamatar-les de manera que aquestes poguessin disparar amb la màxima efectivitat, ja fossin canons com obusos. El projecte primitiu permetia a les peces que s'instal·lessin per poder fer foc cap al mar amb l'objectiu de creuar-ne amb la bateria de l'Ametlla de Mar situada al sud d'aquesta posició. A més a més, l'alçada del sostre de la casamata a la seva part més alta era solament de 2,50 metres, mentre que el parapet era de forma semicircular i l'obertura de les boques de les peces venia a ser en projecció d'aproximadament uns 3 metres per 1,50 metres. El projecte també preveia l'ancoratge de les peces, deixant a les plataformes de tir la part corresponent a aquests i sense formigonar a l'espera del tipus d'ancoratge que designés la inspecció d'artilleria. En canvi, existiria un problema a l'instal·lar-se les peces de les bateries anomenades 40 i 44 i dotades d'obusos de 210 mm i canons de 155 mm respectivament. I és que al canviar les peces per ampliar el sector de foc de la bateria amb l'obejctiu de batre la carretera de Tarragona a Castelló, l'alçada resultaria insuficient perquè els canons i obusos poguessin obrir foc des de l'interior de les casamates; també s'ha d'esmentar que la part lateral de les casamates impediria disparar a les peces a la direcció desitjada.

De les anteriors consideracions, i una vegada vist l'estat de les obres, resultava imprescindible, a l'objecte d'ampliar el sector de tir, enderrocar la part construïda situada a la dreta de les boques de tir a les plataformes. D'aquí que el parapet hagués d'enderrocar-se també en part, augmentant-lo al reconstruir-lo de manera convenient per tots els moviments de les peces. Quant a l'alçada de les casamates, insuficient pels canons al disparar, així com pels obusos en la posició màxima de la línia de tir i màxima també de retrocés, forçava adoptar la solució d'elevar l'alçada dels murs laterals i longitudinals de les plataformes i la galeria amb l'objectiu d'obtenir l'estudi dels sostres aquarterats, amb una alçada màxima de 3,60 metres, suficient després de provada *in situ* per les citades peces, que segons el vocal de la inspecció d'artilleria en fortificacions, Major d'Artilleria Cañete, eren les més desfavorables en relació amb el projecte original i la solució actual.

Sense tenir en compte els probables canvis de peces que obligaven a desfer l'obra ja executada i que influïa directament al cost i a la durada de les obres, aquest segons el pressupost ascendia a 84.080 pessetes i la durada de les obres, en condicions normals, a uns 35 dies. El pressupost parcial ascendia a 70.065 pessetes, desglossat de la següent manera: 64.350, corresponien al formigó armat, ja que es necessitaven 214.500 unitats a 300 pessetes cada una; 3.675 pessetes, al enderroc de formigó, del que es necessitava 52.500 unitats a 70 pessetes cada una. Aquestes dues xifres sumaven 68.025 pessetes a les quals s'havia d'afegir també uns imprevistos del 3%, és a dir, unes 2.040,75 pessetes més, donant per tant la suma de 70.065 pessetes. Aquesta xifra de pressupost parcial se li afegia, finalment, 14.015 pessetes corresponents als medis auxiliars, als transports, etc... que feien ascendir el total del pressupost a 84.080 pessetes[138]. Un mes després, en concret el 20 de juny, la Inspecció General d'Artilleria sol·licitaria que li fos concedit el crèdit de 84.080

135 Doc.1. Carpeta 12. Lligall 7. Armari 19.AGMAV.
136 TEJERO, Alfons. *Inventari de les restes arqueològiques i històriques de la Plana del Coll de Balaguer.* Pàgina 103.
137 Doc.1/4-5. Carpeta 7. Caixa 1157. AGMAV.
138 Doc.1/8-9. Carpeta 7. Caixa 1157. AGMAV.

pessetes d'acord amb el pressupost presentat[139], tot i que sembla ser que aquest no seria concedit, ja que l'obra no es finalitzaria.

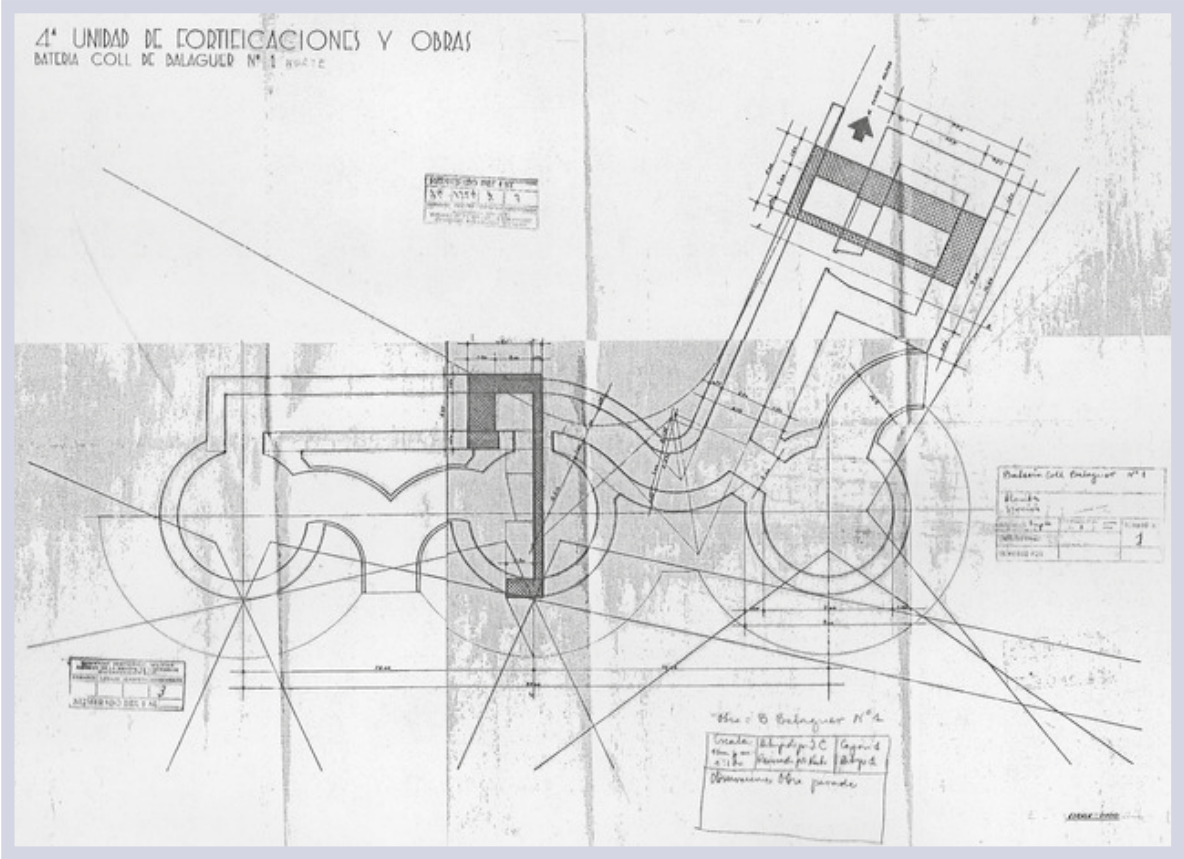
D'altra banda, i segons l'inventari de l'exèrcit realitzat després de finalitzada la guerra[140], la bateria de quatre peces d'artilleria estava ubicada al cim del Coll de Balaguer, a 6 km de l'Hospitalet de l'Infant cap al sud, entre el km 39 a 40 de la carretera general de València a Barcelona, a uns 60 metres sobre el nivell del mar i a una distància de 1.000 metres, entre les dues carreteres: l'antiga i la nova. Estava feta sobre la roca de la muntanya i construïda també, tant interiorment com exteriorment, amb formigó en massa i formigó armat. La lleixa es trobava sense finalitzar i els seus punts de mira tenien la direcció del sud-oest i costa. Al seu interior hi havia dues habitacions que podien ser destinades a habitatges o bé a dipòsit de municions, mentre que a la part oposada del coll, a la vessant de la muntanya, hi havia un refugi amb boca de ciment que tenia la seva entrada pel camí que partia de la carretera vella. Al cim de la muntanya hi havia un atrinxerament construït a la pedra que comunicava amb la bateria i algunes cases enderrocades.

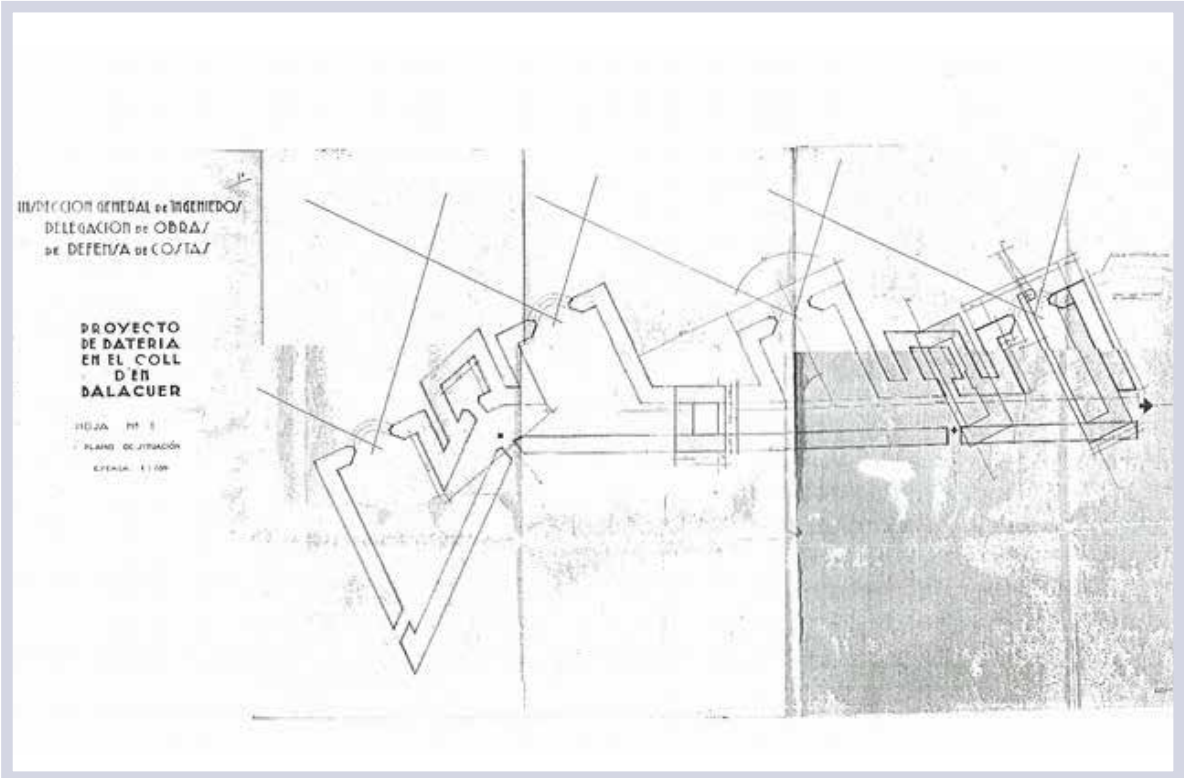
L'altre emplaçament per a bateria de tres peces d'artilleria i incomplet es localitzava a poc més de mig km del càmping El Temple del Sol, a l'altre costat de la via del ferrocarril i arran del camí que duia a la punta de les Rojales. En concret, la bateria es trobava al km 243, hectòmetre 3 de la carretera València-Barcelona i al lloc denominat turó del Rabadà, partida de Caladoques i terme municipal de l'Hospitalet de l'Infant. Comptava amb una pista en direcció al sortint, amb una longitud de 700 metres aproximadament de construcció perfecta. Al final d'aquesta pista es trobaven uns treballs que eren el principi d'una bateria de costa i constaven de cimentació de les plataformes per les peces i uns murs de 2 metres d'alçada i 1,50 metres de gruix, construïts de formigó (pedra gruixuda i ferro), que eren principi de polvorins i galeries de aprovisionament. Més cap a sota d'aquest lloc i al finalitzar el turó, hi havia una trinxera (en pedra) i dues boques de refugi de 3 metres de profunditat, estant tots aquests treballs en principi de construcció i sent el seu punt de mira el mar i el ferrocarril, que passava a 150 metres davant de la posició[141].

Al Coll de Balaguer també hi havia l'emplaçament per bateria antiaèria denominat Pont de la Bassa Nova que comptava amb dos llocs que es trobaven separats un de l'altre uns 50 metres. El primer tenia una pista d'entrada que en petites pendents entrava al cercle de la bateria, sent la seva construcció de ciment; mentre que la segona era solament una petita pista, sent la resta igual a l'anterior i tenint els dos enganxaments per les peces. A uns 10 metres del primer hi havia un refugi enclavat a la muntanya que tenia l'entrada de pedra i ciment ales seves vores i davant d'aquesta i a uns 50 metres hi havia 4 barraques d'escassa profunditat, sobre la terra i la pedra, amb un refugi de 2 metres de profunditat. Aquesta posició antiaèria es trobava seguint la pista, on al principi estava la carretera general i partint de l'anterior bateria bordejant la muntanya i a uns 300 metres. La seva construcció era igual en diàmetre a l'anterior i no tenia pista de ciment a la seva entrada que estava feta de terra. Comptava amb un enganxament de bateries separant-se una de l'altra 14 metres i la seva pista, que presentava una gran pendent, estava en bon estat[142].

139 Doc.1/2-3. Carpeta 7. Caixa 1157. AGMAV.
140 CLARA, Josep, *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Pàg. 113-114.
141 CLARA, Josep, *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Pàg. 113-114.
142 Íbidem. Pàg. 113-114.

Croquis de la Bateria Nord i Sud de Coll de Balaguer[143].





143 Doc.3/1. Carpeta 7. Caixa 1157. AGMAV.Doc.1/2. Carpeta 7. Caixa 1157. AGMAV.

2.4.1.7. La Bateria de l'Ametlla de Mar[144]

La bateria de costa de l'Ametlla de Mar, coneguda com *Les Fortificacions*, dominava tot el golf de Sant Jordi i es trobava a 2 km del poble de l'Ampolla pel nord de la costa i a uns 40 metres sobre el nivell del mar. Era una obra per bateria de quatre peces amb amplis soterranis, comunicats uns amb els altres per grans galeries amb una amplada de 1,30 metres per 2,50 metres d'altura, amb bigues de ferro, tot i que quedarien alguns trams sense finalitzar. A uns 150 metres d'aquesta posició existia una casa de maó i ciment separat per un sol envà central que comptava amb un espai per la cuina amb quatre escales d'accés, trobant-se a uns 20 metres un lavabo i un urinari sent la seva construcció de ciment i maó, existint a uns 50 metres una altra casa igual a l'anterior. El camí d'accés al recinte militar se situava al primer revolt, amb la presència d'una caseta de control de vigilància que permetia l'accés o el denegava i un segon control de barreres per a la identificació del personal situat a uns 50 metres a mà dreta. Davant d'aquest segon control de barreres es trobava l'accés al búnquer mitjançant dues entrades que quedaven comunicades en direcció al refugi i bifurcades en direcció a la bateria de costa, per així poder transportar els projectils des de la carretera sense ser vist, aprovisionant d'aquesta manera els polvorins i les sales de recanvis; mentre que les altres dos entrades estaven ubicades als extrems de la plataforma de tir que abastien de munició als obusos.

Les peces de la bateria eren obús de bronze de 150 mm model 1891 tot i que la bateria només arribaria a disposar de dos peces d'aquest tipus, amb l'anellatge corresponent on es sustentava la bateria. Darrera dels obusos es trobaven dos portes que conduïen a un pou circular on es llençava la baina sobrant del projectil una vegada s'havia obert foc mentre que la plataforma de tir també comptava amb un sistema de drenatge excavat en trinxeres per evacuar les aigües pluvials al mar. El complex interior servia com a refugi antiaeri davant un possible bombardeig i al pla més elevat existien diferents pous de ventilació i cisternes de recaptació d'aigua de pluja.

El lloc de comandament de la bateria de costa de l'Ametlla de Mar era una estructura rectangular ubicada estratègicament per controlar visualment el golf de Sant Jordi i estava situada més al sud, mentre que a la cala situada al sud de la bateria de costa de l'Ametlla de Mar, coneguda amb el nom també de Port Olivet per ésser un port natural, estava destinada per a l'armament de petites embarcacions. Sobre les peces artilleres que s'establirien en aquest emplaçament, al març de 1937 hi haurien quatre canons de 80 mm, substituïts posteriorment per dos obusos de 150 mm de bronze model 1891 formant 15a bateria que a partir de març de 1938 passaria a denominar-se 31a bateria.

2.4.1.8. La Bateria de la Martinenca (Sant Carles de la Ràpita)

Aquesta bateria, situada a 4 km al sud de Sant Carles de la Ràpita i amb la qual es controlava l'accés al port dels Alfacs, estava emplaçada a la mateixa riba del mar arran de la platja i formada per una casamata d'artilleria construïda amb ciment amb dues peces. Cada peça tenia les seves argolles i tensors que havien quedat sòlidament encastats al ciment. A més comptava amb el seu corresponent passadís de formigó que enllaçava amb el camí d'accés a la carretera de Sant Carles de la Ràpita, a banda de les diferents dependències com el polvorí. La bateria de costa estava flanquejada per dos nius de metralladora circulars, situats un a cada costat com a defensa més immediata d'aquesta[145].

Segons l'inventari de l'exèrcit realitzat una vegada acabada la guerra[146], davant d'aquestes posicions i creuant la carretera a uns 200 metres existia una casa de maó en estat ruïnós que, segons semblava, havia estat destinada a cuina, lavabos i lloc de neteja; a continuació, a només 8 metres hi havia una altra casa de més dimensions, amb tres portes d'accés. La primera porta, situada a l'esquerra

144 Respecte a la informació que es recull en aquest apartat, veure *Estudi documental de la Bateria de Costa de l'Ametlla de Mar (Baix Ebre)*. Empresa Atics. 2008.

145 *Estudi i documentació dels elements del patrimoni local i de la Guerra Civil del terme municipal d'Alcanar (Montsià)*. Empresa Atics. 2010 i BPR-UB. FP Infiesta. Caixa 2.

146 CLARA, Josep, *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Pàg. 116-117.

donava, a una habitació destinada a la cuina, amb dues portes: una a la part posterior i l'altra a la nau central, aquesta amb porta principal. L'estança principal comptava amb diverses finestres i donava a una altra habitació on es trobava la tercera porta d'entrada. A 20 metres d'aquesta, al darrera, es trobava l'observatori, situat a uns 6 metres d'altura sobre una plataforma de 2 metres en quadre, construït de ciment i formigó i existint a la seva dreta un lavabo. Una mica més lluny, a 80 metres d'aquest observatori, es trobava una gran nau destinada a garatge, de 16 metres de longitud per 10 metres d'amplada, comptant amb un passadís per a la reparació d'avaries i amb desaigües d'escapament; una nau que no tenia el sostre cobert, ja que solament tenia col·locades bigues de ferro, tot i això, comptava amb grans finestres. A 1,5 km de la carretera i a 30 metres sobre el nivell del mar, es trobava també un emplaçament de reflector de gran abast situat en una nau de 7 metres de longitud per 4 metres d'ample i construïda de ciment armat. A la seva esquerra, havia una habitació destinada a cuina i un lavabo amb un petit aljub d'aigua potable, mentre que a la part posterior, tenia una trinxera en forma de Y finalitzant en dos punts de 2 metres de profunditat per 3 metres d'ample.

A banda d'això, els franquistes tindrien notícies sobre aquesta bateria, segons una nota del 23 de juny de 1937 on s'informava que a la platja de la Martinenca s'estava construint des de feia un mes una bateria de costa, moderna i important, i que existien quatre canons de 150 mm de l'any 1877 marca Krupp situats a barbeta i protegits per fortificacions de terra a nord i sud[147].

Sobre les peces de la bateria, s'emplaçarien dos canons de 150 mm Krupp que formarien la 16a bateria situada a La Martinenca, a l'entrada del port dels Alfacs, i que amb la reestructuració de març de 1938 passaria a denominar-se 33a bateria, abandonant la seva posició amb l'ofensiva realitzada pel bàndol sollevat l'abril de 1938.

2.4.1.9. La Bateria de les Cases d'Alcanar

La bateria es trobava situada sobre un turó denominat punta de Cases d'Alcanar, on existia una carretera secundària i estava integrada per dues esplanades circulars de 5 metres de diàmetre on estaven instal·lades les peces que, alhora, estaven connectades per una galeria subterrània, trobant-se al mig d'aquestes el polvorí, que enllaçava amb la galeria subterrània de les peces i la galeria de sortida de la bateria. Tant les galeries com els polvorins tenien una profunditat de 7'5 metres, 3 metres de terra i 4,5 metres de formigó armat, totes en perfecte estat de conservació. A uns 200 metres de l'emplaçament artiller en direcció nord, a la part posterior i més amagada de la serra, es trobava la zona destinada a la tropa. L'emplaçament de les bateries dominava l'entrada al port dels Alfacs i la carretera de Sant Carles de la Ràpita a Vinaròs, a més a més d'altres llocs de la costa gràcies a la seva bona altura i emplaçament[148].

Segons l'inventari de l'exèrcit[149], l'obra estava construïda sobre roca viva i les seves parets estaven cobertes per capes de formigó armat, comptant amb grans soterranis que es comunicaven els uns amb els altres per galeries que es bifurcaven a uns 16 metres, mentre que les dues plataformes es trobaven distanciades 18 metres una de l'altra. Comunicant amb les boques subterrànies sortia també la pista que rodejava el turó i finalitzava a la carretera, trobant-se aquestes dues obres per finalitzar, tot i que estaven força avançades.

A la mateixa posició, però a una distància de 7 km de la costa, s'assenyalava l'existència d'una trinxera protegida amb tres refugis. Seguint el curs de la trinxera, es trobava el primer refugi, de forma quadrangular i sense finalitzar, però amb tres boques de sortida. Les dues primeres tenien voltes

147 Doc.1. Carpeta 12. Lligall 7. Armari 19. AGMAV.
148 *Estudi i documentació dels elements del patrimoni local i de la Guerra Civil del terme municipal d'Alcanar (Montsià)*. Empresa Atics. 2010.
149 CLARA, Josep, *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Pàg. 116-117.

de formigó armat amb una segona entrada cada una comunicant amb l'anterior, mentre que la tercera boca, no acabada i sense esglaons, es trobava deteriorada per l'efecte de les aigües. Aquesta tercera part tenia al seu exterior una plataforma amb dos cercles tallats per una trinxera. L'interior del refugi estava revestit amb peces de pi enquitranat que servien de reforçament, sent les seves dimensions 31 metres de longitud, 2 d'altitud i 9,20 de profunditat. A 20 metres del primer refugi es trobava el segon amb la seva entrada de volta i una altra porta unida a aquesta de forma quadrada i que estava revestida de ciment a un metre del terra. Seguint l'atrinxerament hi havia el tercer refugi a 24 metres de l'anterior, amb una porta de volta i una altra unida deforma quadrangula, però sense finalitzar. Tenia les mateixes característiques que les anteriors, a excepció de la segona part, que es trobava tapada amb llamborda. El soterrani era igual a l'anterior i, des d'1 metre del terra, estava revestit amb peces de pi enquitranat que creuades formaven el mur de contenció. Mesurava 1 metre de longitud per 2,50 metres de latitud, no finalitzat tampoc i comunicant amb 17 esglaons de ciment, mentre que el soterrani tenia les mateixes dimensions i característiques que l'anterior refugi descrit.

Sobre les peces amb que comptaria aquest emplaçament, cap al març de 1937 la bateria de Cases d'Alcanar estaria formada per quatre canons de 75 mm de muntanya Krupp d'acer de tir ràpid model 1896. Cap a finals de novembre de 1937, la bateria havia d'estar armada amb dos canons d'acer de 150 mm Krupp, passant a denominar-se 17a bateria. Tres dels canons de 75 mm d'aquesta bateria d'Alcanar serien entregats a la 224 Brigada Mòbil de Defensa de Costes, constituint així la seva artilleria d'acompanyament i abandonant d'aquesta manera l'emplaçament. Al març de 1938, les dues peces que formaven la bateria de Cases d'Alcanar passarien a denominar-se 34a bateria, però abandonaria el seu emplaçament el mes següent amb l'ofensiva que realitzaria l'exèrcit franquista a l'Aragó.

2.5. LES POSICIONS DEFENSIVES DE LA COSTA CATALANA

Moltes serien les posicions defensives que es construirien a la costa catalana per protegir-la davant de qualsevol incursió de les forces sollevades, basant-se sobretot en la construcció de nius de metralladores i trinxeres en tot aquell territori susceptible de patir un desembarcament. Tot i els primers estudis realitzats en la defensa de la costa, sent el fet determinant que iniciaria aquesta tasca, seria el bombardeig naval realitzat pel creuer *Canarias* a Roses el 30 d'octubre de 1936. Per a la seva construcció es destinarien molts homes i material en abundància, sobretot durant el primer semestre de 1937, que seria el període de més activitat quant a la construcció de posicions defensives a tota la costa, arribant a la seva màxima activitat cap als mesos de febrer-març de 1937, sobretot a partir de l'atac que realitzaria el creuer italià *Eugenio di Savoia* a Barcelona el 13 de febrer de 1937[150].

Abans d'aquest fet, però, i durant el mes de setembre de 1936, el Sindicat Únic del Ram de Construcció de Barcelona prendria al seu càrrec l'execució d'obres i fortificacions i a partir d'un Decret de la Generalitat. Amb data de 6 d'octubre seria donada la legalitat a aquestes aspiracions creant el Grup d'Unitats de Fortificacions i Obres per necessitats de la guerra[151]. D'aquesta manera, la secció de paletes i peons prepararien una columna regulant el seu funcionament en un dictamen redactat per una comissió tècnica, contribuint-hi també arquitectes i aparelladors. Quan es va crear el Grup d'Unitats de Fortificacions i Obres, la Junta instal·laria les seves oficines a l'excaserna Lepanto (en aquelles dates anomenada caserna Durruti), per atendre els 9.000 treballadors ocupats en les treballs preliminars. Estaven al capdavant de la Junta, Ramon Carceller Abella i Samuel Mañá Fornos per la Secció de Paletes i Peons; Joan Capdevila Elías, autor del manual sobre fortificació i Juan Larrosa Domingo, arquitecte de la UGT.

150 Veure apartat 3.3.1. Els atacs de vaixells de superfície a la costa catalana
151 CAPDEVILA, Juan, *La fortificación de campaña.* Sindicato de la Indústria de la Edificación, Madera y Decoración. Barcelona. 1938.

El Sindicat donaria a la Junta del Grup d'Unitats de Fortificacions i Obres totes les facilitats que li seria possible i es desprendria de totes les eines, maquinària i utillatge necessaris sense cap regateig. A més a més dels centres de resistència i punts de suport que es formarien a Catalunya, la Junta assenyalaria la necessitat d'emplaçar-ne altres pròxims a les línies de foc del front d'Aragó, fent-ho en tres sectors: Barbastre, Hijar i Montalbán i, més tard, a Monzón, Fraga i Gandesa. Al principi, seria molt el treball i fins a primers de maig de 1937, la Junta del Grup d'Unitats de Fortificacions i Obres tindria iniciativa pròpia, depenent de la Conselleria de Defensa de la Generalitat de Catalunya, però una vegada desapareguda aquesta, la Junta es dissoldria amb el pretext de la militarització del Grup d'Unitats de Fortificacions i Obres, quedant els delegats als seus llocs, però sense poder executiu. Aquest Grup d'Unitats de Fortificacions i Obres seria l'encarregat de realitzar en molts llocs les diferents posicions defensives, tot i que de vegades solament funcionarien de manera legislativa, ja que en moltes poblacions catalanes serien els propis Comitès Locals els que realitzarien aquests treballs de defensa del litoral mitjançant la seva pròpia població. En alguns llocs, la psicosi seria tan gran, que es construirien una gran quantitat de posicions defensives, fortificant de vegades llocs impossibles de realitzar qualsevol intent de desembarcament, malbaratant, tant recursos com homes, tot i que al final al litoral català es crearia una veritable xarxa de nius de metralladores, fortins i trinxeres que havien de servir per protegir la costa davant de qualsevol temptativa franquista de desembarcament.

Bàsicament, durant els darrers mesos de 1936 i primers de 1937, els treballs de defensa del litoral es centrarien a realitzar petites fortificacions, moltes vegades a base de trinxeres i petits nius de metralladores, així com els primers emplaçaments artillers, sorgit primerament d'una actuació espontània derivada de la por que va deixar l'atac del creuer *Canarias*, esdevenint després una feina més planificada. Ja a finals del mes de novembre, la Conselleria de Defensa de la Generalitat precisaria que la Junta d'Obres i Fortificacions no autoritzaria ni emprendria cap obra que no fos aprovada per la Conselleria i que els projectes d'obres de ciment per a casamata dels nius de metralladora i de bateria existents fins aleshores havien d'ésser presentats, amb el corresponent pressupost, a la Conselleria de Defensa i no podien començar-se les obres si aquesta no les havia aprovat[152]. També sobre aquestes dates, en concret el dia 21 de novembre, sortiria publicat al diari *Última Hora* una notícia amb el títol *Cap a la mobilització de les nostres costes*[153], informant que a la pròxima reunió de Consell havia de ser discutit el Decret de mobilització de la rereguarda en la qual estarien compresos tots els homes de 18 a50 anys útils i que restarien en les mateixes condicions de responsabilitat i de deures que els milicians que lluitaven al front. Pocs dies més tard, el 3 de desembre, la Conselleria de Defensa obtindria un crèdit de 4.800.000 pessetes per poder atendre al pagament dels jornals esmerçats en els treballs de fortificació que havien encomanat als serveis d'enginyers de Catalunya[154].

Respecte a la construcció d'aquestes posicions defensives, hi van intervenir elements molt heterogenis com militars, soldats de lleva, paletes, arquitectes, aparelladors, treballadors d'indústries i de col·lectivitzacions, civils tant voluntaris com obligats, i, fins i tot, presoners o gent de la dreta. Aquests últims serien utilitzats sobretot durant l'inici de les obres,al costat de civils voluntaris i, més tard, s'hi afegiria personal civil obligat. Els mateixos Comitès Locals organitzarien aquest treball pràcticament a totes les poblacions, obligant, en molts dels casos, a tots els homes entre els 18 i 50 anys (algunes localitats variarien en més o menys l'edat màxima dels homes) a participar de manera obligada als treballs de fortificació del litoral que solien realitzar-se durant el cap de setmana. Es feia de diverses maneres, segons la població: a municipis més petits cada home tenia un número i cada setmana eren cridats certs números, mentre que en poblacions més grans es dividia la ciutat en sectors i eren cridats a realitzar obres de fortificació tots els homes d'un

152 *DOGC*, 2 de desembre de 1936, p.810.
153 *Última Hora*, 21 de novembre.
154 *DOGC*, 6 desembre de 1936, p.875.

sector i a la setmana següent eren cridats els homes d'un altre i així successivament. Tot aquest treball anava coordinat tant per elements militars com per arquitectes civils, sent la col·laboració d'aquests últims molt important. Normalment, aquests arquitectes eren de la mateixa localitat o de poblacions veïnes que coneixien molt bé el terreny i, més d'un cop, s'interposaria la seva idea de defensa a les dels propis militars. Els militars, però, tindrien un paper essencial en l'aspecte director de les obres, ja que havien de dissenyar tota una sèrie de línies defensives capaces de poder defensar qualsevol indret de la costa. Malauradament pels interessos republicans, alguns d'aquests caps militars conspirarien a favor de l'exèrcit franquista i en nombrosos casos es passarien de bàndol a la primera oportunitat, sent aquests militars evadits una valuosa font d'informació pels interessos dels sollevats, que sabrien de primera mà les diferents obres defensives que es construirien al litoral català.

A banda d'això, l'acceleració de les obres de defensa de costa vindria donada per les agressions contínues que anirien realitzant els vaixells franquistes, o al servei d'aquests, a la costa catalana (aquests serien els casos dels creuers *Canarias*, *Almirante Cervera* i *Baleares* o el cas comentat anteriorment del creuer italià *Eugenio di Savoia,* que el 13 de febrer de 1937 bombardejaria la ciutat de Barcelona) i que tant els principals sindicats i partits polítics, així com des de la mateixa Conselleria de Defensa es veuria com una necessitat de primer ordre.

La construcció de les diferents posicions defensives s'anirien realitzant durant la guerra, agafant el seu màxim apogeu durant el primer semestre de 1937, tot i que en moltes poblacions aquestes no s'acabarien mai. Tot i així, s'arribarien a construir fins a més de 450 nius de metralladores a tot el litoral català, però haurien de patir el greu problema de la mancança d'armament. No quedaria cap poble de la costa que no tingués una mínima defensa i es fortificarien tots els possibles llocs susceptibles de permetre qualsevol desembarcament, com petites platges i cales, omplint de posicions defensives tota la costa catalana.

Normalment, les posicions defensives que es realitzarien a la costa catalana serien obres menors fortament blindades i situades a la mateixa línia de la platja o fins a uns 500 metres a l'interior d'aquesta consistint en una primera línia de defensa i resistència amb l'objectiu d'aturar un hipotètic desembarcament. Aquestes posicions havien d'estar protegides contra el foc naval i l'aviació adversària i existirien sobretot, en un primer moment, posicions defensives més rudimentàries com trinxeres o nius de metralladores realitzats amb sacs i rulls. Sobre la situació d'aquestes posicions, hi hauria casos que es construirien a llocs amb la finalitat de controlar o defensar també les vies de comunicació properes com les carreteres i les vies fèrries, situació que faria que a diverses poblacions existissin posicions defensives situades arran de les vies del tren o de les carreteres.

D'altra banda, la metralladora era l'arma de protecció instantània i potser la més eficaç degut a la dificultat que podia experimentar l'artilleria de costa per batre l'adversari en el precís instant en què realitzava el seu atac, així com pel temps que era indispensable per corregir els seus tirs. Si qualsevol posició, tot i que en aquest cas es tractava de tota la costa catalana, es nodria de la quantitat necessària de metralladores a l'emplaçament avançat, es creava una barrera de focs capaços de detenir l'adversari davant d'un hipotètic desembarcament, però s'havia de tenir en compte que a la posició de resistència havien d'acumular-se els mitjans més importants per a la defensa i que si s'instal·laven massa metralladores a l'avançada, s'arriscava a no disposar de les suficients per assegurar la posició de resistència.

Aquests emplaçaments de defensa anirien des de construccions més simples com trinxeres, camins coberts, parapets, abrics o refugis, a construccions més complexes com polvorins, fortins, casamates o nius de metralladores[155]. De totes aquestes, els nius de metralladora o casamates

155 CASTELLANO RUIZ DE LA TORRE, Ricardo, *Los restos del Asedio, Fortificaciones de la Guerra Civil en el frente de Madrid. Ejército*

serien les construccions mes importants que es construirien durant la Guerra Civil a la costa catalana. Aquesta era una construcció que protegia al servent d'un arma automàtica i, segons la seva disposició, i els materials de construcció utilitzats podia ser a barbeta (a cel obert, parcialment soterrat i habitualment amb sacs terrers i espitlleres, també anomenades troneres, amb les quals podia observar o disparar), de maçoneria, de maó, de ciment, metàl·lic o de formigó armat. Però un niu de metralladora podia tenir diferents mides i formes, ja que podien anar des del simple parapet sense sostre fins a construccions amb quasi un metre de blindatge formigonat en sostre i parets, passant pels més freqüents a base de pedra, ciment i rulls (troncs de fusta usats com protecció). Les dimensions dels nius de metralladora estaven imposades per la metralladora i l'espai suficient perquè el personal que la manegués es pogués moure amb comoditat. Normalment eren de 3 metres per 3 metres en planta i de 1,90 metres en altura, tot i que podien ser mes reduïdes en detriment de la comoditat fins a 2,2 per 1,8 per 1,1 o bé més gran, respectivament, sempre amb la condició que l'assentament de la metralladora precisava una plataforma de 1,8 per 1 metres col·locada a 0,75 metres per sota de la tronera.

De totes aquestes diferents posicions, les més importants i que més proliferarien a la costa catalana, serien els ja anomenats nius de metralladora, sobretot construïts amb ciment o formigó i normalment la seva situació estava condicionada per l'ordre de focs establerts i aquesta,al seu torn, depenia dels mitjans que disponien i del terreny que havia de batre. Així, per donar cobertura a una arma automàtica, s'havia de considerar on se situava, quina zona quedava sota la seva acció i com s'establien els creuaments de foc amb altres emplaçaments. Era molt important, per tant, l'assentament de qualsevol niu de metralladores, ja que si s'elegia i preparava bé, la metralladora donava el màxim rendiment per la seva precisió, rapidesa, mobilitat de foc i abast. El factor determinant a la seva ubicació era la capacitat de disparar lateralment a l'objectiu i enfilar de manera òptima els grups d'assaltants que ocupaven un espai horitzontal, sense tapar-se els uns als altres, com era en el cas d'un desembarcament. El tir lateral o de flanqueig també facilitava que en cas d'un atac per defensar-se d'una agressió lateral, l'adversari havia de girar-se i desatendre el seu objectiu principal.

Sobre l'armament, la metralladora reglamentària a l'exèrcit espanyol al 1936 era la *Hotchkiss* espanyola de 7 mm, fabricada a la factoria de Oviedo; mentre que gràcies a la importació d'armes que faria la República al llarg de la guerra, el bàndol governamental també disposaria de la metralladora txecoslovaca *ZB* de 7,92 cm, l'americana *Colt M1895/14* o la russa *Maxim M1910/28* de 7,62 mm entre d'altres[156].

Quant als materials utilitzats per la realització de les fortificacions, com a norma general, el material més utilitzat per la fortificació per formar la massa encobridora era la terra, tot i que també podia realitzar-se amb pedres, maçoneria, sacs coberts de pedra o grava, formigó de ciment, plaques de ferro o acer, rulls, etc... mentre que l'obstacle es formava amb material de rulls, filats amb pues, entrellaçat i subjecte a piquetes metàl·liques o de fusta. En canvi, els principals materials amb què es construirien les diferents posicions defensives a la costa catalana serien sobretot el formigó, el ciment, el rull i el maó.

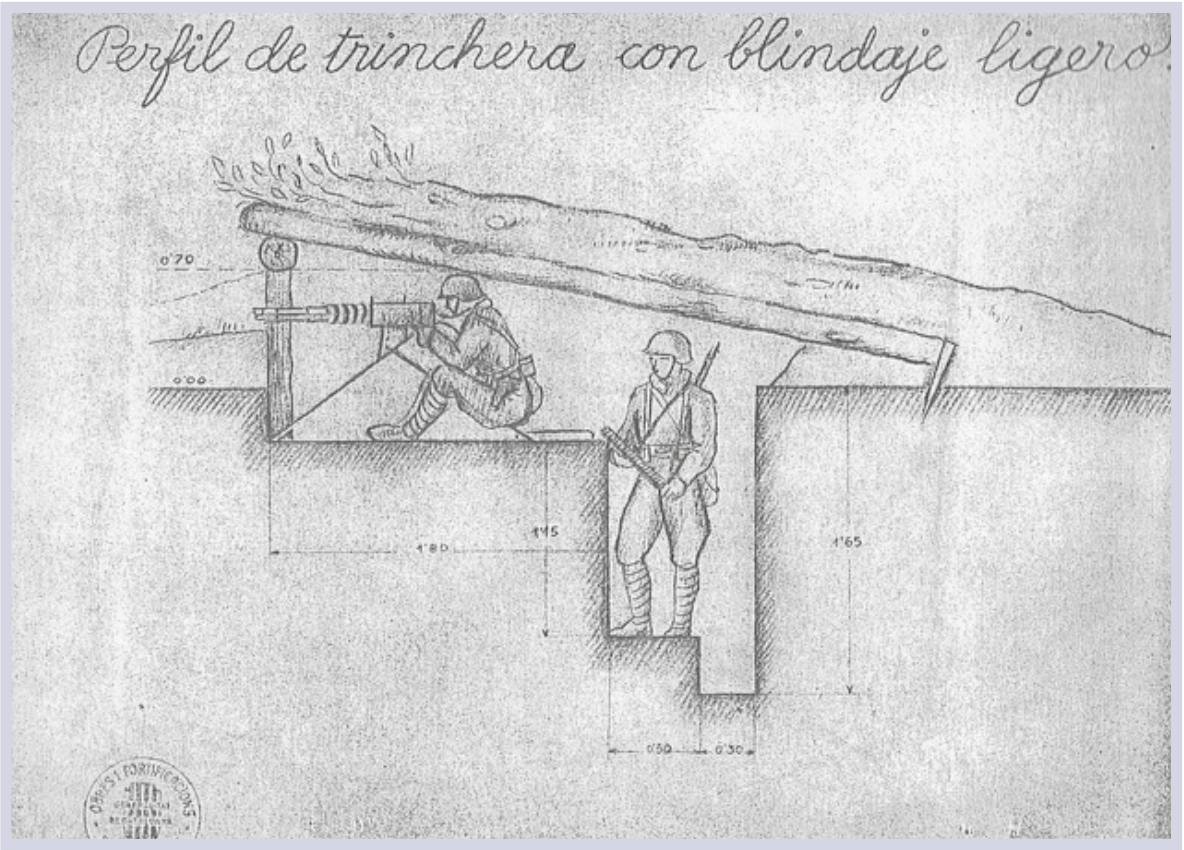
El formigó era un dels elements més importants dintre de les tasques de fortificació, tractant-se d'un material format per grava, ciment i sorra, units mitjançant la seva barreja i amassat amb aigua. Pel que fa a la seva estructura es reforçava amb ferralla -esquelet de ferros laminats, normalment rodons i d'un diàmetres no superior a 20 mm, separats entre si per uns 10 cm, forma el formigó armat, amb una resistència notablement superior al convencional.

nacional. Editorial Almena. Madrid. 2007. Pàg. 24-25.

156 Veure MANRIQUE GARCÍA, José María i Lucas MOLINA FRANCO, *Las armas de la Guerra Civil Española*, Pàg.128-145.

La maçoneria també seria utilitzada per construir nius de metralladores i posicions defensives. Aquesta consistia en erigir murs mitjançant la col·locació manual dels elements o materials que el formaven, que podien ser, per exemple maons, blocs de ciments prefabricats o pedres, sent aquests últims els més utilitzats unint-los amb argamassa o ciment.

Croquis sobre perfil de niu de metralladora[157]

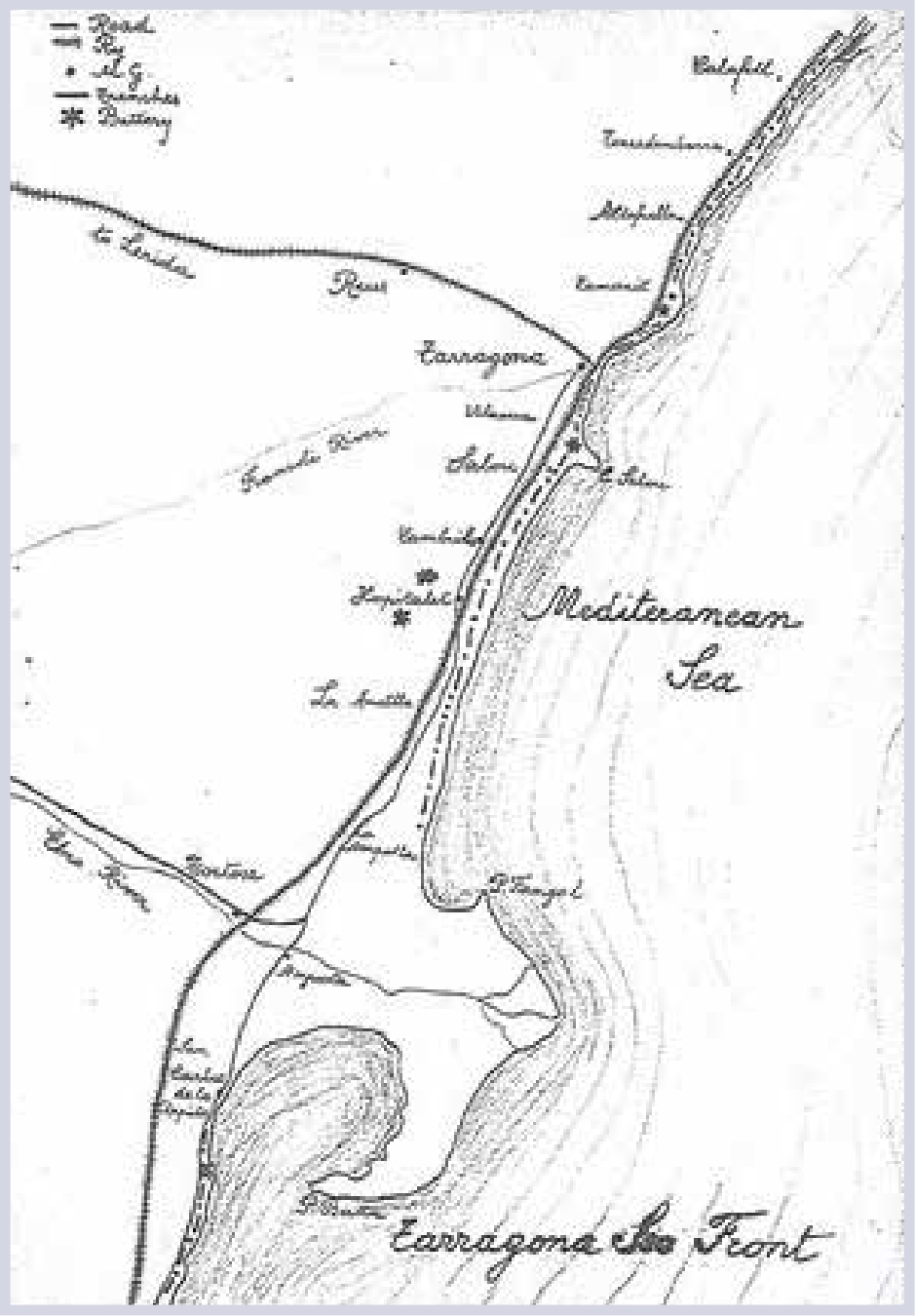


2.5.1. Les construccions defensives a la província de Tarragona.

Sobre la informació de les posicions defensives que es realitzarien a la costa tarragonina, serien molt valuosos els mapes que farien els enginyers de Defensa de Costes republicans cap a mitjans de 1937 i que contenien totes les obres de defensa del litoral tarragoní[158]. Els sollevats també aconseguirien força informació d'aquestes posicions defensives a través de diferents vies, destacant, entre aquestes, les del mes de desembre de 1938 i les de gener de 1939 quan seria destinat el submarí *General Sanjurjo* a recórrer el litoral tarragoní[159] i de les fotografies que realitzarien avions de la Legió Còndor el 16 de desembre de 1938 sobre la costa tarragonina en previsió de recaptar tota la informació possible en vista de realitzar un intent de desembarcament a les costes de l'Hospitalet de l'Infant[160]. També seria important, per reconstruir les posicions defensives que es realitzarien al litoral tarragoní, l'informe que redactaria un oficial de l'exèrcit franquista poc després d'acabar la guerra per veure l'estat en què es trobaven o l'inventari de totes les obres realitzades al litoral d'aquesta província una vegada acabat el conflicte[161] i, sobretot, l'informe realitzat per un oficial anglès durant la primavera de 1937.

157 Doc.1/3. Carpeta 3. Caixa 1156. AGMAV.
158 Doc.1/A1-73. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.
159 Caixa 8949. SHEMA. AGMAB.
160 Caixa 9042. SHEMA. AGMAB.
161 CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

Mapa sobre les construccions defensives realitzades a la província de Tarragona segons l'informe de l'oficial anglès[162]



Referent a la defensa del litoral, al octubre de 1936 la província de Tarragona seria on es realitzaria un dels primers estudis globals sobre una zona determinada en previsió d'un hipotètic desembarcament, motivat en part per la facilitat com havien dut a terme les tropes republicanes el desembarcament a Mallorca l'agost de 1936, acció que faria pensar que les tropes rebels poguessin realitzar el mateix a qualsevol punt de la costa catalana. Aquest hipotètic desembarcament podia semblar força versemblant i, fins i tot, podia tenir un cert èxit si per part republicana no es prenien mesures i es deixaven portar per la confiança i la poca precaució, situació que obligava a establir, paral·lel al front de batalla que s'endinsava a l'Aragó, un altre front amb vista al Mediterrani que

162 Doc. 40. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.

podia salvar-los d'un atac per mar.

Posteriorment, el 23 de febrer de 1937 i quan moltes poblacions catalanes ja havien iniciat les obres de defensa del litoral, es reunirien els presidents dels consells municipals de les localitats costaneres de la província de Tarragona, un total de 28 persones, on s'aprovarien les directrius de defensa per part de la conselleria militar de Tarragona. En aquesta reunió s'acordaria la realització de tot un seguit de construccions de nius de metralladora, fortins, casamates i trinxeres a aquesta costa. Per aquest motiu es realitzarien tota una sèrie de directrius de les obres i és militaritzaria el personal, passant els arquitectes a grau de capità d'enginyers i els aparelladors i pèrits industrials a ajudants d'obres militars.

A la citada reunió, els presidents dels consells municipals demanarien una col·laboració eficaç dels seus ajuntaments per a la contractació de personal civil amb l'objectiu d'assegurar la construcció sistemàtica de les obres de defensa, les quals havien de ser dirigides per la conselleria militar de Tarragona[163] i,recalcant la premsa, que es treballava de valent, tal i com relatava una nota publicada al diari *Llibertat* cap a finals del mateix mes[164]. Segons la nota, uns dies abans havien realitzat una inspecció a les obres defensives de la província, el comissari polític de la Junta d'Obres i Fortificacions, Josep Miret, el comandant enginyer i del quadre de servei d'Estat Major de la secció tècnica de la Conselleria de Defensa, Joaquim Martínez Visiedo, el comissari polític i militar, Francesc Oliva, i el tinent coronel Enrique Álvarez Samper, així com els enginyers caps de fortificacions i obres, comandants, Jordi Palanca i Josep Luna. Aquesta inspecció seria realitzada en dos dies i podrien observar com s'havien intensificat els diferents treballs.

Però només tres dies després d'aquesta reunió sorgiria un problema amb la Conselleria de Defensa militar de la ciutat de Tarragona arran del coneixement i la inspecció a les costes de Tarragona. El problema estava en l'atorgament de responsabilitat de la conselleria i no de l'inspector de costes de Catalunya, tot i que se solucionaria ratificant per unanimitat la confiança en la Conselleria de Defensa militar de Tarragona i que les ordres militars no poguessin ser donades sense el coneixement d'aquesta. Aquell mateix dia, el comissari militar de Tarragona i el cap de la 3a divisió, Eduardo Medrano, ubicat a Salou, enviaria al conseller de defensa de la Generalitat de Catalunya una informació en contestació amb l'ordre militar: "*Lo que de ninguna manera, por dignidad propia y por la de la organización a la cual pertenezco, puedo tolerar es que el Inspector de todas las costas de Cataluña se permita decir a subordinados mios que voy a ser destituido*". Eduardo Medrano seria substituït pocs dies després per Enrique Álvarez Samper, que el dia 6 de març demanaria a la conselleria de defensa militar de Tarragona la documentació sobre les indústries de guerra, com era el cas de Reus, per exemple.

Respecte a l'execució i inspecció de les obres de fortificacions, serien els encarregats els capitans d'enginyeria Alapón i Pujol, arquitectes habilitats a l'efecte, amb el suport d'un grup de pèrits i aparelladors amb grau d'ajudants d'obres militars, com Boxó, Marcos, Roca, García, Capell, Cabo i Rocas. Entre les fortificacions supervisades estarien les dels municipis de Calafell, Cambrils, l'Hospitalet de l'Infant, l'Ampolla i Sant Carles de la Ràpita i Alcanar.

Dos mesos després, a l'abril de 1937, es realitzaria una altra visita d'autoritats a les obres de defensa, feta pel comissari de la Generalitat que aniria acompanyat pel comissari militar, el tinent coronel Álvarez Samper, el comissari polític F. Oliva, el secretari Bergadà, el comandant Luna i l'arquitecte González[165].

Els nius de metralladora i casamates construïdes a la costa tarragonina serien realitzades a partir

163 GONZÁLEZ HUIX, F., *El puerto y la mar de Tarragona*, p.169-170.
164 La fortificació de les nostres costes,*Llibertat*, 25 de març de 1937, p.2.
165 *Llibertat*, 25 d'abril de 1937, p.2.

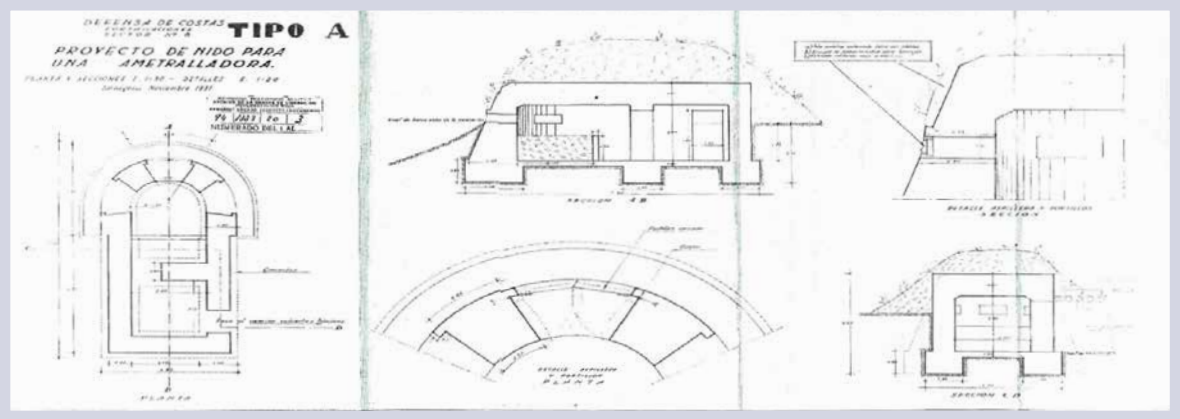
de tota una sèrie de mesures perquè aquestes tinguessin unes dimensions específiques, donat que en molts casos, sobretot durant els primers mesos de fortificació del litoral, eren els propis comitès locals els que s'encarregaven de la realització d'aquestes construccions. Un d'aquests exemples seria el projecte que realitzaria la Comandància de Tarragona el novembre de 193, segons el model de niu de metralladora que s'havia de construir, diferenciant-se aquest com *Tipus A*, niu per una metralladora; el *Tipus B*, niu per dues metralladores o el *Tipus C*, format per un niu també de dues metralladores, però equipat amb un refugi o abric, entre d'altres dependències. Aquests tres tipus serien els que es construirien més bàsicament a tot el litoral català, sent els nius per una metralladora els més realitzats seguint més o menys els mateixos patrons.

El niu de *Tipus A*[166] per una metralladora presentava una estructura semicircular a la seva part frontal, també anomenat tester, i rectangular a la seva part central i dorsal. Tenia una llargada de 7,38 metres per 3,80 metres d'amplada i dintre de la seva llargada, 4,13 metres corresponien a la part rectangular de l'estructura, mentre que 3,25 metres al tester semicircular. Cal dir que els nius de metralladores d'aquest tipus solien tenir unes dimensions més reduïdes, sent principalment la seva llargada, entre tester i planta rectangular, d'uns 3 o 4 metres de mitjana. Segons el plànol presentat per la Comandància de Tarragona, a la seva part dreta i darrera presentava l'única entrada al niu de 0,60 metres d'amplada. Al seu interior s'accedia a un primer recinte quadrat de 2 per 2 metres, i després de passar per un petit passadís de 0,60 metres de llargada per 0,80 d'amplada, s'accedia a la zona d'observació o de tir, també de 2 metres d'ample però amb forma semicircular, fent que el seu espai de llargada fos més reduït.

Dintre d'aquest espai hi havia tres espitlleres, situades una al frontal i les altres dues al lateral. La seva amplada era de només 0,20 metres des de dintre, però la seva grandària gradual cap a fora les feia arribar als 1,20 metres d'amplada. Les dues estructures, que feia que haguessin tres espitlleres, mesuraven una amplada de 0,50 metres i arribaven als 0,80 metres al seu exterior. La zona d'observació o de tir estava elevada 0,90 metres i feia uns 2 metres de llargada. La seva alçada en interior era de 2 metres, tot i que havia de sumar-se a l'exterior uns 0,20 metres de sòl i 0,80 metres de sostre per tal de protegir el seu interior en cas d'impacte directe.

Si els nius se soterraven, aquests havien d'estar 1,35 metres sota terra, arribant fins i tot als 2,15 metres en alguns dels casos. La cimentació, que havia de ser sòlida per tal de suportar el pes, normalment era de tres estructures situades al davant, al centre i al darrera del niu de 0,80 metres d'altura per 1 metre d'amplada, excepte el frontal que feia 1,30 metres d'amplada.

***Projecte de niu de metralladores Tipus A*[167]**

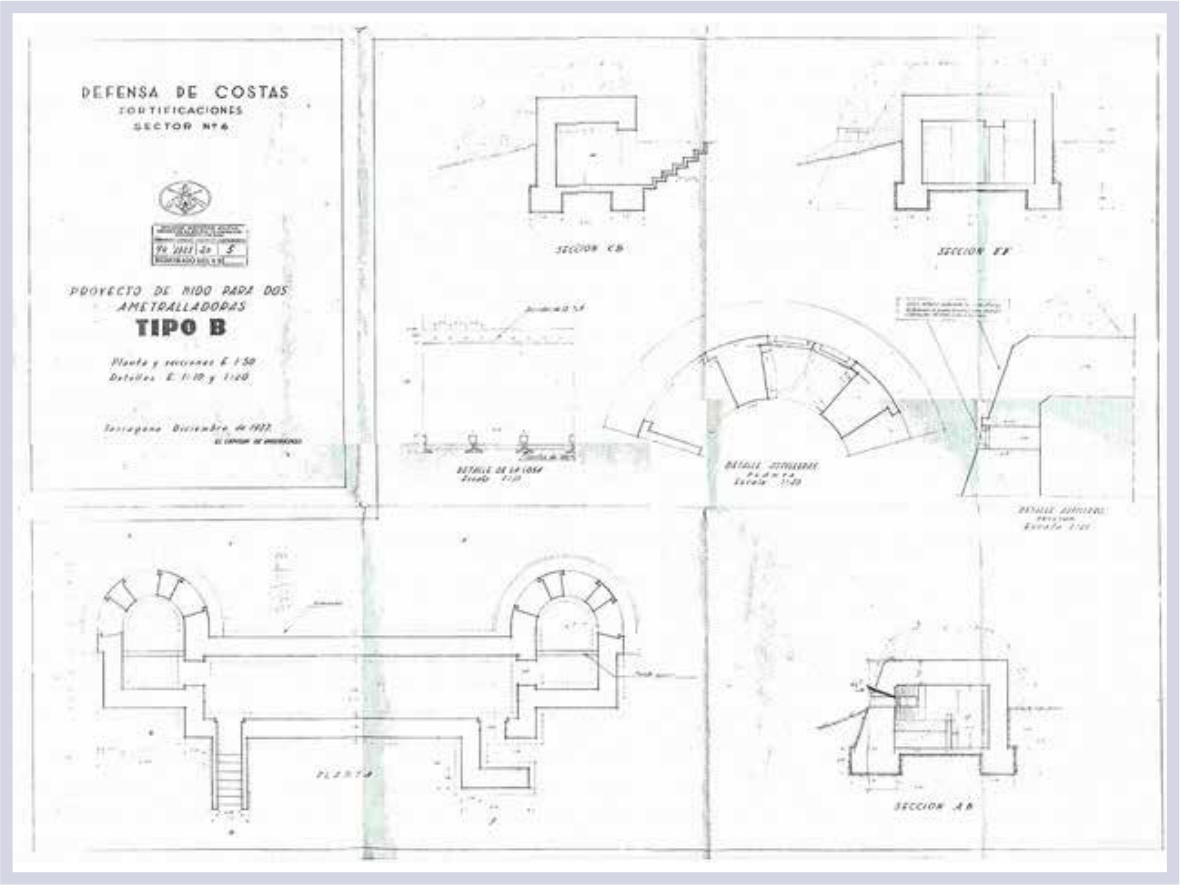


166 Doc.3/1. Carpeta 20. Caixa 1156. AGMAV. Document amb data novembre 1937.
167 Doc.3/1. Carpeta 20. Caixa 1156. AGMAV.

El projecte de niu per dos metralladors o anomenat de *Tipus B*[168] estava format per dos nius per una metralladora, cadascun d'ells connectats per un passadís amb dues sortides. Podia diferir dels nius de metralladora per una peça que, en el recinte quadrat del seu interior era més petit, sent aquest de 0,80 metres de llargada per 2 d'amplada i per no haver de travessar cap petit passadís per accedir a la zona d'observació o de tir, ja que podia tenir tot l'espai connectat, tot i que per la seva separació podia existir un petit muret de maó. Respecte a la zona d'observació o de tir tir comptava amb les mateixes característiques que el niu per una metralladora, però les espitlleres eren més grans, ja que feien 0,70 metres al seu extrem interior i 1,10 metres a l'extrem exterior.

El mateix passava amb les dues estructures que separaven les espitlleres, tot i que aquestes al contrari, es mostraven més petites, fent 0,40 metres a l'interior i 0,60 metres al seu exterior. El passadís d'unió entre els nius feia uns 10 metres de llargada per 2 d'amplada amb un gruix de paret de 0,60 metres a ambdós costats. Tenia dos accessos, situats un a cadascun dels nius, un en forma d'escala de 2 metres de llargada i de 0,80 d'amplada, i un altre de forma lateral de 1 metre d'amplada i reforçat lateralment per 2 metres de paret.

Projecte de niu de metralladores Tipus B[169]

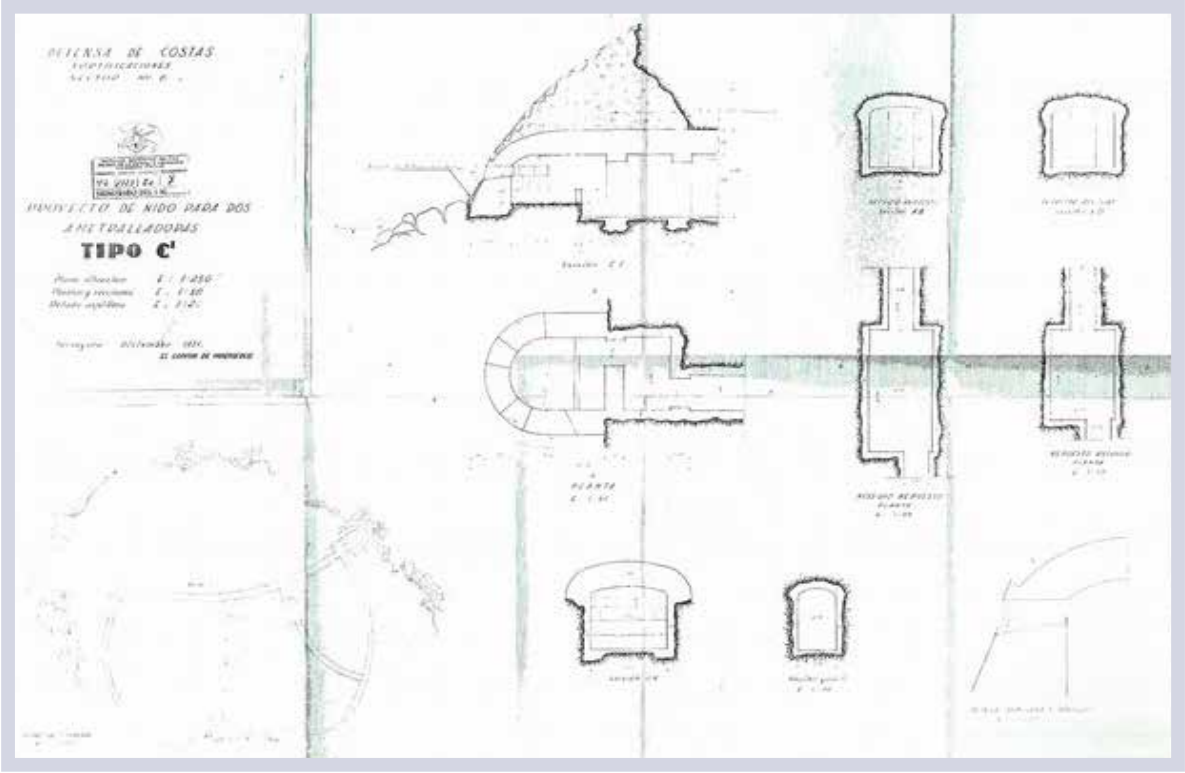


En canvi el *Tipus C*[170] consistia en un niu per a dues metralladores situades cadascuna a un costat i girades, unides per un passadís de 10 metres de llarg per 1,20 de gruix, tenint el passadís central dues sortides de 0,80 metres d'amplada situades prop de les metralladores. La diferència amb altres tipus de nius per dues metralladores radicava en que una de les sortides comptava amb un abric de 2 metres d'amplada per 4 de llargada, situats a uns 3 metres del passadís central que servia

168 Doc.5/1. Carpeta 20. Caixa 1156. AGMAV.
169 Doc.5/1. Carpeta 20. Caixa 1156. AGMAV.
170 Doc.7/1. Carpeta 20. Caixa 1156. AGMAV.

per refugi dels servents, així com que els propis nius també eren més grans. El seu accés era per la part del darrera, justament a través del passadís que els unia, sent la seva entrada d'un metre d'amplada. S'accedia a un habitacle de 2,40 metres d'amplada per 1,50 metres de llargada. S'hi arribava mitjançant un petit passadís de 0,60 metres al lloc on es situava el soldat que utilitzaria la metralladora, un espai de també 2,40 metres de llargada. Aquest es trobava a dues altures i separat per un muret de maó de 0,15 metres. La part sense elevar feia 0,85 metres de llargada, mentre que la part elevada ho feia en semicercle amb un total de 2 metres de llargada i quant a les espitlleres, cadascuna feia 1,05 metres a la seva part exterior. Referent a la seva altura, aquesta era de 2 metres al seu interior i fins 2,80 a l'exterior comptant amb el gruix del sostre i, a més a més, podien disposar d'uns passadissos de comunicació mes grans, ja que estaven més allunyats, així com tenir diversos abrics o refugis que també podien tenir diferents mesures.

***Projecte de niu de metralladores Tipus C*[171]**



D'una altra banda, el cost econòmic per realitzar tants nius de metralladores a la costa catalana resultaria molt elevat, sobretot si tenim en compte que l'import total per la construcció d'una casamata per dues metralladores era de 42.790 pessetes segons és després d'un pressupost del sector 6 (Tarragona) de principis de l'any 1938[172]. Aquestes xifres també podien augmentar depenent del tipus de nius de metralladora que es volgués realitzar, tot i que fos del mateix estil, ja que la necessitat de material no sempre era la mateixa. Un altre exemple de pressupost per una casamata també per dues metralladores, ascendia a 59.722,50 pessetes a les quals s'havia de sumar unes altres 10.918,51 pessetes pel pressupost de camuflatge[173]. Com és lògic, el pressupost en canvi d'una casamata per una metralladora era més econòmic, tot i que valia fins les 36.177,87 pessetes[174]; mentre que el camuflatge, que es contemplava a part, era de 4.764,78 pessetes.

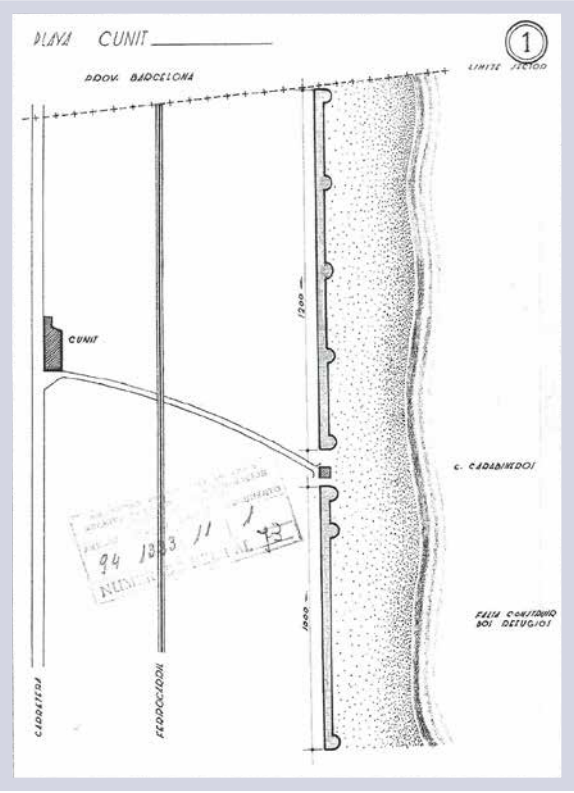
171 Doc.7/1. Carpeta 20. Caixa 1156. AGMAV.
172 Doc.2/8. Carpeta 5. Caixa 1157. AGMAV.
173 Doc.2/4-7. Carpeta 5. Caixa 1157. AGMAV.
174 Doc.2/1-3. Carpeta 5. Caixa 1157. AGMAV.

Pel que fa referència a la costa de la província de Tarragona, aquesta oferia les mateixes característiques que la de Barcelona, o sigui, platges de gran extensió i poca profunditat, i fins a la desembocadura del riu Ebre que presentava un delta molt extens. Al litoral d'aquesta província també es construirien una gran quantitat de nius de metralladora utilitzant-se molt de ciment. Preferentment era millor fer servir el ciment fos, tot i que el seu ús comportava un alt preu, motiu pel qual semblava més indicat emprar-lo en casos de gran emergència que no pas en aquestes construccions. L'oficial anglès descrivia com la majoria d'aquests nius estaven construïts a la mateixa platja, però que al tenir un fons profundament sorrenc, la cimentació s'havia fet sobre pilots de pi i algunes vegades, fins i tot, amb força dificultat, però que amb la pròpia habilitat dels obrers aquestes dificultats eren vençudes[175].

2.5.1.1. Baix Penedès

Aquesta comarca que limitava tant a la costa com a l'interior amb poblacions de la província de Barcelona, comptava amb les localitats costaneres de Cunit, Calafell, Sant Vicenç de Calders i El Vendrell. També es fortificaria el seu litoral mitjançant la construcció de diferents posicions defensives.

2.5.1.1.1. Cunit



Croquis de les defenses de Cunit[176]

Aquest era el primer poble de la província de Tarragona venint de la província de Barcelona, ubicat sobre la via del tren pròxim a la costa i que al 1936 només comptava amb 309 habitants.[177]. Entre les seves defenses, i tal com es recull a la informació de mapes republicans de mitjans de 1937[178], existia a banda i banda de la caseta de carrabiners dues trinxeres rectes: la situada a llevant era de 1.200 metres i la que estava a ponent era de 1.000 metres. Les dues estaven realitzades a base de sacs terrers camuflats amb rulls, tot i que encara li faltaven construir dos refugis, un per cada trinxera.

En canvi, i segons l'inventari de l'exèrcit realitzat posteriorment un cop acabat el conflicte[179], de les obres de fortificació de la costa de la població existien tres nius dobles de metralladores situats respectivament a L'Estany, els Tres Pins i Masia de Segur. El niu doble de l'Estany es trobava situat a la costa, al costat del poble de Cunit i la seva construcció era de formigó armat, consistint el sostre en lloses de formigó sobre un entramat de bigues de ferro i les plantes rectangulars fetes amb testers semicirculars. Aquests dos nius es trobaven separats per una galeria coberta, existint dues portes d'entrada, que es comunicaven a l'interior amb tres espitlleres a cadascun d'ells, una frontal i dues laterals, mirant

175 Doc.45. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.
176 Doc.1/1. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.
177 Les dades d'habitants de les diferents poblacions descrites en aquests apartats estan extretes del llibre *Població de Catalunya 1936.* Servei Central d'Estadística. Generalitat de Catalunya. Departament de Presidència. 1936
178 Doc.1/1. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.
179 CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

els seus punts al sud-est i creuant focs amb el següent niu de metralladores anomenat de Tres Pins. Aquest consistia en un niu doble de metralladores, construït de formigó armat amb plantes rectangulars i testers semicirculars i amb el sostre consistent en una llosa de formigó sobre un entramat de bigues de ferro. Cadascun d'aquests nius tenia dues espitlleres, una frontal i altra lateral, separades per una altra més petita per a tir de fusell que batia el punt mort, sent el seu punt de mira central orientat cap el sud-est. El darrer niu de metralladores de Cunit era anomenat Masia Segur i consistia en un doble niu de metralladores de formigó armat situat a uns 100 metres de la línia fèrria i a uns 2 km del poble. Cada niu tenia dues espitlleres, una frontal i altra de costat, i entre elles n'hi havia una altra més petita per a tir de fusell amb el punt de mira orientat cap al sud-est. El niu tenia, a més a més, una galeria de comunicació i dos petits habitacles, sent les seves plantes rectangulars amb testers semicirculars.

2.5.1.1.2. Calafell

La població de Calafell comptava amb 1.818 habitants el 1930 i estava situada a una altura cap a l'interior. La platja d'aquesta població (anomenada la confrontant amb Cunit com Segur de Calafell) presentava unes característiques desfavorables per realitzar un desembarcament, ja que quedava oberta a tots els vents, oferint dificultats, fins i tot a les petites embarcacions dedicades a la pesca. Per a la seva defensa existiria una bateria de costa, tot i que la posició s'abandonaria degut sobretot al material obsolet amb què es comptava. Es realitzarien diferents obres a la seva platja com diverses línies de trinxeres i nius de metralladora, aquests últims de ciment armat molt ben construïts.

Segons els mapes republicans[180], es construirien i es projectarien diferents i nombroses defenses dintre del terme municipal de Calafell. D'aquesta manera, es construirien dues trinxeres a la platja a base de sacs terrers camuflats amb rulls, una de 100 metres de longitud a l'altura del km 55 de la carretera i una altra de 40 metres abans d'arribar aquest punt; mentre que darrera de la carretera, a partir del km 55, també es construiria una trinxera de 80 metres. L'anomenada Platja de Segur de Calafell comptaria amb un total de quatre trinxeres situades una a la platja, de 150 metres; una altra a la corba de la carretera abans del km 56, de 60 metres i dues més sobre la carretera a partir del quilòmetre 56, una en forma de L a l'inrevés de 200 metres i l'altra en forma de U de 80 metres, construïdes totes amb sacs terrers i rulls. Continuant a la platja de Calafell, entre els km 56 i 57 de la carretera existien fins a 7 trinxeres ,a més a més d'un niu de metralladores de formigó i un dipòsit de municions. Aquestes trinxeres estaven situades als següents llocs: a la mateixa platja, a mà esquerra de la caseta de carrabiners de Calafell n'hi havia una de 30 metres i una altra a l'altura del km 57 de la carretera de 70 metres en forma de U; darrera de la carretera, entre el km 56 i 57 existia una trinxera amb forma de ziga-zaga de 150 metres i pròxima a ella, sota la carretera, una altra també de 150 metres semicircular i orientada cap a la platja. Pròxim al km 57 de la carretera, entre aquesta i la via del tren, existien tres trinxeres més: la primera, corba i orientada cap a Barcelona de 120 metres; la segona, de 40 metres orientada cap a la platja i direcció Tarragona i la tercera, amb aquesta mateixa direcció però de 150 metres de longitud. Per últim, al sanatori de Sant Joan de Deu, situat a ponent del litoral de Calafell, hi havia dues trinxeres més situades cadascuna d'elles darrera del mateix sanatori, a cada extrem. La de l'extrem de llevant tenia una longitud de 50 metres i seria construïda de sacs terrers i rulls i separada uns 300 metres d'unes edificacions existents; mentre que l'altra trinxera, també de sacs terrers i rulls i en forma de U, tindria 100 metres de longitud, la mateixa distància amb què estava separada del sanatori, tot i que segons el mapa republicà encara li faltava construir un refugi.

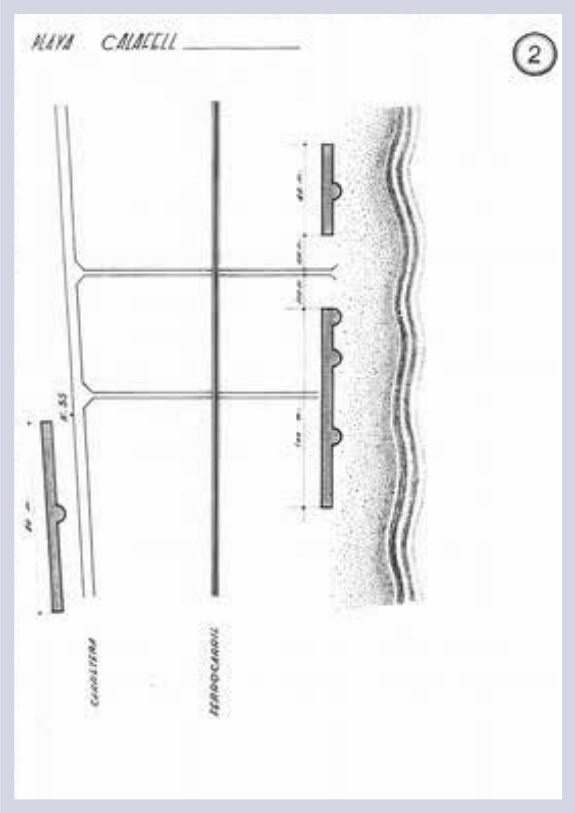
D'una altra banda, un cop acabada la guerra i segons l'inventari de l'exèrcit[181], tres serien les

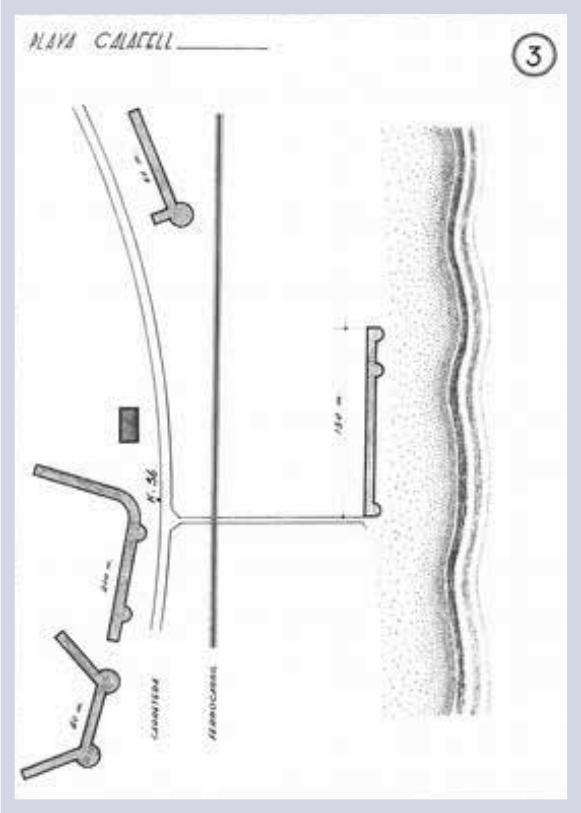
180 Doc.1/2-6. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.
181 CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

posicions defensives d'aquesta població, sent aquestes un niu doble de metralladores i dos nius metralladors senzills. El niu doble metrallador estava situat a la platja de Calafell, a uns 200 metres del ferrocarril d'aquest poble i la seva construcció era de formigó armat, mentre que el seu sostre consistia en una llosa corba sobre un entramat de bigues de ferro, sent les plantes rectangulars amb testers semicirculars. Aquesta obra és comunicava mitjançant un passadís amb una habitació per recanvi comptant amb una altra porta exterior. El primer dels nius tenia tres espitlleres, una frontal i unes altres dues laterals, tenint els seus punts de mira orientats cap al sud-oest, mentre que el segon niu tenia dues espitlleres, una frontal i una altra lateral orientades cap al sud-est, havent-hi entre aquests dos nius una altra espitllera per a tir de fusell.

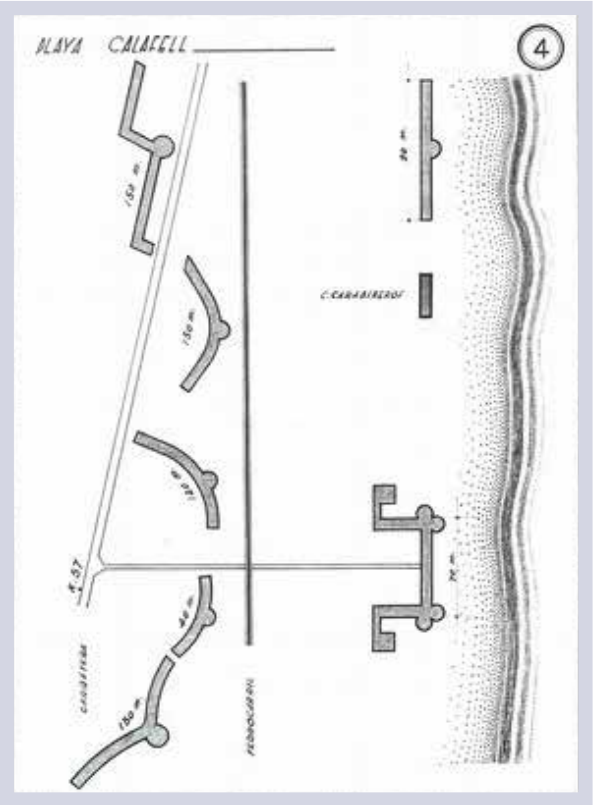
Pel que respecta als nius metralladors, el primer es trobava a la platja, a l'esquerra del sanatori marítim de Calafell i a uns 500 metres de l'estació fèrria del poble, mentre que el segon estava també a la platja, però en aquest cas a la dreta del mateix sanatori, a uns 700 metres de l'estació del ferrocarril de la població. Sobre les seves característiques, els dos nius metralladors eren idèntics, de planta rectangular, construïts de formigó armat, amb el sostre consistent en una llosa sobre un entramat de bigues de ferro, comptant cadascun d'ells amb tres espitlleres, sent aquestes una frontal i dues laterals i amb la punta de mira orientada al sud-est.

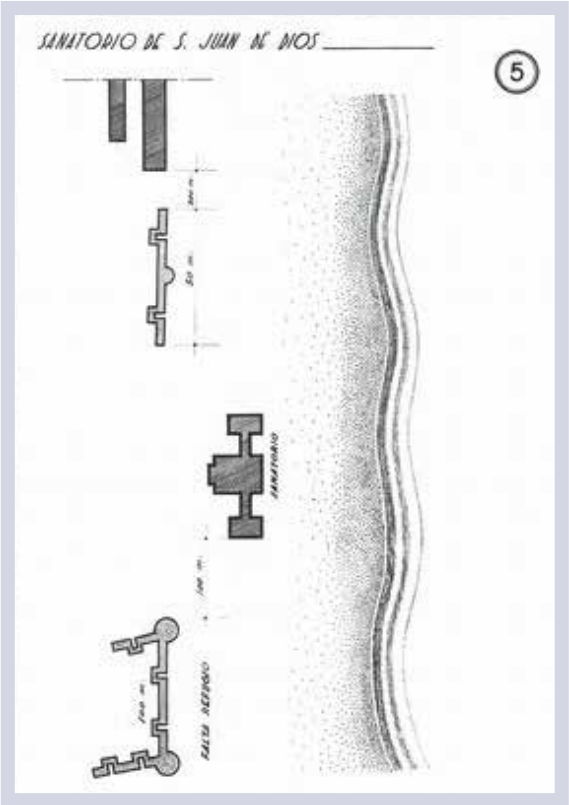
***Croquis de les defenses de Calafell*[182]**





182 Doc.1/2-5. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.





2.5.1.1.3. Sant Salvador, Coma-ruga, Sant Vicenç de Calders

A continuació de la platja de Calafell venien les platges de Sant Salvador i de Coma-ruga, pertanyents a El Vendrell, població que el 1936 comptava amb 4.597 habitants i al municipi de Sant Vicenç de Calders, amb solament 458 habitants l'any 1936 i que albergava l'important estació de ferrocarril, que hauria de patir més d'un centenar d'atacs aeris durant la guerra.

Les platges d'aquests nuclis de població també comptarien amb diverses obres de fortificació, tal i com es descriuria als mapes republicans[183]. Així, a Sant Salvador i, segons el mapa de defensa de la costa, havia de construir-se fins a cinc nius de metralladores amb les seves respectives trinxeres, fetes totes amb sacs terrers i rulls. El primer d'aquests nius, situat al marge esquerre de la carretera, havia de comptar amb una trinxera de 150 metres; el segon niu, situat ja passada la carretera, el travessava un camí que anava a parar a unes cases a la platja on existia una petita trinxera de 10 metres; i el tercer niu comptaria amb una trinxera de 70 metres. Per últim, el quart niu havia de comptar amb una trinxera de 40 metres, existint davant d'ell, a la platja, unes edificacions i una altra petita trinxera de 16 metres; mentre que el cinquè niu tindria una trinxera de 100 metres, a més a més d'una altra situada davant del mateix niu i dividida en dues parts de 1.000 metres. Cal dir que de tots aquests nius de metralladora només se'n construiria un, situat a ponent de la platja prop de la riera, destacant entre les seves característiques la seva forma quadrangular amb una entrada posterior, construït tot de formigó i amb tres espitlleres, una frontal i dues laterals.

Pel que fa a la platja de Coma-ruga hi havia una trinxera lineal davant de la platja amb una longitud de 550 metres realitzada amb sacs terrers i rulls que comptava també amb un abric i quatre posicions de tirador. En canvi, seria al municipi de Sant Vicenç de Calders on és

183 Doc.1/6-9. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.

construirien més fortificacions. Per exemple, a la pròpia estació de ferrocarril existirien dues petites trinxeres, una a cada costat del camí, que anaven a la platja, tenint la de mà esquerra una longitud de 40 metres; i a uns 400 metres d'aquest camí, però a la mateixa platja, hi havia una mena d'observatori o abric. Pròxim a l'observatori hi havia una altra trinxera de 80 metres que comptava amb un niu de metralladora, i prop d'aquest hi havia un altre niu que estava protegit per dues trinxeres, la primera frontal de cara al mar de 55 metres i la segona lateral de cara a Tarragona de 40 metres.

També estarien projectats, segons el mapa republicà de la platja de Sant Vicenç fins a cinc nius de metralladores amb les seves respectives trinxeres, totes de sacs terrers i rulls. El primer de tots comptaria amb una trinxera frontal de 60 metres i una lateral cap a llevant; el segon niu, situat al sortint d'un cap, comptaria amb una trinxera en forma d'U de 16 metres; i el tercer niu, a la dreta de la caserna de carrabiners, havia de comptar amb una petita trinxera de 10 metres. Finalment, el quart niu, situat a un altre sortint de la platja comptaria davant seu amb una mena de pou de tirador i el cinquè niu, situat a ponent de la platja, havia de comptar amb una trinxera en forma de V de 60 metres.

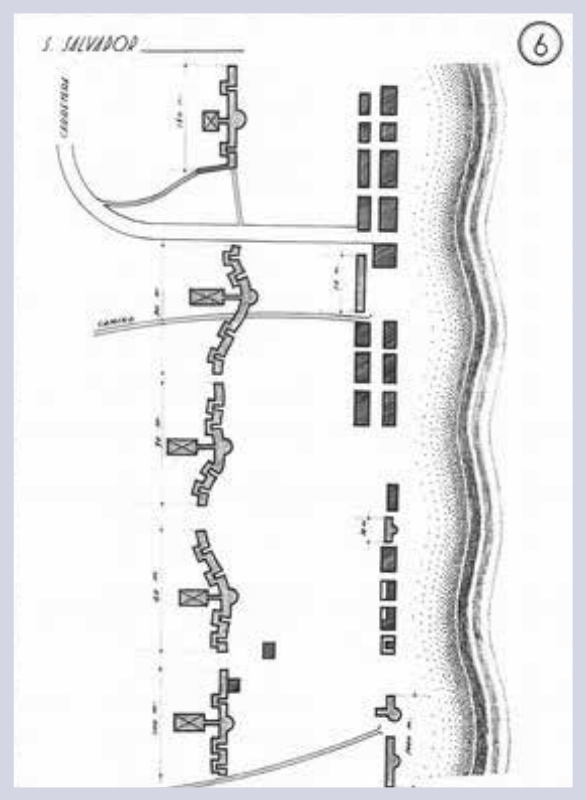
En canvi, i segons l'inventari de l'exèrcit realitzat poc després d'acabat el conflicte[184], existiria un niu metrallador a la mateixa platja de Sant Salvador situat a uns 200 metres de la línia fèrria i a poca distància un altre niu ubicat també a la mateixa platja. Aquest primer niu estava construït de formigó armat, tenia planta rectangular i el seu sostre consistia en una llosa sobre un entramat de bigues de ferro, comptant, a més a més, amb tres espitlleres, sent aquestes una frontal i dues laterals i amb la punta de mira orientada al sud-est. L'altra niu era doble i estava construït de formigó armat i estava pròxim a l'estació de ferrocarril. Cadascun d'aquests nius tenien plantes rectangulars i testers semicirculars, amb tres espitlleres, una frontal i dues laterals en direcció sud-est i creuava focs amb l'anterior niu.

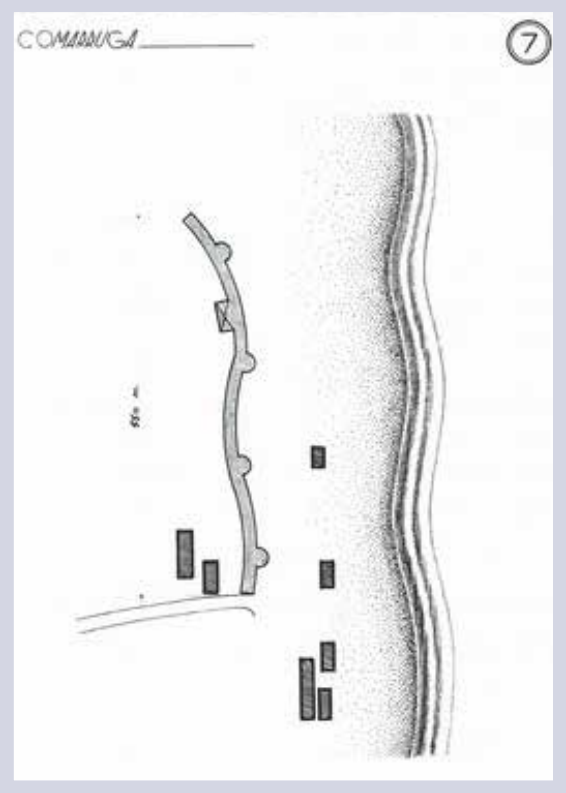
L'inventari també feia constar que a uns 400 metres aproximadament de l'estació de ferrocarril, a la platja de Coma-ruga, existien altres dos nius metralladors més separats per només 10 metres. Aquest lloc s'havia aprofitat per instal·lar una casa de banys que els servia d'emmascarament. Els dos nius tenien les mateixes característiques: eren de planta rectangular, estaven construïts de formigó i revestits de ciment i comptaven amb quatre espitlleres, una d'elles frontal i les altres tres laterals, orientats direcció sud per la part de mar.

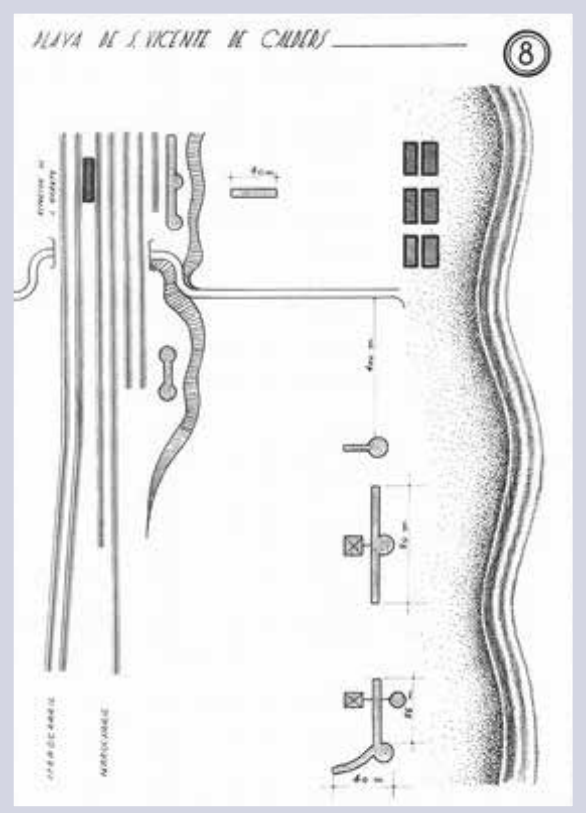
Per últim, al lloc denominat com el Francàs, hi havia ubicat encara un altre niu metrallador situat a uns 70 metres de la caserna de carrabiners, a 50 metres de la línia fèrria i a 1.500 metres de la carretera general de Tarragona-Barcelona. El niu estava construït de formigó i el seu sostre consistia en una llosa de formigó sobre un entramat de bigues de ferro, amb planta rectangular i tester semicircular, comptant, a més a més, amb tres espitlleres: una frontal i dues laterals en direcció sud-est.

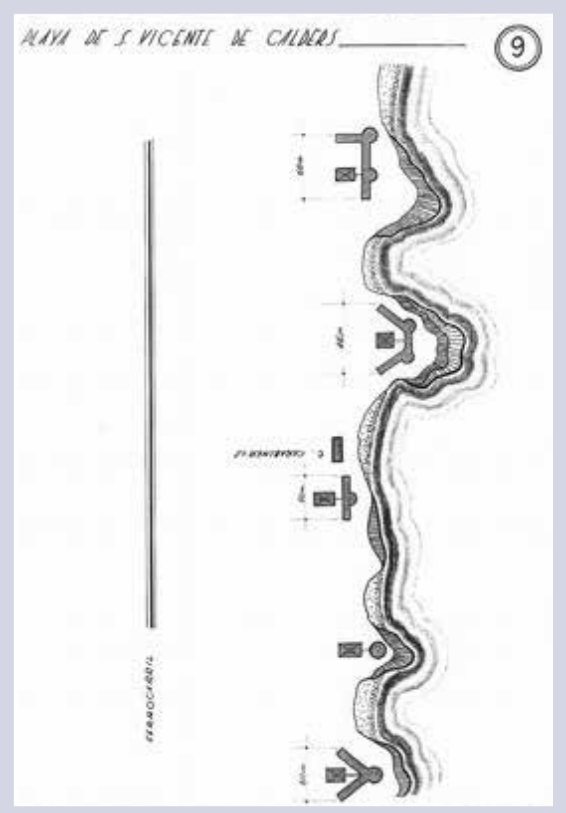
184 CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

Croquis de les defenses de Sant Salvador, Coma-ruga, Sant Vicenç de Calders[185]









185 Doc.1/2-5. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.

2.5.1.2. Tarragonès

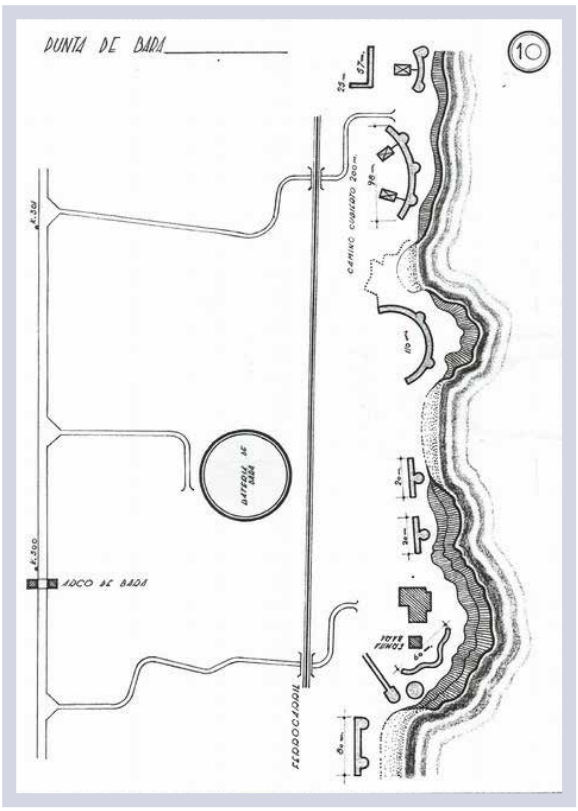
Aquesta seria la comarca que comptaria amb més població de la costa tarragonina, ja que comprenia la ciutat de Tarragona a banda d'altres pobles que també disposarien de les seves pròpies posicions defensives, com Rodà de Berà, el Creixell, Torredembarra, Tamarit, Vila-seca i Salou.

2.5.1.2.1. Roda de Berà

Aquesta era la primera població de la comarca del Tarragonès, un petit poble de només 637 habitants l'any 1936, tenint el seu litoral les mateixes característiques que les anteriors poblacions.

Quant als mapes republicans sobre la defensa d'aquest tram de costa[186], pròxim a l'Arc de Berà, entre el km 300 i 301 de la carretera i abans d'arribar a la via fèrria en direcció a la platja, a mitjans de 1937 s'estaven construint cinc pous per canons de 150 mm a barbeta amb un dipòsit de municions, tot de formigó. Aquest tram de platja comptaria també amb diferents fortificacions, tals com un camí cobert de 200 metres que passava sota la via del tren i anava a parar a dos nius de metralladora protegits per una trinxera de 98 metres. Al seu costat, i en direcció a Sant Vicenç de Calders, es trobava també un altre niu de metralladora protegit per una petita trinxera de 57 metres de longitud. Passats els dos nius anomenats abans i en direcció sud, hi havia a les platges trinxeres de diferents dimensions: una de 110 metres de forma semicircular; dues més petites rectes de 20 metres cadascuna; una altra de 60 metres que protegia una ermita i encara una altra de 80 metres una mica més al sud, situant-se entre aquestes dues darreres trinxeres un niu de metralladores amb el seu camí cobert.

D'una altra banda, el reconeixement realitzat per un oficial de l'exèrcit franquista pocs mesos després d'acabada la guerra només faria menció de dos nius de metralladores a la costa del municipi sense especificar el lloc concret. En canvi, l'inventari posterior realitzat per l'exèrcit a principis dels anys 40[187] recollia l'existència només d'un niu doble de metralladores, situat al lloc denominat Ermita de Berà, a uns 300 metres de la línia fèrria i a uns 350 metres de la carretera general de Tarragona a Barcelona. Aquest niu doble no estaria finalitzat completament, sent la seva construcció de formigó armat amb el sostre consistent en un entramat amb bigues de ferro. Els dos nius tindrien una planta rectangular, però amb tester semicircular un d'ells i l'altre amb un arc de cercle, comptant, a més a més, amb tres espitlleres, una frontal i dues laterals orientades en direcció sud-est, el primer dels nius i en direcció sud, el segon. L'entrada a aquests s'efectuava a través d'una galeria subterrània que els comunicava entre ells al massís de la muntanya de Berà, construïda de formigó armat i amb forma de volta.



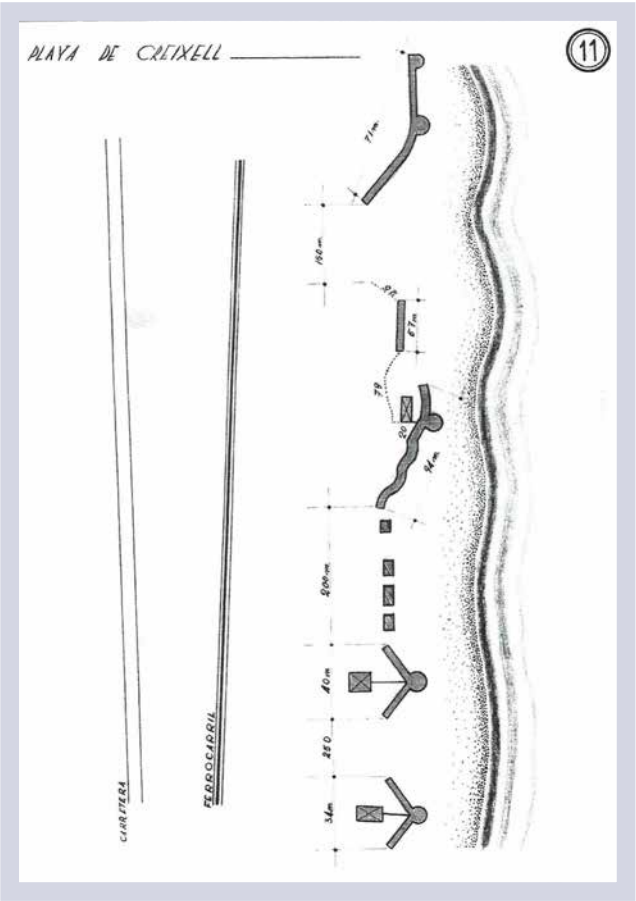
Croquis de les defenses de Roda de Berà[188]

186 Doc.1/10. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.
187 CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.
188 Doc.1/10. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.

2.5.1.2.2. Creixell

El petit poble del Creixell amb 311 habitants l'any 1936 comptaria, segons un informe d'un oficial franquista un cop acabada la guerra, amb un niu de metralladores situat a 3 quilòmetres a ponent dels dos nius de la platja de Roda de Berà[189]. En canvi, i segons els plànols republicans[190], la platja del Creixell havia de comptar amb diverses posicions defensives, sent aquestes de llevant a ponent les següents: una trinxera de 71 metres; una altra, de 57 metres situada a 150 metres d'aquesta última; una altra trinxera de 94 metres, amb un petit niu de metralladores; una altra, de 40 metres en forma de V situada a 200 metres d'aquesta darrera trinxera amb el seu respectiu niu de metralladores i, encara una altra trinxera més, de 34 metres, també en forma de V situada a 250 metres de l'anterior i amb el seu respectiu niu de metralladores; totes construïdes amb sacs terrers i rulls.

Altrament,i segons l'inventari de l'exèrcit realitzat posteriorment[191], a la platja del Creixell existien dues posicions defensives: un niu doble de metralladores i un niu metrallador. El niu doble estava situat a un lloc anomenat La Murta, a uns 100 metres de la línia fèrria i a 600 metres de la carretera Barcelona-Tarragona. Aquests dos nius estaven units entre si a través d'una galeria amb dues portes d'entrada i la seva construcció era de formigó armat, amb plantes rectangulars i testers semicirculars, tenint cada niu tres espitlleres, una frontal i dues laterals en direcció sud-est. Per una altra part, el niu metrallador es trobava al lloc denominat El Gort i Platja de Mar, a uns 100 metres de la línia fèrria i a 400 metres de la carretera de Barcelona a Tarragona. Aquest niu però es trobava en construcció un cop finalitzada la guerra i estava realitzat de formigó armat, sent la llosa del sostre d'un entramat de biga de ferro, també de planta rectangular i tester semicircular, amb altres tres espitlleres, una frontal i dues laterals en direcció sud-est.



Croquis de les defenses del Creixell[192]

2.5.1.2.3. Torredembarra

Segons l'oficial anglès al seu informe de la defensa de la costa catalana, Torredembarra era un poble una mica més gran que Calafell, en concret tenia 2.278 habitants al 1936, i comptava amb una platja més extensa que oferia més comoditats pels banyistes, sent per això la platja preferida pels habitants de Tarragona. Quant a la seva defensa, les obres de fortificació que s'havien realitzat eren molt semblants a les de Calafell, sent sis els nius de metralladores destinats a la defensa de

189 Caixa 7. FP. Infiesta. BPR-UB.
190 Doc.1/11. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.
191 CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.
192 Doc.1/11. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.

la costa en cas d'un desembarcament. Cal afegir que a tots aquests pobles no hi havia ni una sola metralladora disponible i als seus habitants se'ls insistia que en el cas que fos necessari, les armes arribarien al moment amb tota urgència, igual que els homes que sabien utilitzar-les, així com els homes amb els fusells per ocupar i defensar les llargues línies de trinxeres construïdes al llarg de tota la costa. Per tant, als habitants d'aquestes poblacions no els quedava més remei que creure el que se'ls deia i prometia amb tanta insistència.

L'oficial anglès afegia també que darrera d'unes plantacions de canyes es col·locaria, oculta, una segona línia de trinxeres una mica més allunyada de la platja – a uns 500 peus- dividides en diferents trams, tenint cadascuna d'aquestes una capacitat per 20 homes[193]. A més a més, el litoral de Torredembarra comptava a banda de l'extensa platja amb una punta important anomenada cap Gros, que també seria defensada.

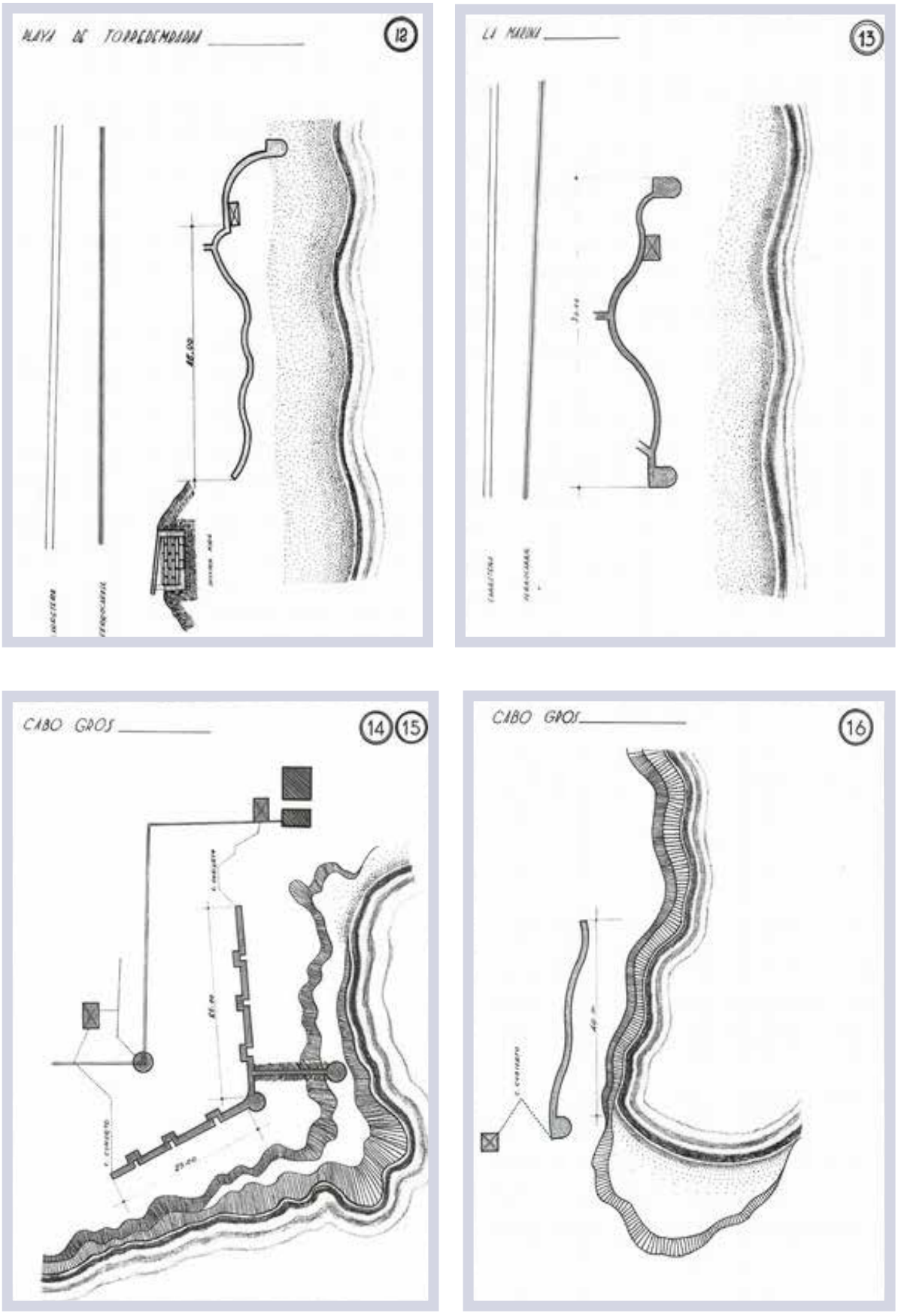
Segons els mapes republicans[194], serien diverses les posicions defensives projectades. Així per exemple, la platja de Torredembarra havia de comptar amb un niu de metralladora amb el seu respectiu abric comunicat amb una trinxera de 45 metres de llargada, construïda de sacs terrers i rulls; a la zona coneguda com la Marina havien d'existir altres dos nius de metralladores units amb una trinxera de 30 metres construïda també de sacs terrers i rulls; mentre que al cap Gros hi haurien les fortificacions més importants, com serien dos nius de metralladores situats en unes posicions més elevades sobre penya-segats. Un d'aquests nius unia dues trinxeres de 25 metres cadascuna en forma de L, mentre que l'altre niu estava situat en una posició més avançada però molt pròxim al niu anterior, comunicat amb la trinxera per un camí cobert. A cada costat de la trinxera existia un camí cobert que anava a parar a un refugi. Per últim, també hi hauria un altre niu que comunicava amb un petit camí cobert en forma de ziga-zaga amb una trinxera de 10 metres construït de sacs terrers amb rulls.

D'una altra banda, l'informe realitzat per l'oficial franquista una vegada acabada la guerra recolliria que existia un niu de metralladores amb trinxera a banda i banda, al centre de la platja de Torredembarra, dos nius de metralladora més amb una trinxera per davant i altres trinxeres per darrera d'uns 50 metres de longitud a l'est del cap Gros i un niu més a la platja del Canyadell[195].

En canvi, l'inventari posterior de la guerra realitzat per l'exèrcit[196] assenyalaria un dipòsit de munició a mig fer que es trobava al lloc denominat Platja de Mar, a uns 3 km del poble de Torredembarra, al costat de la línia fèrria i a uns 500 metres de la carretera de Tarragona-Barcelona. Aquesta obra estava en construcció a falta de sostre, una vegada acabat el conflicte, sent de formigó armat revestit de maó. El dipòsit comptava també amb dues portes laterals i, a continuació d'aquesta, existia una trinxera de sacs terrers, força deteriorada. A l'informe també s'assenyalaria un doble niu metrallador situat a diferents cotes d'altura: el primer niu, al lloc denominat Roc de Sant Pere i el segon al Roc de Sant Joan, a uns 80 metres de la línia fèrria i a 600 metres de Torredembarra. El primer d'aquests nius estava construït de formigó armat i la llosa del sostre tenia un entramat de bigues de ferro, comptant amb tres espitlleres, una frontal i dues laterals en direcció sud-est. El segon niu situat al costat del mar i a la roca estava construït com el primer i unit a ell per un atrinxerament, però comptava amb només dues espitlleres en direcció sud-est.

193 Doc. 45-46. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.
194 Doc. 1/12-15. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.
195 Caixa 7. FP. Infiesta. BPR-UB.
196 CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

***Croquis de les defenses de Torredembarra*[197]**



197 Doc.1/12-15. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.

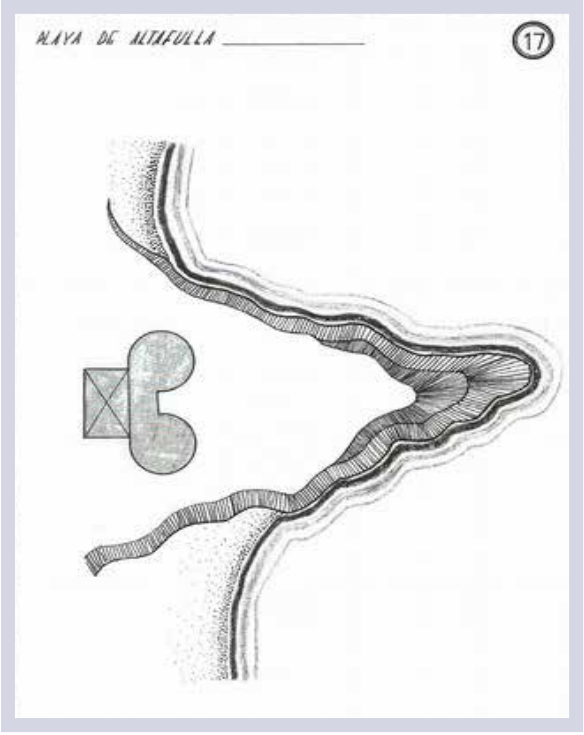
2.5.1.2.4. Altafulla

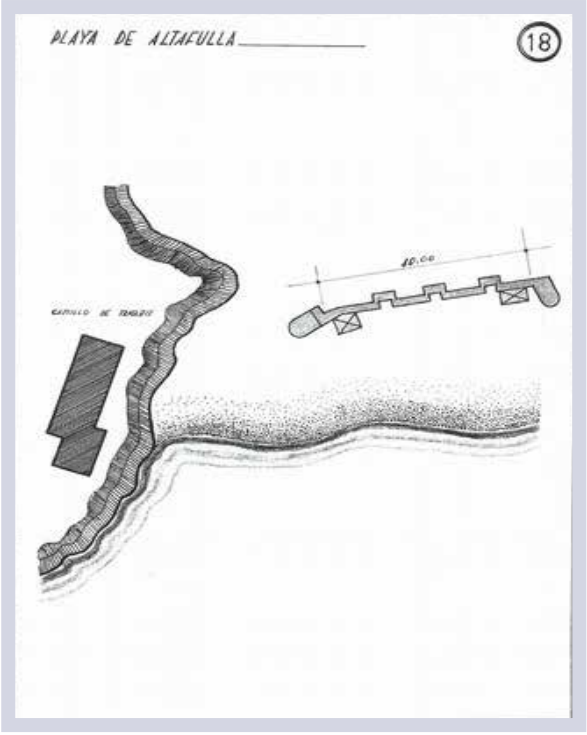
El poble d'Altafulla, que al 1936 comptava amb 695 habitants, tindria instal·lada per la defensa de la seva costa, i sobretot la de Tarragona, una bateria de canons situada a la muntanya de Sant Joan, que estaria comunicada amb la població per una molt bona carretera de 12 milles de longitud i que seria realitzada en només tres mesos. Van col·laborar en la seva construcció els habitants del poble, ja que la carretera els permetia anar amb major facilitat als seus camps i els facilitava el transport dels productes agrícoles[198].

Segons els mapes republicans[199], van ser diverses les construccions realitzades a les costes d'aquest terme municipal, destacant entre aquestes els nius de metralladora que es projectarien a la platja d'Altafulla. Segons aquests mapes, existia un niu doble amb dues troneres amb el seu respectiu refugi i altres dos nius més situats pròxims al castell de Tamarit units entre ells per una trinxera de 10 metres.

Per altra banda, l'inventari del exèrcit realitzat posteriorment faria referència a dos nius metralladors[200], el primer situat a un lloc anomenat Fortí, a uns 800 metres de l'estació fèrria i a 1 km d'Altafulla; mentre que el segon es trobava a Roca de Gaià, a uns 300 metres de la població. El primer d'aquests nius estava construït de formigó armat, amb planta rectangular i tester semicircular, tot i que encara li mancava finalitzar la part exterior i posterior del niu. El seu interior estava revestit de maó, amb un entramat de bigues de ferro pel sostre i el seu accés s'efectuava per un passadís curt. El segon niu comptava amb diversos nius petits més, amb plantes romboïdals i testers en arc de cercle, construïts tots de formigó armat, cadascun d'ells amb tres espitlleres: una frontal i dues laterals i en direcció sud-est. A més a més, comptaven amb una entrada formada per una espècie de boca d'abric també de formigó armat, on a pocs metres es trobava la línia divisòria de nius amb una escala de pujada, sent la seva coberta una llosa de formigó sobre un entramat de bigues de ferro.

Croquis de les defenses de Altafulla[201]





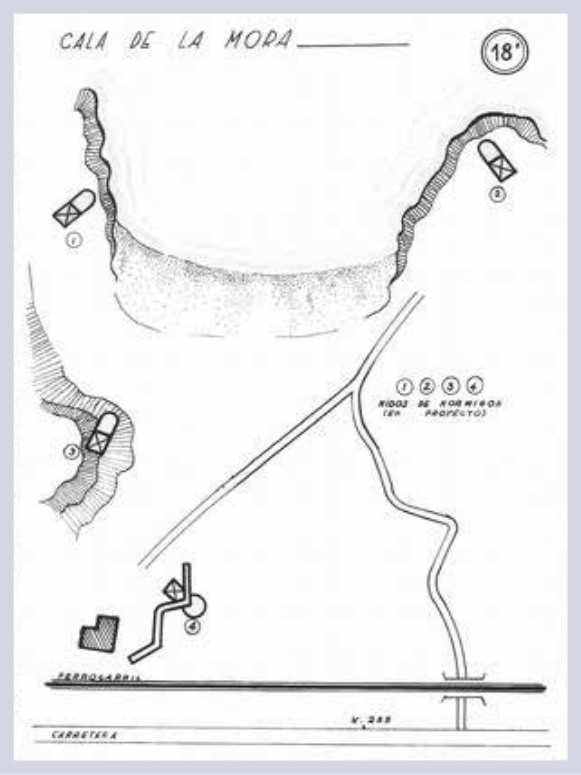
198 Doc.46-47. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.
199 Doc.1/16-19. Carpeta 11.Caixa 1156. AGMAV.
200 CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.
201 Doc.1/16-17. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.

2.5.1.2.5. Tamarit

Durant l'època de la Guerra Civil Tamarit era un municipi independent de només 303 habitants que seria integrat a la ciutat de Tarragona al 1956. Sobre les seves defenses costaneres, segons l'inventari de l'exèrcit realitzat posteriorment a la finalització del conflicte[202], hi havia un niu metrallador que es trobava a la part baixa del castell de Tamarit, a uns 700 metres del poble i a uns 800 de la carretera de Barcelona a Tarragona. Estava camuflat a la pedra de la muntanya i construït de formigó armat, amb un entramat de bigues de ferro pel sostre, de planta rectangular i tester semicircular. La seva entrada tenia forma de boca de refugi, del que s'iniciava un petit passadís d'alguns metres, en el qual es trobaven cinc espitlleres per tir de fusell (home a peu), mentre que les tres espitlleres del niu, una frontal i dues de flanqueig, tenien el seu punt de mira en direcció sud-est, però la de la part de la dreta estava tapada per la interposició de la muntanya. Per la seva proximitat al mar, es trobava inundat permanentment per les aigües.

Aquesta realitat diferia amb les fortificacions que s'havien projectat als mapes republicans, on es descrivia que a la cala de la Mora, situada a ponent del castell de Tamarit, estaven en projecte fins a quatre nius de formigó, situats dos a cada costat de la platja, el tercer en una posició més elevada també a un costat i el quart, ja més a l'interior pròxim a la via del ferrocarril, amb una trinxera i comptant tots amb els seus respectius refugis. Un altre lloc a fortificar era la Punta de la Mora, on existien diferents posicions defensives, sent aquestes les següents: una trinxera de 25 metres de longitud; una altra, de 40 metres i una altra, de 20 metres situada a la part posterior i al mig des les anteriors. També estava projectat un altre niu de metralladores; dues trinxeres més de 60 metres de longitud, situades una darrera l'altra i encara una altra petita trinxera de 10 metres, situant-se en mig d'aquesta un altra niu de metralladores. Per acabar, encara existiria una trinxera més sense especificar més dades. Tots els nius de metralladora comptarien amb els seus respectius refugis.

Croquis de les defenses de Tamarit[203]



202 CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.
203 Doc.1/18-19. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.

2.5.1.2.6. Tarragona

La capital de la província estava situada al fons d'una gran cala que quedava dominada al nord per la muntanya de Sant Joan i al sud per l'elevació del cap de Salou, precisament els llocs on primer s'instal·larien bateries de costa.

La ciutat tenia 31.421 habitants al 1936 i, segons l'informe de l'oficial anglès, el seu port podia tenir gran importància, ja que era la sortida natural per mar d'una gran quantitat de productes agrícoles de les províncies de Lleida i de Tarragona però, en canvi, era un port petit en males condicions i amb molt poca capacitat. Disposava del Moll de Costa, el Moll Paral·lel, el dic de Llevant i el dic de Ponent, tots força petits, ja que el més gran no superava els 600 peus, sense comptar que la profunditat de l'aigua al seu interior no superava les tres braces[204].

L'oficial anglès afegiria que per la defensa immediata de Tarragona es recorreria al mateix sistema que a Barcelona. Així l'UGT convocaria tots als homes que volguessin gastar els seus diumenges treballant gratuïtament a les obres de fortificació. També serien molts els que acudirien i sota la direcció d'oficials d'enginyers començarien a omplir sacs de sorra i construir trinxeres a l'anomenada platja del Miracle. També es van portar una gran quantitat de sacs a la plaça d'Olózaga, immediata al port, i punt d'entrada a la ciutat. Tarragona, tot i estar en una elevació que dominava molt bé el Mediterrani, tenia totes les seves defenses instal·lades a la part baixa de la ciutat i pròxima al mar sobretot a la desembocadura del riu Francolí, lloc on més atenció posarien els fortificadors. En aquest punt es construirien a banda i banda del riu diverses línies de trinxeres i s'emplaçarien també deu nius de metralladora de ciment armat. Aquestes trinxeres quedarien ocultes pel ramatge de les canyes que abundaven molt a la regió i, com a més a més estaven cobertes, era dels llocs en que menys senyals de fortificació podien notar-se, fins i tot, després de prestar molta atenció[205].

Respecte els mapes de defensa republicans[206], els projectes de fortificació del litoral tarragoní eren els següents: a la punta de la Creueta havia d'existir dues trinxeres,tot i que no s'especificava la seva llargada. Estaven comunicades entre elles per un petit camí, coma,tant la més important amb dues posicions de tirador i un refugi. La platja, anomenada de Mas Rabasa, comptaria amb dos nius de metralladora comunicats per un petit camí, trobant-se al centre un refugi; i uns altres dos nius de metralladora situats a una altura, comunicats per una trinxera en forma de V, tenint cadascú d'ells un refugi situat a l'entrada de la trinxera. Per la seva banda, hi hauria un altre niu de metralladora i una trinxera de 30 metres a la platja del Morrot, situant-se cada element a cada costat de la via del tren. El niu estava situat al costat de la corba de la carretera i comptava, a més a més, amb un camí cobert que anava a parar a un refugi; mentre que un altre niu de metralladores es trobava a un costat de la platja dels Capellans. Aquest niu tenia forma circular amb el seu refugi i es comunicava per un petit camí i una trinxera de 40 metres amb l'altre costat de la platja on hi havia dos refugis més. Un altre lloc que comptaria amb fortificacions seria la platja de la Savinosa, ja que existiria una trinxera en forma de ziga-zaga de 20 metres a la part de Llevant amb un niu al mig i un petit refugi i comunicada per un camí cobert amb una altra trinxera en forma de ziga-zaga de 30 metres. A l'altre costat de la platja i molt pròxim al sanatori, hi hauria una altra trinxera recta amb un niu o refugi al mig, orientada totalment cap a la platja i encara una altra trinxera a prop d'aquesta última de 40 metres en forma de ziga-zaga i comunicada per un camí cobert sota de la via del ferrocarril. Continuant amb les fortificacions, a la platja de l'Arrabassada, en concret al sanatori, i orientats cap a la platja existirien dos nius o posicions de tirador units per una trinxera de 30 metres, mentre que a l'altre costat de la platja hi hauria un niu de metralladores comunicat

204 Doc. 47-48. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.
205 Doc.48-49. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.
206 Doc.1/20-34. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.

amb una trinxera de 27 metres amb un refugi i pròxima aquesta posició, a la platja, una trinxera en forma de ziga-zaga de 18 metres. El Fortí, situat a la punta del Miracle, també comptaria amb les seves posicions defensives com una trinxera de 70 metres que seguia bordejant la costa 20 metres més i girava per acabar en una posició de tirador avançat situada cap al mar; mentre que la mateixa platja del Miracle comptaria amb una trinxera davant de la platja de 90 metres amb dos refugis. D'un costat de la trinxera sortia un camí cobert que comunicava amb un refugi de formigó, tot i que abans d'arribar a aquest, i també a un costat, sortia un altre camí cobert que anava a parar a una trinxera de 30 metres i un niu de metralladores també de formigó. Per últim, darrera de la mateixa platja i a la via del ferrocarril hi havia una trinxera de 180 metres.

La ciutat havia de comptar, segons aquests mapes, amb altres posicions defensives com dues trinxeres de 30 metres de longitud situades a les Cases Barates (una d'elles amb refugi); una posició de tirador amb una trinxera de 80 metres i dos petits nius comunicats entre si per un camí, existint al mig un refugi al Pont del Diable. També comptaria amb les posicions existents al riu Francolí, on abans de la seva desembocadura i pròxim al pont del ferrocarril hi hauria una trinxera de 168 metres de longitud a la riba de ponent del riu. Al port, concretament a la punta de l'espigó, existiria un niu de sacs terrers i una petita trinxera de 10 metres a la platja un cop passat l'anomenat espigó i que comunicaria el niu i el seu refugi. Les darreres posicions defensives serien les situades a la platja del Riu Clar, on existiria una trinxera de 50 metres amb un abric central i dues posicions de tirador a cada costat de l'abric.

Sobre les informacions franquistes, diversos agents explicarien a finals de setembre de 1937 que a Tarragona hi havia una sèrie de fortificacions considerable, assegurant que la platja estava minada amb dinamita amb previsió d'un desembarcament[207], mentre que una altra informació, aquesta del 31 d'octubre del mateix any, afegia que a la sortida de la població, a la costa, i a uns 30 metres de la carretera, podien observar-se fortificacions noves[208]. Però aquestes posicions defensives serien més ben descrites a l'informe de l'oficial franquista realitzat pocs mesos després d'acabada la guerra[209]. Aquest oficial descriuria que a llevant de la platja cala de Bens, la costa es trobava coberta de pins i al vessant d'aquesta, i protegida pels arbres, hi havia una trinxera de sacs sorrencs amb una longitud aproximada de 40 metres, trobant-se una altra trinxera d'aproximadament 25 metres de les mateixes condicions que l'anterior a la platja de l'Arbosal.

La platja Llarga, per la seva part, i degut a la seva gran extensió també comptaria amb diferents posicions defensives; així al centre mateix existiria un petit monticle envoltat de trinxeres, excavacions i sacs sorrencs on hi havia un refugi en construcció i una base que podia servir per emplaçar un canó petit. A 600 metres aproximadament, a llevant del citat monticle, hi havia una trinxera construïda amb sacs sorrencs d'una longitud aproximada de 25 metres, situada a la punta de la Creueta, mentre que a l'oest de l'anomenada platja, a la punta del Morrot, existien dos nius de metralladores de formigó separats un de l'altre uns vuit metres aproximadament, cadascun d'ells amb cinc espitlleres.

Segons el mateix informe, la platja de la Savinosa comptaria, per la banda de llevant, a la raconada entre la costa i la platja, amb una trinxera que anava des de la via del ferrocarril fins a la mateixa vora de la costa, mentre que a ponent de la platja, és a dir, al costat de la raconada de la muralla de l'hospital militar i la platja, hi havia un niu de metralladora de formigó amb una sola espitllera. La següent platja, la de l'Arrabassada comptaria, a la banda de llevant i prop de l'hospital militar amb dos nius de metralladores de formigó amb solament una espitllera, separats un de l'altre uns 10 metres aproximadament i units per trinxeres al descobert, mentre

207 Caixa A83. Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA).
208 Caixa A83. AHEA.
209 Caixa 7. FP. Infiesta. BPR-UB.

que a ponent de la platja hi havia un niu de metralladores de formigó molt reduït amb tres espitlleres.

Per últim, a la platja del Miracle al peu del Fortí, hi havia un niu de metralladores que al mateix temps servia de refugi amb una longitud aproximada de 30 metres, mentre que a la mateixa platja existia un altra niu de metralladores, gairebé acabat, i aproximadament a 10 metres d'aquest una altre niu en construcció, els dos construïts amb formigó.

En canvi, i segons l'inventari de l'exèrcit realitzat als anys 40[210], el litoral de la població de Tarragona comptaria amb una gran quantitat de posicions defensives. La primera d'aquestes seria un doble niu de metralladores, tot i que es trobaria inacabat, situat al lloc anomenat de les Coves i separat i comunicat per una trinxera de 10 metres. Es trobava en construcció fins al plànol de les espitlleres i el seu interior estava revestit de maó, amb una planta rectangular i un tester semicircular. També es trobaria un altre niu metrallador inacabat, aquest situat a la platja Llarga, construït amb formigó armat, amb una planta rectangular i un tester semicircular i trobant-se en construcció fins les espitlleres (en tenia tres): dos frontals i una lateral, en direcció sud-est. A l'esquerra d'aquesta posició i a la seva dreta sortia una trinxera de pocs metres feta amb sacs terrers. A 200 metres d'aquest niu n'hi havia un altre a la mateixa platja situat a la dreta de la via fèrria, sent la seva construcció de formigó armat, amb la resta de l'obra de pedra, maçoneria i ciment. El sostre el cobria una llosa de formigó sobre un entramat de bigues de ferro i tenia forma rectangular amb testers semicirculars. El niu, a més a més, comptava amb tres espitlleres: una frontal i dues de laterals en direcció sud-est i amb diverses escales de baixada a les plantes d'emplaçament de peces. Al costat d'aquest i a només 15 metres, existia un altra niu metrallador amb les mateixes característiques, mentre que al lloc denominat Mont-roig i situat a l'esquerra de la línia del ferrocarril a 150 metres de l'anterior niu i a prop de la platja de la Savinosa, es trobava un altre niu metrallador construït de formigó, amb una planta rectangular i amb una sola espitllera frontal amb el punt de mira en direcció nord-est, batent la carretera general. La llosa descansava sobre un entramat de bigues de ferro i al seu interior i a l'exterior estava coberta de pedres.

Al terreny cercat del sanatori marítim de la Savinosa, existiria un altre niu metrallador de planta rectangular, sent la seva construcció de ciment i formigó i estant la seva part interior revestida de maó, amb forma de volta. Disposava d'un petit habitacle/recanvi per municions i dues portes laterals, així com una sola espitllera frontal amb el punt de mira cap al nord-est en direcció a la mateixa platja. Ja a l'interior del sanatori, a poc més d'1 km de la ciutat de Tarragona i a uns 30 metres de la línia de ferrocarril, hi hauria un doble niu metrallador, construït de ciment armat i de formigó, revestit el seu interior amb bigues de ferro i tenint una única espitllera frontal. La següent posició defensiva es trobava al massís rocós de la platja del Miracle on hi havia un altra niu metrallador construït de formigó armat, sent la seva llosa de maó sobre un entramat de bigues de ferro i amb una sola espitllera frontal en direcció al sud-oest; mentre que existia un altre niu metrallador al lloc denominat caserna de l'Est, al costat de la platja de l'Arrabassada, a uns 50 metres de la línia fèrria. Aquest niu estava construït de formigó armat a la part exterior i de maó a l'interior, estant la coberta reforçada per bigues de ferro. La seva planta era rectangular, amb un tester semicircular i tenia tres espitlleres: una frontal i dues laterals, situant els seus punts de mira cap a l'est, mentre que l'entrada es verificava per la porta situada a l'interior de la finca Boixó. A solament 100 metres de l'estació de ferrocarril de la ciutat i a la part de la costa, es trobaven dos nius més metralladors separats entre ells uns 25 metres. Tot i que el segon niu no es finalitzaria, els dos tenien les mateixes característiques: planta rectangular amb testers semicirculars, construïts de formigó armat i amb el seu interior revestit de maó, descansant la llosa sobre un entramat de bigues de ferro. Tenien a més a més tres espitlleres, una frontal i les

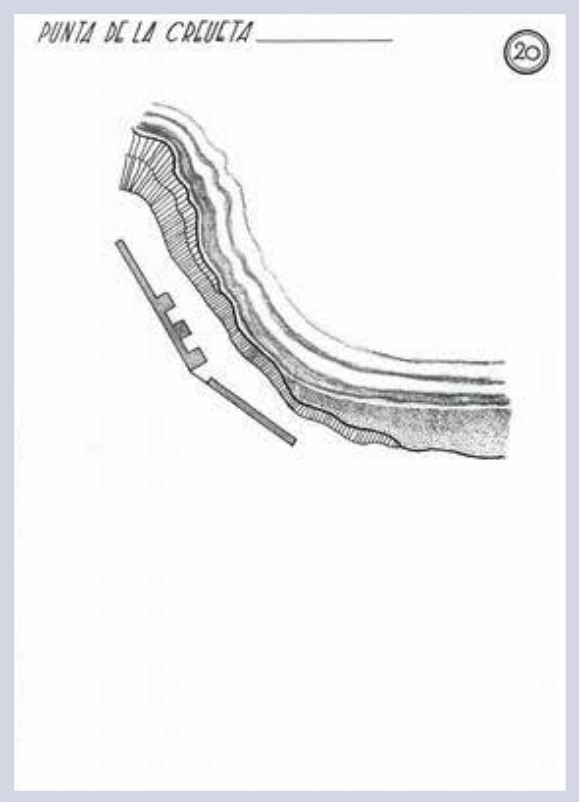
210 CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

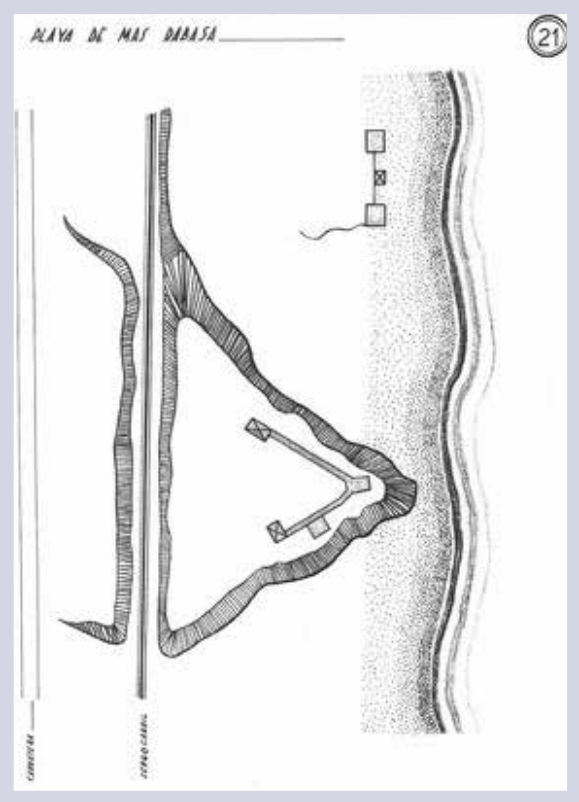
altres dues laterals que tenien orientats el seus punt de mira cap al sud-est, en el cas del primer niu i cap al sud en el cas del segon. Un altea niu metrallador es trobava als afores de la ciutat de Tarragona, al lloc denominat Caserna Nord i situat a 1 km de la costa, dominant el mar. Aquest era de planta rectangular i construït de formigó i pedra de maçoneria, amb dos petits habitacles/ recanvis de municions, així com dues portes d'entrada, a dreta i esquerra, de l'única espitllera frontal amb que comptava i que, per cert, tenia direcció sud, comptant a més a més amb dues petites trinxeres d'escassa longitud que sortien de l'accés al niu.

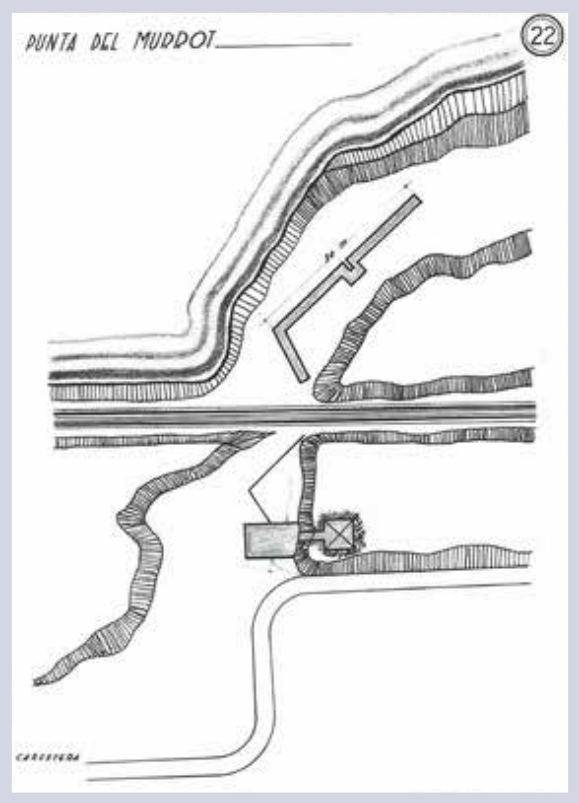
El port de Tarragona també disposaria d'algunes defenses com serien dos nius dobles situats el primer al far i el segon a l'extrem més sortint del dic de defensa del riu Francolí. El niu doble de metralladores del far no es trobaria finalitzat i la seva construcció era de maçoneria formigonada, revestida al seu interior de pedra, coberta de maó i la part de tir de maçoneria. Les plantes dels nius eren rectangulars, amb testers semicirculars i hi estaven replantejades una espitllera frontal i dues laterals, amb el seus punts de mira orientats cap al nord-oest. La seva altura era de 1,50 metres i per la part superior sortien les varetes de ferro que dividien les espitlleres encara no construïdes. A més a més, comptava amb departaments per cuina, amb les seves divisions corresponents. L'altre niu doble comptava amb uns emplaçaments normals, sent la seva construcció de formigó armat i les seves plantes rectangulars. El seu interior es trobava revestit de maó i bigues de ferro que sostenien el sostre, mentre que el seu exterior estava revestit per una capa de maçoneria en camuflatge. Cada niu tenia tres espitlleres de mira per tir de fusell i la seva entrada constava de vuit esglaons, a poc més d'un metre del pis del dic.

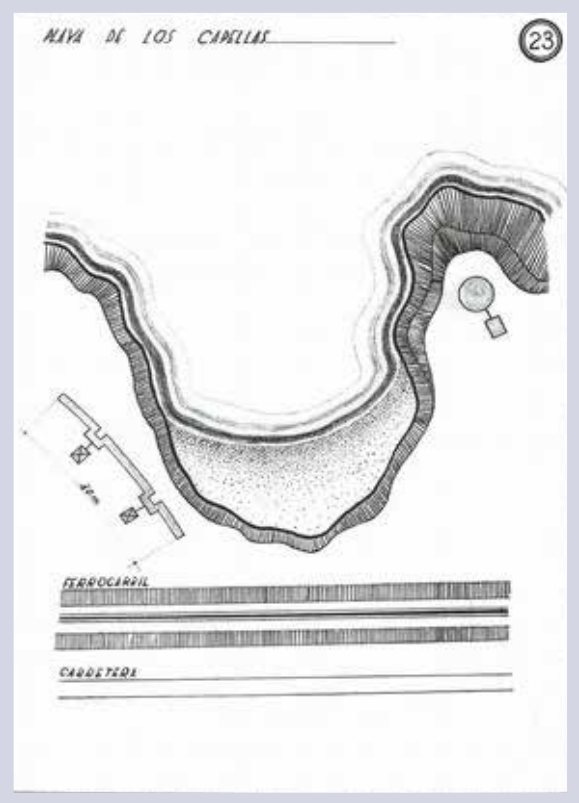
També existia un altre niu doble de metralladores, a La Pineda, pròxim al Mas dels Canònics, dintre del terme municipal de Tarragona. Aquests dos nius estaven units a través d'una galeria curta de 2 metres d'alçada i la seva construcció era de formigó armat, amb plantes rectangulars i testers semicirculars. El seu interior es trobava revestit de maons i la llosa descansava sobre un entramat de bigues de ferro. Cadascun dels dos nius comptaven amb tres espitlleres, una frontal i dues laterals, amb direcció sud i creuaven els seus focs amb els altres nius de metralladores immediats, tant anteriors com posteriors. I és que en aquesta part del litoral abundarien les obres defensives. Així al lloc denominat El Prado, a La Canonja, es construirien fins a dos nius dobles i dos nius més senzills, creuant-se els focs entre ells. El primer d'aquests, en sentit Tarragona a Vila-Seca, seria un niu doble pròxim al Mas dels Canònics, amb plantes rectangulars i testers semicirculars, construïts de formigó armat i descansant les seves respectives lloses sobre bigues de ferro i maons. Cadascun d'ells tenien tres espitlleres: una frontal i dues laterals i el tram recte de la unió dels dos nius també comptaria amb una espitllera frontal. El segon era un niu metrallador situat a només 200 metres d'aquest últim, pròxim al Mas dels Canònics, sent la seva construcció igual que l'anterior tant exterior com interior. Comptaria també amb tres espitlleres: una frontal i dues laterals, tot i que tindria orientat el seu punt de mira cap el mar, en direcció sud; mentre que el següent niu metrallador només distava d'aquest últim uns 200 metres i es trobava situat a El Prado, al costat del mar. Era de planta rectangular amb tester semicircular, sent la seva construcció de formigó armat i descansant la llosa sobre un entramat de bigues de ferro i maó, comptant amb tres espitlleres: una frontal i dues laterals en direcció sud. Finalment, la darrera obra de fortificació seria un niu doble de metralladores, situat també a El Prado, a uns 5 km de la ciutat de Tarragona. Els nius d'aquesta posició es trobaven separats entre ells per una trinxera coberta de pocs metres, mentre que tota l'obra era de formigó armat, descansant la llosa sobre un entramat de bigues de ferro i maó. Els dos nius tenien planta rectangular amb testers semicirculars i cada niu comptaria amb tres espitlleres: una frontal i dues laterals, amb els seus punts de mira orientats cap al mar, en direcció sud.

***Croquis de les defenses de Tarragona*[211]**

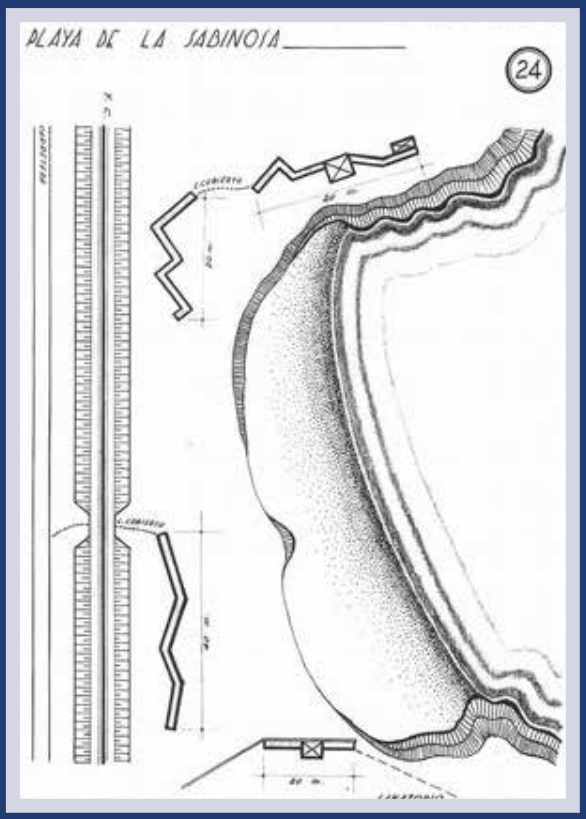


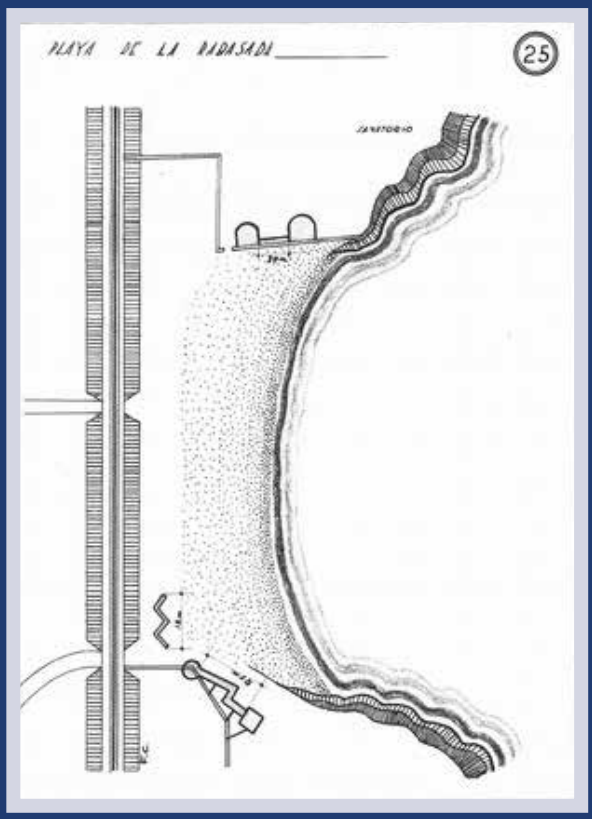


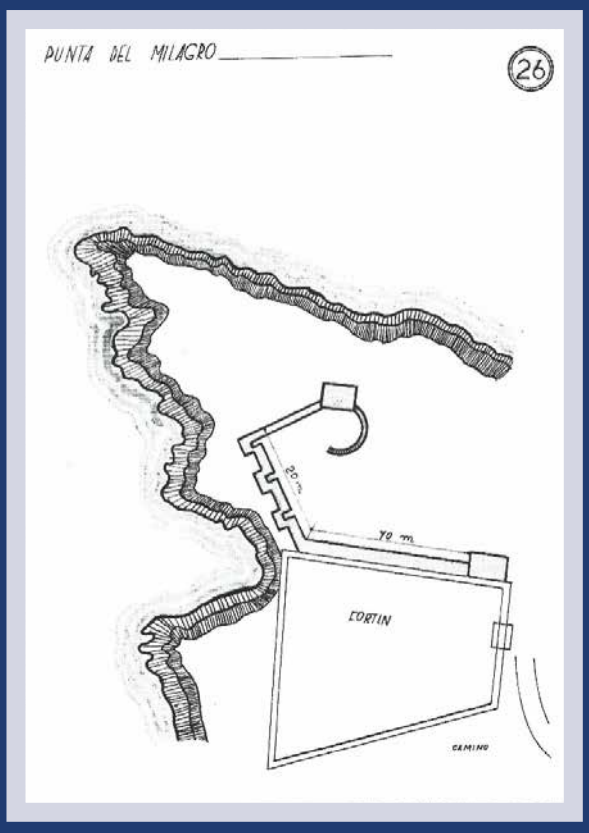


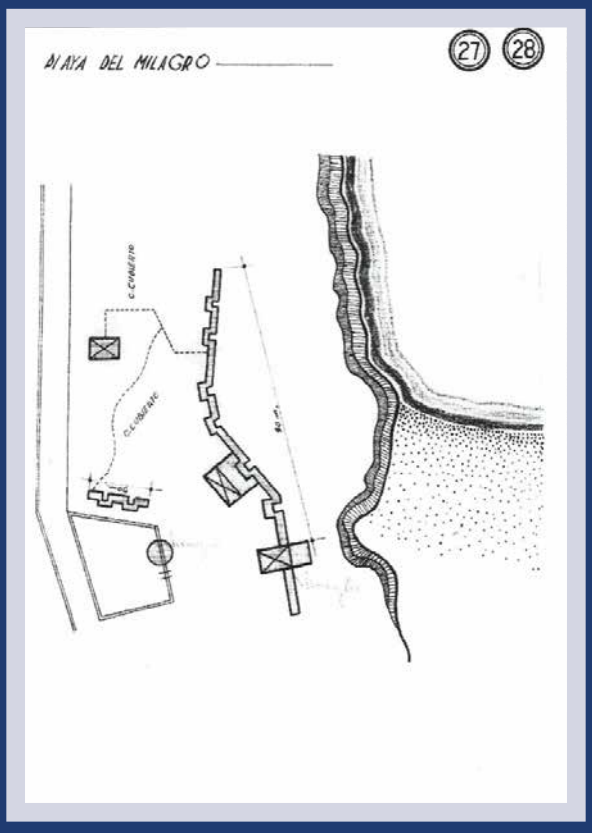


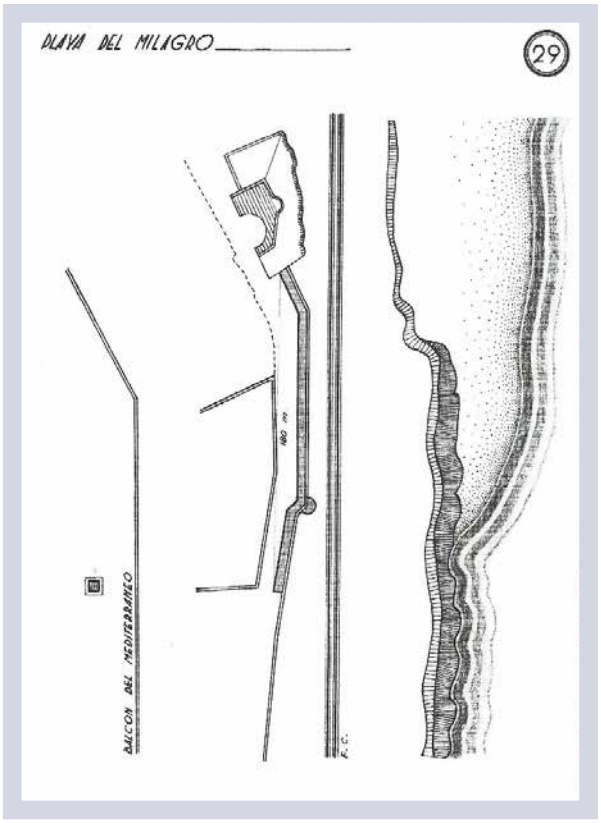
211 Doc.1/20-33. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.

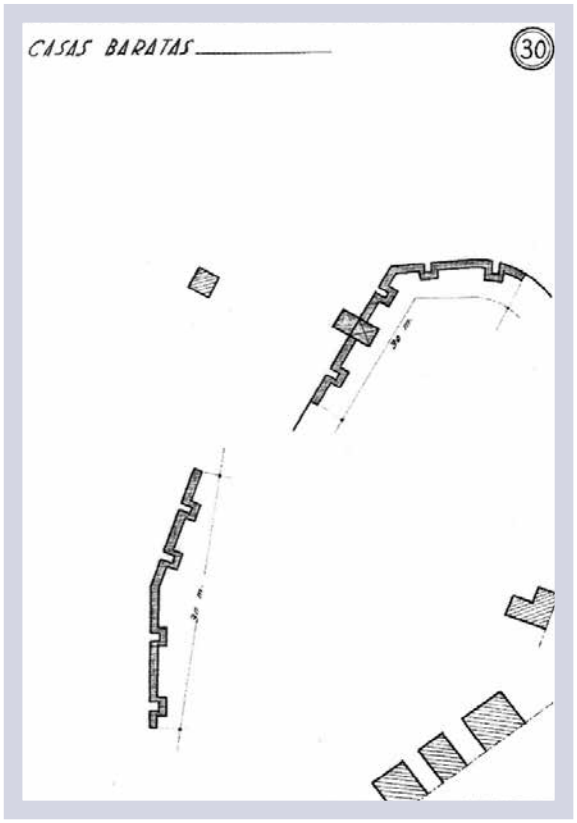

PLAYA DE LA SABINOIA
24

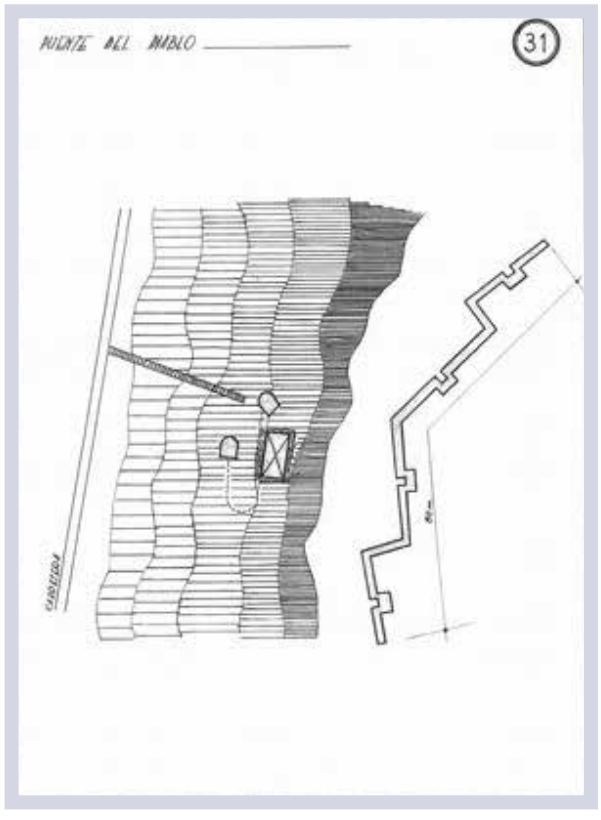

PLAYA DE LA RADASADA
25

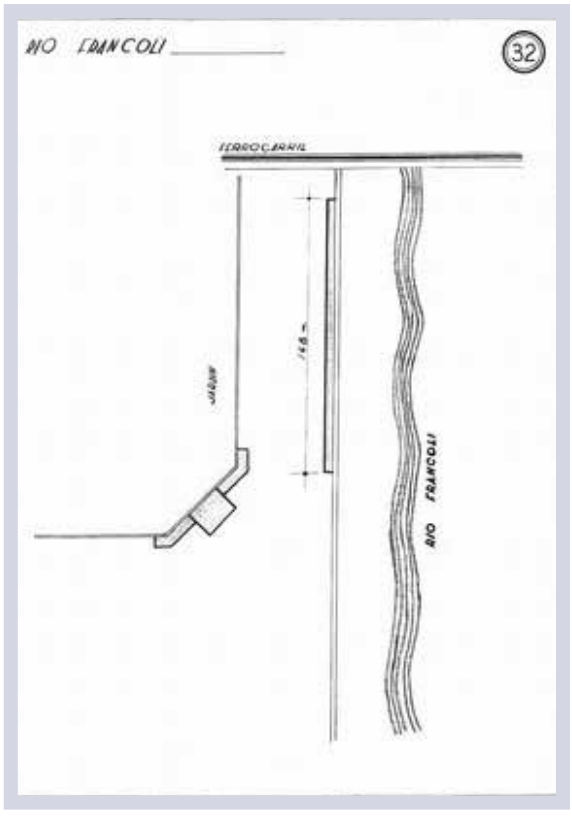

PUNTA DEL MILAGRO
26
70 m
FORTIN
CAMINO

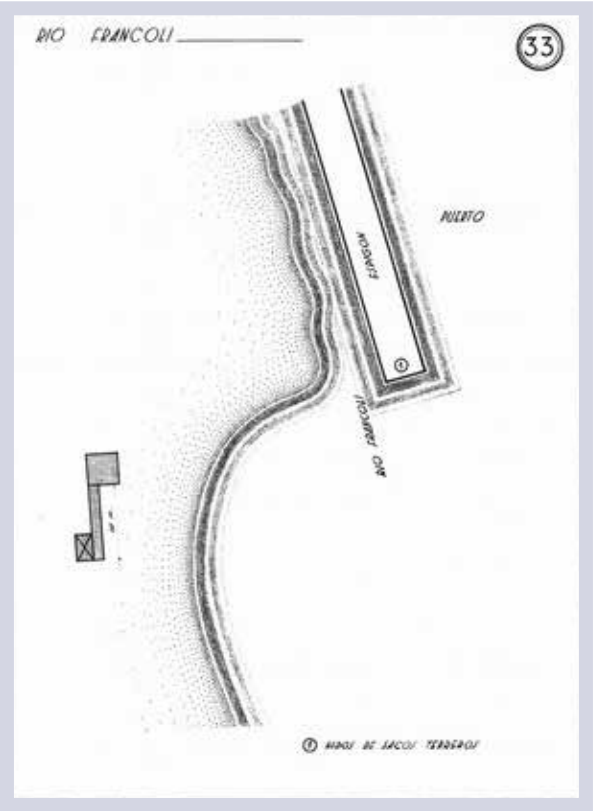

PLAYA DEL MILAGRO
27
28

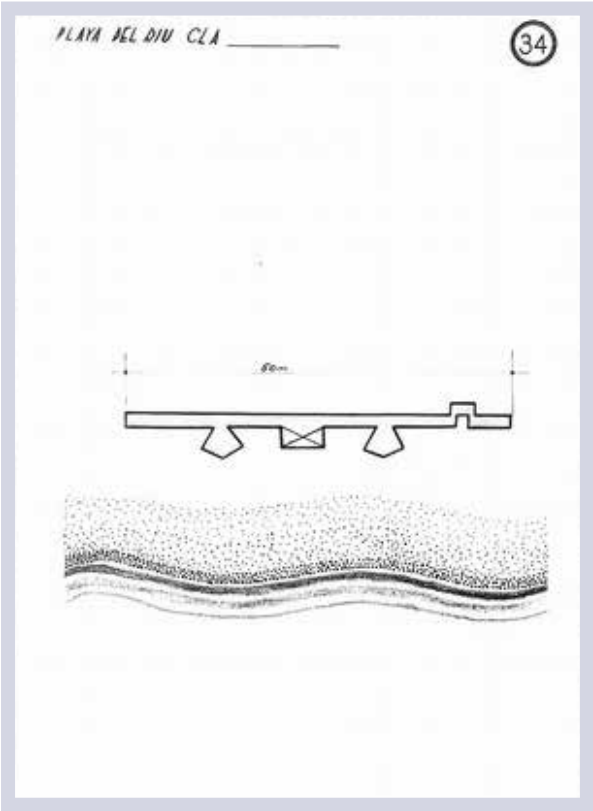

PLAYA DEL MILAGRO
29
BALCON DEL MEDITERRANEO
F.C.


CASAS BARATAS
30


PUENTE DEL DIABLO
31
CARRETERA


RIO FRANCOLI
32
FERROCARRIL
JARDIN
RIO FRANCOLI





2.5.1.2.7. Vila-seca

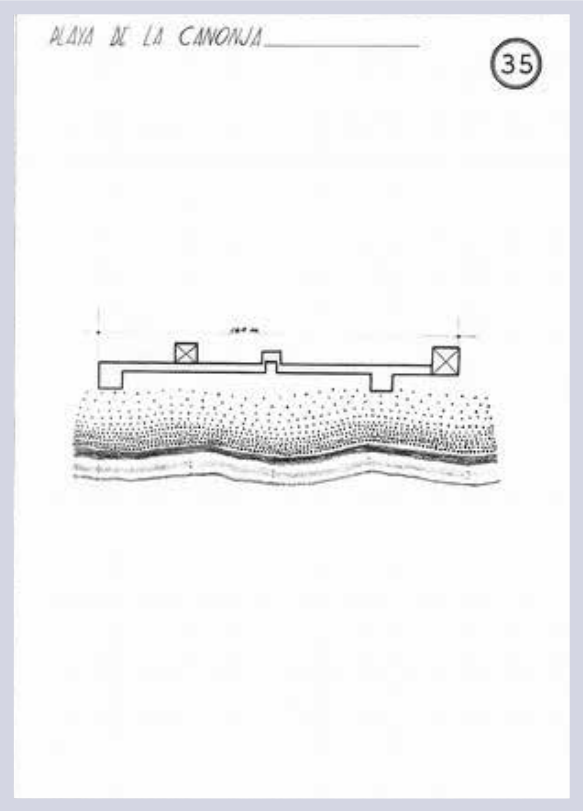
Vila-seca era un poble que comptava al 1936 amb 3.092 habitants, situat a unes 4 milles al sud de la ciutat de Tarragona, tot i que no estava a la costa. El seu litoral estava format per la platja de la Canonja i la pròpia platja de Vila-seca fins que s'arribava al cap de Salou. Segons l'informe de l'oficial anglès, es detallava que de la mateixa Vila-seca arrencava una carretera militar de 9 milles que és construiria per arribar a l'emplaçament de l'altra bateria Krupp 150 mm que defensava Tarragona i que, igual que la d'Altafulla, també proporcionava bons serveis a l'agricultura, ja que travessava molts camps abans de començar la seva ascensió a la muntanya del cap de Salou[212]. La bateria, construïda prop del cim d'aquesta muntanya a la seva vessant nord, o sigui mirant a Tarragona, era idèntica a la de la Muntanya Sant Joan (Altafulla). Segons aquest mateix informe, prop de la bateria hi havia quatre nius de metralladora i diferents elements de trinxeres amb l'objectiu de protegir la pròpia bateria, mentre que a sota, és a dir, a la platea, hi havia altres quatre casetes per metralladores i diversos trossos de trinxeres, al descobert unes i cobertes altres, totes per tirador en postura d'home a peu, existint, a més a més, a un replegament de la muntanya i a uns 700 peus de la bateria dos barraques per allotjar als artilleres i els seus caps. L'informe de l'oficial anglès finalitzava dient que la bateria estava manada per un ajudant d'obres públiques i que un bon punt de referència per localitzar-la des del mar era el far de cap de Salou.[213]

D'altra banda, l'inventari de l'exèrcit recolliria fins a tres nius metralladors[214], els dos primers situats al lloc denominat Mas del Moix, a uns 6 km de Salou, d'idèntiques característiques i separats solament 50 metres, mentre que el tercer estaria ubicat al lloc denominat El Racó, a uns 5 km de la població

212 Doc.50. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.
213 Doc.50. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.
214 CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

de Salou i a 1 km de Vila-seca. Els dos primers nius estaven construïts de formigó armat i cadascun d'ells comptava amb tres espitlleres, una frontal i dues laterals en direcció nord-es, sent la seva planta rectangular amb tester semicircular i creuaven focs amb l'anterior niu doble de Tarragona situat a El Prado i el següent niu del Racó. Aquest últim es trobava construït en roca viva, situat entre el mar i el lloc denominat El Racó i a uns 400 metres del ferrocarril. Tota la seva construcció estava feta en roca viva, coberta amb pedres, mentre que el seu interior estava revestit de formigó i el niu de maons, amb bigues de ferro que la sostenien. A més a més, comptava amb quatre espitlleres, dos frontals i les altres dues laterals, sent la seva planta rectangular i el tester semicircular.

***Croquis de les defenses de Vila-seca*[215]**





2.5.1.2.8. Salou

Segons l'informe de l'oficial anglès, Salou era un petit poble constituït per viles per les vacances de la rica població de Reus, separada solament per unes 7 milles per una molt bona carretera i que comptava amb una extensa platja que reunia excel·lents condicions pels banyistes, tot i que havien de marxar més d'una milla mar endins per trobar cinc peus d'aigua[216]. Per la seva defensa, afegia l'oficial anglès al seu informe, a la muntanya del cap de Salou, que quedava al nord-est de la població, és construirien diverses línies de trinxeres i sis nius de metralladores que enfilaven tota l'extensa platja, mentre que a la platja solament es col·locarien uns quants trams de trinxera feta amb sacs de sorra. Salou seria, a més, durant poc temps la caserna general de la 2a Divisió organitzada per la defensa de la costa i que seria traslladada a una gran propietat situada al sud-oest del poble de Cambrils anomenada Parc Samà[217].

215 Doc.1/34-35. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.
216 Doc. 51. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.
217 Doc.51. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.

Segons els mapes republicans de defensa de costa[218], el terme municipal de Salou havia de comptar amb força posicions defensives, destacant entre aquestes les situades al mateix cap de Salou. Per exemple a punta Grossa, existiria un niu de metralladores de sacs terrers cobert i on també és trobaria en projecte de realitzar un altre niu de formigó. A zona de la punta del Cavall existirien diverses posicions defensives. Així, hi hauria un niu amb el seu refugi posterior i una trinxera de 40 metres en forma de V de sacs coberts; un altre niu en projecte de formigó amb dues troneres i un refugi i en una posició més elevada un altre niu amb el seu refugi i trinxera d'uns 40 metres de llargada, trobant-se comunicades la trinxera del primer i tercer niu per un camí cobert. A l'anomenada punta del Purroc hi hauria dues trinxeres en forma d'L, una en direcció al mar de 200 metres i l'altra en direcció la platja de Salou de 180 metres, trobant-se al final d'aquesta i sobre la mateixa punta dos nius orientats un cap a llevant i l'altre cap a ponent de sacs coberts amb un refugi al mig. La trinxera en direcció al mar tenia dos camins coberts, que la comunicaven amb unes ruïnes i un petit refugi, d'on també sortia un altre camí cobert per comunicar l'altra trinxera, mentre que aquesta per la seva banda, comptaria també amb un altre camí cobert que passava per darrera d'un niu amb casamata en galeria de mina orientat cap a la platja de Salou. Per últim, a la mateixa població, existiria el projecte de construir un niu de formigó de dues troneres i un refugi a l'espigó del port. També es construiria una trinxera de 80 metres amb tres nius de sacs coberts, comunicats dos d'ells amb un refugi situat darrera de la mateixa trinxera a la punta de Sant Pere.

L'agent franquista, així mateix, al seu informe de final de la guerra anotaria totes les construccions defensives que es trobaria en aquesta zona, sent aquestes les següents:[219] a la punta del Cavall, situada al nord-est del cap de Salou, hi havia un niu de metralladores de ciment armat amb tres espitlleres; a la punta del Purroc, dos nius de metralladores també de ciment armat amb dos o tres espitlleres cadascun; al lloc denominat Pilones a l'est de Salou i a uns 1.300 metres, altres dos nius de metralladores amb tres espitlleres situats al nord-est i dos nius més al sud de ciment armat. Prenent com a referència el Moll de Salou, a la seva part nord-est existiria un niu de metralladores amb dues espitlleres de ciment armat, al nord, i a uns 50 metres, dos nius de metralladora més amb dues espitlleres cadascun de ciment armat, i a la part sud del moll, dos nius de metralladora també amb dues espitlleres cadascun i construïts de ciment armat. Finalment, les darreres posicions defensives de Salou eren dos nius de metralladores de ciment armat que comptaven amb tres espitlleres cadascun, situats a la punta de Sant Pere al nord-est de Salou i a uns 1.200 metres de la població.

Ja per últim, l'inventari realitzat per l'exèrcit als anys 40 recolliria les següents posicions defensives:[220] la primera posició defensiva de la quals donaria constància seria l'existència d'un niu metrallador amb atrinxerament sobre roca viva al lloc costaner denominat punta del Cavall a 4 km del poble de Salou. Aquest es trobava construït de formigó armat, mentre que el seu interior estava cobert de maons, amb bigues de ferro que cobrien el sostre i comptava amb tres espitlleres, una frontal i dues laterals, orientades cap el mar en direcció sud-oest.

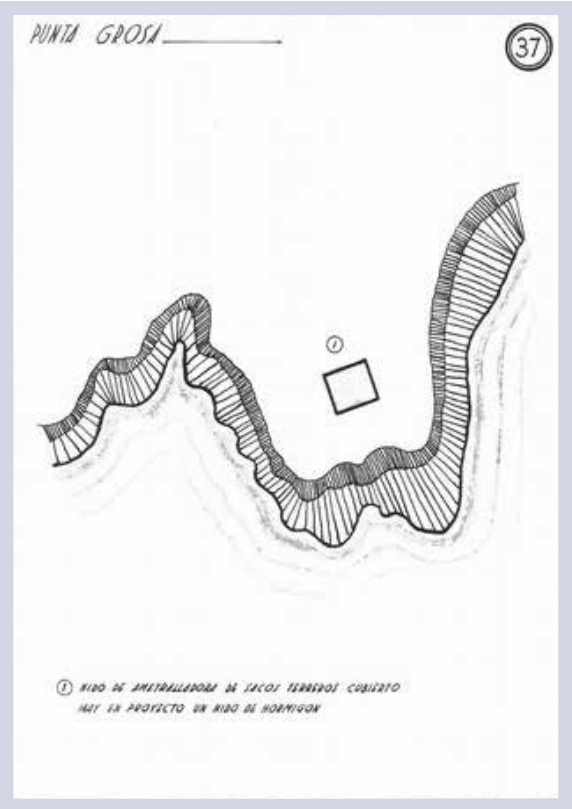
Al lloc denominat Llatzaret i a 1 km de l'anterior niu metrallador es trobava un doble niu de metralladores a roca viva i construïts amb maons, amb forma circular, sent les seves galeries de formigó. Cada niu tenia tres espitlleres: una frontal i dues laterals, orientades les del primer en direcció sud-oest i les del segon al sud-est. La seva entrada era per una porta de 1,75 metres d'alçada per 0,80 metres d'ample, amb uns esglaons de baixada que donaven a uns espais quadrats utilitzats per recanvi de municions. D'una altra banda, a uns 800 metres d'aquesta darrera posició i a 1 km del poble de Salou i de l'estació fèrria, hi havia un doble niu metrallador, situat també al lloc denominat Llatzaret i a una profunditat a roca viva de 5 metres. La seva entrada es verificava per una boca de 2 metres d'alt i 1 metre d'ample que comunicava amb els dos nius. Aquestes dues obres estaven

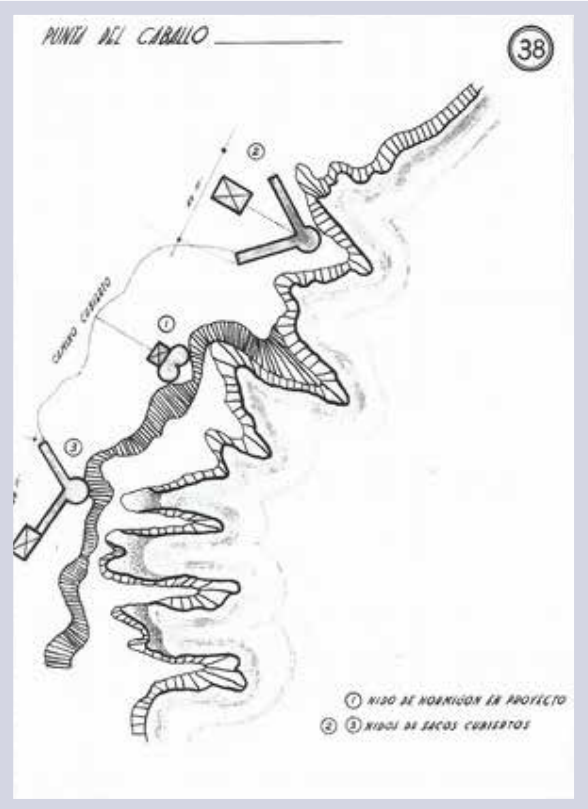
218 Doc.1/35-40. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.
219 Caixa 7. FP. Infiesta. BPR-UB.
220 CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

emplaçades a la roca i revestides interiorment amb maons, tot i que el front de l'obra tenia un revestiment de maçoneria formigonada, sent la seva cúpula sortint de formigó armat. Els dos nius eren de planta circular, però existien diferències quant a les seves espitlleres, ja que un d'ells tenia una espitllera frontal i dues laterals i l'altra, només dues laterals.

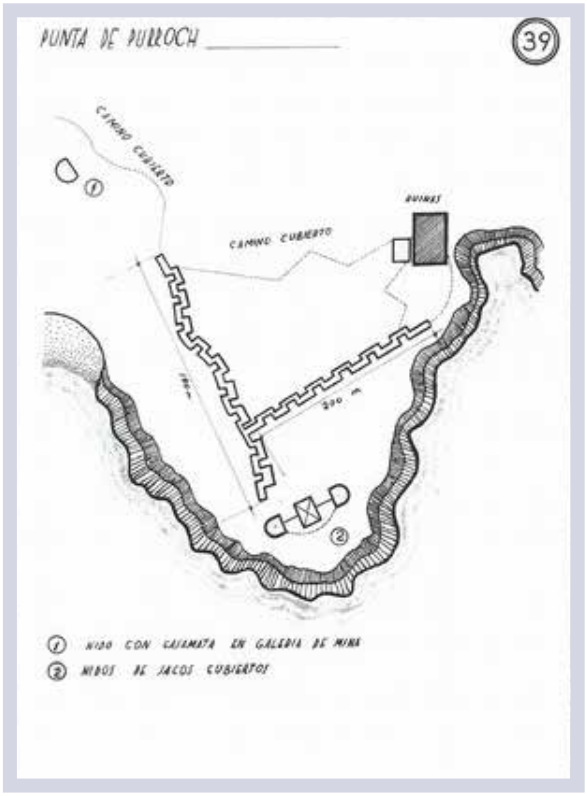
Al Moll de Salou existien fins a tres posicions defensives: la primera seria un niu metrallador situat al mateix Moll i a uns 500 metres de l'estació fèrria. Es trobava camuflat en forma de caseta de planta rectangular, sent la seva construcció de formigó revestit de maó i sostingut per bigues de ferro. La seva entrada era per una porta de fusta de 1,20 metres d'altura per 70 cm d'ample i la seva forma era quadrada. Comptava, a més a més, amb una espitllera frontal i una ala lateral i creuava focs amb els altres nius més immediats. Un d'ells era un niu doble situat a solament 40 metres d'aquest, construït de formigó i ciment armat, amb dues portes que es comunicaven al seu interior i disposava d'un habitacle per recanvi de municions realitzat amb maó. Cada niu tenia dues espitlleres, una frontal i una altra lateral, amb els seus punts de mira orientats cap al mar i en direcció sud-oest. Aquest niu a més de creuar focs amb l'anterior també ho feia amb el doble niu de metralladores de Llatzaret i el niu metrallador de Mas Gran, que era el que tancava les fortificacions de Salou. Abans d'aquest, però, encara existia un niu metrallador ubicat al Moll de Salou i situat a uns 100 metres de l'anterior i a uns 400 metres de l'estació fèrria, trobant-se a l'interior d'una casa. La seva construcció era de formigó de forma rectangular, estant revestit el seu interior amb maó i comptava amb dues espitlleres: una frontal i altra de lateral, amb els punts de mira orientats cap al mar i en direcció sud-est. Per últim, es trobava el niu esmentat abans de Mas Gran, situat a 1 km de Salou i de l'estació fèrria, construït de ciment armat i formigó i revestit d'una capa de maons amb ciment. La seva planta tenia forma rectangular, amb testers semicirculars i comptava amb tres espitlleres: una frontal i dues laterals.

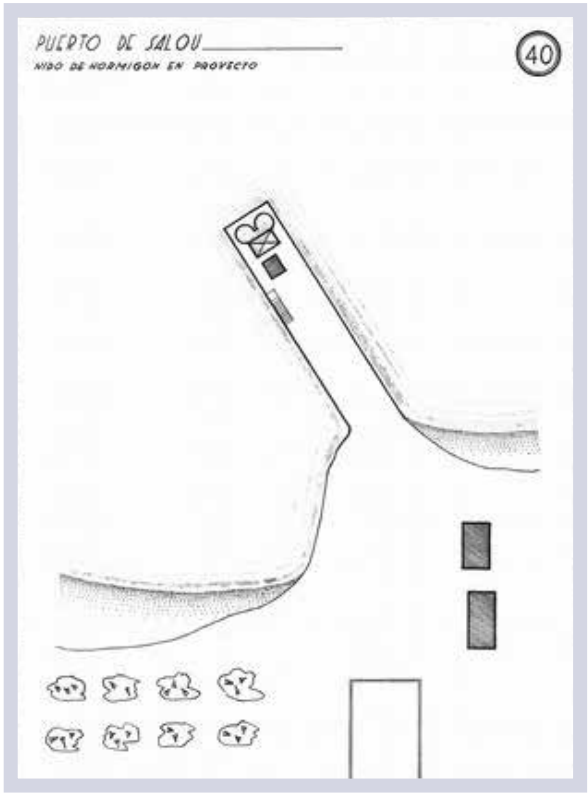
***Croquis de les defenses de Salou*[221]**

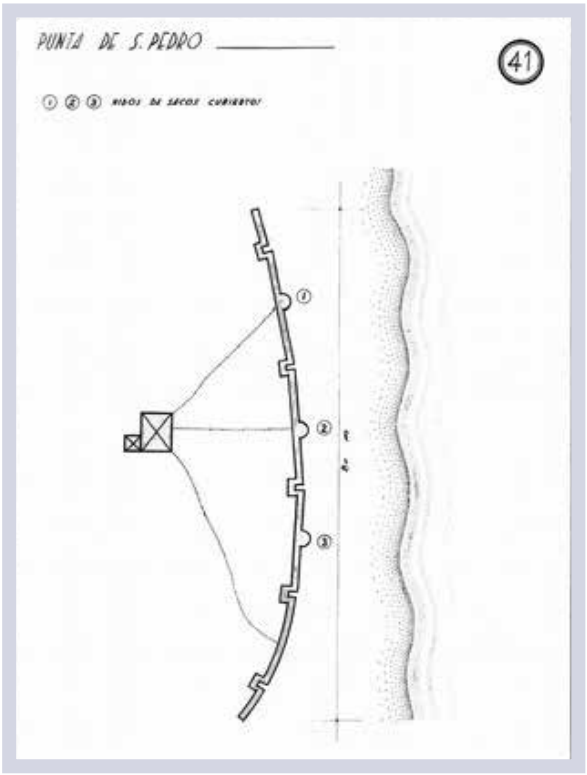




221 Doc.1/36-40. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.







2.5.1.3. Baix Camp

Els pobles litorals d'aquesta comarca eren Cambrils, Mont-roig del Camp, Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant i comptava, a més a més amb el lloc denominat com a Coll de Balaguer, una serralada de muntanyes de poca altura (140 metres) que s'alçaven a la mateixa línia de costa i que sempre havia estat considerat com un pas dificultós que seria altament fortificat.

2.5.1.3.1. Cambrils

Amb 3.717 habitants al 1936, l'oficial anglès feia constar al seu informe que Cambrils estava situat a una fondalada i es trobava limitat al sud pel mar. Des de Tarragona es travessava abans d'entrar al poble la riera de la Canonja que tenia la desembocadura al mar fortificada amb diverses trinxeres i sis nius de metralladores de ciment armat, mentre que al nord de la desembocadura i entre les plantacions de canyes hi havia també diferents línies de trinxeres i quatre nius de metralladores també de ciment armat i sòlidament construïts[222].

Els mapes republicans assenyalarien diferents construccions defensives projectades a Cambrils[223]. Així, a la seva platja, i davant aproximadament del km 256 de la carretera, existirien diverses posicions defensives com una trinxera ubicada immediatament darrera del ferrocarril de via estreta amb el seu refugi situat, a una banda i darrera d'ell, dos camins per unir-lo amb la trinxera. Davant d'aquesta trinxera, passat el ferrocarril de via estreta i situat a la platja, existiria un niu de sacs coberts amb dues troneres i un refugi, distant la trinxera uns 1.000 metres del camí que comunicava amb la carretera amb la platja; mentre que a uns 550 metres aproximadament del camí de la platja hi havia una altra trinxera de 50 metres amb un niu de formigó en construcció, un niu de sacs coberts i dos refugis situats darrera de la trinxera i comunicats amb aquesta per dos camins. Encara existiria a la mateixa zona un niu metrallador realitzat en formigó a l'antic castell molt pròxim a la platja amb dues troneres i situat on començava el camí de la platja a la carretera.

Una altra zona on existirien més fortificacions seria la platja de Riudoms, on hi havia tres nius de metralladores: el primer i més llunyà de Cambrils era de sacs terrers i comptava amb una trinxera i un refugi comunicat amb la trinxera amb dos camins; el segon niu es trobava a la platja, construït amb formigó amb dues troneres i un refugi; i el tercer niu estava emplaçat a uns 300 metres d'aquest últim, construït també de formigó amb dues troneres i un refugi, igual que l'anterior.

A la mateixa platja de Cambrils hi hauria també un altre niu de metralladores amb dues troneres i un refugi enmig del port, mentre que al lloc denominat com *Villa Cinta* hi havia dos nius més de metralladora amb un refugi, cadascun d'ells separats per una trinxera de 10 metres; mentre que a la desembocadura de la riera de Gené existiria un altre niu de formigó ubicat a la mateixa platja i construït de formigó amb dues troneres i un refugi. En aquesta mateixa zona, també es construiria un camí a la carretera,al el km 260 de 2.500 metres. Per acabar, la darrera posició seria la situada a 2 km més al sud en direcció a València, on hi havia un camí en projecte i, al costat d'aquest, un niu doble de sacs terrers i 50 metres de camí cobert construït, a més d'estar en projecte 200 metres de trinxera.

En canvi, les posicions defensives recollides per l'oficial franquista al seu informe serien menys nombroses[224]. Segons aquesta comunicació al nord-est de la desembocadura de la riera de Riudoms hi havia una trinxera paral·lela al mar d'uns 100 metres de longitud i un niu per metralladora amb tres espitlleres de ciment armat; a 200 metres al nord-est del port de Cambrils, dos nius per a dues metralladores amb dues espitlleres cadascun de ciment armat, mentre que a la desembocadura de la riera de Gené a 2 km al nord-est de Cambrils hi havia dos nius més de metralladores de ciment armat separats uns 30 metres.

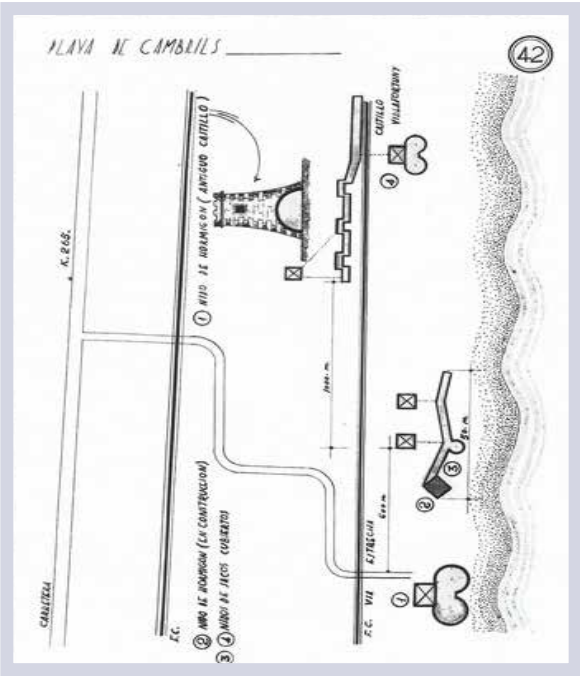
L'inventari de l'exèrcit, per la seva part, recolliria totes les fortificacions realitzades pels republicans en aquesta població[225], començant per un atrinxerament que es trobava al lloc denominat *Vila Fortuny* a uns 2 km del poble de Salou i de l'estació fèrria. Aquest estava construït de ciment i formigó i comptava amb diverses espitlleres per tir de fusell[226]. Al costat del mar i també a *Vila Fortuny*, es trobava un niu

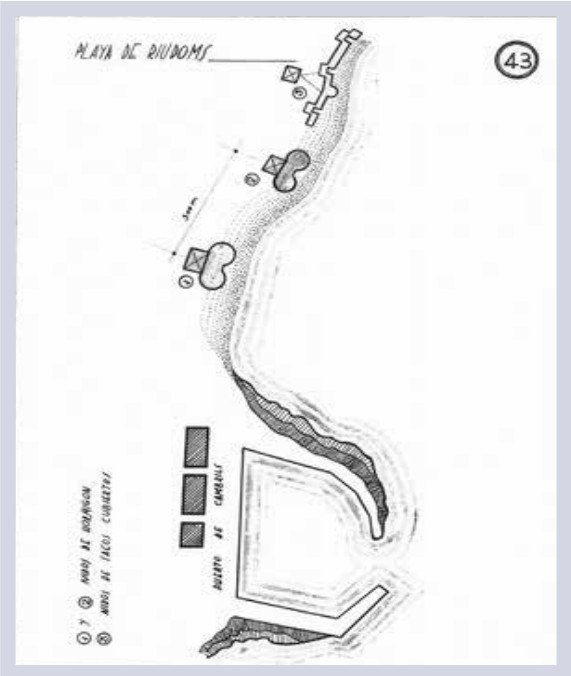
222 Doc.51-52. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.
223 Doc.1/41-45. Carpeta 11. Caixa 1156.AGMAV.
224 Caixa 7. FP. Infiesta. BPR-UB.
225 CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.
226 A l'inventari es deia que aquesta posició solament aixecava del terra un metre però que segons semblava tot feia indicar que havia

metrallador de planta rectangular construït de formigó armat, mentre que el seu interior tenia una capa de maons que el cobrien i amb bigues de ferro que servien de sosteniment. Comptava amb tres espitlleres, una frontal i dues laterals amb direcció al mar, orientades cap al nord-est. L'entrada al niu es realitzava per una trinxera coberta d'uns 2 metres d'altura, tota de pedra i ciment. Un altre niu metrallador es trobava situat a la riera de Riudoms, sobre la costa i a 1 km del barri marítim de Cambrils. Aquest niu estava construït de formigó armat, de planta rectangular i amb tres espitlleres, una frontal i dues laterals. La porta tenia 2 metres d'alt per 80 cm d'amplada i es comunicava amb una habitació quadrangular, mentre que partint de la porta cap a l'exterior hi havia una trinxera d'igual amplada i d'uns 3 metres d'alt amb un recorregut de 22 metres en total. D'una altra banda, dintre de la finca denominada *Villa Magdalena*, coneguda com Xalet Blau, situat al barri marítim de Cambrils, a uns 500 metres de l'estació del ferrocarril i a uns 600 metres de la carretera general, existia un niu doble de metralladores que creuava els seus focs amb l'anterior. Aquest niu estava construït de formigó armat, trobant-se els nius units per una galeria en forma de volta, igual que els fortins propis de la finca, que al seu exterior es trobaven revestits per guarniments de roques que dissimulaven la seva vista. Els nius tenien els costats majors paral·lels i els menors semicirculars i amb dues espitlleres laterals cadascuna.

També existia a la riera de Gené un altre doble niu de metralladores, situat més concretament a la part de la costa a uns 2 km de l'estació fèrria de Cambrils i a 1 km de la carretera general de València a Barcelona. Aquest niu doble estava construït de formigó armat, revestit de maó, tenint els seus murs un gran gruix. Els nius es trobaven a dreta i esquerra, equidistants del passadís que els separava i que comptava amb una espitllera per tir de fusell a peu, mentre que les espitlleres dels nius, una lateral i l'altra frontal, portaven la direcció del mar. Finalment, la darrera posició de Cambrils, que venia detallada a l'informe, era un niu metrallador situat a la costa, a uns 500 metres de la carretera general i a 2 km de Cambrils al lloc denominat Mas d'Arany, pròxim a la riera de Riudecanyes. Aquest estava construït de formigó, amb una planta rectangular i un tester semicircular i comptava amb tres espitlleres orientades cap al mar; la lateral dreta i frontal estaven dirigides al sud-oest mentre que l'espitllera de l'esquerra ho estava al nord-est.

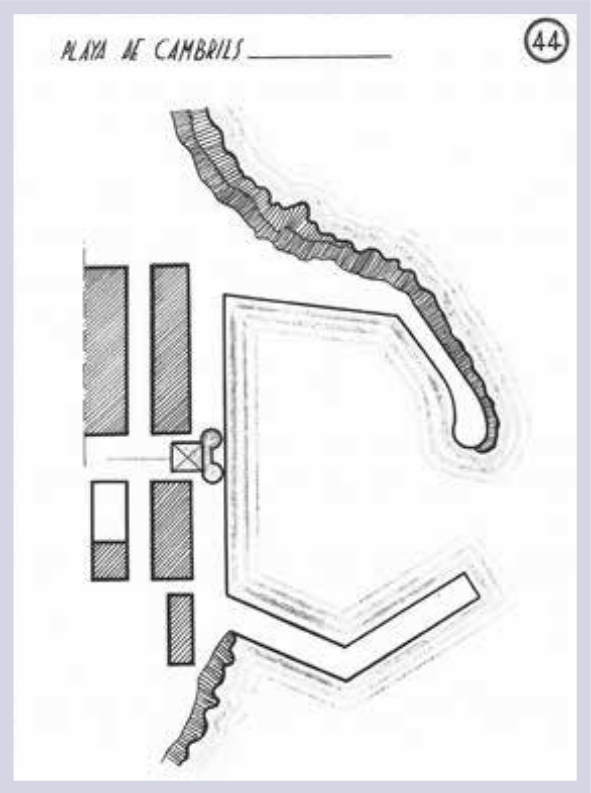
***Croquis de les defenses de Cambrils*[227]**

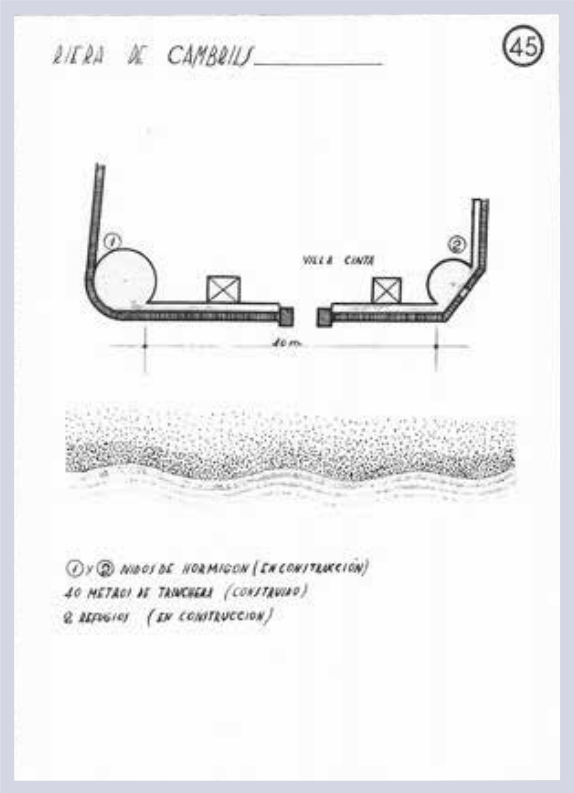




assolit l'altura d'una persona per sacs i rulls de fusta, si bé pel temporal s'haurien enfonsat.

227 Doc.1/41-45. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.


PLAYA DE CAMBRILS
44


RIERA DE CAMBRILS
45
VILLA CINTA
40 m.
①y② NIDOS DE HORMIGON (EN CONSTRUCCIÓN)
40 METROS DE TRINCHERA (CONSTRUIDO)
2 REFUGIOS (EN CONSTRUCCION)


TORRENTE DE GENE
46

2.5.1.3.2. Mont-roig del Camp

Entre Cambrils i Hospitalet de l'Infant es trobava aquest poble de 2.374 habitants al 1936 que, tot i estar el seu nucli a l'interior comptava amb una bona franja litoral.

Segons els plànols de defensa republicans[228], existirien diferents projectes per la defensa del seu litoral. Així, a la punta de la Pixerota hi hauria una trinxera a ponent de la caseta de carrabiners de 250 metres amb pous de tiradors i dos refugis, comunicada amb un camí cobert i amb una altra trinxera amb diferents pous de tirador i un refugi i situada a la platja. A la coneguda com a platja de Rifà es construiria un pou doble de sacs terrers amb refugi, amb 40 metres de camins coberts i darrera d'aquest camí uns 250 metres de trinxera amb pous de tirador, situat a prop del camí vell, entre els km 255-254 de la carretera. D'una altra banda, a la platja de la Porquerola hi hauria el projecte de realitzar un camí de 1.000 metres al km 253 de la carretera i existia ja construïda una trinxera amb diversos pous de tirador de 200 metres de longitud en forma d'L amb tres nius de metralladora, dos en direcció a la platja i l'altre en direcció a llevant amb dos refugis, mentre que darrera d'aquesta posició també hi hauria una trinxera i pous de tirador, també en forma d'L.

On es trobava la caserna de carrabiners de Maria Cristina, també s'haurien projectat diferents nius de metralladores ubicats al costat de ponent de l'anomenada caserna. En aquest lloc hi hauria una casamata en galeria de mina en direcció a llevant aprofitant una mina que sortia en direcció a la carretera i s'hi accedia a través d'un camí vell que sortia del km 251. Aquesta casamata es comunicava amb un refugi que anava a parar a altres dos nius de metralladora, un en direcció a ponent i l'altre en direcció al mar.

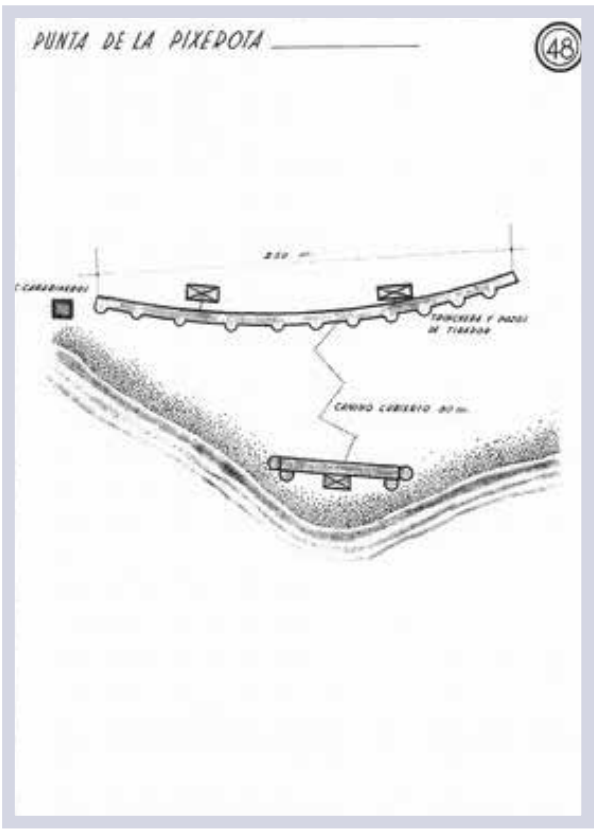
Per últim, els mapes republicans assenyalaven un niu de metralladores a la punta de Penyals, format per dues troneres i un refugi i comunicat per dos camins amb dues trinxeres, una a cada costat de 30 metres; mentre que també existiria un altre niu de metralladores amb dues troneres i un refugi a la desembocadura del riu Llastres.

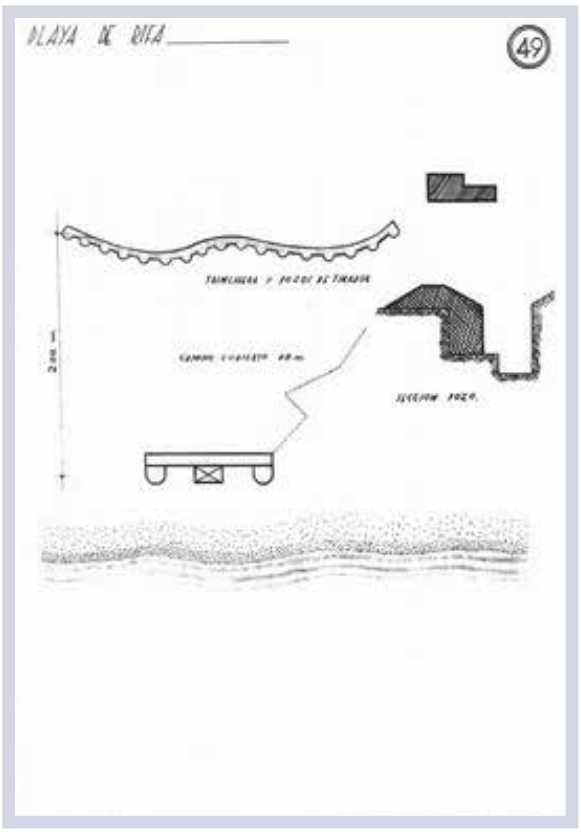
Per la seva banda, l'oficial franquista esmentaria al seu informe menys fortificacions, comunicant que a la caserna de carrabiners de Rifà situada a la Pixerota existien dos nius de metralladora amb tres espitlleres cadascun, separats 20 metres i units entre ells per un corredor cobert de ciment armat i dos nius de metralladores més de ciment armat situats a la caserna de carrabiners de Maria Cristina, amb dues espitlleres cadascuna i separats entre ells uns 15 metres[229].

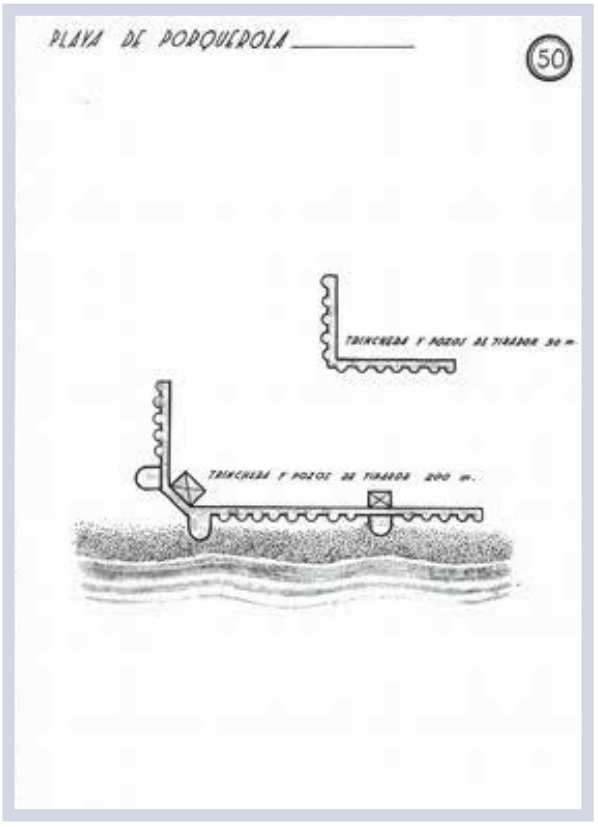
També serien poques les posicions que recolliria l'inventari de l'exèrcit realitzat als anys 40[230], descrivint l'existència d'un niu doble de metralladores situat a la Pixerota, a 1'5 km de l'estació fèrria de l'anomenat poble i a 500 metres de la carretera general i uns altres dos nius metralladors situats a la caserna de carrabiners de Maria Cristina. Respecte al niu doble, aquest era de ciment i cada niu tenia una planta rectangular amb un tester semicircular, a més de comptar amb una espitllera frontal i dues laterals. Pel que respecta als nius metralladors, només estaven separats entre ells uns 30 metres i tenien els dos les mateixes característiques: planta quadrada amb testers semicirculars amb el seu interior revestit de ciment i l'exterior de pedra, comptant cadascun amb una espitllera frontal i una altra lateral, amb el seu punt de mira orientat cap el mar i creuant focs entre si.

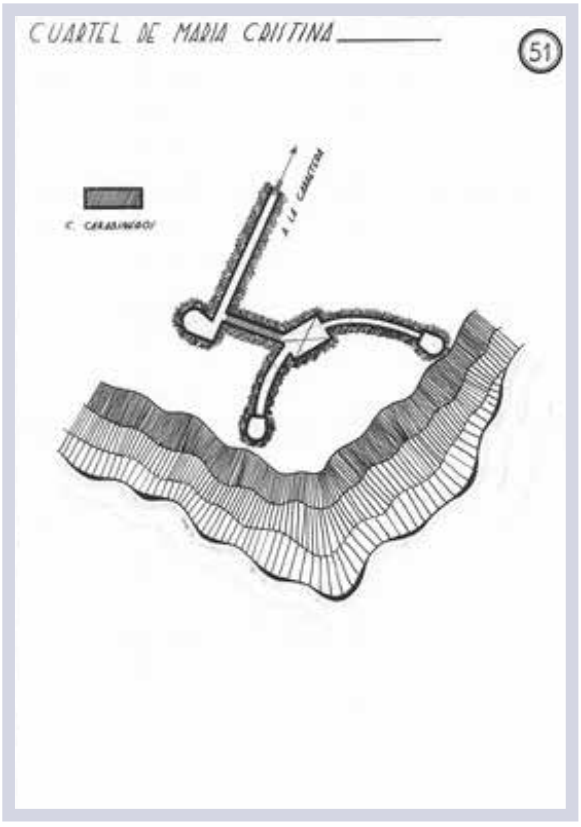
228 Doc.1/47-52. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.
229 Caixa 7. FP. Infiesta. BPR-UB.
230 CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

***Croquis de les defenses de Mont-roig del Camp*[231]**

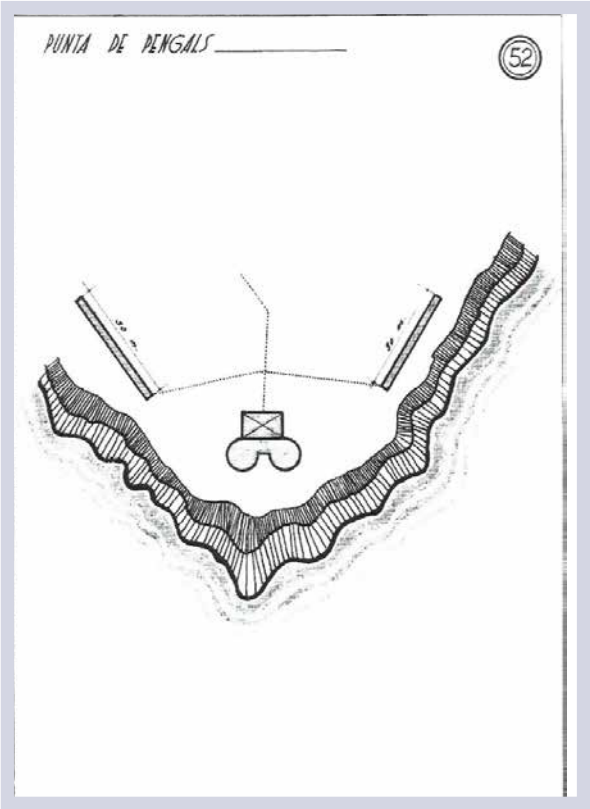


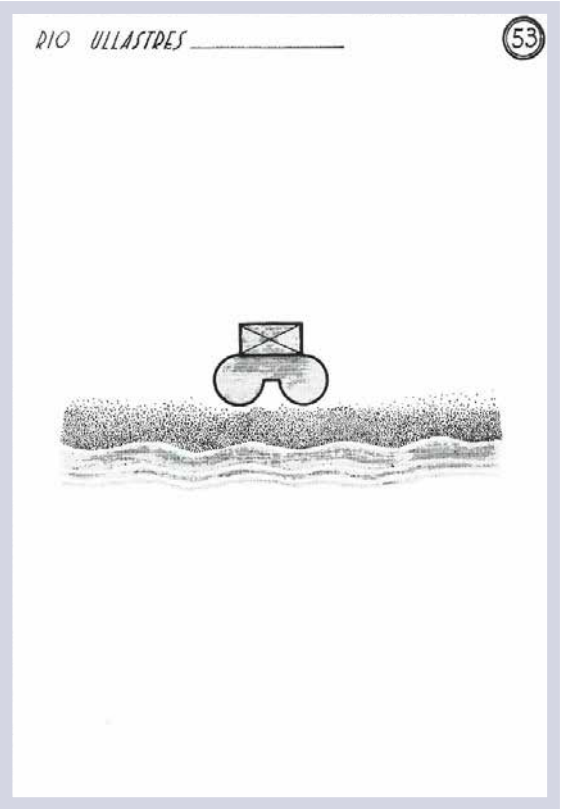






231 Doc.1/47-52. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.





2.5.1.3.3. L'Hospitalet de l'Infant

L'Hospitalet de l'Infant seria altra localitat que comptaria amb importants defenses costaneres. Sobre aquestes, agents franquistes informarien que existia un niu per dues metralladores a Punta dels Penyals; un altre a la desembocadura del riu Llastres; dos nius més al port de l'Hospitalet de l'Infant amb una trinxera de 400 metres; tres nius més i una trinxera de 200 metres al penya-segat del Coll de Balaguer; un altre niu a l'estació de ferrocarril de Vandellòs i a la platja de l'Almadrava; i dos nius més amb una trinxera de 500 metres al cap del Terme[232]. Per la seva banda, l'oficial franquista, al qual ens estem referint a totes les poblacions, recolliria al seu informe l'existència d'un niu de metralladores amb dues espitlleres de ciment armat a la punta del barranc de Sant Pere i un altre niu de metralladores sense camí cobert i format de quatre espitlleres a la punta del Baconet, situat entre platja Calamorrongo i cala Avellana[233].

L'inventari de l'exèrcit dels anys 40, però, recolliria diferents posicions defensives existents a la població d'Hospitalet de l'Infant[234], sent una d'aquestes un niu doble situat a la costa, a 300 metres de l'estació fèrria i a 200 metres de la carretera general, construït de formigó i revestit el seu interior i exterior amb pedra i ciment. Tenien una planta rectangular, amb un tester circular i cadascun d'ells tenia dues espitlleres laterals. Un altre niu de metralladores doble es trobava situat al barranc de Caladoques, a uns 25 metres del mar i a 10 metres de nivell, sent la comunicació més pròxima la carretera València-Barcelona que distava d'uns 20 metres del km 244, hectòmetre 3 i del ferrocarril i que passava a uns 40 metres en paral·lel a la carretera. Aquests nius de Caladoques estaven construïts de formigó armat i revestits, tant exteriorment com interiorment, per maó, tenint els seus murs i el sostre un gruix de 0'65 metres i tenint també ventilació a la superfície. Cada niu, a més

232 Doc.132. Carpeta 12. Caixa 2491. AGMAV.
233 Caixa 7. FP. Infiesta. BPR-UB.
234 CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

era de planta rectangular i comptaven amb una sola espitllera frontal amb els seus punts de mira orientats cap a l'Hospitalet (nord-oest) i el mar (migdia).

Al lloc anomenat com a Pont de la Bassa Nova i a uns 30 metres del ferrocarril de Vandellòs a l'Hospitalet de l'Infant existia un niu metrallador construït de ciment i pedra, amb un punt de ventilació dintre i una única espitllera orientada cap al sud-oest de la costa. En aquest mateix lloc, però al costat de la costa i a uns 100 metres del ferrocarril i a 30 metres de la caserna de carrabiners de costa de Vandellòs-l'Hospitalet, existia un altre niu metrallador revestit per maons i ciment, cobert amb pedra el seu exterior i amb ciment el seu interior. El niu era de planta rectangular amb una sola espitllera frontal i comptava amb un petit departament per caixa de munició amb ventilació. També es feia constar a l'informe un altre niu metrallador a 300 metres al sud d'aquest darrer i a 300 metres també de l'estació fèrria de Vandellòs, al lloc denominat cala Ronyosa. Aquest niu, de planta rectangular, estava construït de formigó amb pedra, i comptava també amb dos petits departaments de municions amb ventilació a la part superior i una sola espitllera frontal amb el seu punt de mira orientat cap al sud-est del mar i la costa. Finalment, l'informe recollia un darrer niu doble de metralladores situat al lloc denominat L'Almadrava, a 2 km de l'estació fèrria de Vandellòs i la carretera general. El niu estava construït de maons i pedra i revestit el seu interior i les espitlleres amb ciment, sent les seves plantes rectangulars amb testers semicircular i amb dues espitlleres laterals.

2.5.1.3.4. Coll de Balaguer

Segons l'informe de l'oficial anglès, al sud de l'Hospitalet de l'Infant el terreny era muntanyós pels contraforts procedents de la Serralada de la Mafia, situada a l'oest, mentre que la carretera que es desviava del ferrocarril marxava més a l'oest i havia de vèncer aquests contraforts passant per un pas estret anomenat Coll de Balaguer, lloc que s'havia elegit per fortificar instal·lant-hi dos emplaçaments per bateries de costa[235]. Tal i com deia l'oficial anglès, aquestes bateries més que repel·lir una possible invasió pel mar, principalment la que mirava al costat sud, servien per batre la carretera que procedent de València conduïa a Tarragona i, posteriorment, a Barcelona. Però a més de les bateries, també és construirien trinxeres i fins a vuit nius de metralladores, quatre al costat nord i unes altres quatre mirant al sud, així com diversos camins militars que arrencaven des de la carretera i anaven a parar a les bateries, tenint una distància aproximada de milla i quart el camí nord i el sud poc més de mitja milla[236]. Al maig de 1937, l'oficial anglès descrivia al seu informe que totes aquestes fortificacions del Coll de Balaguer seguien sense tenir ni un canó ni una metralladora.

Referent al seu accés, marxant en direcció de nord a sud, la pujada al Coll de Balaguer es realitzava per pendents suaus i s'anava guanyant el punt culminant amb gran facilitat, tenint aquest solament una altitud de 320 peus, però la baixada es feia mitjançant unes ràpides ziga-zagues de la carretera que eren molt dolents d'agafar amb els automòbils, perquè les corbes eren d'un radi excessivament petit. Per remeiar aquest gran inconvenient que havia costat moltes vides s'estava procedint a la rectificació del traçat; així, la carretera aniria més a l'est i no pujaria a tanta alçada, però es mantindria a mig vessant, aconseguint un traçat molt millor i més directe. Les dues bateries de costa es trobaven a l'est de la carretera, mentre que les metralladores estaven situades a ambdós costats, sent la distància entre les dues bateries de ¾ de milla, i es construiria un camí d'unió entre les dues, tot i que cadascuna tenia el seu camí especial des de la carretera perquè les peces poguessin pujar amb facilitat[237].

Sobre les defenses existents al Coll de Balaguer, una informació franquista del 23 de desembre

235 Doc.52-53. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.
236 Doc.52-53. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.
237 Doc.52-53. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.

de 1938 les detallaria de la següent manera:[238] la primera línia de trinxeres estava a uns 9 km al sud del poble de El Perelló, al barranc de Sant Pere. Sobre El Perelló es deia que era on s'havia establert el lloc de comandament de resistència i el poble estava fortificat, protegint-se algunes cases interiorment amb ciment armat i construint-se mines, a base de ciment,i que es comunicaven entre elles; mentre que al nord del poble es construïren diverses línies aprofitant les sinuositats del terreny. També la informació dels agents franquistes donava constància que un dels punts forts d'aquest sector estava al barranc d'Estanc i el nucli de resistència més important, al Coll de Balaguer. Així, també s'informava que en una caseta al peu de la carretera, quan s'iniciava la pujada anant de El Perelló a l'Hospitalet, hi havia el lloc de comandament on existia una estació emissora de radio molt important, mentre que a les corbes de la carretera principal s'havien construït nius de metralladores. Ja dalt del mateix Coll de Balaguer hi havia emplaçades algunes bateries de canons de muntanya, protegint diversos nius de metralladores, dominant aquesta posició, tot el pla i la línia de ferrocarril i al cim hi havia instal·lades peces antiaèries. Cap al nord del coll existien diferents nius de metralladores i punts de resistència ben camuflats, mentre que la carretera de l'Hospitalet al Perelló estava minada en diferents punts. Finalment, la informació dels agents franquistes afirmava que l'Hospitalet de l'Infant era el centre d'aprovisionament del sector de mar i estava en comunicació constant i directa amb el front de Falset, no havent fins aquesta data encara forces en aquest sector.

Però la informació més exacta seria donada per l'inventari que realitzaria l'exèrcit als anys 40 on es recollirien tots els nius de metralladores que existirien al anomenat Coll de Balaguer[239]. D'aquesta manera, a 1 km de la costa i a 100 metres de la carretera nova de València-Barcelona i a 40 metres d'altura sobre el nivell del mar, es trobava un niu metrallador que tenia una trinxera de 1 metre de profunditat per 60 de longitud, amb tres ramals que comunicaven amb dues barraques, cadascuna d'aquestes aptes per una esquadra, sent la seva construcció de rulls. A només 300 metres d'aquest niu se'n trobava un altre de metralladores de les mateixes característiques, tenint el seu punt de mira cap al sud i trobant-se a la mateixa distància de la carretera i de la costa que l'anterior niu. La diferència estava en que aquest tenia una planta rectangular i una espitllera frontal. Un altre niu metrallador de les mateixes característiques que els anteriors es trobava al km 239, a uns 200 metres del ferrocarril i de l'estació de Vandellòs, però la seva construcció era de maçoneria. Aquest niu, de planta quadrada i amb una espitllera frontal, tenia una trinxera de 30 metres de longitud amb dues barraques que servien de refugi amb cabuda per unes 10 persones, amb el seu punt de mira orientat cap al sud-oest batent la carretera, tot i que la seva construcció era dolenta.

A 200 metres de la carretera antiga que conduïa al Coll de Balaguer partint de la carretera general hi havia un altre niu metrallador, sent la seva construcció de ciment armat, tot i que estava volat a la seva part davantera, o sigui, on tenia la seva espitllera. A més tenia una galeria-passadís i dues boques a dreta i esquerra que presentava empremtes de refugi. Al mateix lloc que l'anterior i separat per solament uns 20 metres, es trobava un altre niu metrallador amb planta quadrada i una espitllera frontal amb el seu punt de mira orientat cap al sud-oest batent la carretera, comptant, a més a més, amb dues barraques-refugis com alguns dels nius precedents. A només 100 metres d'aquest niu, sota la variant de la carretera vella del Coll de Balaguer es trobava un petit emplaçament de forma corba per fuselleria amb cinc espitlleres. La seva construcció era de ciment armat, sense sostre, i comptava, a més a més, amb un refugi a la seva entrada de ciment armat i la resta de roca viva, sent el sostre del refugi de rulls de fusta i ciment, realitzant-se la seva comunicació a través de la carretera vella que passava per sobre del refugi. Sortint cap al castell de Coll de Balaguer pel lloc vell i a 50 metres del niu, que es trobava a uns 200 metres de la carretera antiga que conduïa al Coll de Balaguer partint de la carretera general anomenat abans, existia una barraca refugi construïda de formigó amb sostre de rulls de fusta i ciment amb cabuda per a 10 persones. A solament 50 metres del refugi anterior, existia un altre refugi amb dues portes, una d'entrada i l'altra d'entrada

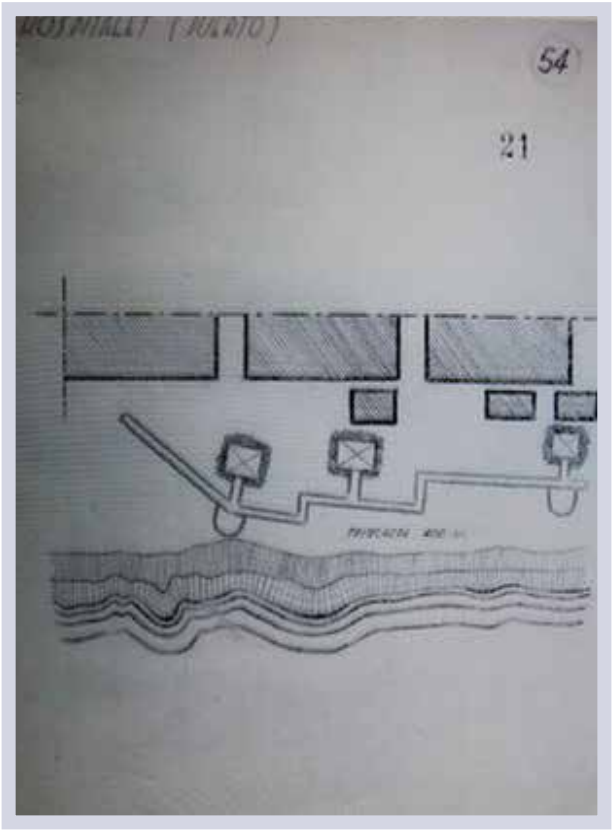
238 Caixa A 83. AHEA.
239 CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

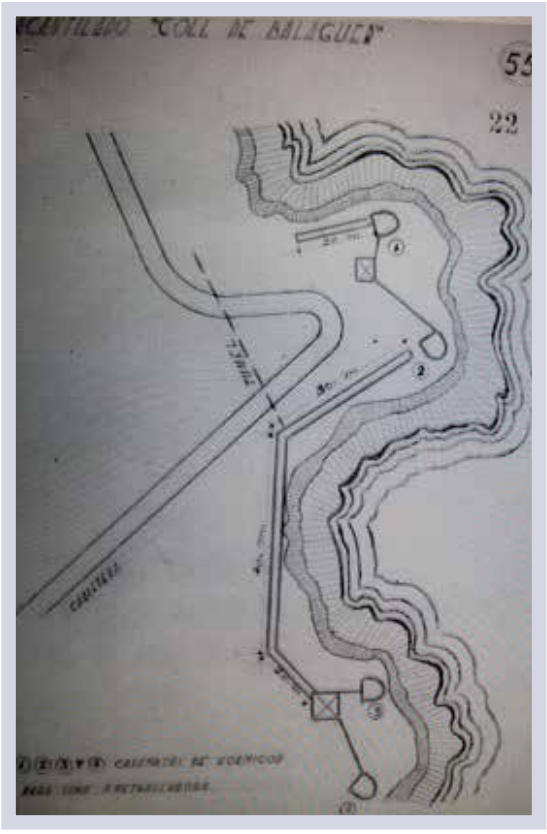
a un niu metrallador. La seva construcció era de formigó amb grans troncs de pi, però tant la seva construcció com la seva conservació resultaven deficients. Un altre refugi amb una cabina per 10 persones es trobava a només 50 metres, sent la seva construcció de formigó i el sostre de rulls de fusta i ciment. D'una altra banda, a la part baixa del Coll de Balaguer, a la carretera nova, existia un refugi de terra i a uns 50 metres d'aquest hi havia una pedrera que comptava amb un altre refugi fet a la roca viva, i a la superfície, un niu metrallador de ciment i pedra.

Per últim, encara existirien tres nius metralladors més a la zona del Coll de Balaguer. El primer d'aquests, de planta quadrada i amb una espitllera frontal i el punt de mira cap al sud, batia la carretera. Estava construït de formigó revestit interiorment per capes d'uralita i comptava amb un atrinxerament en forma de ziga-zaga amb una barraca igual a les esmentades abans.

El segon niu metrallador es trobava situat a 300 metres del vell castell del Coll de Balaguer, construït de formigó armat i revestit el seu interior per capes d'uralita, tenint el seu punt de mira orientat cap al sud, batent la carretera general. Comptava, a més a més, amb un atrinxerament a la pedra, amb dues barraques cobertes de fusta i terra, sent el niu de planta circular i amb una espitllera frontal. El darrer niu metrallador es trobava al hectòmetre 6 del km 240 de la carretera general, sent la seva construcció igual que l'anterior niu. Aquest tenia una planta circular i una espitllera frontal, amb el seu punt de mira orientat cap al sud, batent la carretera i el barranc de Bassa Nova. Per al seu accés des de la carretera existia una trinxera feta de roca viva, sent bones, tant la seva construcció com la seva conservació.

***Croquis de les defenses d'Hospitalet de l'Infant i Coll de Balaguer*[240]**

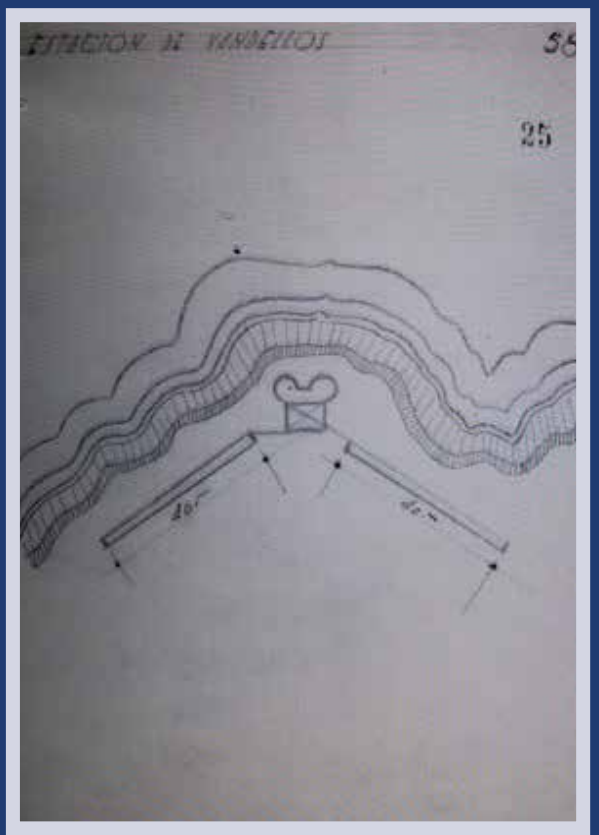


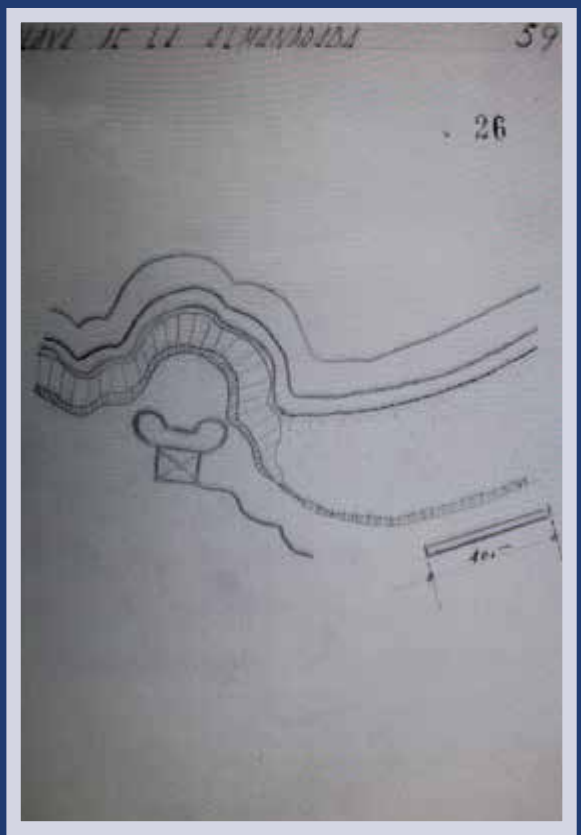


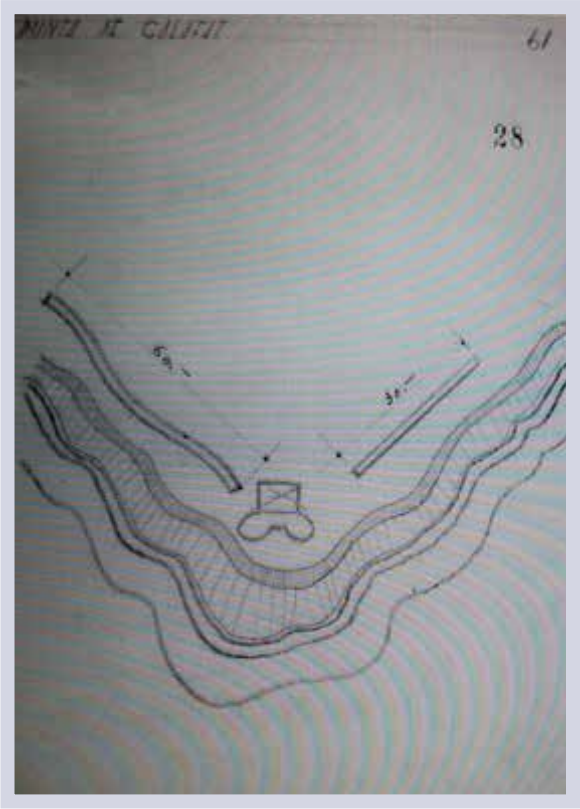
240 Doc.2/25-32. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.

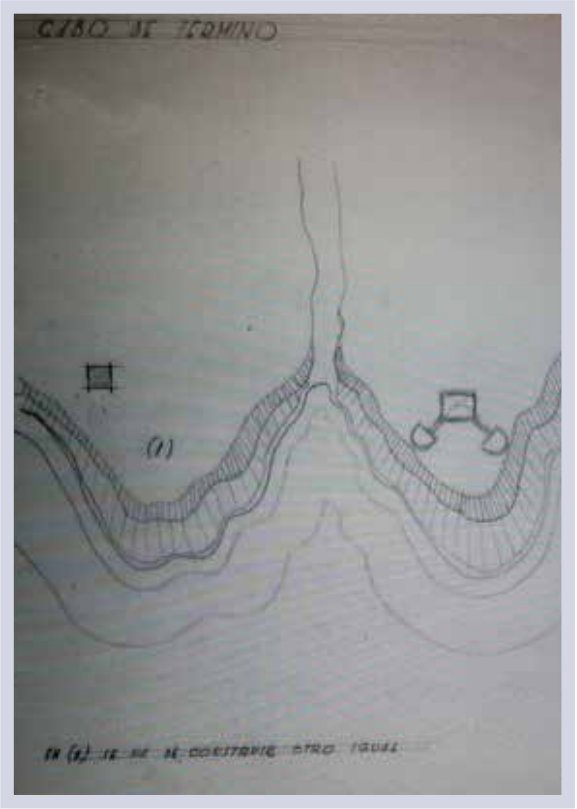

23
F.C.


24
F.C.


25


26





2.5.1.4. Baix Ebre

La comarca del Baix Ebre comptava amb les poblacions litorals de l'Ametlla de Mar i l'Ampolla i limitava amb el Montsià al sud, tenint com a frontera entre ambdues el riu Ebre.

2.5.1.4.1. L'Ametlla de Mar

Aquesta població comptava amb un total de 3.088 habitants al 1936 i agafant novament l'informe de l'oficial anglès, afirmava que una vegada es travessava el Coll de Balaguer, la carretera tornava a terreny pla, suaument ondulat, però quedant a una distància d'unes 3 milles de la costa. Els pobles no eren gaire freqüents en aquesta part de la província de Tarragona i la seva costa presentava poc interès, però tot i així, es construirien diferents trams de trinxera i des de l'Hospitalet de l'Infant a l'Ametlla de Mar es trobaven vuit casetes de metralladores ben construïdes[241]. L'Ametlla de Marno estava a la carretera principal. S'hi arribava per un camí que arrencava de la carretera i que tenia 3,5 milles de longitud, tractant-se d'un petit poble de pescadors situat al costat del mar i dividit en dues parts: una, en una petita cala i una altra al nord a la platja. A l'elevació que separava aquestes dues parts es van construir dos nius de metralladora i, més endavant, quatre trams de trinxera amb a 20 homes cadascuna, situant-se a la part sud, a l'anomenat Port de l'Estany, una bateria de costa[242].

Segons els mapes republicans de la defensa de costa[243], existirien dos nius de formigó en construcció i un camí que sortia al km 257 de la carretera; un niu de maçoneria també en construcció excavat a la roca al cap de Sant Jordi amb un camí cobert natural que anava a unir-se a un altre camí de 700 metres, aquest ja construït i que anava a sortir al km 230. Així mateix, en aquesta zona també es construirien dos camins coberts més, un de 70 metres i l'altre de

241 Doc.53-54. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.
242 Doc.53-54. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.
243 Doc.1/53-59. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.

100 metres de longitud. Abans d'arribar al port de l'Ametlla, es trobava en construcció un niu de formigó excavat a la roca i estava projectat fer refugis subterranis i 1.500 metres de camí; per la seva banda, davant del port es construiria un niu de metralladores amb dues troneres i un refugi en una posició elevada. Per la protecció de la població s'emplaçaria una bateria de costa al lloc conegut com a Port de L'Estany, construint-se per la seva protecció un niu de metralladores amb dues troneres i un refugi, mentre que cada banda de la punta comptaria amb una trinxera, de 30 i 35 metres de longitud. A la punta de Santes Creus hi hauria també un niu de metralladores amb dues troneres i un refugi amb un camí cobert de 80 metres que es comunicava amb una trinxera també de 80 metres i situada a ponent; mentre que a la punta de l'Estany Podrit es trobaven separats dos nius de galeria de mina en construcció i 1.500 metres de camí més construït. Ja per finalitzar, al sud de la costa a punta de l'Àliga existirien dos nius més orientats a cada banda i units amb una trinxera, comunicats ambdós nius amb un camí que anava a parar a un refugi central, comptant cadascun d'ells també amb una trinxera pel seu accés; i al lloc conegut com Morro de Gos hi hauria un niu de metralladores amb dues troneres i un refugi, sent el seu accés una trinxera de 35 metres.

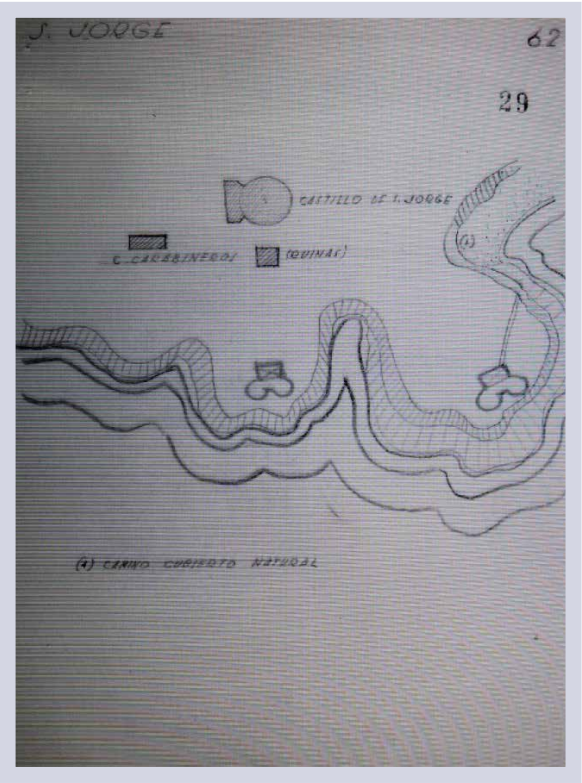
D'altra banda, i segons l'oficial franquista, referent a les fortificacions construïdes en aquesta població[244], aquest detallava que existiria un niu de metralladores de ciment armat amb quatre espitlleres i un camí cobert a la punta de cap del Terme; un niu de metralladores amb dues espitlleres i un camí cobert al castell de Sant Jordi; un emplaçament d'artilleria per a tres peces situat a la punta de la platja de l'Estany d'en Gras, a uns 100 metres de la vora del mar, disposant de refugi pel personal i municions i un niu de metralladores amb camí cobert i una espitllera a punta Àliga. Els agents franquistes també assenyalarien als seus informes que existien més posicions defensives com serien un niu per dues metralladores a punta de Calafat; una altra igual a la punta de cala Mosques; dos nius per a dues metralladores a la punta de l'Estany Tort; un niu per a dues metralladores a port de l'Ametlla; una altra igual al port de l'Estany i a la punta de Santes Creus, aquest últim també amb una trinxera de 80 metres; i, el darrer, un niu de metralladores a punta de l'Estany Podrit[245].

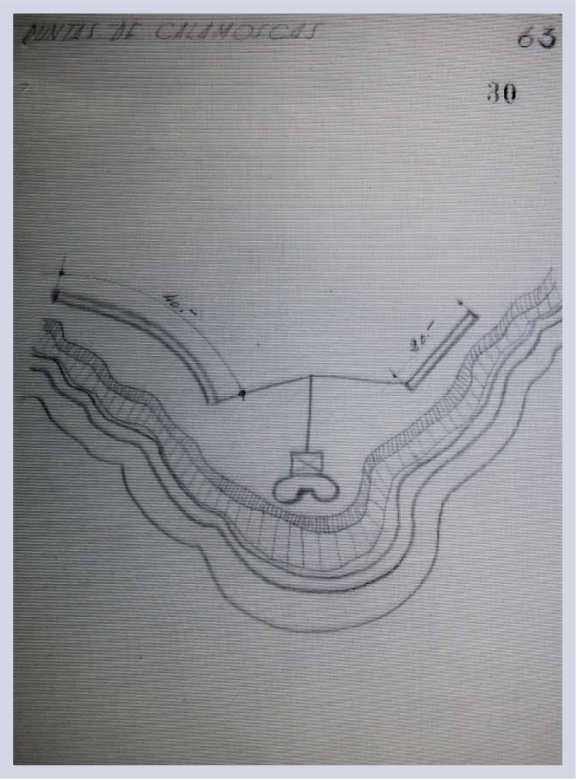
L'inventari de l'exèrcit dels anys 40 anotaria diferents posicions defensives situades dintre del terme municipal de l'Ametlla[246]. Entre aquestes destacava el niu doble de metralladores situat al castell de Sant Jordi, a uns 4 km del poble de l'Ametlla de Mar i a 500 metres del ferrocarril, a la costa. La seva construcció era de ciment i pedra, sent els dos emplaçaments rectangulars, amb testers semicirculars i amb un espai intermedi per una altra metralladora amb espitllera frontal, comptant cada niu amb una espitllera frontal i una altra lateral. A 1 km d'aquest, i creuant els seus focs, al lloc denominat Torrent del Pi, al costat de la costa, es trobava un altre niu de metralladores amb tres troneres: una frontal, una altra a l'angle d'unió dels dos nius i una altra lateral. El niu central estava sense revestir i la resta es trobaven finalitzats amb els seus desaigües al mar, construïts de formigó i revestits de maons. A l'Estany Tort, a 2 km del niu anterior, hi havia un altre niu metrallador, construït de formigó armat, de planta rectangular amb una espitllera frontal, però encara s'havia de revestir el sostre amb una segona capa de ciment.

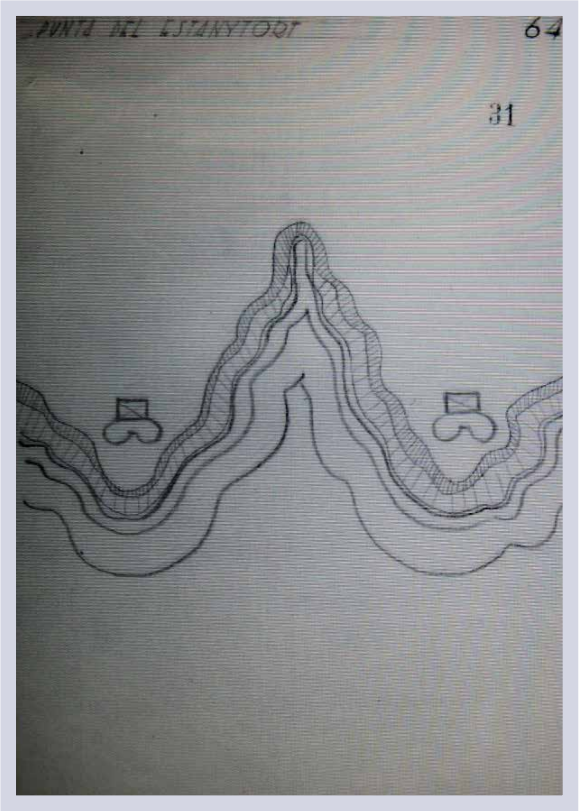
Per últim, la darrera posició es trobava situada al Pic de l'Àliga, a uns 6 km del poble de l'Ametlla de Mar i a la mateixa distància al nord de l'Ampolla. En aquest lloc existia un altre niu metrallador situat a una altura de 20 metres sobre el nivell del mar, de planta rectangular i construït amb formigó, tot i que encara li mancava acabar el revestiment de quasi tot el sostre. Comptava només amb una espitllera frontal que mirava cap al mar, mentre que a la part sud de la mateixa costa es trobaven els abrics amb una capacitat de 70 persones.

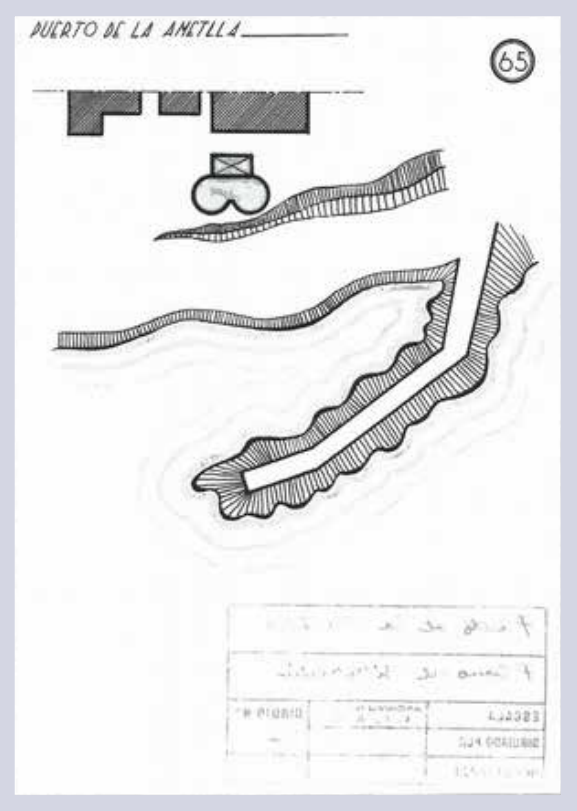
244 Caixa 7. FP. Infiesta. BPR-UB.
245 Doc.132. Carpeta 12. Caixa 2491. AGMAV.
246 CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

***Croquis de les defenses de l'Ametlla de Mar*[247]**





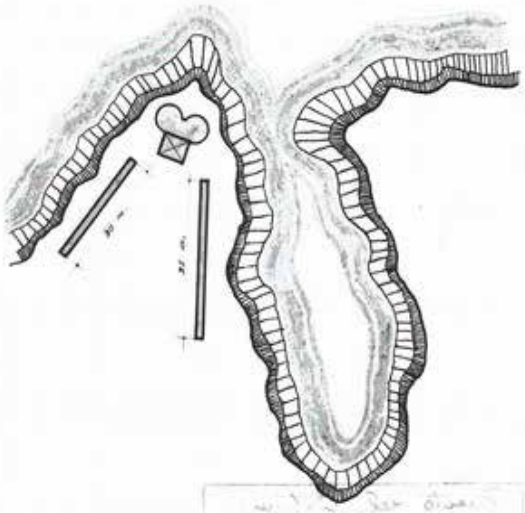




247 Doc.1/52-. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.

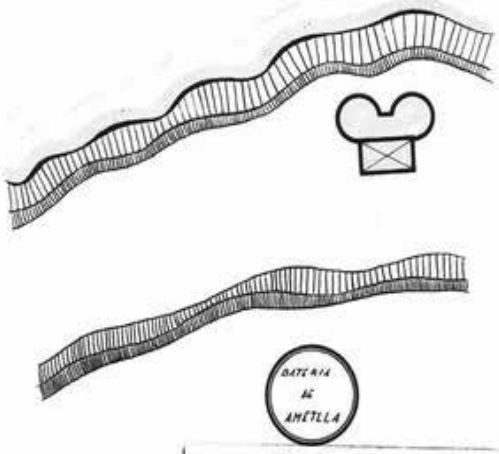
PUERTO DEL ESTANY

66



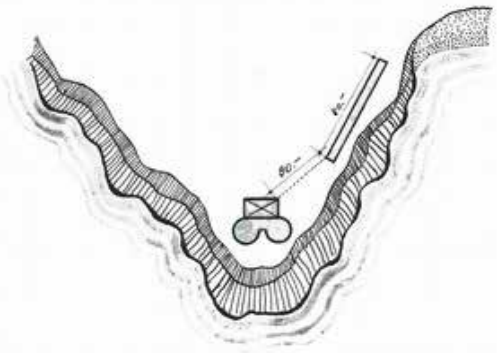
PUERTO DEL ESTANY

67



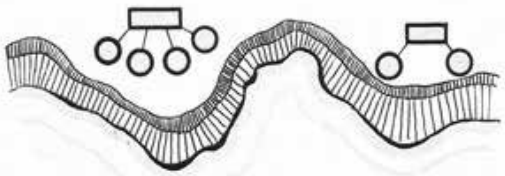
PUNTA DE SANTAS CREUS

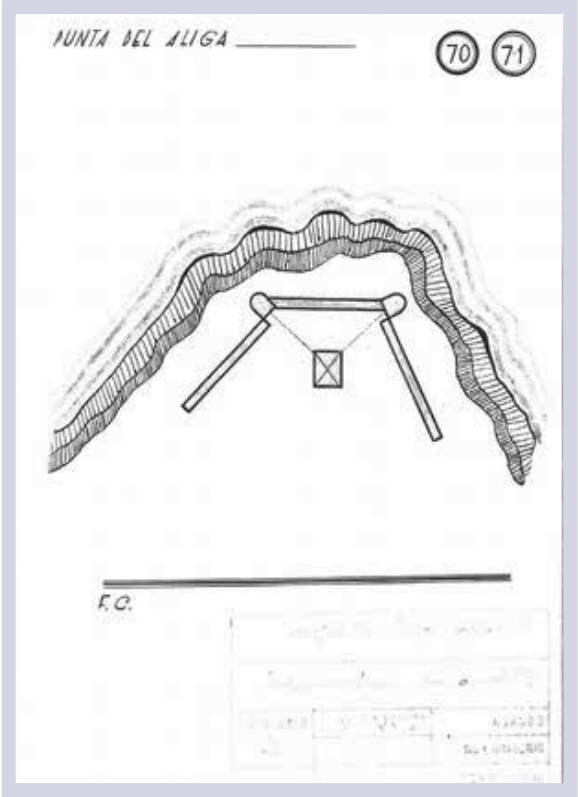
68



PUNTA DE ESTANY DUDOSO

69





2.5.1.4.2. L'Ampolla

La població de l'Ampolla és trobava encara més separada de la carretera que unia Barcelona i València que l'Ametlla de Mar, ja que el seu camí particular per arribar-hi tenia unes 7 milles de longitud. Segons l'informe de l'oficial anglès, l'Ampolla tenia menys importància que l'Ametlla de Mar però, tot i així comptaria amb algunes posicions defensives que es construirien al seu litoral com serien dos nius de metralladores i quatre trams de trinxeres[248].

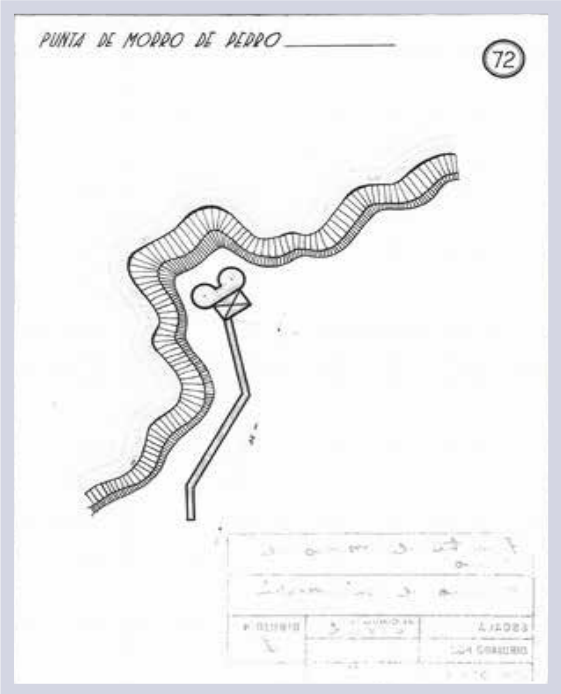
Pel que fa referència als mapes republicans[249], l'Ampolla havia de comptar amb les següents posicions: un niu de dues troneres amb un refugi i molt a prop, cap el sud una trinxera de 80 metres; a cala Maria, dos nius de metralladora comunicats per un petit camí cap a un refugi d'on sortiria un camí que aniria a la carretera, desviant-se cap al sud per anar a parar a una trinxera de 40 metres. Al mateix port de la localitat hi hauria també una posició molt semblant a l'anterior, consistent aquesta en dos nius comunicats amb un petit camí cap a un refugi on sortiria un camí que anava a la carretera, mentre que al sud del refugi i davant de la costa hi hauria una trinxera de 40 metres però sense connexió amb el refugi. Existirien més posicions defensives a la mateixa platja de l'Ampolla, en concret dos nius de metralladores més, cadascun d'ells amb dues troneres i un refugi, però sense estar comunicats entre ells.

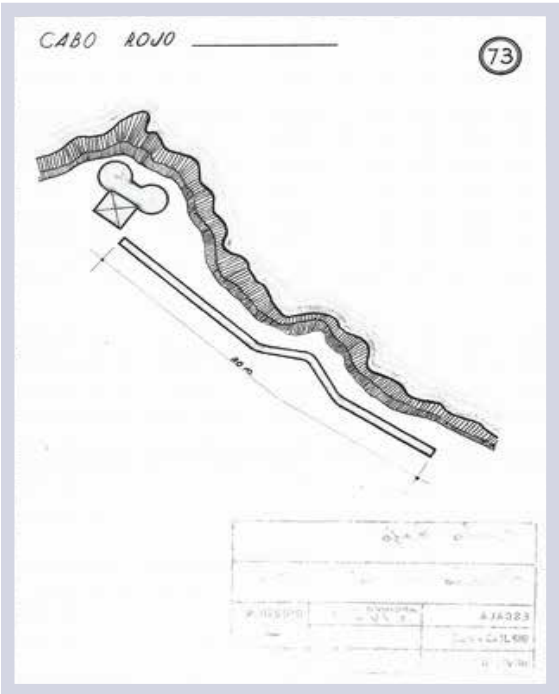
Segons informacions d'agents franquistes, és construiria un niu per a dues metralladores a la punta del Morro de Gos; un niu senzill a la cala Mosca i un altre per a dues metralladores al port de l'Ampolla[250]. En canvi, l'inventari de l'exèrcit dels anys 40 assenyalaria dues posicions defensives[251]. La primera seria un niu de metralladores situat al lloc denominat La Dubo, ubicat a la part nord de la costa i a uns 400 metres del poble, mentre que la segona seria un niu doble de metralladores emplaçat al lloc Rosa de Comandina, a la part sud, a 400 metres del poble, a 600 metres de la carretera general i enclavats a la mateixa costa. El primer niu estava construït de formigó i roca de costa i els seus paraments es trobaven camuflats amb maçoneria irregular en sec, sent la seva planta

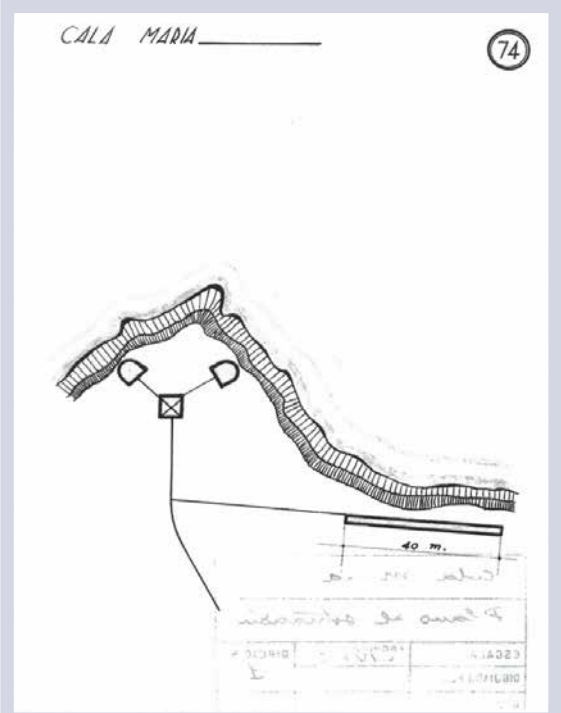
248 Doc.54. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.
249 Doc.1/60-62. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.
250 Doc.132. Carpeta 12. Caixa 2491. AGMAV.
251 CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

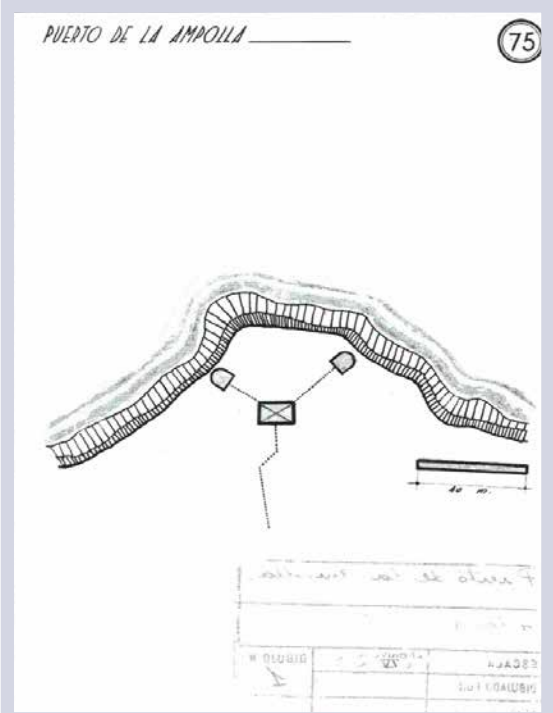
rectangular amb espitllera frontal i lateral. En canvi, el niu doble de metralladores estava construït de formigó i cadascun tenia una planta rectangular, amb testers semicirculars i una espitllera frontal i dues laterals, creuant els focs entre si. Es distanciaven un de l'altre uns 30 metre,s però es comunicaven per galeries subterrànies de 2 metres d'altura per 1,50 d'ample, existint un dipòsit al centre de la galeria que no tenia sostre, així com alguns trams de l'anomenada galeria.

***Croquis de les defenses de l'Ampolla*[252]**







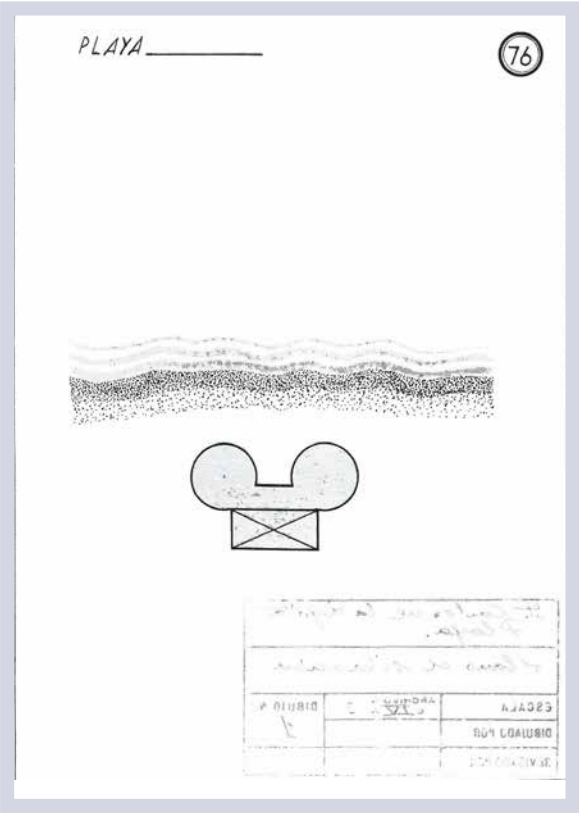


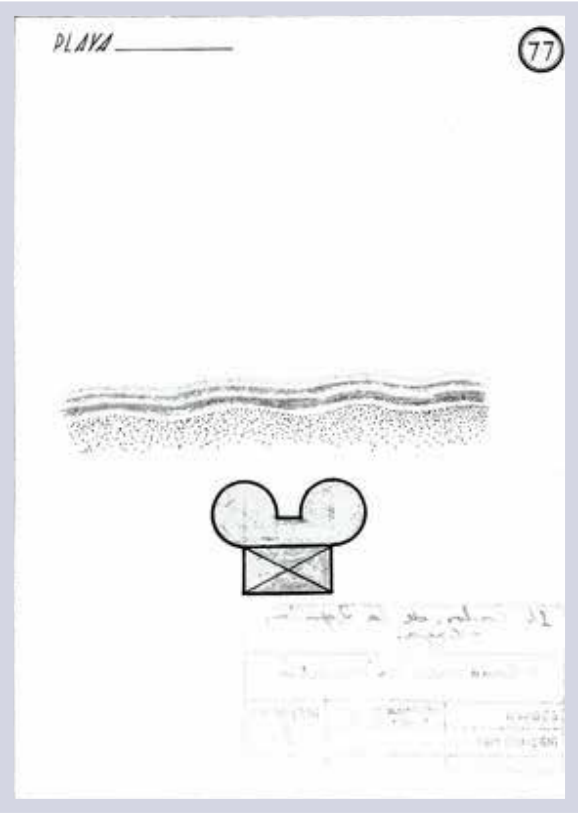
252 Doc.1/59-62. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.

2.5.1.4.3. Delta de l'Ebre

Des de la població de l'Ampolla es podia veure la punta del Fangar, l'extremitat nord del Delta de l'Ebre i que tenia la seva extremitat sud a la punta de la Banya, comprenent una distància de més de 40 milles. Tal i com descriuria l'oficial anglès al seu informe, l'Ebre era un riu que arrossegava gran quantitat de fang procedent de la descomposició de les terres argiloses que travessava durant el seu llarg curs. Aquestes matèries terroses s'anaven dipositant a l'estuari, motiu pel qual el delta avançava mar endins any rere any. Tota la gran extensió de terreny que comprenia l'anomenat delta estava creuada per múltiples canals de regadiu, ja que tot el terreny estava dedicat al cultiu d'arròs i quan es feia la recol·lecció, els homes es veien obligats a transportar a coll la collita durant llargues distàncies perquè els carros no podien arribar als camps. Amb aquesta descripció realitzada per l'oficial anglès quedava ben clar que era completament impossible realitzar un desembarcament al mateix Delta de l'Ebre[253].

Croquis de les defenses del Delta de l'Ebre[254]





2.5.1.5. Montsià

La comarca situada més al sud de Catalunya comptava amb les poblacions litorals de Sant Carles de la Ràpita i Alcanar, que a partir de mitjans de març de 1938 caurien en poder dels franquistes, després de l'ofensiva realitzada per aquests des de l'Aragó. Igualment, en aquesta franja del litoral català també es realitzarien diferents construccions defensives i, fins i tot, s'emplaçarien peces artilleres per protegir la desembocadura del riu Ebre i el port dels Alfacs.

2.5.1.5.1. Sant Carles de la Ràpita

253 Doc.54. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.
254 Doc.1/63-64. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.

Amb 6.482 habitants al 1936 i tal i com recolliria l'oficial anglès al seu informe, des de l'època de Carles III quedaria en projecte realitzar un port a la gran rada dels Alfacs, al sud del Delta de l'Ebre. Al 1936 però, construir allà un port no tenia gran importància degut al calatge dels vaixells, ja que la seva gran badia no tenia gaire profunditat i el fang ho envaïa tot contínuament[255]. L'oficial anglès afegia que Sant Carles de la Ràpita solament era un poble de pescadors, però tot i així un desembarcament no resultaria ser una cosa molt difícil, deixant els vaixells a 2 milles de la punta de la Banya. Per aquest motiu també recolliria l'informe que es construiria una bateria de ciment a 1,5 milles al sud del poble a la mateixa riba del mar, a una elevació d'uns 15 peus i al nord i sud de la bateria existirien llargues línies de trinxeres i fins a 10 nius de metralladores[256].

Altrament, segons els mapes republicans les diferents posicions defensives de tota aquesta zona fins la província de Castelló serien les següents[257]: a la carretera d'Amposta a Sant Carles de la Ràpita sobre el km 29 existirien dues trinxeres, una de 100 metres amb tres refugis i un niu de metralladores o dos pous de tirador amb dues troneres i l'altra de 90 metres amb dos refugie. A les costes de Sant Carles de la Ràpita hi hauria una trinxera molt més gran, de 300 metres de longitud amb sis refugis, un d'ells doble. Els refugis eren de formigó de 2 metres de gruix i 10 metres de profunditat i a un costat de la trinxera, on acabava el camí de la carretera a la platja, també hi hauria un niu de metralladores amb dues troneres i un refugi. Per últim, i més cap a ponent, es trobaria una trinxera de 300 metres amb sis refugis, aquests de formigó, també de 2 metres de gruix i 10 metres de profunditat. Davant del camí de la platja, a la carretera, hi hauria un niu de metralladores amb dues troneres i un petit refugi davant de la trinxera.

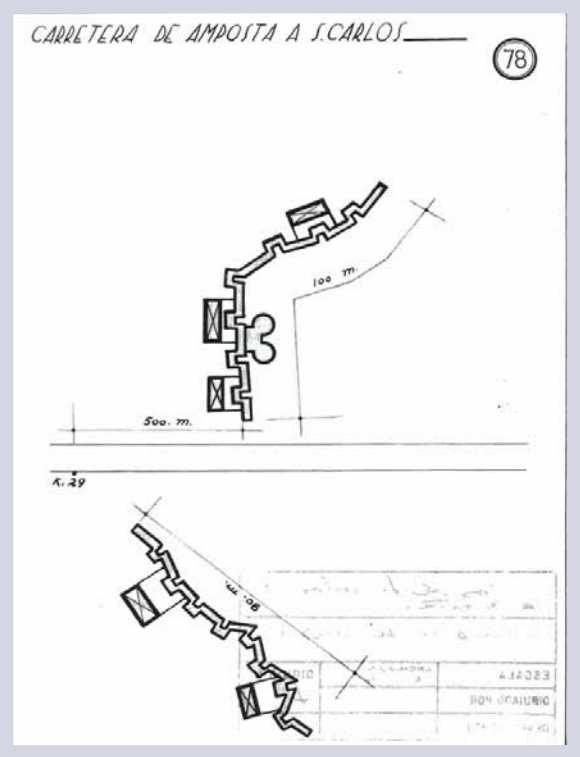
En canvi, segons l'oficial franquista, un cop acabada la guerra les posicions defensives que encara existien a aquesta zona serien les següents[258]: a 1 km de Les Cases d'Alcanar i en direcció cap a Sant Carles de la Ràpita, a la platja hi havia unes trinxeres d'uns 30 metres de longitud; a 1 km de Sant Carles de la Ràpita, dos nius de metralladores seguits de trinxeres amb 17 refugis i uns altres tres nius de metralladores pròxims a la bateria. Aquestes construccions es trobaven en perfecte estat de conservació, excepte les trinxeres a causa dels arrossegaments de la pluja i podien ser utilitzades en qualsevol moment. Més al sud, a uns 4 km de Sant Carles de la Ràpita hi havia un emplaçament doble per bateria i a la vora de la platja dos nius de metralladores més situats un a cada costat de la bateria, mentre que les darreres posicions de la província de Tarragona eren dos nius de metralladores que es trobaven a 500 metres al nord-est del riu Sénia, units per una galeria de suport, trobant-se el seu centre a la part alta on hi havia el polvorí, comptant els dos nius amb refugi.

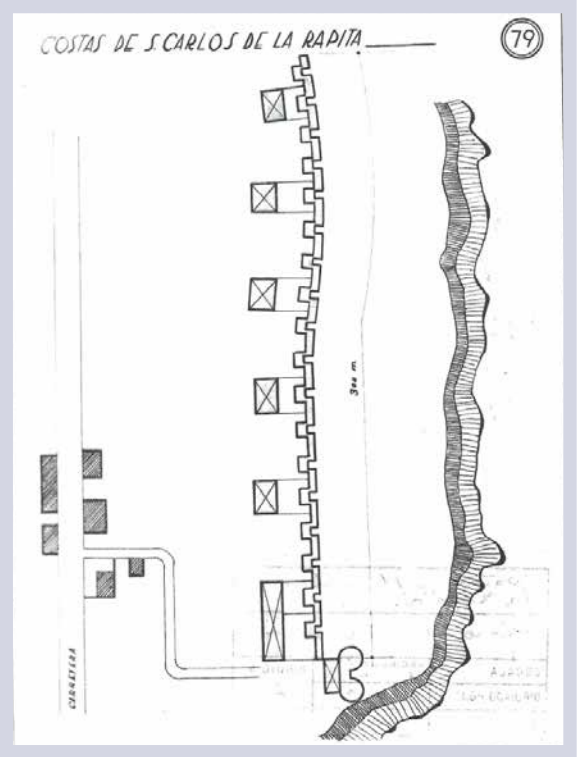
Finalment, l'inventari de l'exèrcit dels anys 40 recolliria al terme municipal de Sant Carles de la Ràpita dos nius de metralladores dobles i un de senzill[259]. Un d'aquests nius dobles es trobava situat a 1 km al sud de la població de Sant Carles de la Ràpita i a només 2,50 metres de la carretera, a un lloc denominat com Els Hortets, a prop també de la costa. Cadascun dels nius tenia espitlleres frontals i laterals podent així creuar els focs entre els nius i comptant, a més a més, amb un refugi, tot i que aquest no es finalitzaria. A només 80 metres d'aquest niu doble de metralladores, en concret a 100 metres de la carretera principal i a 7 metres de la costa de Sant Carles de la Ràpita,a un lloc conegut per Los Tontos, existia un altre niu doble de metralladores. Comptava amb un refugi de 12 metres de longitud per 4 d'ample, amb 22 esglaons i 14 metres de profunditat que es comunicava directament amb el niu de metralladores a uns 40 metres. Aquest niu constava de dos emplaçaments on cadascun d'ells tenia una espitllera frontal, dues laterals que creuaven focs entre elles i dos laterals més, divergents. El seu interior es comunicava per petites naus sostingudes per murets i encara existia un soterrani o refugi de 7 metres de profunditat, amb 27 esglaons de

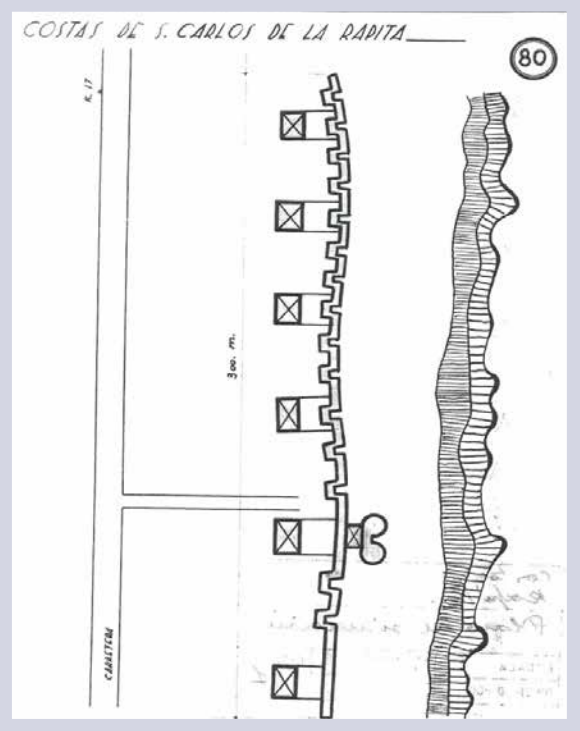
255 Doc.55. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.
256 Doc.56. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.
257 Doc.1/63-67. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.
258 Caixa 7. FP. Infiesta. BPR-UB.
259 CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

30 metres de llarg per 2 d'ample. A la mateixa zona també existiria el darrer niu de metralladores, situat al costat de la platja i distant d'uns 50 metres de la carretera provincial de Vinaròs a Sant Carles de la Ràpita a la seva part dreta. Aquest niu estava construït de formigó armat i reforçat amb maons i tenia la porta d'accés situada a la part oposada a la costa. El niu es trobava a la roca, que la cobria i tenia dues espitlleres laterals.

Croquis de les defenses de Sant Carles de la Ràpita[260]







260 Doc.1/65-67. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.

2.5.1.5.2. Alcanar

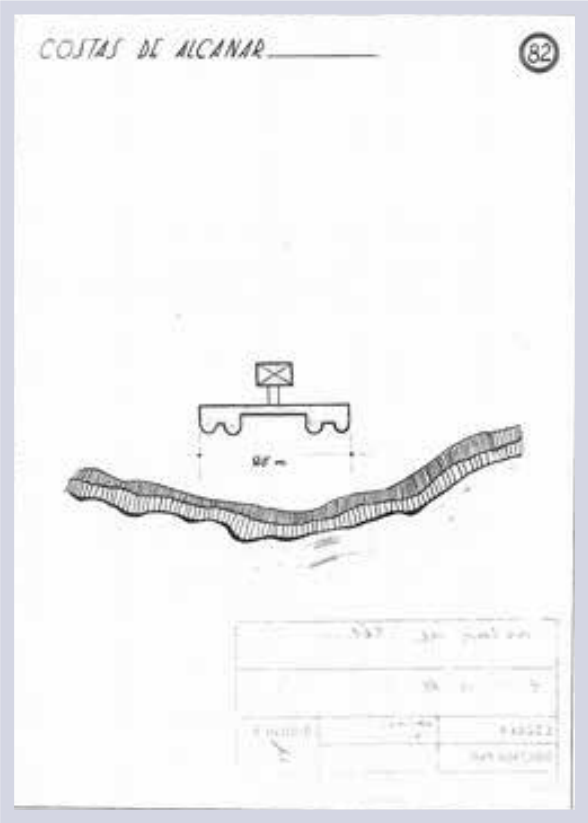
Alcanar era la darrera població costanera catalana que comptaria amb diverses posicions defensives i una població similar en habitants a Sant Carles de la Ràpita, ja que comptava al 1936 amb 6.450 habitants.

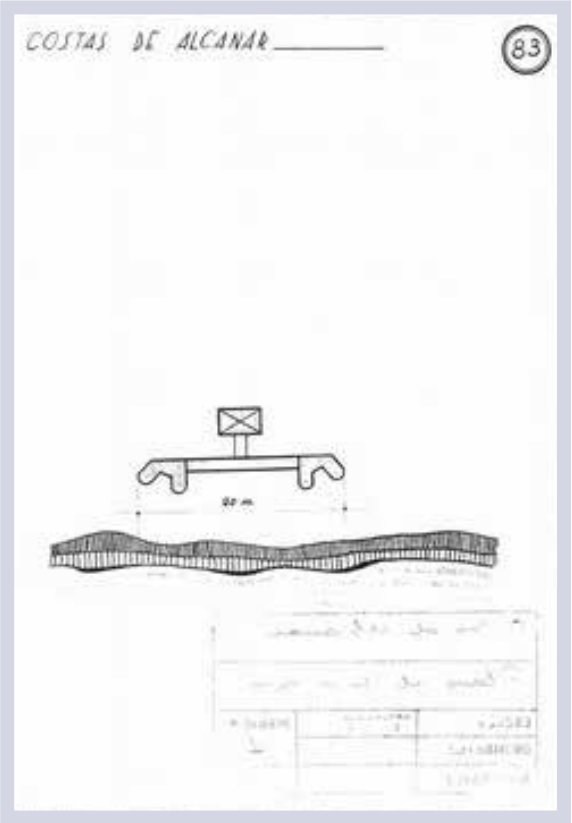
Segons els mapes republicans sobre la zona[261], existiria una trinxera continua davant de la platja amb cinc refugis, un d'ells més gran que els altres i, davant d'aquesta trinxera i del camí que anava a la platja, sobre el km 11 de la carretera, hi hauria un niu de metralladores amb refugi. També existiria una altra trinxera amb quatre pous de tirador o nius de metralladora de 25 metres, amb un refugi posterior comunicat per dos camins. Situada més a ponent encara hi havia una altra trinxera de 20 metres amb quatre pous de tirador, dos a cada extrem, i un refugi posterior amb dos camins per comunicar el refugi amb la trinxera. Una altra posició defensiva seria l'existent cap al final del litoral d'Alcanar, on hi hauria una trinxera de 100 metres amb dos nius de metralladores, cadascun amb dues troneres i situats a cada extrem de la trinxera, on també existirien dos refugis situats molt propers als nius. D'altra banda, a l'esquerra de l'estació de ferrocarril de La Cava, també hi hauria uns altres dos nius de metralladores comunicats amb una trinxera de 20 metres i amb un refugi al centre dels dos. Tancaria les posicions defensives de la província de Tarragona dos nius de metralladora situats abans d'arribar al km 2 de la carretera de Santa Bàrbara, cadascun d'ells amb dues troneres i amb un refugi al mig i comunicats amb una trinxera de 32 metres de longitud.

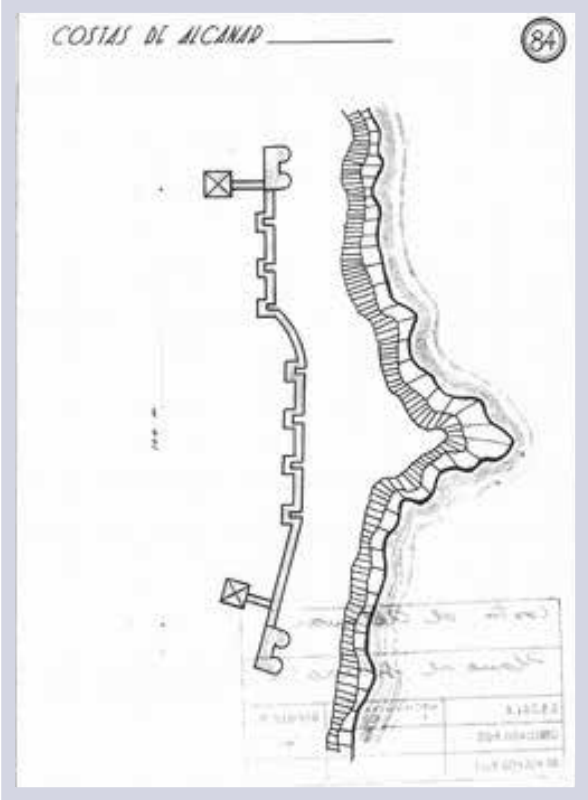
Segons l'inventari de l'exèrcit[262], també existia una bateria de 6 peces, coneguda per La Martinenca i que estava protegida per dos nius de metralladores situats a cada costat de la bateria i a una distància de 100 metres d'aquesta. Els dos nius estaven construïts de formigó amb forma esferoïdal, tenint, el situat més al nord una espitllera continua, mentre que el niu situat més al sud es trobava ubicat a la dreta i a uns 100 metres de la carretera provincial de Vinaròs a Sant Carles de la Ràpita i a 10 metres de la costa d'Alcanar. Tenia un pla visual més baix que l'altre niu sobre el nivell de terra, amb la seva entrada situada a la part oposada a la costa i es comunicava amb un segon fortí que tenia dos naus sostingudes per un mur on al costat hi havia un altre niu de 3,40 metres de diàmetre amb una espitllera contínua. Seguint la costa d'Alcanar, al sud existien fins a cinc nius de metralladores més: els dos primers de les mateixes característiques amb una espitllera frontal i dues laterals i separats uns 16 metres; mentre que més al sud hi havia un el tercer niu de metralladores, construït de formigó armat, amb porta d'entrada a la dreta que estava defensada per un mur que la sostenia. Aquest niu tenia una planta rectangular amb un front semicircular i dues espitlleres laterals, i posseïa un abric de 6 metres de longitud per 2'50 d'altitud amb una cabuda per a 10 persones, tenint la porta baixada a la seva dreta amb una profunditat de 12 metres. Els altres dos nius de metralladores tenien les mateixes característiques que aquest últim, el primer era de 4 metres de longitud per 2 d'altitud, contenia també un abric de les mateixes característiques que el niu esmentat abans i estava situat a la costa d'Alcanar, entre Sol del Riu i Les Cases d'Alcanar. Finalment, el darrer niu de metralladores comptava amb les mateixes característiques que aquests dos anteriors i s'hi accedia per un camí de carros, situat a uns dos quilòmetres de la carretera de Vinaròs a Sant Carles de la Ràpita.

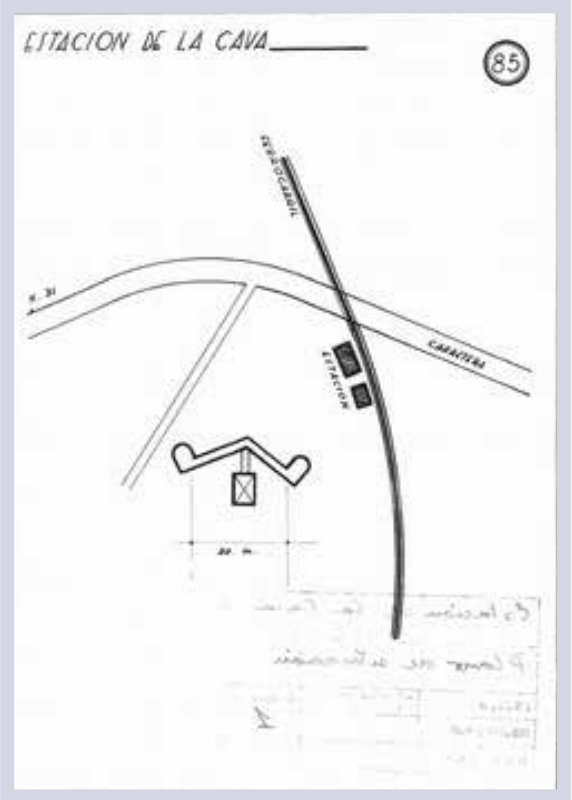
261 Doc.1/68-73. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.
262 CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

***Croquis de les defenses d'Alcanar*[263]**

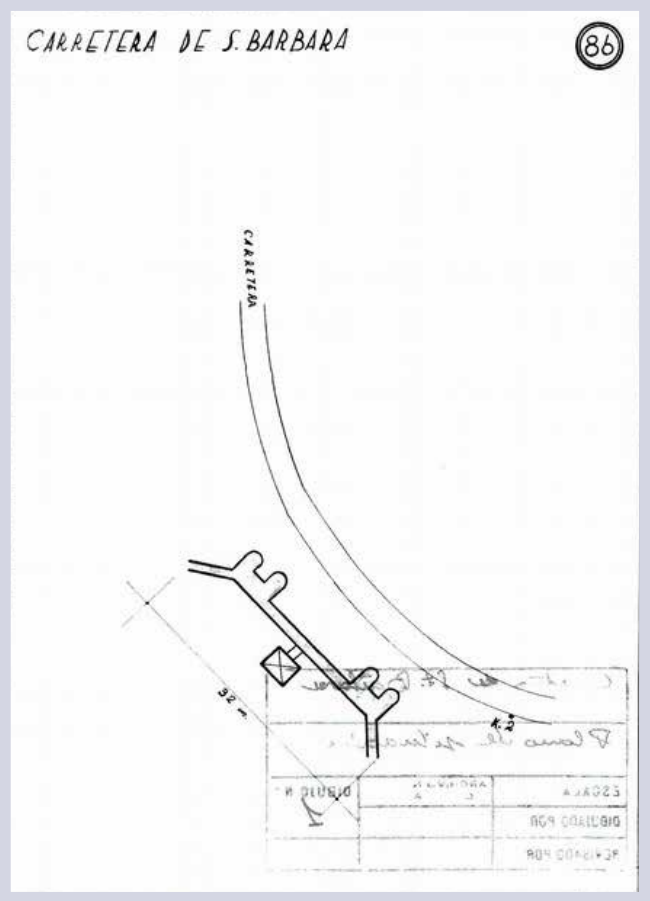




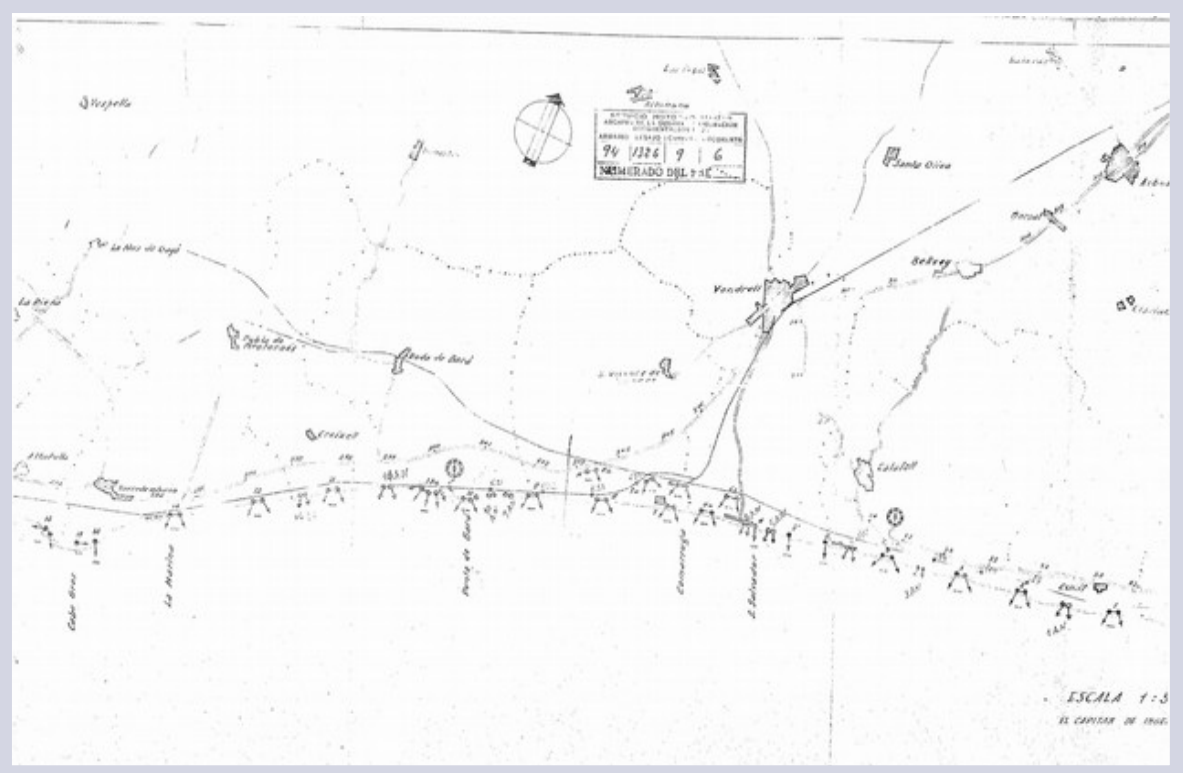




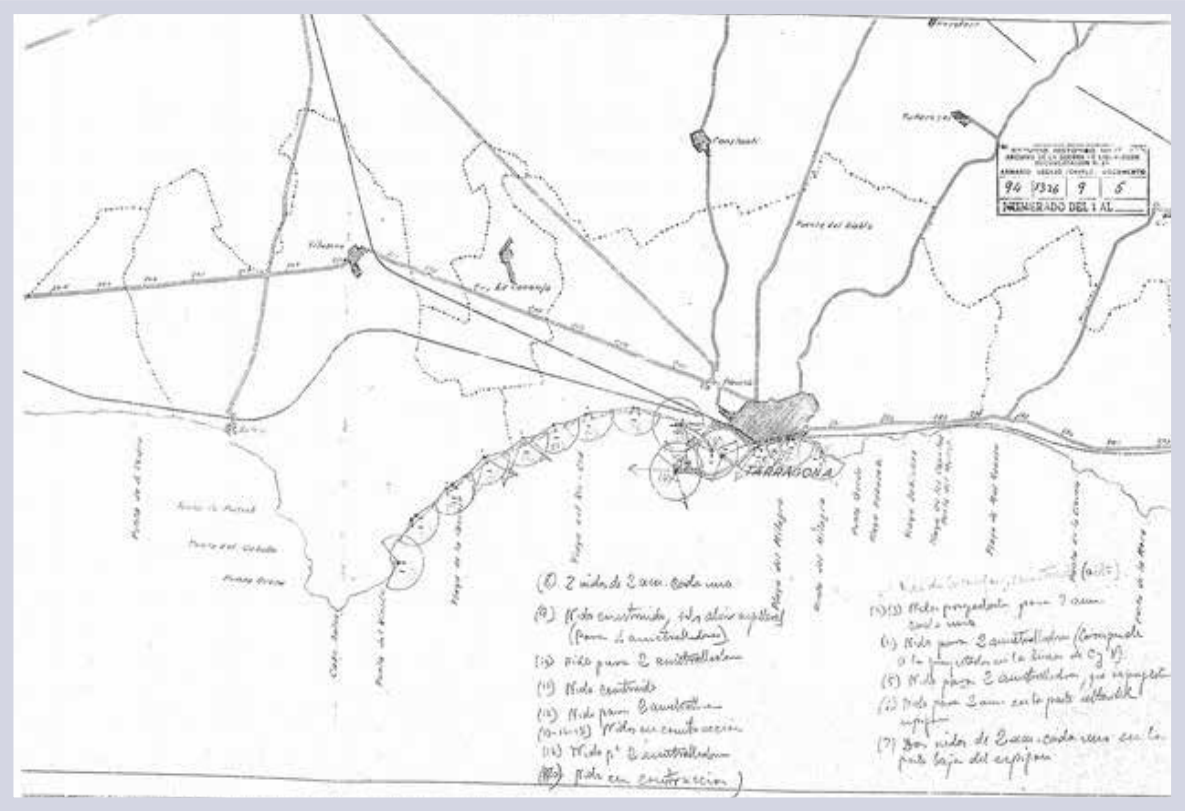
263 Doc.1/65-67. Carpeta 11. Caixa 1156. AGMAV.

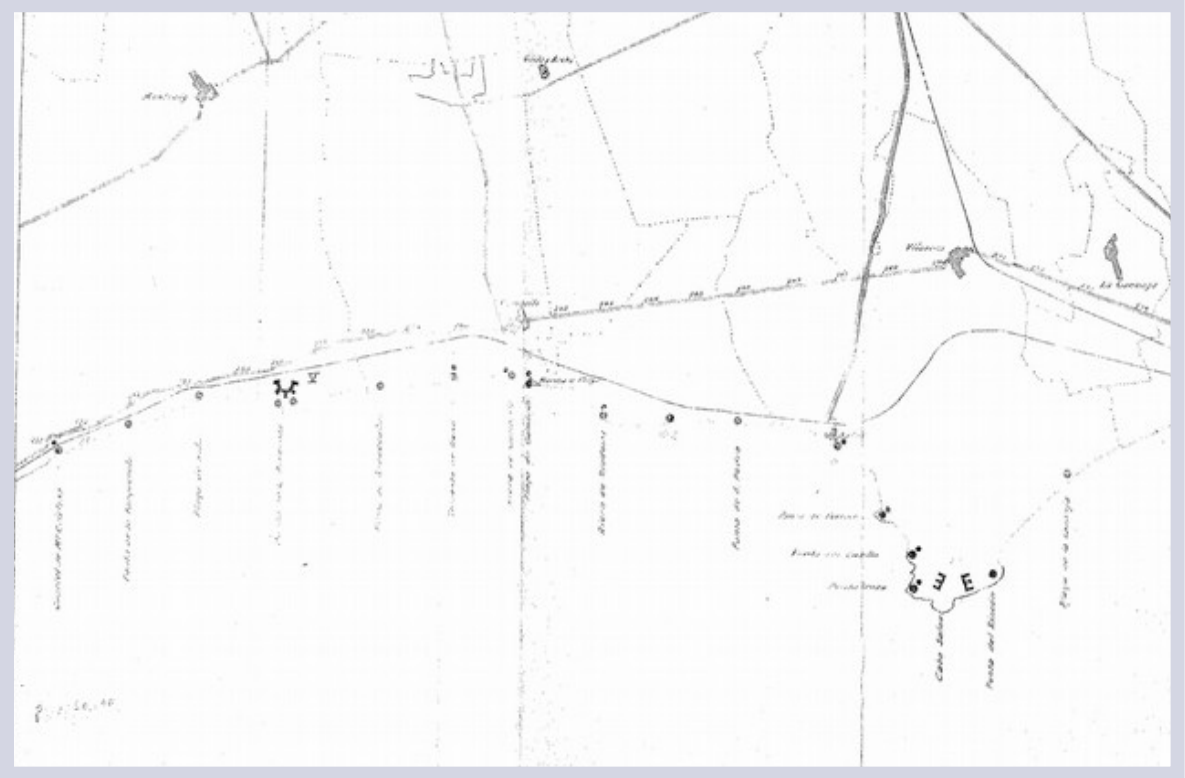


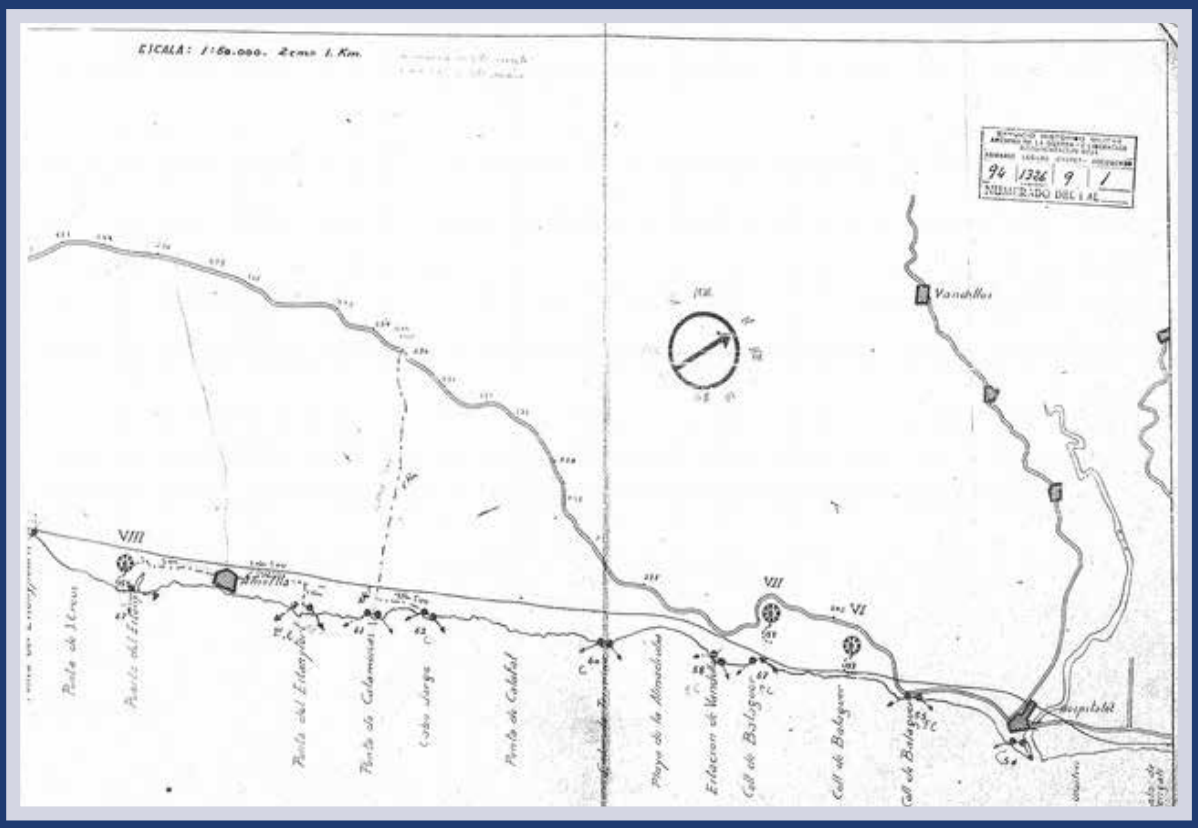
Mapes sobre les posicions defensives de la província de Tarragona[264]

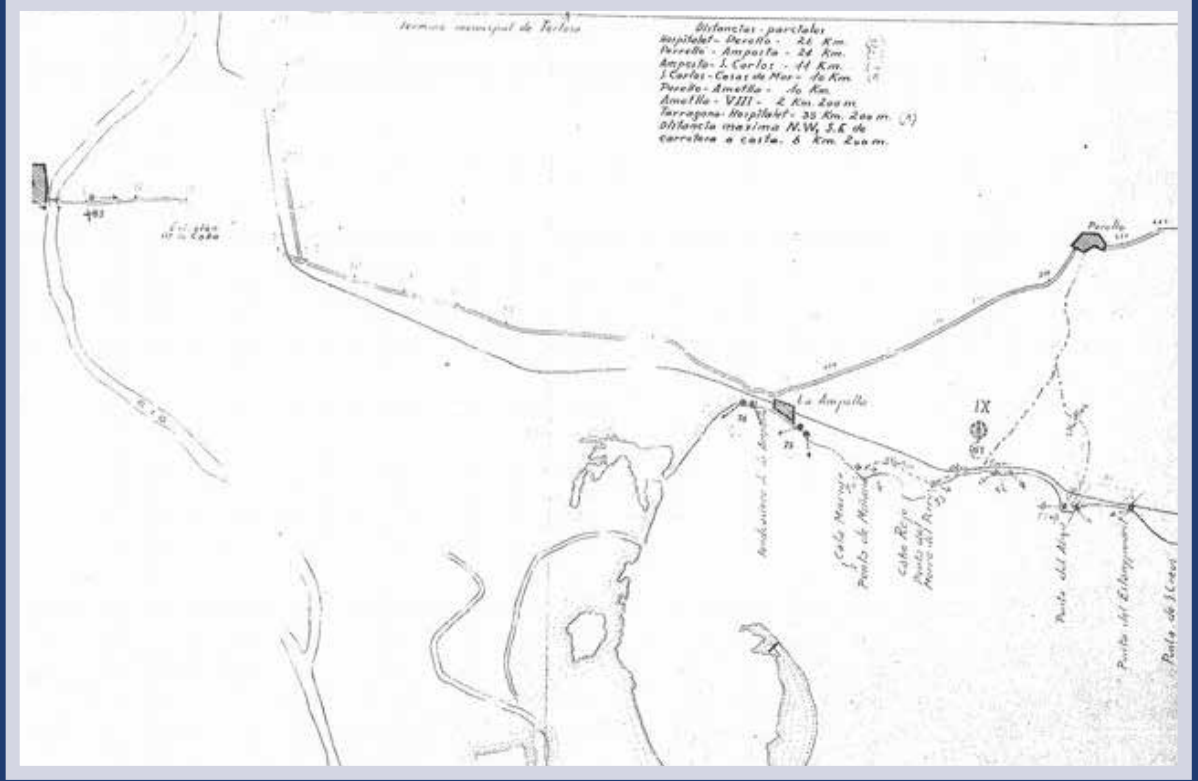


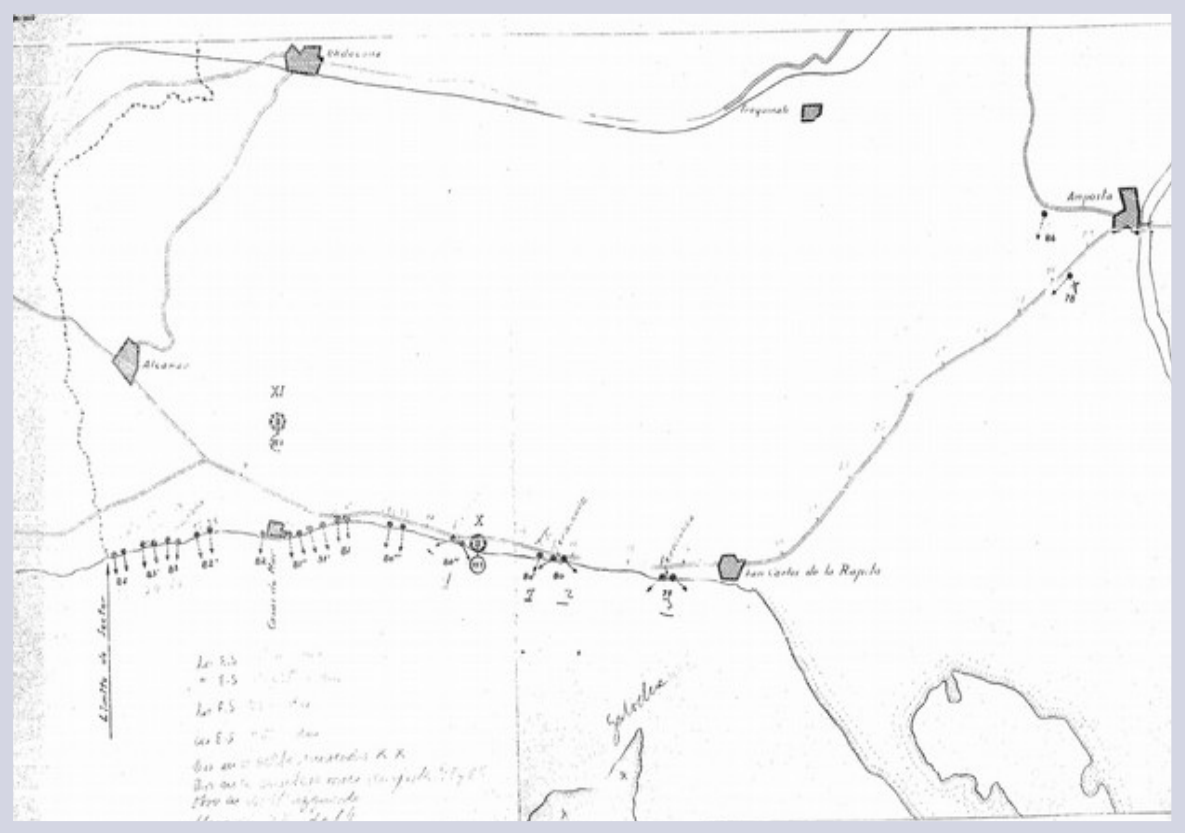
264 Doc.1/1-6. Carpeta 2. Caixa 2451. AGMAV


TARRAGONA




ESCALA: 1:50.000. 2cm= 1. Km.
94 1326 9 1
NUMERADO DEL 1 AL
Vandellos
VIII
Ametlla
VII
VI
Hospitalet
Punta de S. Creus
Punta del Estanyfort
Punta de Calamocas
Cabo Largo
Punta de Calafat
Playa de la Almadraba
Estacion de Vandellos
Call de Balaguer
Call de Balaguer
Call de Balaguer


Distancias - parciales
Hospitalet - Perello - 26 Km.
Perello - Amposta - 24 Km.
Amposta - S. Carlos - 11 Km.
S. Carlos - Casas de Mar - 10 Km.
Perello - Ametlla - 10 Km.
Ametlla - VIII - 2 Km. 200 m.
Tarragona - Hospitalet - 35 Km. 200 m.
Distancia maxima N.W. S.E. de carretera a costa. 6 Km. 200 m.
Perello
La Ampolla
IX
Cala Maruja
Punta de Mañana
Cabo Rojo
Punta del Alfaro
Punta del Estanyfort
Punta de S. Creus



Nius de metralladores al litoral de la província de Tarragona[265].

POBLACIONS	NIUS DE METRALLADORES
Cunit	3 nius dobles
Calafell	1 niu doble i 2 nius senzills
El Vendrell	1 niu doble y 3 nius senzills
Roda de Berà	1 niu doble
Creixell	1 niu doble i 1 niu senzill
Torredembarra	1 niu doble
Altafulla	1 niu doble i altre niu a mig construir
Tamarit	1 niu
Tarragona	17 nius (6 nius dobles i 11 nius senzills)
Vila-seca	3 nius senzills
Salou	2 nius dobles i 3 nius senzills
Cambrils	3 nius dobles i 2 nius senzills
Mont-roig del Camp	1 niu doble i un niu sense acabar
L'Hospitalet de l'Infant-Vandellòs	8 nius
Coll de Balaguer	9 nius
L'Ametlla de Mar	1 niu doble i 2 nius senzills
L'Ampolla	1 niu doble i 1 niu senzill
Sant Carles de la Ràpita	2 nius dobles i 2 nius senzills
Alcanar	6 nius
TOTAL	**81 nius de metralladora**

265 CLARA, Josep; *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Apèndix II-III. Pàgs 132-145.

2.6. EL SERVEI D'ESPIONATGE FRANQUISTA

El servei d'espionatge franquista funcionaria molt activament durant tota la guerra[266], sobretot pel que es refereix a la costa, ja que els sollevats sabrien moltes vegades, amb més o menys exactitud, la relació de forces existents a les respectives ciutats, les fortificacions realitzades al litoral, així com les diferents peces d'artilleria destinades a aquesta. Cal dir que en la majoria dels casos, i degut a les múltiples informacions que rebrien, alguns cops aquestes informacions es minimitzaven, mentre que d'altres s'augmentaven en consideració. I és que els franquistes aconseguirien tot tipus d'informacions a banda de les fortificacions de costa, des dels ponts de ferrocarril a Catalunya i el seu servei de trens, així com la situació de les fàbriques de guerra o qualsevol altra informació d'interès, gràcies, sobretot, a que aconseguirien desxifrar els missatges republicans, així com l'actuació intensa dels seus agents en territori republicà.

Aquests agents i espies al servei dels sollevats aportarien gran quantitat d'informació que eren trameses al *Cuartel General del Generalísimo* on era inclosa en uns butlletins que s'enviaven a diferents organismes. La informació procedia de tot el territori republicà, tot i que moltes vegades les diferents informacions eren proporcionades pels mateixos oficials que pertanyien a les forces de la República i als quals se'ls havia confiat la defensa del país. Aquest seria l'exemple del cap de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya, un cop es va crear el juny de 1937[267], o de molts altres oficials que estaven al comandament d'unitats de defensa de costes. Un altre exemple el trobaríem a la declaració que realitzaria un evadit de la zona republicana a la zona franquista el 24 de novembre de 1937. Aquest informaria que entre alguns militars que es trobaven a la zona republicana i eren propers als franquistes circularia la notícia durant el mes de setembre de 1937 que el comandant d'enginyers Ángel Alfonso Luna anava a escapar-se de la zona republicana per presentar-se a la zona franquista. En canvi, al saber-ho el també comandant d'enginyers, Jorge Palanca, realitzaria un viatge a Figueres per fer desistir a Luna del seu propòsit, dient-li que el seu deure com a militar era ajudar els sollevats des de la mateixa zona republicana on podia prestar més utilitat que no pas els militars que és passaven de bàndol. Així, tota aquesta valuosa informació que aconseguirien els sollevats, i amb la que feien arribar els diferents agents franquistes que operaven al litoral català, faria que els sollevats tinguessin una completa descripció de les posicions defensives dels republicans a la costa catalana.



***Cartell republicà referent a l'espionatge*[268]**

266 Existeixen diverses obres que aprofundeixen més en aquest tema com serien: BERTRAN MUSITU, José, *Experiencias de los Servicios de Información del Nordeste de España (SIFNE) durante la guerra*. Madrid. Editorial Espasa Calpe. 1940; HEIBERG, Morten i ROS AGUDO, Manuel, *La trama oculta de la Guerra Civil. Los servicios secretos de Franco*. Barcelona. Crítica, 2006; SOLER FUENSANTA, José Ramón i LÓPEZ-BREA ESPIAU, Francisco J. *Soldados sin rostro. Los servicios de información, espionaje y criptografía en la Guerra Civil española*. Barcelona. Inédita Editores. 2008; entre d'altres.

267 Veure apartat 3.4.3. La Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya.

268 Font: Arxiu PARES (Portal de Archivos Españoles)

D'altra banda, moltes d'aquestes informacions s'aplegarien als anomenats *Servicios de Información de la Frontera del Noreste de España* (S.I.F.N.E.) creat per José Bertran Musitu complint el desig del general Mola i a iniciativa del *Conde de Andes,*tal i com descrivia Musitu al seu llibre[269]. El S.I.F.N.E. funcionaria regularment des del mes de setembre de 1936 fins que es fusionaria el 28 de febrer de 1938 amb els *Serveis d'Informació i Policia Militar* (S.I.P.M.) que dirigiria el coronel José Ungría Jiménez i que seria creat amb la missió principal de recopilar tota la informació possible sobre diversos assumptes republicans com serien els moviments de vaixells, fortificacions, indústries de guerra, moviment de tropa, etc...; fent arribar aquesta informació a la seu central que s'establiria, en un primer moment, a Biarritz i després, a Irún. Precisament a l'obra de Musitu, publicada solament un any després d'acabar-se la guerra, es detallaria com s'aniria aconseguint tota la informació relativa a la defensa de costes. Segons Musitu, en un primer moment es recollirien i coordinarien les declaracions dels evadits de la zona republicana i que es refugiaven a l'estranger, sobretot a França, per tal de recalar tota la informació possible sobre les defenses de costes. Aquests evadits podien aconseguir la informació per diversos sistemes com, per exemple, haver habitat a les poblacions costaneres, per les observacions fetes al seu pas pel ferrocarril, o, fins i tot, per referències de terceres persones que coneixien els treballs de fortificacions en alguns llocs, la situació de les bateries i l'emplaçament dels nius de metralladora i les trinxeres. Encara que totes les declaracions serien incompletes, la recollida ordenada de cadascuna de les declaracions facilitaria per la seva repetició, el treball de coordinació a l'oficina. Amb tota la informació disponible s'arribaria a formar una relació de les fortificacions de costa que construirien els republicans al llarg de tot el litoral. Per al coneixement d'aquestes fortificacions alguns dels evadits assenyalarien en imperfectes croquis els emplaçaments; altres dibuixarien la línia externa dels canons,; o, fins i tot, es servien de targetes postals dels punts més pintorescos de la Costa Brava per fixar al plànol la col·locació de les bateries o la posició dels atrinxeraments, etc... Però tota aquesta informació necessitaria depurar alguns errors, com eren de situació, de dimensió, de costes inexistents o erròniament assenyalades; accions que realitzarien el personal d'enginyers que es dedicava a aquesta tasca. Aquesta feina servia per refusar altres informacions que poguessin arribar al centre i, més endavant, per comprovar les que, procedents d'elements tècnics, portaven per major seguretat i autoritat, el inequívoc segell d'haver estat subministrades per qui tenia accés als centres oficials del comandament republicà.

Durant un primer període, totes aquestes notes i informacions, una vegada estudiades degudament, permetien a la secció cartogràfica fixar al plànol i remetre al comandament una primera informació gràfica de les defenses de costa de les províncies de Girona, Barcelona i Tarragona.

Musitu explica a la seva obra que més endavant els agents que treballaven en l'espionatge i pel procediment indicat de la fotografia en mida reduïda, transmetrien una part dels plànols oficials de la defensa de costes republicans. Una vegada ampliades aquestes fotografies i comprovada la seva exactitud, oferiria al comandament una segona relació completa de la zona en qüestió quedant perfectament fixats per punts els emplaçaments, la distància entre unes i altres obres de defensa, el radi d'acció de les bateries, etc... Però encara es perfeccionaria més aquest treball, ja que aconseguirien obtenir a gran proporció el plànol exacte de cadascuna de les obres de defensa que a l'anterior mapa ells mateixos havien assenyalat per punts, fixant d'aquesta manera el lloc exacte de la seva situació. Finalment, aconseguirien també un plànol a escala 1:20.000 sobre la situació de les defenses de autenticitat indiscutible, que si bé no aportava moltes dades noves, sí que contribuiria a precisar les ja conegudes. D'aquesta manera, i gràcies a l'obra conjunta de la informació i la coordinació d'aquesta, el comandament podria obtenir un coneixement total, pràcticament perfecte en paraules de Musitu, sobre les defenses de les costes de llevant en quasi la seva totalitat, un element indispensable pel coneixement de la Marina i de l'Aviació, així com per tenir-lo en compte en cas d'atac per un exèrcit amfibi. Un dels millors exemples seria l'important

269 BERTRAN MUSITU, José, *Experiencias de los Servicios de Información del Nordeste de España (SIFNE) durante la guerra.* Madrid. Editorial Espasa Calpe. 1940. Pàgina 177.

informe que enviaria el 26 de juliol de 1937 l'agent franquista (que signava les seves informacions com el *Conde de los Andes)* relatiu a l'organització defensiva de la costa catalana i que faria arribar a l'alt comandament franquista procedent del Servei d'Informació britànic en el qual es descrivia, població per població, tots els elements de defensa que s'havien realitzat fins aquelles dates segons una visita que realitzaria un oficial anglès a totes les posicions de la costa catalana al maig de 1937, ja comentat anteriorment[270].

Sobre les forces republicanes establertes a la costa, el S.I.F.N.E. sabria el nombre aproximat que la guarnien gràcies a múltiples informacions tals com la coordinació de les notícies de la premsa republicana, les declaracions dels evadits o manifestacions dels agents directes. I és que la premsa republicana constituiria una font d'informació imprescindible pel S.I.F.N.E. ja que aconseguiria extreure valuosa informació militar com la situació de les columnes al front, l'arribada de vaixells de l'estranger amb armes i queviures, detalls de les indústries de guerra, assumptes interns a l'Espanya Republicana, etc... tot per una mala censura per part republicana que no seria millorada fins a mitjans de 1937. Amb l'ordenació de tota aquesta informació es sabria la situació de les forces que guarnien les línies de defensa costera i el seu resum els hi permetia conèixer les forces establertes i que en un hipotètic cas de desembarcament podien trobar-se al suposat lloc on es desenvolupés l'acció. Igualment, i en relació amb aquest assumpte, l'oficina del S.I.F.N.E. recolliria també informació sobre la moral a la zona on es pretenia realitzar els desembarcaments, tot i que els desertors, els refugiats a França, els evadits i els oferiments d'elements civils a la zona pròxima als llocs de desembarcament eren testimonis prou clars d'una moral molt decaiguda a la Catalunya republicana de finals de la guerra. Musitu tenia la certesa de que si s'hagués realitzat una operació de desembarcament a la costa de Catalunya, cap de les dades que se li remetrien al comandament franquista hauria resultat erroni i totes interessants per la preparació de la mateixa. Precisament per la feina de selecció i coordinació de tota aquesta informació s'havia de precisar exactament els principals objectius militars, la situació dels aeròdroms, de les fàbriques de material de guerra, de les casernes, així com, principalment, la situació de les defenses de costes. Tot aquest material vindria a resumir-se en un informe d'unes 40 pàgines realitzat el 10 de gener de 1939 amb el títol *Defensas y Recursos de la Costa Roja*[271], on es descriurien tots els aspectes militars destacats de la costa catalana desglossats de nord a sud, població per població i dividits segons províncies, i al seu torn, segons els sectors. Per tal de realitzar aquest treball, totes les seccions del S.I.F.N.E. estarien obligades a actuar amb la màxima precisió i rapidesa, especialment el fitxer de matèries, que facilitaria enormement la coordinació entre sobretot la secció cartogràfica i la secció fotogràfica.

En relació a aquest informe, es recolliria molta informació sobre cada població, sent de vegades molt exagerades, ja que detallaria més recursos dels que en realitat existien per aquestes dates a cada localitat. Segons l'informe, la darrera zona corresponia a la província de Tarragona, anomenada Zona 4a i estava dividida en els sectors 12, 13 i 14. Sobre aquests tres sectors en general, l'informe explicava que a tota aquesta zona circulaven dos canons antiaeris muntats sobre camions que patrullaven pròxims a la costa entre El Vendrell i Tortosa i que, segons les darreres informacions aconseguides per agents franquistes, havien estat acabades al novembre del 1938 grans fortificacions entre Tortosa i Tarragona. També s'afirmava que circulaven a tota la costa catalana quatre canons de 200 mm muntats sobre vagons del ferrocarril i que pel ferrocarril de la costa circulava un obús que, segons les darreres informacions eren de 300 mm muntats sobre una plataforma de sis parells de rodes.

En relació a les poblacions del sector 12, que anava des de la desembocadura del riu Foix fins a la riera de Riudoms, les informacions franquistes anirien desenvolupant-se de la mateixa manera que a la resta descrites a l'informe. Així, de Cunit s'informava que existien trinxeres i nius de metralladores

270 Doc. 1-57. Carpeta 1. Caixa 2451. AGMAV.
271 Caixa 7. FP. Infiesta. BPR-UB. *Defensas y Recursos de la Costa Roja*. 10 de gener de 1939.

de rulls i sacs terrers a la platja en una extensió de 3 km; a Calafell existia una bateria de 150 mm molt vella a la platja situada a l'est del poble i que es trobava abandonada pel pèssim estat dels canons, així com trinxeres i nius de metralladores a la platja des de Cunit a Sant Salvador i cap Gros, construïts amb rulls i sacs terrers. Sobre El Vendrell es deia que comptava amb un aeròdrom situat a 2'5 km al nord de la població i a 500 metres a l'oest de Santa Oliva, així com amb una fàbrica de peces de fusell i metralladora en cinc grans edificis entre l'estació del ferrocarril i el cementiri i trinxeres i nius de metralladores a la platja de Creixell, entre Sant Salvador i cap Gros, totes elles de rulls i sacs terrers. La població de Rodà de Berà, segons l'informe comptava amb quatre canons de 90 mm situats al costat de la Torre de Berà i es trobava projectat canviar aquests canons per altres de 150 mm, existint al voltant de la bateria, trinxeres, refugi i dipòsit de municions, tot unit per camins coberts.

Per la seva banda al cap Gros, es feia constar que existien vuit canons de 155 mm, quatre de 105 mm i altres quatre de 75 mm situats una mica al nord de la riera, així com quatre canons de 155 mm, al centre del quadrilàter La Secuita-Vespella-El Catllar, al costat del riu Gaià així com trinxeres i nius de metralladora a les proximitats del cap. A Altafulla-Tamarit l'informe deia que existien dos canons de 150 mm Krupp de l'any 1877 situats al castell, al cim de la muntanya de Sant Joan on també hi havia nius de metralladores i trinxeres, existint també altres nius de metralladores construïts de rulls a la platja, des de cap Gros fins a Monnars. Igualment s'informava que als llocs coneguts com la Punta de la Mora i cala de la Mora es feia constància de l'existència de dos canons Krupp de 75 o 90 mm, tot i que les mateixes informacions franquistes recalcaven que probablement era la mateixa mitja bateria d'Altafulla-Tamarit. Altres informacions que es donaven era que també existien quatre nius de metralladores de formigó a la cala de la Mora i un projector petit a la Punta de la Mora; mentre que Monnars comptava amb dos canons Krupp de 75 mm situats a la platja de Mas de Rabassa, platja que també comptava amb un seguit de trinxeres i nius de metralladores que arribaven fins a Tarragona.

Precisament sobre la ciutat de Tarragona l'informe deia que existia una bateria de 150 mm a la punta del Miracle; un canó, del que s'ignorava marca i calibre, tot i que probablement era de 75 mm situat al costat del fanal del Moll; un canó antiaeri a la CAMPSA, al costat de la desembocadura del riu Francolí i dues bateries antiaèries més, situada una a l'estació del ferrocarril i l'altra al centre de la població. La ciutat també comptava amb la secció d'il·luminació fixa número 24, formada per un fonolocalitzador, un projector de 90 cm i dos de 60 cm, així com un aeròdrom de socors al Camp de Mart, al nord de la ciutat, i un aeròdrom i base de hidroavions al costat de la platja situat a ponent de la ciutat i a uns 5 km al sud-oest, en concret a La Pineda. També existien com elements de defensa trinxeres i nius de metralladores en tots els accessos a la població i platges adjacents, així com dues línies de trinxeres, una d'elles de ciment i una altra excavada en el terreny, amb nius de metralladores, en cercle, a uns 8 o 10 km de Tarragona. A més a més, la ciutat era la base de dos dragamines que comprovaven que no hi havia mines entre El Vendrell i el cap de Salou i, segons un telegrama detectat el dia 10 de gener de 1939, sabrien que havien estat minades les aigües del port i que per això, era obligatori prendre pràctic, que estaria a unes dues milles del port. També els informes franquistes deien que hi acostumava haver un parell de llanxes torpedineres que amaraven al costat del Club Nàutic, que havien desmuntat tres de les grues del port i que havien estat traslladades a Port de la Selva. Altres informacions sobre la ciutat eren l'existència a Tarragona de l'important factoria de la CAMPSA, situada a la desembocadura del riu Francolí, amb una capacitat de 20 milions de litres i que va ser atacada per l'aviació amb insistència, acció que havia provocat que es construïssin nous dipòsits subterranis, així com dues o tres fàbriques petites més i alguns dipòsits de benzina sense importància militar al nucli de la població, existint també un altre dipòsit de gasolina en bidons, aquest sí més important, sota uns garrofers a 5 km de Tarragona, sobre la carretera a Valls. Es destacava també com a objectiu militar un pont de la carretera i dos

ponts del ferrocarril sobre el riu Francolí, al costat de la seva desembocadura. Precisament, sobre el riu Francolí es donava la informació que existia una bateria antiaèria al costat de Constantí, mentre que El Morell era el lloc de concentració de l'exèrcit, on una vegada eren arribades les tropes per ferrocarril, aquestes eren distribuïdes per carretera a les seves destinacions.

Cap a l'interior es trobava l'important ciutat de Reus, amb el seu importantíssim aeròdrom situat a 6 km al nord-est del poble i a 500 metres a l'est de la carretera a Montblanc on hi havia muntades dues bateries antiaèries i diverses metralladores de 20 mm Oerlikon. Segons informacions franquistes, es deia que els republicans tenien la intenció de construir hangars subterranis i que havia estat traslladada des de Puigcerdà una bateria antiaèria, de 76,2 mm, ignorant-se el seu emplaçament exacte. Així mateix es feia constar una fàbrica i un taller de muntatge d'avions en uns pavellons al costat del aeròdrom i que, últimament, havien traslladat el material als cellers Codorniu de Sant Sadurní de Noia, a Alió prop de Valls, i a Sabadell, però notícies dels últims dies de novembre del 1938 afirmaven que l'havien traslladat ja, però a Banyoles (Girona). També s'afirmava que muntaven avions en un garatge de la localitat on existien tallers de tornejat i càrrega de bombes, a banda d'informar que existia una central elèctrica molt important. Reus també disposava de dipòsits d'explosius al manicomi i en unes cases al costat del aeròdrom, així com un important dipòsit de municions o intendència a "Mas d'en Perdiu", a 7 km del poble, entre la carretera i el ferrocarril, a Saragossa.

Tornant a la costa trobaríem cap de Salou, Salou i Cambrils. Sobre el cap de Salou, l'informe deia que existien dos canons de 150 o 155 mm Krupp al cim d'un petit turó entre el far i el telègraf de La Llosa, estant la bateria unida a la Llosa i al far per una carretera. Algunes informacions assenyalarien en un sentit ambigu que encara hi hauria vuit canons en aquest lloc, però per observació directa només se'n podrien localitzar dos. Al mateix lloc, existia un lloc d'observació que molt probablement era la direcció del tir d'aquests canons al telègraf de La Llosa i trinxeres i nius de metralladora batent la costa, entre La Canonja i la riera de Riudoms, especialment a la punta del Purroc, així com un aeròdrom de 700 o 500 metres amb hangar a uns 2,5 km al nord del far de cap de Salou, al lloc conegut com La Pineda. Notícies d'absoluta confiança permetien assegurar que a mitjans de desembre no havia mines en el tram de costa comprès entre cap de Salou i cap del Terme.

Sobre Salou algunes informacions assenyalarien l'existència d'un altre aeròdrom, mal localitzat, al voltant del poble i pròxim a la carretera Barcelona-València, tot i que probablement era el mateix assenyalat com el de La Pineda. També es deia que les últimes cases del poble, en el seu extrem de llevant comptaven amb espitlleres i existien trinxeres i nius de metralladora al voltant del poble, com un niu de metralladores amb dues o tres troneres situada a la punta de Sant Pere i que pel seu emplaçament, feia suposar que defensava els flancs de les trinxeres que havien d'existir a la platja.

D'una altra banda, el sector número 13 anava des de la riera de Riudoms fins a la desembocadura del riu Sènia, tot i que des del cap de Tortosa cap al sud era ja territori en poder dels sollevats.

L'informe sobre aquesta zona començaria per la població de Cambrils de la que s'informaria que existia artilleria, ignorant-se el nombre, calibre i marca, a la riba dreta de la riera de Riudoms, al costat de la platja, tot i que algunes informacions situarien aquests canons al sud del poble, però sense gaire fonament. A banda i banda de la desembocadura de la riera de Riudoms hi havia fetes excavacions que podien ser trinxeres i nius de metralladora al costat de la platja. Així també s'informava de l'existència de dos canons antiaeris, ignorant-se el calibre i marca i la seva localització; un dipòsit d'armes i municions i un lloc de concentració i instrucció de tropes com el Parc Samà, situat entre Cambrils i Vinyols i els Arcs, on hi havia uns cinquanta barracons capaços d'allotjar uns 10.000 homes.

Sobre les trinxeres i nius de metralladora que existien a la costa, des de la riera de Riudoms fins

Hospitalet de l'Infant, les més importants eren: una casamata de ciment, amb espitlleres entre la pineda del far i la riera de Riudecanyes; una petita casamata i diverses obres excavades al terreny al costat de la riera de Riudecanyes, a mitja milla de la platja; dos nius de metralladores de ciment i obres excavades a les platges de la Pixerota i de Rifà; tres nius més de color gris clar, separats entre uns 500 metres a les proximitats de la punta de la Porquerola; trinxeres i nius de metralladores de pedra al costat dels carrabiners dels Lladres i barraques de pedra pròximes a la punta del Penyals i a cala Bot. També es deia que existien importants ponts del ferrocarril i carretera sobre les rieres de Riudoms, Cambrils i Riudecanyes i la ciutat era la base de dos dragamines que comprovaven l'existència de mines entre cap de Salou i cap del Terme, trobant-se a, més a més, a mitja milla a l'est de la punta de la riera de Riudecanyes un vaixell incendiat i encallat.

Referent a l'Hospitalet de l'Infant es deia que existia una bateria de costa amb uns canons molt antics i en mal estat, situat el seu emplaçament probablement al costat de la desembocadura del riu de Llastres per la seva part nord (tot i que els propis agents franquistes assegurarien que no havien pogut localitzar-la); metralladores antiaèries a les rodalies del poble; tres o quatre nius de metralladores de formigó al sud-est de la població al costat de la platja i un altre niu de metralladores amb tres troneres al promontori de punta de la Oca, flanquejats tots ells per trinxeres a la platja, tot i que la seva existència no havia estat comprovada. Els agents franquistes també avisarien que havien pogut observar tres llanxes torpedineres fondejades de vegades al sud-oest de la localitat i existia un camp de concentració de presoners proper al poble, mentre que la carretera a El Perelló estava minada i la de Tivissa molt batuda per les fortificacions de les serres de Tivissa i Llaveria.

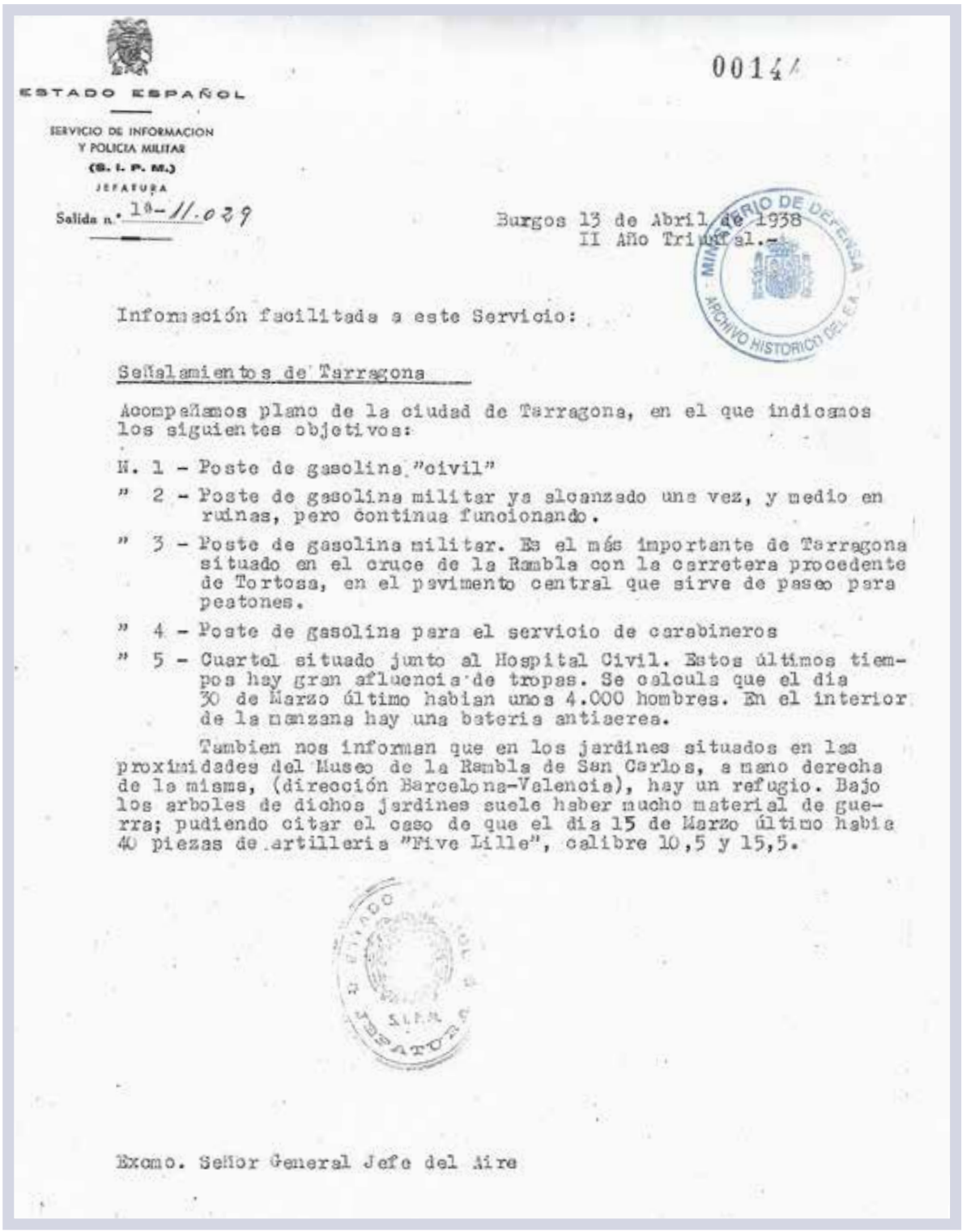
Pel que respecta al Coll de Balaguer l'informe feia constar que existia una bateria, probablement de canons de 155 mm vells al massís al costat de cala Perdiu que semblava que eren només dos canons; altres quatre canons, segons altres notícies de calibre 150 mm o superior, amb emplaçament de ciment, al vessant del castell de Sant Felip, mentre que al nord-est i més elevat que les peces existia un lloc d'observació i probablement de direcció de tir, així com dues metralladores antiaèries al mateix castell de Sant Felip que estava unit per carretera a cala Justell. Sobre la costa, entre l'Hospitalet de l'Infant i l'Ametlla de Mar existien trinxeres i nius de metralladores de formigó batent les cales i les platges i altres posicions al Coll de Balaguer batent la carretera i el ferrocarril. També s'informava de l'existència d'un niu de metralladores important al cap del Terme i un filat de triple línia d'estaques, des de la costa fins a la carretera per la part de llevant de la casa de carrabiners. Finalment, es deia que notícies d'absoluta confiança permetien assegurar que a mitjans de desembre no havia mines en el tram de costa comprès entre cap de Salou i cap del Terme.

Sobre L'Ametlla de Mar, l'informe assenyalava l'existència d'artilleria de 150 mm antiga al costat del poble, tot i que de localització imprecisa i d'existència dubtosa, i altres tres canons de 75 mm a la platja, al costat del port de l'Estany, però algunes informacions assenyalaven aquests tres canons com obusos de 150 mm de bronze. També s'informava que l'Ametlla de Mar era base de dos dragamines que comprovaven l'existència de mines entre cap del Terme i cap Tortosa i s'afegien altres informacions com l'existència d'atrinxeraments i nius de metralladores al barranc de l'Estany, així com que els republicans havien construït una carretera de 7,5 metres d'amplada que unia l'Ametlla a la carretera de Móra d'Ebre a l'Hospitalet de l'Infant.

L'informe continuava explicant que al cap Roig existien dos canons Krupp de 150 mm vells situats en un emplaçament de ciment a 1 km al nord del mateix cap; mentre que de l'Ampolla es feia constància de l'existència d'artilleria de costa a la població, tot i que era de localització imprecisa i d'existència molt dubtosa, així com trinxeres i nius de metralladores al llarg de la costa, des de l'Ametlla al Fangar, a intervals de 1 a 2 km, així com atrinxeraments i nius de metralladores al barranc de Sant Pere, fortificacions i nius de metralladores a la regió de l'Ebre al sud-est de Tortosa i un observatori d'artilleria i aviació situat a l'ermita del coll de l'Alba pròxima a Tortosa. Finalment,

l'informe acabava a cap Tortosa, on algunes informacions havien assenyalat mines en aquestes aigües, tot i que s'ignorava l'extensió i situació de l'anomenat camp.

Informació franquista sobre objectius de Tarragona[272]



ESTADO ESPAÑOL

SERVICIO DE INFORMACION
Y POLICIA MILITAR
(S. I. P. M.)
JEFATURA

Salida n.º 10-11.039

00144

Burgos 13 de Abril de 1938
II Año Triunfal.-

Información facilitada a este Servicio:

Señalamientos de Tarragona

Acompañamos plano de la ciudad de Tarragona, en el que indicamos los siguientes objetivos:

N. 1 - Poste de gasolina "civil"

" 2 - Poste de gasolina militar ya alcanzado una vez, y medio en ruinas, pero continua funcionando.

" 3 - Poste de gasolina militar. Es el más importante de Tarragona situado en el cruce de la Rambla con la carretera procedente de Tortosa, en el pavimento central que sirve de paseo para peatones.

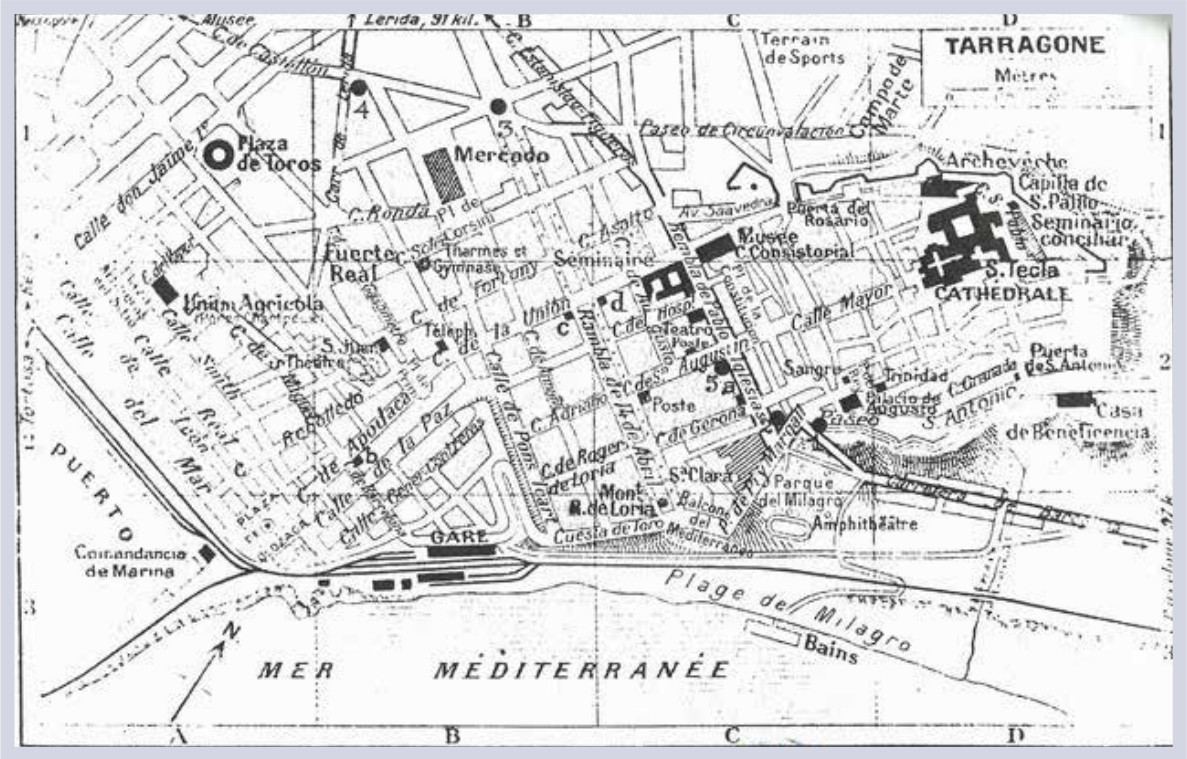
" 4 - Poste de gasolina para el servicio de carabineros

" 5 - Cuartel situado junto al Hospital Civil. Estos últimos tiempos hay gran afluencia de tropas. Se calcula que el dia 30 de Marzo último habian unos 4.000 hombres. En el interior de la manzana hay una bateria antiaerea.

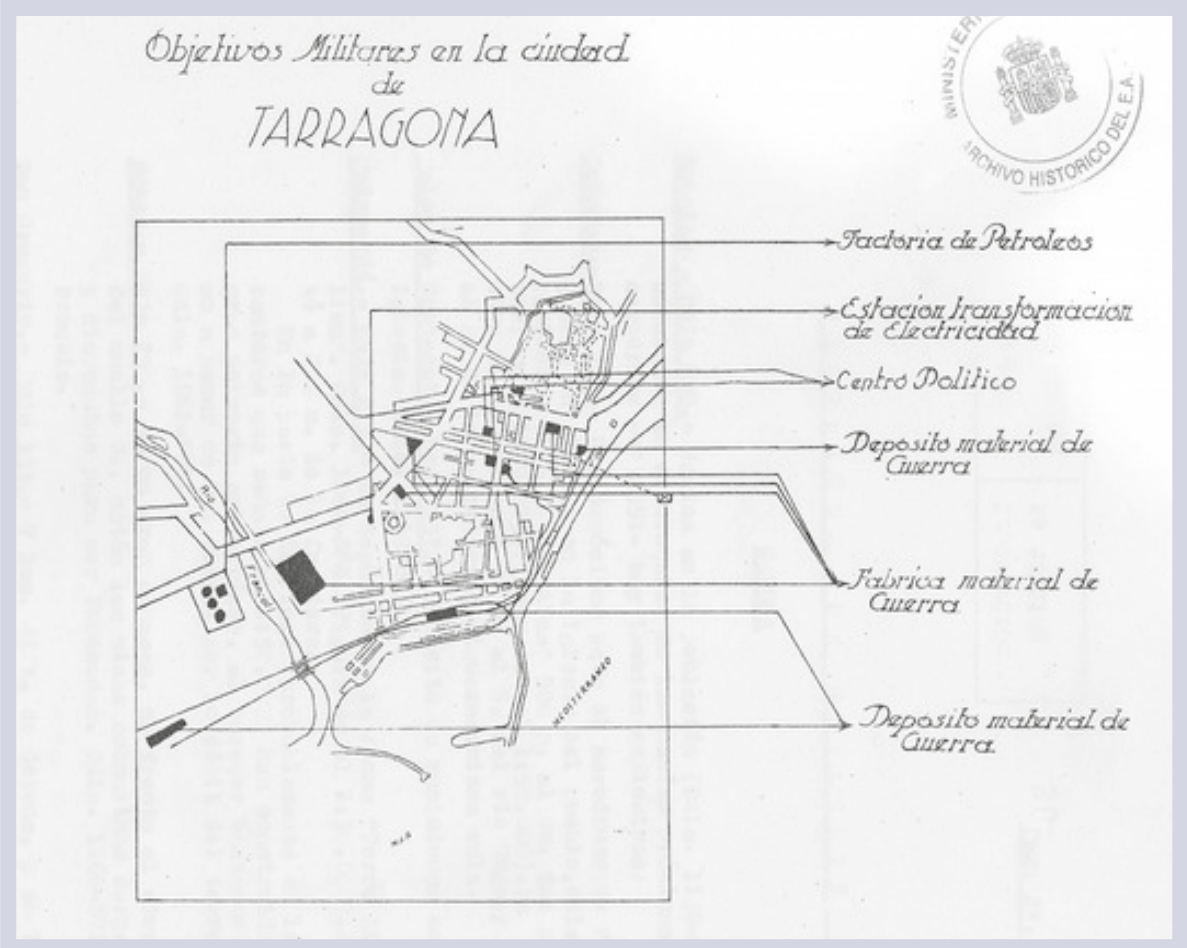
Tambien nos informan que en los jardines situados en las proximidades del Museo de la Rambla de San Carlos, a mano derecha de la misma, (dirección Barcelona-Valencia), hay un refugio. Bajo los arboles de dichos jardines suele haber mucho material de guerra; pudiendo citar el caso de que el dia 15 de Marzo último habia 40 piezas de artilleria "Five Lille", calibre 10,5 y 15,5.

Exmo. Señor General Jefe del Aire

272 Caixa A 93. AHEA.



Informació franquista sobre objectius militars de Tarragona[273]



273 Caixa A 93. AHEA.

***Informacions sobre objectius a la província de Tarragona*[274]**

JEFATURA DEL AIRE E. M. INFORMACION.

RESUMEN DE INFORMACION SOBRE LA PROVINCIA DE TARRAGONA.

I. Indice de objetivos por su naturaleza.

AERODROMOS.

REUS.- (3404)-Mapa 473-
Situado al N. de la carretera de Reus a Tarragona y junto a la misma y a unos 3 kms. de Reus.- Dimensiones: 2.000 x 300 metros.- Tiene pista de cemento.- Las fincas colindantes sirven de almacenes.- Los talleres de montaje de aviones están en el mismo campo, en sus lados W. y S.- Los hangares y semáforos en el lado N. Hay un hangar nuevo a 500 metros de la carretera.- Ocultan los aviones en el bosque al NE. del campo.- Se cree tienen emplazadas dos baterias antiaéreas, pero no está comprobado.- Generalmente, tienen en él muchos aviones de caza y bombardeo, predominando estos últimos.- El polvorín está fuera del campo.- En el pueblo de Reus, existen talleres de construcción y montaje de aviones y fábrica de bombas de aviación.

SAN CARLOS DE LA RAPITA.- (4401)-Mapa 547-
Se ignora su situación, pero solo puede estar del lado de las marismas al NE. del pueblo.

TARRAGONA "LA PINEDA".- (3405)-Mapa 473-
Situado a unos 3 kms. al SW. de Tarragona y junto al mar.- Dimensiones aproximadas: 1.000 x 500 metros.- Sirve también para hidros.- Comunica con la carretera general de Tarragona a Valencia, por una nueva que han construido y tiene dos pasos superiores sobre la via del ferrocarril.

TARRAGONA "CAMPO DE MARTA"-(3406)- Mapa 473-
Campo de socorro al N. de la Ciudad de Tarragona e inmediato a ella.

CONCENTRACIONES.

MONTBLANC

TARRAGONA

TORTOSA

274 Caixa 9010. SHEMA. AGMAB.

FABRICA DE CONSERVAS.

REUS

FABRICAS DE EXPLOSIVOS.

FLIX: Situada en la orilla derecha del Ebro, al W. del pueblo de Flix, el cual está colocado en la falda de una montaña, en cuya parte superior aparecen las ruinas de un castillo.- Además, en la orilla izquierda del rio y casi frente a la fábrica se encuentran tres edificios, de nueva construcción, siendo el más importante el del centro donde también se fabrican y almacenan explosivos.- Tiene defensa antiaérea.

TARRAGONA

FABRICA DE GASES.

FLIX: En la fábrica de explosivos.

FABRICAS DE MATERIAL DE GUERRA.

REUS

TARRAGONA

TORTOSA

GASOLINA.

SANTA BARBARA.- Al E. del pueblo entre la carretera y el F.C.- Es el depósito de la CAMPSA: capacidad 1.875.000 litros.-Los depósitos están construidos debajo de un chalet de tipo cubista, circundado de verja y árboles frondosos.- Son muy importantes, por que abastecen a la provincia de Castellón de la Plana.

TARRAGONA: Factoria de la CAMPSA, situada en la Ribera del rio Francolí.- Capacidad 31 millones de litros.

MONTAJE DE AVIONES.

REUS: en la Escuela de Trabajo y en todos los edificios colindantes, que constituyen la manzana.- En la Plaza de los Cuarteles.- En la "Industrial Harinera".- En el aerodromo.

DEFENSA DE COSTAS.

Artillería:

AMPOLLA

ALTAFULLA
CAMBRILS
CABO SALOU
COLL DE ALFORJA
HOSPITALET
MONTE SAN JUAN
LA AMETLLA
SAN CARLOS DE LA RAPITA.

Trincheras y nidos de ametralladoras.

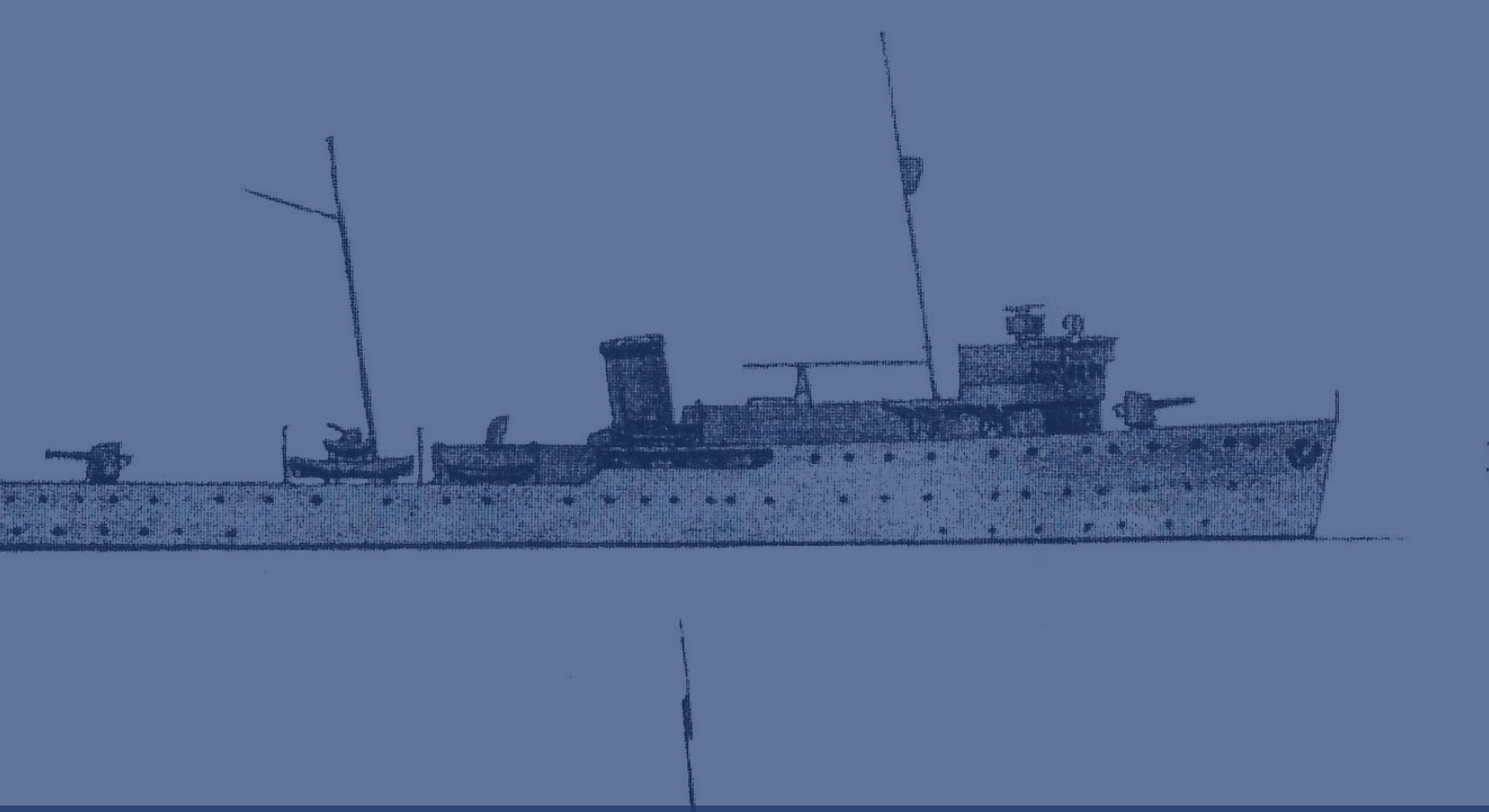
CALAFELL
LA AMETLLA
TAMARIT
TARRAGONA
SAN CARLOS DE LA RAPITA.

Proyector.

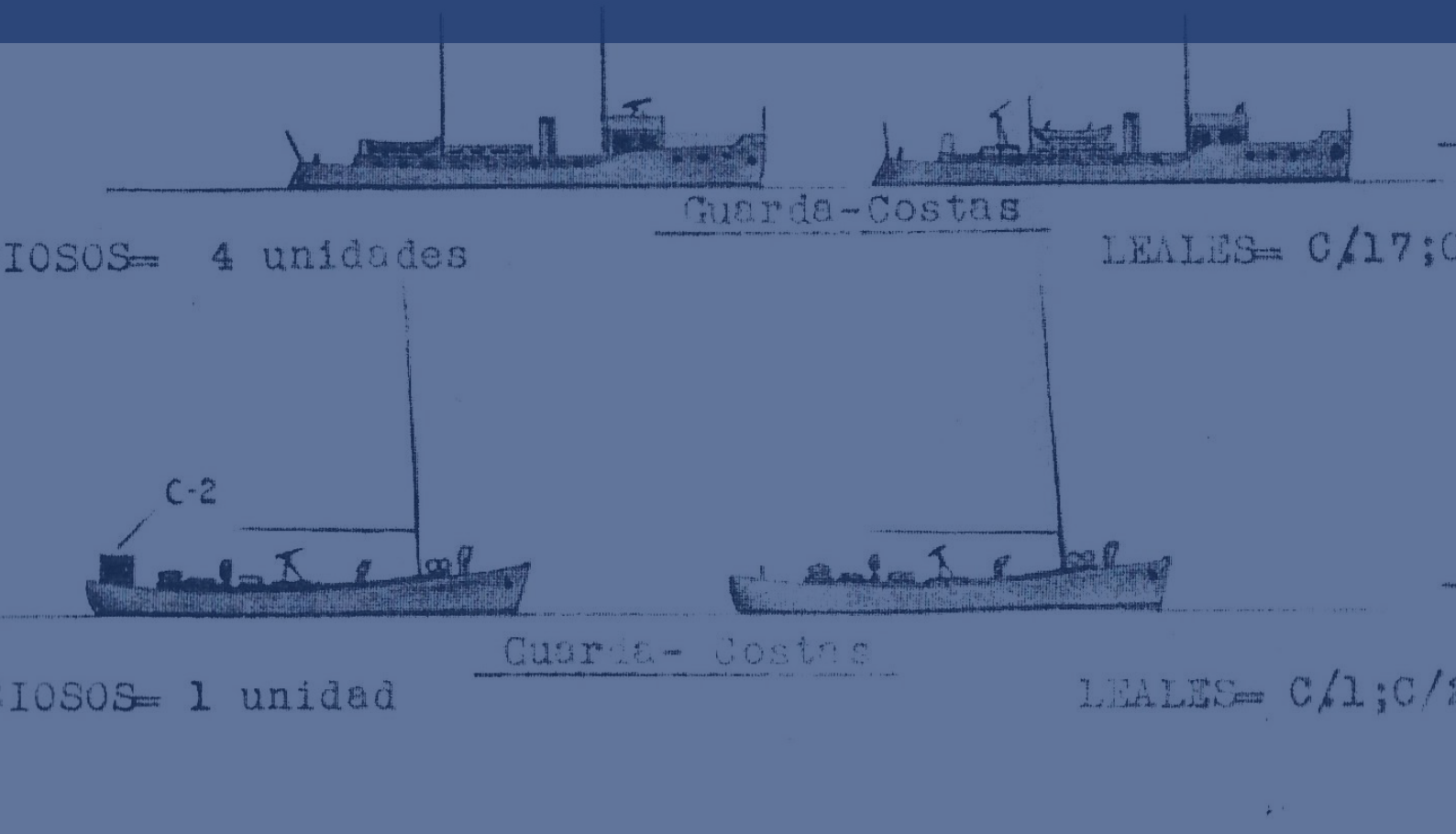
SAN CARLOS DE LA RAPITA.

II.- Indice geográfico de objetivos, menos de los aerodromos.

ALTAFUYA: artillería
AMPOLLA: artillería
puente del ferrocarril
AMPOSTA: puente de la carretera
CALAFELL: artillería
trincheras y nidos de ametralladoras
CAMBRILS: artillería
puente del ferrocarril
CABO SALOU: artillería
COLL DE ALFORJA: artillería
COLL DE BALAGUER: artillería
puente de la carretera
puente del ferrocarril
FLIX: fábrica de explosivos
fábrica de gases
GARCIA: puente del ferrocarril
HOSPITALET: artillería
LA AMETLLA: artillería
trincheras y nidos de ametralladoras
LA RIBA: puente del ferrocarril
MONTBLANC: concentraciones
MONTE SAN JUAN: artillería
MORA: puente de la carretera
REUS: depósito de material aeronáutico
depósitos de material de guerra
fábrica de conservas
fábricas de material de guerra
defensa antiaérea.



3. LA DEFENSA DE LA COSTA TARRAGONINA DES DEL MAR



3. LA DEFENSA DE LA COSTA TARRAGONINA DES DEL MAR

Un element fonamental alhora de tractar el tema de la defensa de la costa a Catalunya i, particularment, la costa de la província de Tarragona durant la Guerra Civil es el factor que la marina, tant d'un bàndol com de l'altre, desenvoluparia durant el conflicte. I és que per una banda, la marina republicana havia de defensar el litoral i protegir el tan necessari tràfic marítim davant dels perills que podia patir, mentre que per una altra banda, la marina del bàndol sollevat, havia d'intentar trencar aquest tràfic marítim bloquejant les costes republicanes, així com realitzar accions ofensives contra el litoral republicà i la pròpia marina republicana.

Les amenaces provinents del mar serien constants i el litoral tarragoní, com tot el català, hauria de patir tant els bombardeigs navals protagonitzats pels vaixells franquistes, així com el perill que protagonitzarien els submarins al servei del bàndol franquista, que patrullarien les aigües catalanes durant bona part del conflicte, amenaçant el tràfic marítim. Però no solament serien aquestes les úniques amenaces, ja que també preocuparia al bàndol governamental el minat de les costes o les temptatives de desembarcament per part dels sollevats.



En previsió d'aquestes amenaces, el bàndol governamental comptaria amb bona part de les unitats navals que tenia la marina abans de la guerra, però per diferents circumstàncies, no sabria aprofitar-la pel seu òptim benefici i adquiriria una tàctica molt defensiva. Aquest fet provocaria la creació de flotilles de vigilància formades per petites unitats navals que realitzarien moltíssimes missions de vigilància de la costa i protecció del tràfic marítim, però en clara desavantatge amb les potents unitats navals franquistes.

***Cartell republicà sobre la defensa de la costa per part dels mariners*[275]:**

3.1. ELS PORTS TARRAGONINS I EL TRÀFIC MARÍTIM.

Els ports catalans tindrien un paper destacat dintre de la defensa de la costa, ja que serien la principal via d'entrada de subministres, destacant entre aquests sobretot el port de Barcelona i en menor mesura el de Tarragona, tot i que també es trobarien altres petits ports que acabarien tenint un paper important com serien els situats més al nord del litoral de català[276]. A principis del segle XX entre els ports més destacats a la costa de Catalunya es trobaven el de Port de la Selva, Cadaqués, Roses, Palamós, Sant Feliu de Guíxols, Blanes, Mataró, Barcelona, Vilanova i la Geltrú, Tarragona,

275 Font: Arxiu PARES (Portal de Archivos Españoles)

276 Per les descripcions dels ports i algunes dades més interessants veure RICART GIRALT, José, *Guía Marítimo Comercial de los Puertos de la Península Ibérica. Volumen Primero. Cataluña*. Edita Revista de Navegación y Comercio. 1894. Per les dades de 1935 que aqui se citen, *Lista Oficial de Buques de las Marinas Militar, Mercante y Pesquera Españolas desde 20 toneladas.* Madrid. Edita Subsecretaria de la Marina Civil. 1935.

Salou i els ports dels Delta del Ebre.

Entre tots els ports de Catalunya, el port de Barcelona era el més ben dotat tant de materials com de magatzems, amb una gran capacitat de descàrrega i amplis molls i coberts i nombroses grues. Havia experimentat una sèrie de millores en els últims anys i, a més, d'estar connectat a la xarxa del ferrocarril, disposava també de port de passatge, ja que era la capçalera de les xarxes de les línies amb les illes Balears i Canàries, a més de comptar amb un port esportiu, dos clubs nàutics i un port pesquer. La importància era tan gran que el port de Barcelona venia a ser el tercer port del Mediterrani i absorbia el 20% de la matrícula de vaixells mercants espanyols.

El port de Tarragona,en canvi, disposava d'un port mercant força insuficient tot i que útil per la navegació de cabotatge, a més de disposar d'instal·lacions de càrrega, magatzems i connexió a la via fèrria. Quant a la resta de ports, aquests no es consideraven preparats per l'absorció del tràfic marítim, desenvolupats més per a la pesca, esdevenint entre els principals ports pesquers al 1936 el de Roses, Sant Feliu de Guíxols, Palamós, Blanes, Arenys de Mar i Vilanova i la Geltrú.

Referent als ports de la província tarragonina, el més important seria el de Tarragona, considerant-se la seva rada limitada pel cap de Salou, a ponent i el cap Gros, a llevant, distants entre ells unes 11 milles. Sobre el cap de Salou s'encenia un far de tercer ordre que s'aixecava a 60 metres de la riba del mar i que consistia en una torre rodona pintada de groc que sobresortia una mica del centre de l'habitació dels torrers que també era groga, en què a 11 metres sobre el terreny i a 42,5 metres sobre el mar estava el foc lluminós que era fix blanc amb espurnes de 4 en 4 minuts que podia observar-se en condicions normals a una distància de 15 milles. Des del cap de Salou, la costa estava formada per una platja corba convexa en direcció nord-est d'unes 4 milles fins al port de Tarragona i d'aquí fins al cap Gros la costa era desigual, formant petites cales.

El port de Tarragona es reconeixia fàcilment per la ciutat. Era artificial, ja que estava format per dues esculleres, la de l'est tenia la forma d'una línia poligonal de quatre costats amb longituds respectives de 280, 650, 160 i 210 metres i la corda que unia els extrems tenia un arrumbament nord-est sud-oest i una longitud de 1.130 metres. Per la seva banda, l'espigó de ponent arrencava a la part esquerra de la desembocadura del riu Francolí, o sigui, la part de llevant, i formava una ampla muralla de contenció d'aigües en direcció sud-oest, mentre que als 220 metres es dirigia cap al sud-est amb corba convexa per fora i distància de corda de 510 metres des de l'angle del martell fins al morro de l'espigó. Al ram de marina, el port de Tarragona era comandància de 2a classe depenent d'ella les ajudanties de 2a classe de Tortosa i Vilanova i la Geltrú i les de 3a classe de Cambrils, Sant Carles, Benicarló i Torredembarra.

Entre les seves instal·lacions, al port de Tarragona existia la factoria de Unión Naval de Levante, Astilleros de Tarragona, S.A., que l'any 1935 es trobaven inactives (en construcció), però dintre de la factoria hi havien establerts dos varadors mecànics on varaven vaixells de fins 300 tones l'un i 60 tones l'altra. Existien també altres dos varadors més propietat de Josep Prat i Prats on varaven embarcacions de fins 50 tones, reparant-les i carenant-les en tots ells i altres dos varadors per embarcacions fins 10 tones de la propietat de la Junta d'Obres del Port.

Un any abans d'iniciar-se el conflicte, Tarragona tenia matriculats cinc vaixells mercants: 1 vaixell a motor, 2 vapors i 2 velers, tots de cabotatge o altura (*Campeche*, *Ciutat de Reus*, *Ciutat de Tarragona*, *Miguel Murall*, *Verge del Remei*), a més a més d'existir al mateix port 7 remolcadors. Però el 18 de juliol, el dia de la sublevació, sorprendria al port de Tarragona dos vaixells de la *Compañía Ybarra*, el *Cabo Cullera* i el *Río Segre*, que actuarien als seus inicis al port tarragoní com a vaixells-presons.

Més al sud de la ciutat de Tarragona es trobava l'ancoratge de Salou, bo per resguardar-se dels vents de llevant i que estava format per una cala on en el seu extrem de ponent era la punta de la riera de

Riudoms i l'extrem de llevant era el cap de Salou amb distància d'unes 4 milles escasses, mentre que la població es trobava al fons de l'anomenada cala, a una distància del cap de Salou de 2 milles, que finalitzava en un promontori elevat de 79 metres i penya-segat. Els vaixells majors podien ancorar a mitja milla al sud del poble per 10 a 15 metres d'aigua sobre el fang o sorra i davant del poble hi havia un moll que sortia uns 200 metres al sud sud-est i que per la seva part occidental era de l'escullera però que les sorres havien cegat tant el fons que solament poden ancorar vaixells molt petits.

Finalment existien els ports del Delta de l'Ebre on el del Fangar era el situat més al nord d'aquest i oferia un abric segur als vaixells, sempre que el seu calat no passés de quatre metres. Estava limitat per una platja baixa i tancava el port per llevant l'anomenada punta del Fango que corria pel nord-oest prop de 2 milles, tenint d'amplada el port a la seva entrada una capacitat de fins mitja milla. Quant als vaixells de major calat, a l'estiu ancoraven fora quedant així resguardats dels vents de l'est i sud-est que eren els més forts, mentre que a l'anomenada meitat del frontó o corba convexa que formava la punta del Fango, es trobava situat el far que consistia en una torre rodona de ferro pintada de blanc que sobresortia de la casa dels guàrdies, i que estava sobre pilotes de 3 metres d'alt. La llum era fixa i blanca, elevada 7,5 metres sobre el nivell del mar, i es podia veure a distància de 8 milles en tot el cercle.

Per últim, el port dels Alfacs estava al sud del Delta de l'Ebre, format en un terreny baix i d'aiguamolls, cobert en gran part de joncs, pantanós, estancs i albuferes que constituïen una multitud d'illes summament rases. S'estenia poc més de 15 milles des de les goles de l'Ebre fins Amposta, que estava situada al peu de la serra, amb una amplada de 12 milles entre l'Ampolla i Sant Carles de la Ràpita. El Delta de l'Ebre es modificava contínuament pels sediments que formaven els grans bancs que constituïen els ports primers i després estancs i albuferes. Era un dels millors ports, ocupava la part del sud-oest del delta, internant-se 7 milles i amb una amplada de 1,6 milles a la seva boca determinada per la punta de la Sanieta o del far al nord-oest i la del Galatxo al sud-est de l'anterior. L'amplada del port, a la seva part mitja, arribava a les 2 milles, finalitzant en angle al seu extrem nord-est i quedava tancat al sud per l'anomenada punta de la Banya de 5 milles de llarg en el sentit est-oest i 2 milles d'ample en el sentit nord-sud, adoptant la forma d'una mitja lluna, finalitzant les banyes als extrems est i oest, presentant la corba còncava dintre del port i quedant aquesta illa unida al delta del riu per una estreta llengua sorrenca anomenada platja del Trabucador. A la boca del port hi havia més de 7 metres de fons i a tota la part central entre 6 i 7 metres, dominant la sorra a la part del sud.

El Ministeri de Foment classificava el port dels Alfacs com de refugi i per tant d'interès general, amb duana de 2a classe i ajudantia de marina de 3a classe, depenent de la comandància de Tarragona, mentre que la direcció de sanitat era de 4a classe.

La gran majoria dels vaixells que ancoraven al port dels Alfacs estaven matriculats a Sant Carles de la Ràpita o a Tortosa. De fet, la matrícula de Sant Carles de la Ràpita la composaven 204 llaguts de pesca tripulats per 420 homes mentre que el districte de Tortosa estava format per 102 vaixells de pesca amb una totalitat de 570 tones, tripulades per 225 homes.

El port dels Alfacs no tenia comunicació telegràfica, havent d'anar a Vinaròs o Amposta per poder utilitzar aquest servei, però sí que existia un dipòsit de benzina amb capacitat per a 2.500 litres per hora propietat de Camilo Castellà Reverté, tot i que s'havia d'avisar 96 hores abans, mentre que al de Sant Carles de la Ràpita també existiria un altra dipòsit de gasoil propietat d'Enrique Gandete Albalat (amb direcció telegràfica Gandete) de 2.000 litres per hora.

Cal dir que a la província marítima de Tarragona no existien drassanes ni dics importants, en canvi als ports dels Alfacs i de L'Ampolla hi havia tallers de construcció que podien construir embarcacions

de fusta de fins a 40 tones. Dinte del port de la resta de platges del litoral de la província com podien ser Cambrils, Calafell, Torredembarra, L'Ametlla de Mar, port de Les Cases d'Alcanar i platja de Tarragona (Serrallo), es construïen embarcacions per a la pesca de fins 30 tones. Aquests eren petits tallers, alguns amb maquinària de serrar la fusta i de la seva preparació per a la construcció, però, en canvi no existien estacions radiotelegràfiques, ni semàfors ni guaites en aquesta província.

Però a banda d'aquests ports assenyalats, també existirien molts altres llocs de la costa declarats com punts habilitats i duanes on la seva vigilància estava encarregada als carrabiners, delimitant-se els límits de la següent manera[277]:

Aigües jurisdiccionals : 11.111 metres (6 milles).

Zona d'extrema frontera: 1 km.

Zona fronterera: 10 km d'amplada, contats a partir des de la línia d'extrema frontera.

Zona especial de vigilància: els termes municipals, qualsevol que fos la seva extensió, enclavats dintre d'una zona de 20 km d'amplada a tot el llarg de les costes i de les fronteres, contats des del límit de les primeres línies de mar i des de la línia d'extrema frontera,a les segones.

En termes més jurídics, i segons l'article 357 de les ordenances de duanes, les duanes marítimes, es catalogaven en diferents classes, sent a Catalunya les següents: de la primera classe Barcelona, que era la principal, Tarragona i Palamós que estaven habilitades per totes les operacions d'importació, exportació, trànsit i cabotatge. Com a duanes marítimes de segona classe no n'hi havia cap, però en canvi, sí que existien dues duanes marítimes de tercera classe a la província de Tarragona: Sant Carles de la Ràpita i Tortosa, i tres a la província de Girona: Guíxols, Roses i Cadaqués; no existint cap en canvi d'aquest tipus a la província de Barcelona.

Sobre la província de Tarragona, s'habilitarien les duanes d'aquestes poblacions de la següent manera:

Província de Tarragona.

- Altafulla: pel desembarcament de dogues i l'embarcament de vins i fruits nacionals amb autorització i documents de la Duana de Tarragona.

- Ampolla: per la descàrrega per cabotatge dels abonaments amoniacals necessaris pel cultiu de l'arròs en aquella comarca amb documents i intervenció de la Duana de Tortosa.

- Amposta: per l'embarcament i desembarcament de fruits i efectes nacionals amb autorització i documents de la Duana de Tortosa.

- Cases Marítimes d'Alcanar: per l'embarcament i desembarcament de fruits nacionals, amb autorització i documents de la Duana de Sant Carles de la Ràpita.

- Fondal de les Estaques: pel desembarcament per a cabotatge de carbó mineral, fustes sense treballar i pals rodons, amb documents i intervenció de la Duana de Sant Carles de la Ràpita, i per l'embarcament de sal comuna nacional amb autorització i documents de la mateixa duana.

- La Sucrera (Tortosa): pel desembarcament de fruits dels pobles comarcans a la ribera de l'Ebre, sota la vigilància del resguard.

- Port del Fangar i Port de l'Ampolla: Per l'embarcament i desembarcament de fruits nacionals en

277 Doc.2/2-6. Carpeta 8. Caixa 324. AGMAV.

l'extensió de platja compresa entre ambdós punts amb autorització i documents de la Duana de Tortosa i dels articles pel parc de piscicultura de les Boques de l'Ebre, amb intervenció de la Duana de Sant Carles.

- Punta Prima: per l'embarcament d'eines, útils i estris necessaris per l'explotació de la pedrera de l'anomenat punt i per l'embarcament de la pedra extreta de la mateixa amb destinació a les obres del port de Tarragona, tot en règim de cabotatge, amb documents i intervenció de la Duana de Tortosa.

- Sant Jordi d'Alfama: per l'embarcament de fruits nacionals amb destinació a Barcelona i Tarragona, amb autorització i documents de la Duana de Tortosa.

- Tancada (Badia dels Alfacs): per l'exportació de boga, amb documents i intervenció de la Duana de Sant Carles de la Ràpita i vigilància del Resguard afecte a la mateixa. Habilitat per carbons, abonaments i material de construcció de la línia fèrria de la Vall de Zafán a Sant Carles de la Ràpita; màquines de tota classe, dragues i material per les obres del parc de pesca i piscicultura de les albuferes dels deltes de l'Ebre, i pel despatx en règim d'importació de fusta; mentre que la de Tortosa per carbó de pedra, dogues i arcs de fusta sense llaurar.

- Torredembarra: Punt habilitat de la Duana de Tarragona per exportació d'articles lliures de drets, cabotatge i importació dels envasos destinats a exportar productes del país, fins i tot els nacionals i estrangers que retornen i per importar cèrcols de fusta dogues i fusta per arboradures.

Els ports republicans i, en definitiva, també els catalans no serien militaritzats fins una data tan llunyana com el 19 d'agost de 1938 quan sortiria publicat al *Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional,* el decret sobre la militarització dels ports[278]. Aquest vindria donat segons l'activitat i el caràcter que es desenvolupaven als ports, sent la major part de les operacions de caràcter militar, obligant, en aquest cas, a que quedessin a un règim de severa disciplina orgànica i de treball subjectes tot el personal i els organismes que intervenien en aquelles activitats. Els ports militaritzats serien classificats en tres categories: de primera categoria serien els de Barcelona i València; de segona, els de Tarragona, Alacant i Almeria i els de tercera i última, tota la resta. Aquesta militarització dels ports seria efectuada a una data ja força avançada del conflicte i només afavoriria als rebels, ja que els ports, per la seva condició d'entrada i sortida de subministres, haurien de suportar al llarg de tota la guerra els bombardeigs i atacs de l'aviació dels sollevats i els seus aliats, sent aquests continus, per exemple, als ports de Barcelona i Tarragona, principal via d'entrada del tràfic marítim.

La intervenció estrangera i el tràfic marítim

Des d'un primer moment es faria notar la presència estrangera entre els dos bàndols, una presència que adquiriria un valor fonamental a mesura que avançaria la guerra i que també tindria un paper destacat, tant al tràfic marítim com a la defensa de la costa catalana. El tràfic marítim va desenvolupar un paper importantíssim al llarg del conflicte, ja que seria la principal via de subministrament, tant d'armes com d'efectius i material que utilitzarien els dos bàndols al llarg de tota la guerra, i adquiriria una vital importància a mesura que aniria avançant el conflicte. I és que sense aquest tràfic marítim en què es van veure implicats els principals països, molt probablement el conflicte que assolà Espanya gairebé durant tres anys no s'hagués allargat més que uns quants mesos, degut a les escasses reserves que disposava el país, sobretot en armament, jugant, per tant, un paper fonamental la intervenció exterior i sent el tràfic marítim, la principal via d'entrada de subministres per continuar la lluita.

278 Caixa 9709. SHEMA. AGMAB. Decret sobre militarització dels ports. Diari Oficial del Ministeri de Defensa Nacional. Número 211 (19 agost de 1938)

Els dos països que s'involucrarien més a favor dels sollevats, Alemanya i Itàlia, participarien d'una manera molt activa amb homes i material a favor de la causa feixista, utilitzant, fins i tot, tropes regulars. D'especial interès seria sobretot la intervenció que realitzaria la marina de guerra italiana a favor de la marina franquista, ja que s'involucraria de tal manera al conflicte que, fins i tot, utilitzaria les seves pròpies unitats en la realització de diferents operacions. D'aquesta manera, submarins italians patrullarien per aigües catalanes, realitzant diverses accions ofensives com atacs a la navegació i bombardeigs de ports i, fins i tot, serien utilitzats vaixells de superfície dintre d'aquestes accions com seria el cas del *Eugenio di Savoia* que bombardejaria la ciutat de Barcelona la nit del 13 de febrer de 1937, a banda de controlar el tràfic marítim i informar als sollevats de moviments de vaixells republicans. D'altra banda, la U.R.S.S. participaria a favor de la causa republicana enviant militars i sobretot material de guerra al Govern legítim republicà mitjançant els seus propis vaixells mercants, sent el principal valedor de la República, tot i que no seria l'únic país que donaria el seu suport a la causa governamental, ja que tant França com a la Gran Bretanya no ocultarien la seva simpatia per la causa republicana i abastirien amb material als governamentals a través d'un abundant tràfic marítim.

Amb l'inici del conflicte, les principals nacions europees aprovarien l'enviament de vaixells de guerra a diferents ports d'Espanya per repatriar els seus ciutadans davant de les possibles situacions de perill que aquests podien patir i les costes catalanes no serien menys. Així, tant alemanys com anglesos enviarien vaixells per tal de repatriar i vetllar pels seus súbdits durant els primers dies de conflicte. Per exemple, els anglesos enviarien unitats de guerra navals com el creuer *London*, els destructors *Douglas*, *Gallant* i *Garland* i, posteriorment, el creuer *Galatea* durant aquests primers dies de guerra a Barcelona,[279].

Però els dos països que més intervindrien a la costa catalana, ja fos per la proximitat a les seves costes així com per diferents interessos serien Itàlia i França. A Itàlia, per exemple, el Ministeri d'Assumptes Exteriors va rebre el 22 de juliol de 1936 un telegrama[280] provinent del cònsol italià a Barcelona explicant que la situació era insostenible, ja que s'havien multiplicat els atemptats i estaven amenaçats béns i compatriotes italians. La reacció italiana no es va fer esperar i aquell mateix dia, i per ordre de Mussolini, es disposaria la sortida immediata d'algunes unitats navals cap a ports espanyols per tal d'oferir ajut i assistència a la comunitat italiana, però sense la implicació d'intervenir al costat dels sollevats[281]. Així, el creuer pesat *Fiume* faria la seva sortida de Tarent amb destinació Barcelona i simultàniament deixaria també la base italiana de La Spezia el creuer lleuger *Raimondo Montecuccoli* amb la mateixa destinació. Aquest últim arribaria a primeres hores del matí del dia 23 a l'avantport de la ciutat comtal, mentre que el *Fiume* arribaria a les cinc de la matinada del dia següent, situant-se a la rada davant del *Montecuccoli,* que marxaria a València al dia següent. A la tornada, realitzada el dia 28, s'aturaria unes quantes hores davant de Tarragona i arribaria a Barcelona a la nit. Durant aquests primers dies de conflicte, Itàlia també enviaria a les costes republicanes diferents vaixells de passatgers que havien estat requisats per la *Regia Marina*per evacuar població italiana, així com vaixells hospitals i diferents vaixells militars per efectuar missions de vigilància, cas, aquest darrer, del destructor *Lampo* que fondejaria a Barcelona el dia 15 d'octubre i realitzaria petits viatges per reconèixer el tràfic marítim com el dia 20 que aniria a Tarragona.

Per la seva part, els francesos també enviarien, des dels primers dies, vaixells per tal de recollir els seus súbdits[282]. Així, el dia 22 de juliol, el vicealmirall Mouget, cap de la 1a esquadra francesa amb base a Toló i el vicealmirall De Laborde, que manava la 2a esquadra a Brest, rebrien l'ordre

279 GRETTON, Peter, *El factor olvidado. La Marina Británica y la Guerra Civil Española*. Editorial San Martín. Madrid. 1984. Pàg.112.
280 BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española (1936-1939)*. (telegrama número 7154 R del 22 de juliol de 1936). Pàg. 57.
281 Sobre la participació dels vaixells italians veure BARGONI, Franco. *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española (1936-1939).* Pàgs. 92-102.
282 Sobre la participació dels vaixells francesos a la Guerra Civil veure SABATIER DE LACHADENÈDE, René, *La Marina Francesa y la Guerra Civil de España (1936-1939)*. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid. 2000. Pàg.29-37.

d'enviar el més aviat possible vaixells de guerra que posarien a disposició dels cònsols de França als principals ports espanyols (San Sebastià, Bilbao, Sevilla, Màlaga, València i Barcelona), així com Tànger, que tenia estatus internacional. La seva missió consistia a evacuar la població civil francesa, assegurar les comunicacions amb els representants diplomàtics i, si era necessari, aprovisionar-los de queviures i medicaments.

I és que a nivell internacional, el conflicte espanyol preocupava molt als principals països europeus davant les conseqüències que aquest podia desenvolupar a Europa, temorosa davant d'una nova guerra mundial[283]. Per aquest motiu, als pocs dies d'iniciar-se el conflicte espanyol i a partir de la proposta del president francès, Leon Blum ,i sota pressió anglesa, s'organitzaria el 25 de juliol de 1936 el Comitè de No Intervenció, també conegut com a Comitè de Londres (pel fet d'estar ubicat a la capital britànica), amb l'objectiu d'evitar la internacionalització de la Guerra Civil espanyola, tot seguint el principi de la No Intervenció. Segons els seus percussors, la creació d'aquest comitè comptaria amb l'avantatge que els sollevats no rebrien subministraments i, per tant, no podrien derrotar a la República, però la intervenció de les principals potències feixistes en aquest cas, no contemplat pels artífexs de la proposta, seria un factor decisiu. Aquesta política pretenia una sèrie d'objectius com aïllar el conflicte, aconseguint la neutralitat de totes les potències en un primer termini, i, posteriorment, donar un segon pas prohibint l'enviament de material de guerra a la Península Ibèrica. Però aquests acords, tot i que existirien al llarg de tota la guerra, no serien complerts mai amb exactitud, ja que les principals potències, indistintament del bàndol amb què simpatitzaven, intervindrien notablement i directament, tant en el subministrament d'armes, en els casos més indirectes, com amb l'enviament de tropes en els casos més directes.

El tràfic marítim adquiriria una vital importància sobretot a partir de la campanya de Madrid durant la tardor de 1936, ja que l'ajut militar estranger que rebria el bàndol republicà arribaria a temps a Madrid per frenar l'ofensiva franquista, esvaint, d'aquesta manera, l'esperança dels sollevats d'una victòria ràpida. Però el tràfic marítim també tindria la seva importància pels franquistes degut a que aquests ajuts, que es rebrien per via marítima, els permetria realitzar importants ofensives militars. A partir d'aquest moment, els dos bàndols veurien que només l'ajut exterior podria inclinar la balança en favor d'un o altre adversari i, tant governamentals com sollevats, multiplicarien les seves peticions d'ajut militar, elegint la via marítima com la principal via de transport.

Per realitzar un tràfic marítim eficient en temps de guerra s'havia de comptar amb el total domini del mar. Només així es podia treure el màxim profit a més d'oferir-hi els grans avantatges de poder comptar amb una enorme capacitat de transport, la flexibilitat i la relativa discreció de la seva utilització. Coneixedors d'aquesta importància, el 26 de novembre de 1936, el govern del bàndol sollevat establiria zones prohibides pel risc de bombardeig i presència de mines per certs ports i zones de seguretat exemptes en principi de tot perill, acotant-se aquestes a València, Tarragona, Alacant, Cartagena i Barcelona. La resposta del govern francès i britànic no es faria esperar i el 3 de desembre enviarien una protesta no acceptant el bloqueig, però en vista de la situació, el 26 de desembre seria tancat el port de Tarragona i les zones de seguretat establertes dels ports governamentals començarien a canviar-se amb freqüència.

El tràfic marítim tindria una especial transcendència a la costa catalana, ja que serien els ports, sobretot del nord de Catalunya i l'important port de Barcelona, els que rebrien un important nombre de vaixells dintre d'aquest tràfic marítim, abastant, d'aquesta manera, l'esforç de guerra republicà. Però l'arribada d'aquest tràfic marítim tindria unes conseqüències molt negatives pels ports catalans, ja que aquests patirien diferents atacs, tant marítims com sobretot aeris, per part dels sollevats i els seus aliats. Aquests atacs implicarien a tots els elements destacats a la defensa de

283 L'obra de ALCOFAR NASSAES, José Luis, *La Marina italiana en la guerra de España*., tracta diversos capítols al tema de la internacionalització del conflicte, entre ells especialment els Capítols 4, 8, 11 i 12.

la costa, esdevenint també les aigües catalanes molt més perilloses degut al setge que imposarien les unitats navals del bàndol franquista o aliats d'aquest amb l'objectiu de reduir el tràfic marítim. En relació amb aquest fet, la presència de vaixells de guerra estrangers al litoral català continuaria durant tota la guerra però adquiriria una especial atenció a partir del 20 d'abril de 1937, quan entrarien en vigor els acords del Control de la No Intervenció comportant, d'aquesta manera, la lliure navegació per aigües catalanes a la marina italiana, que patrullaria pel seu compte amb la intenció d'aturar o, si més no, de dificultar la navegació a tots els vaixells mercants possibles amb destinació als ports republicans.

Emparada en aquest acord, la marina de guerra italiana participaria activament utilitzant una força naval (VI Divisió), destacada a Palma de Mallorca, a les ordres de l'almirall Alberto Marenco di Mariondo, embarcat a l'avís *Quarto* que dividiria la seva zona per actuar en quatre àrees, totes sota la seva jurisdicció, sent aquestes les següents: la primera zona anava des de la frontera francesa fins al meridià de cap Tossa; la segona zona comprenia des del meridià de cap de Tossa al meridià de Vilanova i la Geltrú; la tercera anava des del meridià de Vilanova i la Geltrú fins al paral·lel d'Oropesa i per últim, la quarta zona comprenia l'illa de Menorca.

Respecte a la primera patrulla de control, aquesta participaria entre el 20 d'abril i el 31 de maig de 1937 i la estaria formada per l'avís *Quarto*, que seria el vaixell insígnia de l'almirall; l'avís *Aquila*; *Carlo Mirabello*; *Leone Pancaldo* i *Alvise da Mosto*; els destructors *Daniele Manin* i *Francesco Nullo*, i els creuers auxiliars *Adriatico* i el creuer auxiliar *Barletta*[284].

Després d'un període d'organització, la utilització d'aquests vaixells havia de quedar establerta de la següent manera: els creuers *Adriatico* i *Barletta* realitzarien un torn de dos al llarg de la costa de la primera zona, perquè era la més distant de la base i, conseqüentment, la més apropiada pels vaixells de major autonomia i perquè estava pràcticament fora del teatre habitual de les operacions de la marina republicana i, en tot cas, fàcilment protegible pels torpeders italians destacats més al sud. S'havia de disposar d'un destructor en missió de control al llarg de la costa espanyola per dintre de les 40 milles al sud de la primera zona, mentre que també s'havia de destinar un altre destructor en missió de control al voltant de l'illa de Menorca. Quant a la resta d'unitats, dos dels vaixells havien d'estar llestos permanentment per posar-se en moviment per torn, havent d'estar almenys un (*Quarto* o *Da Mosto*) al port per poder mantenir l'enllaç amb l'estació radiotelegràfica i amb les autoritats de Palma; uns altres dos vaixells havien d'estar llestos per desenvolupar la següent missió o en trànsit i una última unitat hacia d'estar en reserva. L'exploració aèria i el servei d'informació i criptografia de la base de Palma servien com a complement per tenir un coneixement aproximat del moviment dels vaixells republicans i estar així en disposició de poder enviar un dels destructors de la segona i tercera zones en suport del creuer auxiliar.

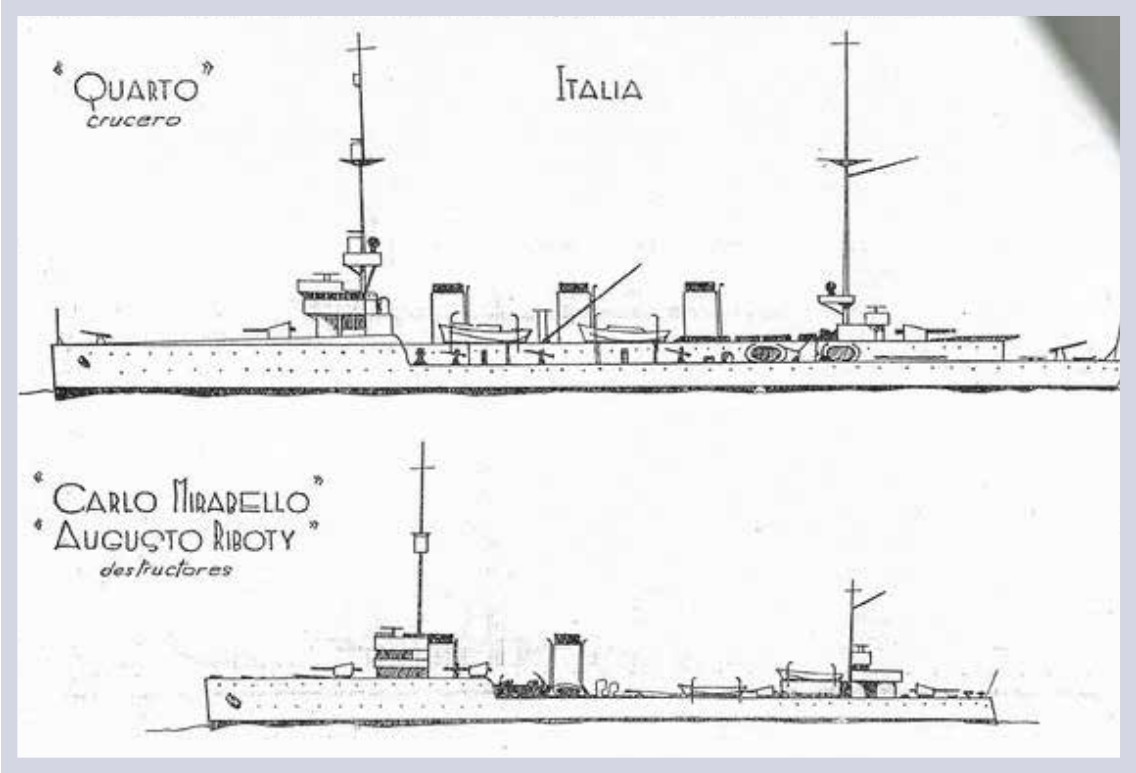
Sobre les missions efectuades a partir de l'establiment de les patrulles per aigües catalanes, i, per tant, també per aigües tarragonines, tenim l'exemple de les missions realitzades pel destructor *Daniele Manin*, sent aquestes primeres missions les següents[285]: la primera missió de control que realitzaria el destructor *Daniele Manin,* comandat pel capità de corbeta Genaro Coppola seria efectuada entre els dies 22 i 26 d'abril de 1937, tot i que no detindria cap vaixell. La segona, en canvi, seria efectuada entre els dies 1 i 6 de maig i detindria el dia 6 a les 08:05 hores el mercant francès *Gaulois* procedent de València i amb destinació Marsella i amb observador internacional a bord; mentre que la tercera missió seria realitzada entre els dies 12 i 17 de maig, sent aquesta la més prolífica, ja que detindria el dia 14 a les 14:20 hores el francès *Riri* en la seva ruta de Marsella a Alacant i el dia 16 a les 18:00 hores el grec *Jonion* en la seva ruta de Vinaròs a Marsella, sent els dos vaixells visitats i amb observador internacional. La següent missió la realitzaria entre els dies 21 i 26

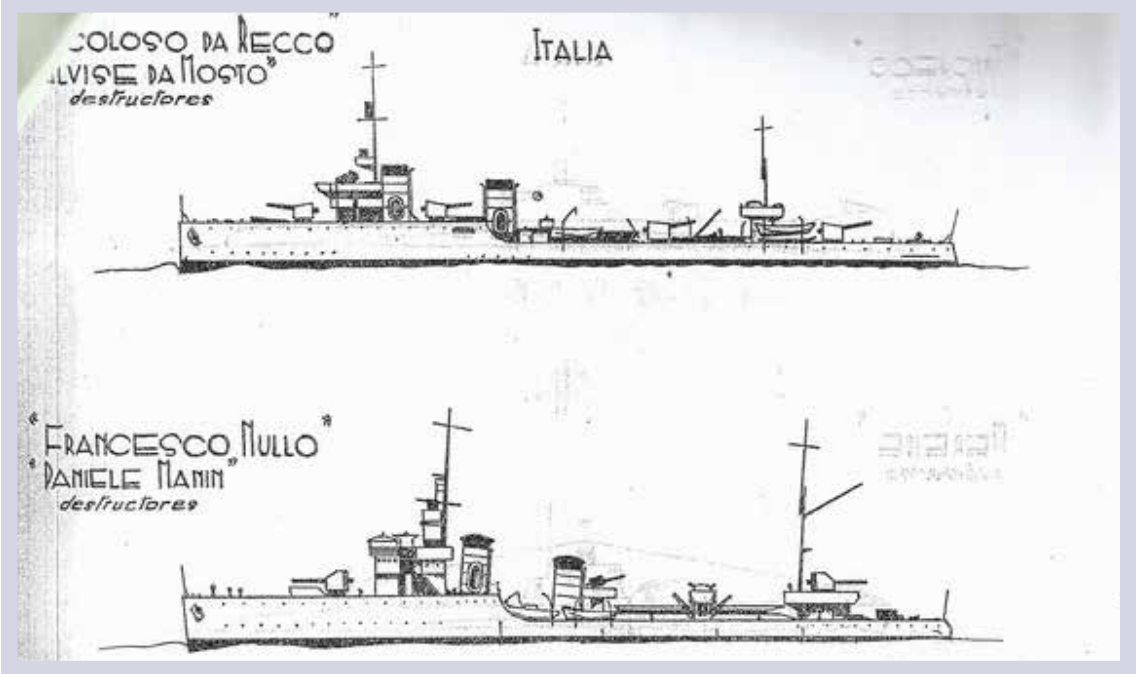
284 BARGONI, Franco. *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española (1936-1939)*. Pàgs.276-280.

285 La informació que es recull a continuació sobre l'activitat dels vaixells de guerra italians han estat recollides de l'obra BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española (1936-1939)*, Pàgs. 280-288.

de maig i el dia 22 detindria l'anglès *Pacheco* a les 19:10 hores quan feia la ruta València-Tarragona amb observadors internacionals a bord, mentre que la darrera missió la realitzaria entre els dies 28 de maig i 1 de juny i detindria el dia 29 de maig a les 10.30 hores al vaixell grec *Leonia* quan feia la ruta de València al port grec de El Pireo. Finalment, a les 19:00 hores del mateix dia detindria al *Ponzano* anglès quan anava de Tarragona a València amb observador internacional a bord.

Dibuixos sobre perfils de vaixells italians[286]





286 Caixa 9761. SHEMA. AGMAB

Al setembre de 1937 serien signats els importants acords de Nyon, destacant en el seu aspecte naval, la vigilància de tot el Mediterrani per part de França i Anglaterra excepte d'una zona del Mar Tirrè i la protecció de tots els vaixells mercants no espanyols contra els atacs dels submarins. Aquests serien qualificats com actes de pirateria i legitimant-se el contraatac fins arribar a la destrucció de qualsevol submarí que operés al Mediterrani d'una manera diferent a les lleis internacionals. Però la major part d'aquestes disposicions estaven en contraposició amb les lleis, usos i costums navals internacionals i països, com Alemanya, es manifestarien contraris a aquests acords, ja que violaven totes les regles del dret marítim fonamental. Tot i així, els anglesos quedarien molt satisfets de l'acord, considerant-lo com un triomf executat per la seva diplomàcia.

A Nyon es traçarien un total de dotze rutes fixes, perfectament delimitades, de les que tres afectaven directament a les possibilitats de bloqueig franquista sobre la costa republicana. Aquestes eren la número 2, que comprenia la derrota de Gibraltar-ports espanyols; la número 9 que era ports espanyols-Mediterrani oriental pel nord de les Balears i la número 10, ports espanyols-Mediterrani oriental, pel sud de les Balears.

Però la negativa de la delegació italiana faria que el 27 de setembre fos celebrada la conferència de Paris per tal d'aconseguir l'adhesió italiana als acords proposats a Nyon variant considerablement

Les zones de vigilància establertes, ja que les dotze rutes van ser dividides de tal manera que França, Gran Bretanya i Itàlia vigilarien un recorregut equivalent de les rutes. D'aquesta manera, Itàlia va continuar controlant la porció que més l'interessava del Mediterrani, mentre que França va poder aconseguir mantenir el seu tràfic amb l'Espanya republicana a través del golf de Lleó on adquiririen una especial transcendència els ports catalans del nord; alhora que seguia obrint i tancant la frontera, segons les necessitats de la seva política interna. Al no existir ja cap control naval i no tenint dret a la bel·ligerància ni franquistes ni republicans, els vaixells contrabandistes podien arribar sense perill als ports espanyols, resultant, d'aquesta manera, un fracàs l'intent internacional de controlar el tràfic marítim amb destinació Espanya.

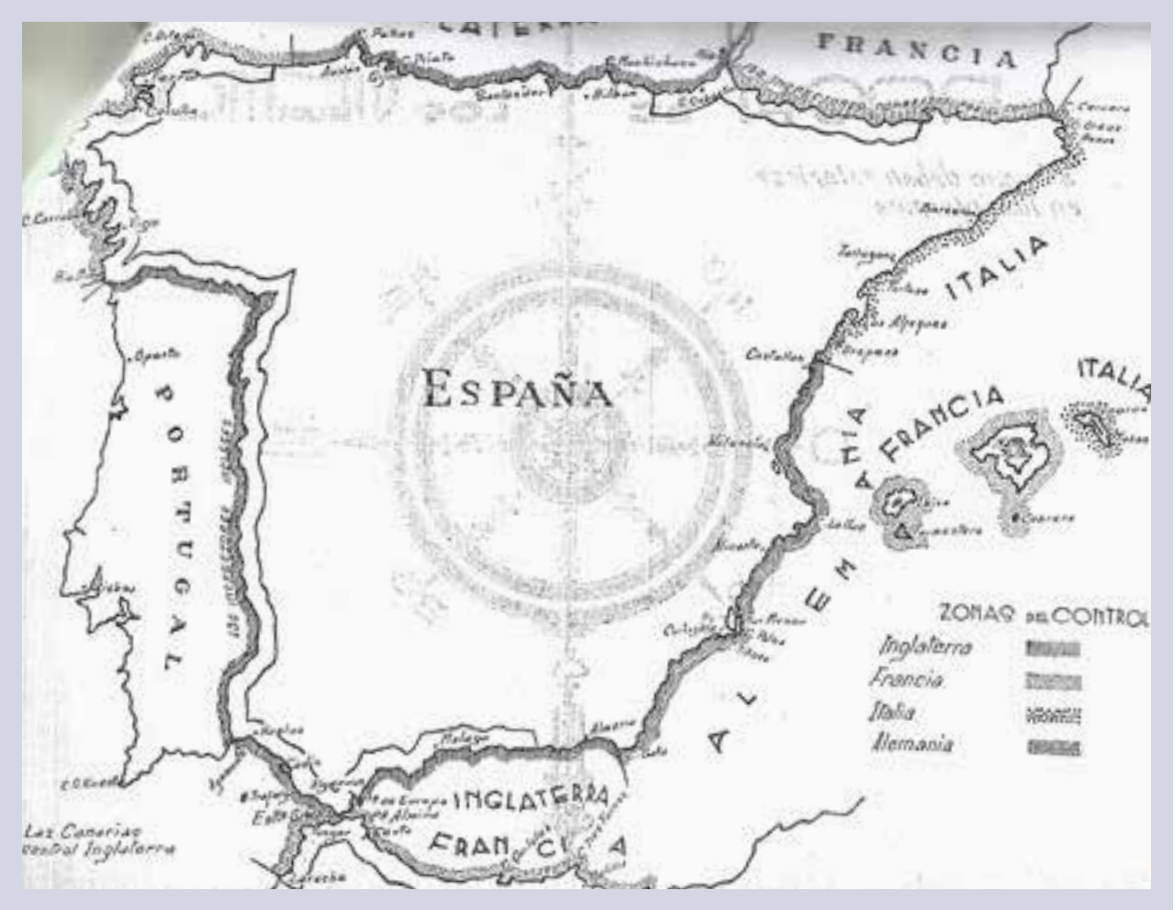
Tot i així, la presència de vaixells estrangers a aigües catalanes continuaria fins a finals del conflicte, tot i que no de la mateixa manera, ja que degut sobretot a la creixent amenaça de l'aviació que atacaria nombrosos vaixells mercants que navegaven per aigües catalanes, les diferents potències europees enviarien els seus vaixells de guerra per acomboiar els seus propis vaixells mercants.

Pel que fa al tràfic marítim i les seves rutes durant la guerra, Catalunya tindria un paper clau, ja que els ports serien molt importants quant a la recepció de vaixells mercants[287].

Durant els primers mesos de guerra, el tràfic marítim pel territori republicà continuaria realitzant-se sense quasi cap novetat, sent durant els primers mesos de la guerra una de les rutes més actives la que enllaçava Barcelona i Menorca. L'illa balear havia quedat lleial al govern republicà des dels primers dies i Maó seria la base avançada des d'on es projectaria l'intent de desembarcament de tropes governamentals a Mallorca. Per la seva situació estratègica, Menorca esdevenia clau, ja que amenaçava les comunicacions entre Itàlia i Palma de Mallorca, a més de donar suport en cas necessari als vaixells que navegaven les rutes de Marsella a Llevant. La situació d'aquesta ruta canviaria una vegada finalitzada la frustrada operació de desembarcament a Mallorca, quedant Menorca oblidada pel govern republicà i, sobretot desaprofitada, davant les múltiples avantatges que presentava alhora de posar en perill el tràfic marítim del bàndol sollevat o de donar suport al propi. El tràfic amb Menorca quedaria confiat només a petits velers de cabotatge, sobretot de la *Naviera Mallorquina* i a algunes unitats menors de la *Transmediterrania.*

287 GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael, *La Marina Mercante y el tráfico marítimo*. Pàg. 336.

Divisió de les costes espanyoles per les marines d'Alemanya, Anglaterra, França, i Itàlia[288].



A mesura que aniria avançant el conflicte, la costa catalana seria la protagonista de dues de les principals rutes marítimes que abastirien la República: la ruta des dels ports francesos i la ruta des dels ports russos del Mar Negre. Aquesta última esdevindria la més important de les rutes marítimes, degut a l'ajut que enviaria la U.R.S.S. al govern republicà, sobretot en armament, consolidant-se, d'aquesta manera, el país soviètic com el principal valedor dels interessos de la República, tot i que aquesta hauria de pagar un elevat preu econòmic[289]. Però a banda de l'ajut provinent dels ports russos del Mar Negre, la zona de la Mediterrània Oriental esdevindria el principal nucli del tràfic marítim republicà, degut a que no solament des de ports russos s'enviarien carregaments de material bèl·lic, ja que des de Romania procedirien tots els productes petrolífers i diversos carregaments eren subministrats des de ports grecs del Mar Egeu, on vaixells amb bandera russa, grega, panamenya i espanyola, proveïren a la República dels subministres i armament necessaris durant tot aquest període. Els combois provinents de la U.R.S.S. patirien un descens a partir de l'enfonsament del *Komsomol* per part del creuer *Canarias* el 14 de desembre de 1936, però aquest tràfic marítim continuaria i cap a principis de 1937, serien també utilitzats vaixells republicans dintre d'aquest tràfic. Però la ruta marítima directa provinent del Mar Negre toparia amb dos obstacles importants: la forta pressió que exercirien les unitats franquistes amb l'inestimable ajut italià a tot el Mediterrani i els acords de Nyon de setembre de 1937, signats per les principals potències europees i que pràcticament posarien fi a aquesta ruta marítima directa, havent-se de buscar d'altres alternatives com la navegació amb escales, normalment realitzada per la ruta del Golf de Lleó.

288 Caixa 9761. SHEMA. AGMAB

289 Aquest tràfic marítim era realitzat per dues vies marítimes diferents: des dels ports del Mar Negre als ports republicans mediterranis i des dels ports bàltics als ports republicans cantàbrics, arribant, fins i tot, algun vaixell, sobretot durant els primers mesos de 1937, des del Bàltic fins al Mediterrani. Aquesta darrera ruta es tallaria força aviat amb la caiguda del front del Nord i la ruta des del Mar Negre seria prohibida pels acords de Nyon.

L'altra ruta de tràfic marítim important, sobretot pel paper que esdevindria Catalunya, seria la que s'originaria durant 1937 entre els ports mediterranis francesos i els ports republicans mediterranis, destacant entre ells els ports catalans, on s'acabaria establint un servei regular continu entre Marsella, Barcelona i València. Aquest tipus de tràfic marítim esdevindria molt important degut, sobretot, per la seva regularitat i la naturalesa dels seus carregaments, tant d'armes i subministres com de voluntaris estrangers, que vindrien a augmentar les files de l'exèrcit republicà. També adquiriria força importància el tràfic entre els ports francesos mediterranis i els catalans, sobretot després de la quasi desaparició del tràfic del Mar Negre. Durant l'any 1938, aquest tràfic marítim provinent de França esdevindria el més important per a la República i seria realitzat per diferents vies, on Catalunya tindria un paper encara més important. Una d'aquestes vies, per exemple, seria el subministrament atlàntic mitjançant la frontera terrestre catalana. Aquest tràfic, que tenia el seu origen als ports americans i als ports bàltics, estava integrat bàsicament de material de guerra i es caracteritzava perquè un cop arribaven els vaixells als ports francesos de l'Atlàntic, la seva càrrega havia de ser transportada en ferrocarril fins a la frontera catalana des d'on passava a territori republicà. Una altre via, per exemple, era el subministrament mediterrani a través de la frontera catalana, tot i que en aquest cas el tràfic marítim procedia dels ports del Mar Negre, romanesos i de l'Egeu. Els vaixells que utilitzaven aquesta ruta solien descarregar a Marsella i des d'allí continuaven per via fèrria, normalment fins entrar a Catalunya.

L'última via marítima important en què Catalunya esdevindria un paper clau seria el subministrament marítim que es realitzaria amb capçalera a Marsella. Els vaixells que transportaven grans carregaments de material i que no volien arriscar-se fins als ports republicans feien el transbord de les seves mercaderies a Marsella o a altres ports francesos de la Mediterrània, on es transferia la càrrega a petits vapors i motovelers espanyols que mantenien l'enllaç constant entre els ports francesos i els catalans i on cada vegada tindrien més importància petits ports com El Port de la Selva, Roses, Sant Feliu de Guíxols o Palamós, entre d'altres. Els vaixells navegaven costejant, molt a prop del litoral, arribant als ports catalans de Port de la Selva, Roses, Palamós, Sant Feliu de Guíxols o Barcelona, patint moltes vegades aquestes ciutats diferents atacs, tant aeris com navals per part del bàndol franquista, conscients de la importància d'aquest tràfic. Precisament per optimitzar aquest tràfic marítim, a mitjans de 1938 serien desmuntades les grues del port de Tarragona per ser enviades al Port de la Selva per tal d'adequar un port per descàrrega de mercaderies donada la seva proximitat amb la frontera francesa.

El tràfic marítim amb ports catalans no cessaria ni tan sols amb el bloqueig que efectuaria la marina franquista al crear les anomenades Forces de Bloqueig del Mediterrani durant l'octubre de 1937 i continuaria sent la principal via de subministrament amb que comptaria el govern republicà per sostenir la guerra i que es mantindria fins al final del conflicte. D'aquesta manera, durant el segon semestre de 1938, continuaria als ports catalans aquest tràfic marítim, desenvolupant Barcelona un paper clau en la rebuda d'aquest material. D'altra banda, el port de Tarragona mantindria la seva activitat fins el 12 d'abril de 1938 quan es convertiria solament en port de refugi. Així entre el 15 de desembre de 1936 i el 12 d'abril de 1938 entrarien al port tarragoní 34 vaixells de bandera anglesa que descarregarien 78.026 tones de carbó, 16.766 tones de blat, 10.805 tones de benzina, 7.500 tones de fosfats i 750 tones de patates; 5 vaixells amb bandera espanyola que descarregarien 11.048 tones de benzina, 2.000 tones de gasoil, 4.000 tones de fosfats i 950 tones de càrrega general; 2 vaixells de bandera noruega que descarregarien 2.000 tones d'òxid de ferro i 2.000 de sulfat amònic i un vaixell de bandera francesa que descarregaria 236 tones de queviures[290].

290 MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada. Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939.*, Pàg. 2285.

Cal esmentar també que paral·lelament a aquest tràfic marítim, n'existia un altre també important entre ports republicans mediterranis i protagonitzats per mercants espanyols. I és que segons el *Lloyd Register*[291], al 1936 la marina mercant espanyola estava formada per 896 vaixells amb un total de 1.106.211 tones de desplaçaments, dels que solament 156 eren moderns -amb menys de 5 anys de servei- sent les principals companyies marítimes: la *Compañía Trasatlántica* de Barcelona, la *Compañía Transmediterránea* amb seu a Barcelona i gerència a Madrid, la *Compañía Ybarra* de Sevilla, la *Compañía Naviera Sota y Aznar* de Bilbao, o la *CAMPSA* entre d'altres[292].

Els mercants espanyols realitzarien també nombroses operacions i serien també els que patirien més atacs i enfonsaments en ser els principals objectius per la marina franquista. Per aquest motiu, a mitjans de 1938 serien artillats i habilitats com a transports de guerra fins a vuit vaixells mercants, realitzant diferents viatges entre els ports de Llevant i els de Catalunya. Aquests vaixells serien considerats transports de guerra i formarien part de la marina republicana, canviant el seu nom per un nom en clau, passant-se a conèixer de la següent manera fins al final del conflicte:

Nom Original	Nom en clau
Lealtad	*T.L.*
Poeta Arolas	*T.A.*
Artea Mendi	*T.M.*
Escolano	*T.E.*
Capitán Segarra	*T.S.*
S.A.C. número 2	*T.C.*
Mahón	*T.H*
Berga	*T.B.*

El mateix passaria amb quatre motovelers, que també abandonarien el seu nom original per altres noms en clau, sent aquests els següents:

Nom Original	Nom en clau
Islas	*M.I.*
Cala Llonga	*M.L.*
Germinal	*M.G.*
Carmela Sánchez de Vela	*M.C.*

3.2. LES AMENACES NAVALS A LA COSTA TARRAGONINA.

Les agressions navals realitzades al litoral català o a les seves aigües tindrien una importància primordial en la defensa de la costa catalana, associant-se un paral·lelisme entre elles. Si bé es cert que la costa catalana patiria bombardeigs navals per part d'unitats franquistes, tant de vaixells de superfície com de submarins, aquestes no tindrien la virulència que provocarien els bombardeigs aeris que serien molt més assidus; però sí que aquests atacs navals provocarien una gran psicosis generalitzada a tot el litoral català que es veuria reflectida en la tasca de fortificar el litoral davant d'un més que temut desembarcament de tropes franquistes a terres catalanes. Aquestes operacions ofensives es veurien ampliades també amb el minat de diverses zones del

291 *Lloyd Register 1935-1936*. Compañía Transmediterránea.
292 Per la informació de les diferents companyies navilieres així com les característiques dels seus vaixells que la formaven veure, GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael, *La Marina Mercante y el tráfico marítimo*. Pàgs. 85-191.

Mediterrani català en la cerca del gran objectiu de perseguir i intentar acabar amb el tràfic marítim que abastia la República i on els ports catalans jugarien un paper clau.

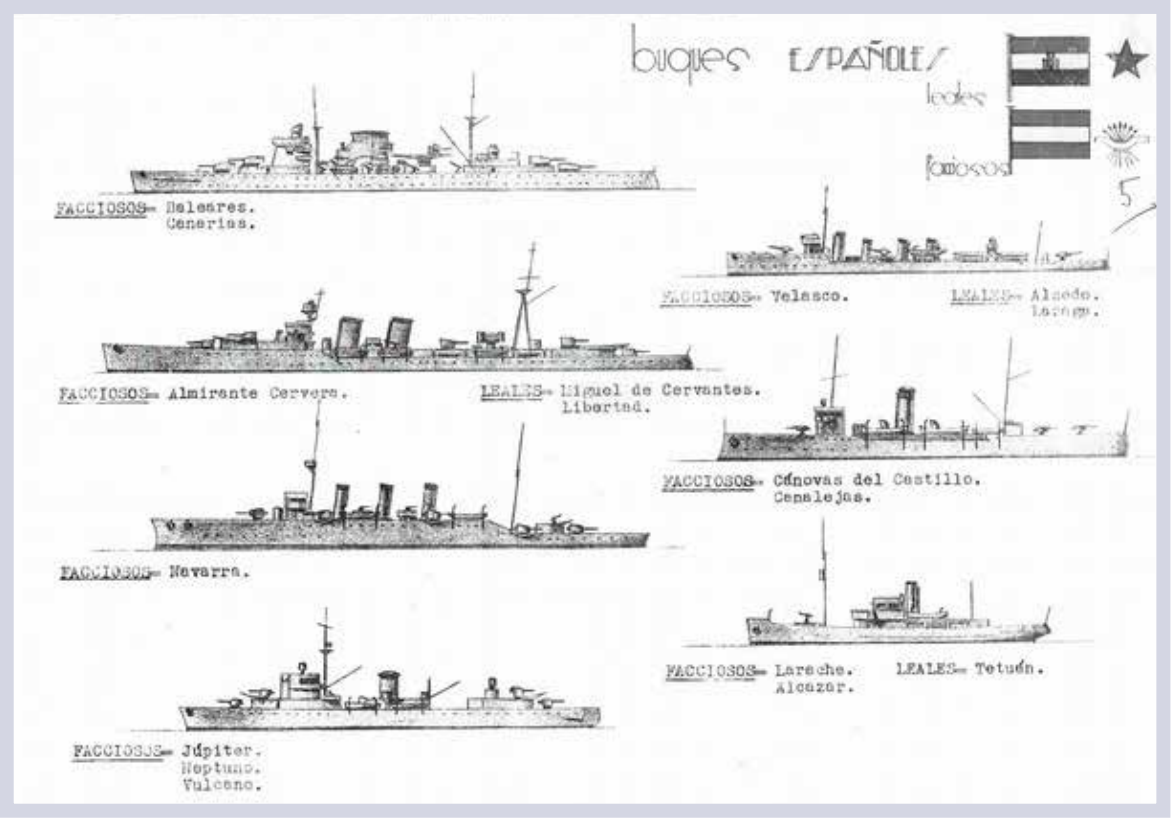
Per posar setge a aquest tràfic marítim, els sollevats comptarien des de l'octubre de 1936 amb una participació directa dels submarins italians al seu favor, que navegarien per les aigües republicanes del Mediterrani (aigües catalanes incloses) i, posteriorment, per tot el Mediterrani en busca de vaixells mercants amb destinació a ports republicans per intentar reduir aquest tràfic marítim.

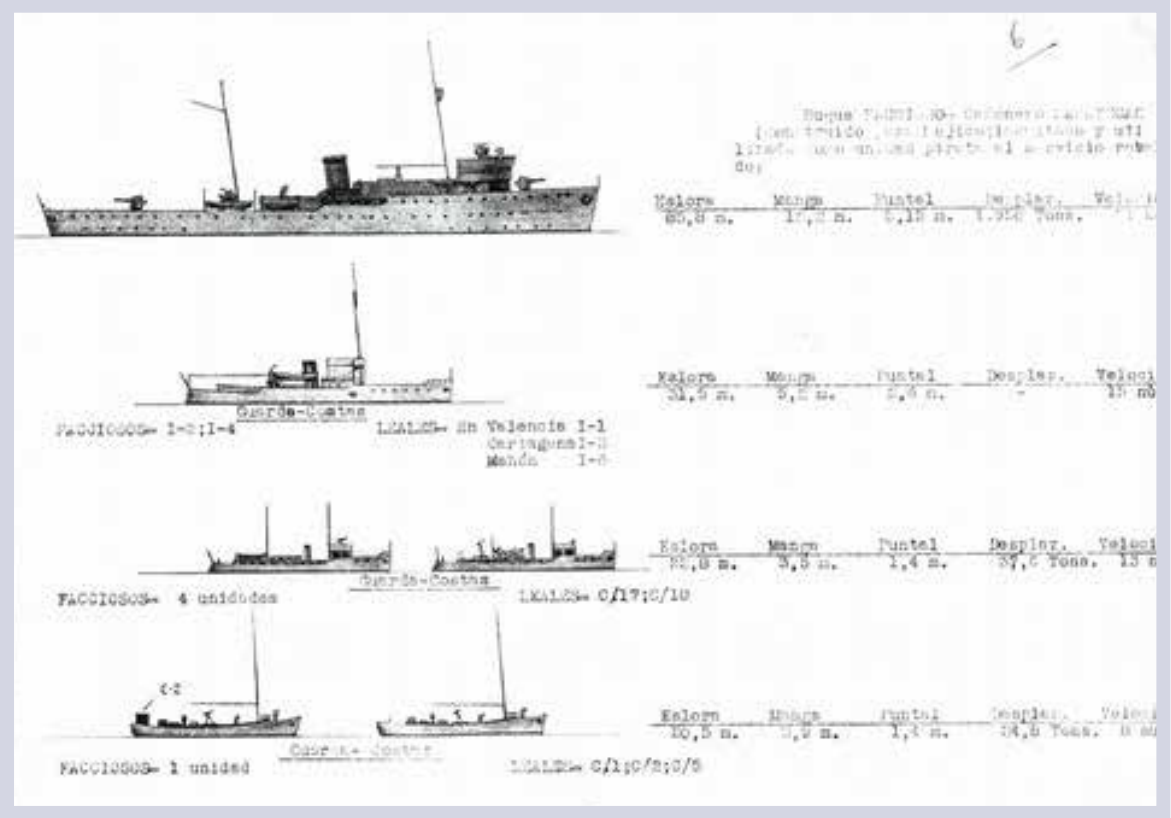
El veritable punt d'inflexió de la guerra naval i dels inicis dels atacs a la costa catalana vindria amb el desbloqueig que farien els creuers franquistes *Almirante Cervera* i el creuer *Canarias* de l'estret de Gibraltar, que seguit a les seves actuacions i sumat amb l'escassa capacitat de reacció de la flota republicana, tindria unes fortes repercussions a la costa catalana. El creuer *Canarias* esdevindria un autèntic malson pel litoral català, ja que adquiriria una fama d'invencibilitat i superioritat, fins i tot dintre de les pròpies files republicanes, que acabarien minant molt la moral de les dotacions de les diverses unitats navals de la flota governamental. Precisament seria el creuer *Canarias* el responsable d'inaugurar les actuacions ofensives envers la costa catalana amb el bombardeig de Roses el 30 d'octubre de 1936, adquirint l'atac una significació molt important degut a que l'acció faria veure a les autoritats republicanes la indefensió a què estaven sotmeses totes les poblacions costaneres davant d'un atac d'aquest tipus, començant així el furor inicial per la fortificació de la costa.

Els atacs a la costa anirien en augment vistos els resultats i, paral·lelament, s'afegirien les operacions dels submarins italians que actuarien directament al conflicte amb l'objectiu de realitzar una constant vigilància del Mediterrani republicà, sobretot dels seus ports i del tràfic marítim, així com les agressions a aquests i a les unitats navals republicanes. Aquesta campanya submarina obtindria alguns èxits, però menors, si els comparem amb les unitats, el temps i els recursos utilitzats; semblant a la campanya de mines, tot i que en aquesta s'utilitzarien molts menys mitjans, sent el seu objectiu eliminar, si més no reduir, el tràfic marítim amb els ports republicans.

El principal problema amb què es trobaria la marina franquista seria la manca de vaixells, ja que tot i que comptava amb importants unitats navals com eren el cuirassat *España* i el creuer *Almirante Cervera*, a banda d'unitats més petites com el destructor *Velasco*, formaven una flota minúscula en comparació amb la flota republicana i, per tant, incapaç de fer front a la poderosa flota de guerra governamental. A més a més, quedaven incomunicades del territori franquista les illes Balears (excepte Menorca, que romandria fidel a la República), i que, posteriorment, jugarien un paper fonamental a la guerra; per la seva banda, es mantindria fidel als sollevats la base de Cadis, defensada pel creuer *Navarra* (ex-*República*), tot i la proximitat de les unitats republicanes que controlaven molt eficientment el bloqueig de l'estret de Gibraltar. La marina sollevada poc a poc aniria augmentant i milloraria gràcies als acords arribats entre els oficials franquistes, alemanys i italians, culminant en una cooperació molt estreta entre les tres marines. Gràcies a aquests acords i, sobretot, a la millora de la flota franquista, l'any 1937 seria el més prolífic tant en atacs al litoral, al tràfic marítim, mitjançant unitats submarines o unitats navals de superfície, així com en el minat de les costes, creant un autèntic pànic sobretot a les poblacions costaneres del litoral català. L'any següent aquestes amenaces i perills continuarien, culminant, fins i tot a principis de 1939 en operacions de desembarcament.

Silueta de vaixells en poder dels sollevats[293]





293 Caixa 9761. SHEMA. AGMAB

3.2.1. Les agressions dels vaixells franquistes.

Un factor determinant dintre de la defensa de la costa i que tindria una especial rellevància per aquesta durant tot el conflicte serien els diferents atacs que es realitzarien contra ella per part dels vaixells franquistes i que suposaria un abans i un després pel que respecta a la situació del litoral català durant la guerra. Seria sobretot a partir del primer atac naval, realitzat pel creuer *Canarias* el dia 30 d'octubre de 1936 a Roses quan es posaria en evidència la vulnerabilitat de tot el litoral català davant dels possibles atacs que aquesta podia patir, i que de fet ja havia experimentat, sorgint conseqüentment la necessitat de defensar la costa davant d'altres més que probables atacs o més encara, de possibles desembarcaments de tropes franquistes a les costes catalanes, acció que provocaria una autèntica psicosi al llarg de tot el litoral català. La continuïtat en el temps dels atacs navals franquistes posaria de manifest una senzilla realitat, ja que, tot i que el govern republicà mantenia el gruix de la flota naval, aquesta era incapaç de defensar el seu litoral provocant que el Mediterrani esdevingués un mar hostil pels interessos republicans, sobretot pel que es referia a l'importantíssim tràfic marítim del qual tant depenia el govern republicà, convertint-se també en una amenaça per les pròpies ciutats costaneres.

I és que els atacs navals franquistes es podrien deduir com la conseqüència indirecta de l'operació fallida que realitzaria la República de no haver aconseguit conquerir l'illa de Mallorca en l'operació protagonitzada a l'agost de 1936. L'illa de Mallorca, enclavada al Mediterrani, i amb una situació privilegiada donada la seva proximitat a les costes republicanes, esdevindria una gran base des d'on, tant unitats navals com aèries, podien atacar la rereguarda republicana, així com al tràfic marítim amb destinació aquesta, esdevenint l'illa com un gran portaavions ancorat al mig del Mediterrani.

Una conseqüència directa que esdevindria sobretot des dels primers atacs navals i que afectaria també diversos aspectes seria el desviament de tropes i recursos republicans cap la costa, provocant, d'aquesta manera, una debilitació dels diferents fronts de guerra davant la possibilitat de la temptativa de desembarcament que l'exèrcit franquista podria protagonitzar a qualsevol punt de la costa catalana. La veritat és que ni els propis militars franquistes més optimistes imaginaven aquest fet i de com un atac naval protagonitzat per un sol vaixell, com seria el cas del primer atac del *Canarias* a Roses, podia mobilitzar tota la costa, gastant-hi tants recursos i tropes, tant útils en altres fronts de lluita sobretot en aquests primers moments. Aquest primer atac naval, a més a més, seria l'espurna que provocaria la realització d'una defensa de la costa a gran escala, degut sobretot a l'atemoriment existent a les files republicanes que qualsevol punt de la costa podia ser objecte d'un desembarcament de tropes franquistes que provoqués l'obertura d'un possible front de guerra a la mateixa rereguarda catalana, tal i com les tropes governamentals havien fet a Mallorca un parell de mesos abans.

El desbloqueig de l'estret de Gibraltar, sota control fins aquell moment del bàndol republicà, i realitzat a finals de setembre de 1936 pels creuers en poder dels sollevats *Canarias* i *Almirante Cervera* faria canviar l'estratègia naval dels dos bàndols al conflicte, obrint així el pas al Mediterrani a les unitats navals franquistes. La principal conseqüència de la irrupció dels dos creuers franquistes al Mediterrani, que havia agafat completament per sorpresa a la marina republicana, seria que a partir d'aquell moment els vaixells franquistes podien navegar pel Mediterrani, afavorits, a més a més, per la poca activitat realitzada per les unitats de la flota republicana, que, tot i ser molt més nombrosa, no faria res per neutralitzar les incursions dels vaixells en mans dels sollevats. I és que l'actuació de la flota republicana, molt superior en aquelles dates a la flota en poder dels sollevats, deixaria molt a desitjar, ja que intervindria molt poc, i excepte realitzar algunes missions més específiques, restaria quasi sempre fins al final de la guerra a la base naval de Cartagena, defensada per les poderoses bateries de costa allà instal·lades, adoptant, d'aquesta manera, una actitud totalment defensiva i molt desfavorable pels interessos republicans. Davant d'aquest panorama, els vaixells

franquistes, destacant sobretot el creuer *Canarias*, realitzarien les seves accions ofensives pel Mediterrani gairebé sense oposició, arribant d'aquesta manera a bombardejar diferents poblacions de la costa republicana, incloses les localitats litorals catalanes, provocant el pànic i l'atemoriment.

La primera notícia sobre el bombardeig de ciutats seria la declaració que realitzaria el general Franco el dia 3 d'octubre quan va dir que a partir del dia següent, les ciutats de Màlaga i Barcelona podien ser atacades sense previ avís; una declaració que seria presa molt seriosament per part dels comandants dels vaixells estrangers amarats al port de Barcelona, però no per les pròpies autoritats republicanes. A finals de mes, les intencions de Franco es farien realitat i la ciutat de Roses seria bombardejada, sent-ho també fins a finals d'any Palamós i el pont de Colera. Gran transcendència, però, tindria l'atac que realitzaria un creuer de la marina italiana, l'anomenat *Eugenio di Savoia* contra Barcelona el 13 de febrer de 1937, provocant la mort de 16 persones, tot i que el bàndol sollevat aviat faria públic que l'acció havia estat provocada pel creuer *Canarias*, vaixell que en realitat es trobava molt lluny de les costes catalanes.

L'entrada en servei a principis de 1937 del creuer *Baleares* per part dels sollevats faria augmentar considerablement la capacitat ofensiva de la marina franquista, intensificant, d'aquesta manera, les agressions contra la costa republicana mediterrània. Així, el 14 d'abril de 1937, sisè aniversari de la proclamació de la IIa República, els creuers *Canarias* i *Baleares* atacarien la ciutat de Tarragona, canviant completament d'escenari després que els vaixells franquistes haguessin actuat al nord de la costa catalana o, fins i tot, a la mateixa capital, passant aquest cop a actuar a les costes del sud de Catalunya.

El dia d'abans de realitzar aquesta agressió contra la ciutat de Tarragona els dos vaixells estarien molt actius i després de fer la seva aparició a les 18:00 hores a l'alçada de Vinaròs atacarien la ciutat, així com també bombardejarien les poblacions catalanes de Sant Carles de la Ràpita i Alcanar i les poblacions castellonenques de Peníscola i Castelló de la Plana, sense provocar cap desgràcia personal a cap de les poblacions atacades. Ràpidament, la comissaria de Defensa prendria les respectives precauciones, com era habitual en aquests casos, destacant a la zona atacada el tinent coronel cap de la costa, juntament amb el seu comissari polític, per fer-se càrrec de la situació i informar-se *in situ* de les diferents agressions realitzades pels dos vaixells a les respectives poblacions.

Al dia següent i ben aviat de matinada, començaria l'operació de bombardeig de Tarragona, navegant els dos vaixells envers l'objectiu. Cap a les 04:20 hores els dos creuers podrien observar per la popa el projector de Montjuïc i sis minuts després, al demorar Vilanova i la Geltrú, posarien rumb cap a Tarragona navegant paral·lels a la costa, però a unes deu milles d'aquesta amb l'objectiu de bombardejar el port i els vaixells mercants que allà hi havia. A les 6:00 hores, i estant ja davant del port tarragoní, seria tocada la senyal de xafarranxo de combat a bord del *Canarias*,tot i que seria el *Baleares* l'encarregat en obrir foc primer cap a l'objectiu, començant la seva agressió a les 6:15 hores i estant els dos vaixells a l'altura de la mateixa ciutat de Tarragona, però a una distància d'aquesta d'unes tres milles. En total, el *Baleares* efectuaria uns 22 dispars amb les torres 1 i 2 (tenia avariats els ascensors de la torre 3), i cessaria el foc a les 06:26 hores. Durant el bombardeig, la dotació del creuer va poder observar les explosions a l'interior del port i a les proximitats dels vaixells que es trobaven allà i, una vegada finalitzat el torn del *Baleares,* seria el creuer C*anarias*,que situat en línia de fila natural amb la ciutat de Tarragona a estribord, començaria el seu atac bombardejant de nou els mateixos objectius. Les torres del creuer dispararien cadascuna 8 projectils, fins a un total de 36 dispars, moment en què el creuer s'allunyaria, concretament a les 06:30 hores. Poc després, quan ja es retiraven dels seus llocs de combat els mariners del creuer *Canarias*, seria donada la senyal d'alarma als dos vaixells, degut a l'aparició al cel de tres bimotors republicans, tot i que aquests es limitarien a sobrevolar només la ciutat sense realitzar cap acció ofensiva contra els vaixells agressors, perdent de vista finalment els avions sobre les 07:15 hores en el mateix moment que els dos vaixells

abandonaven la zona.

Quant al resultat del bombardeig al port de Tarragona, aquest no va ser molt precís i es va saldar amb un mínim de danys. Aquell dia al seu interior estaven ancorats diferents vaixells com eren el petrolier *Campomanes*, el vapor *Cabo Menor*, els motovelers *Maria Dolores* i *Trinitat* i els vaixells presons *Mahón* i *Rio Segre*. El *Campomanes* havia arribat el dia 10 procedent del port rus de Tuapse al Mar Negre, havent descarregat al port de Tarragona unes 5.500 tones de benzina i el bombardeig dels dos creuers no el va assolir directament, però la metralla sí que li va provocar algunes avaries no molts greus al casc i a les superestructures, el que faria que restés al port tarragoní deu dies més en reparació. El vapor *Cabo Menor* de la *Compañía Ibarra* va ser el vaixell que va sortir més malparat de l'atac, ja que va ser assolit per un projectil que li provocaria un incendi, podent-se apreciar des del Balcó del Mediterrani. El vaixell demanaria ajut mitjançant la seva sirena i uns quants voluntaris anirien amb una camioneta fins al port per ajudar-lo. En arribar aquests voluntaris, aquests observarien com al vaixell li sortia per la part de popa molt de fum dens i vermell, difícil de suportar degut al seu mal olor, ja que una bomba havia penetrat a la coberta fent explosió a les seves bodegues carregades de sofre. La tripulació, tot i que no va patir cap tipus de danys estava atemorida i, incomprensiblement, passiva i serien els propis voluntaris que havien arribat amb la camioneta que intentarien realitzar les tasques de neteja, llançant per la borda els barrils de sofre, però havent de suportar el mateix núvol de fum que sortia des de la bodega. Però tot i les precaucions presses pels voluntaris, com tapar-se la boca i el nas amb un mocador, el fum era tan insuportable que els obligaria a baixar de nou al Moll fins que arribessin els bombers que es farien càrrec de l'extinció de l'incendi. Finalment, i una vegada apagat l'incendi, el vaixell seria reparat provisionalment i sortiria a la mar sis dies més tard. Pel que fa als motovelers, el *Maria Dolores* que estava ancorat a les drassanes i el *Trinitat*, en situació de refugi i ancorat al Moll de Costa, no van patir cap tipus de dany. La mateixa sort van tenir els vaixells presó *Mahón* i *Rio Segre*, situats al contradic Transversal i molt pròxims al petrolier *Campomanes* que, tot i que serien rodejats pels projectils dels creuers franquistes, tampoc van patir cap tipus de danys.

Al dia següent, la premsa republicana va informar sobre l'atac naval que patiria la ciutat de Tarragona, tot i que la informació no seria gaire abundant ni precisa. Així per exemple, *La Vanguardia* informaria que dos vaixells, que segons semblava eren el *Canarias* i l'*Almirante Cervera*, havien disparat durant un quart d'hora unes 40 canonades envers la ciutat sense aconseguir els seus objectius i que com a reacció governamental havien patrullat sobre la ciutat diversos aparells d'aviació. També informava que les bateries de costa havien repel·lit l'agressió[294]. El *Diari de Reus* donava la notícia amb un contingut molt similar a l'anterior, tot i que afegia alguns detalls interessants sobre els efectes del bombardeig, informant, per exemple, que entre els projectils caiguts al port, un d'aquests ho havia fet prop del cobert produint un embut d'un metre de profunditat foradant materialment una caseta pròxima i ocasionant desperfectes als vagons de ferrocarril. També informava que un altre projectil havia caigut dintre del vapor *Cabo Menor*, provocant un incendi a la càrrega que transportava i produint la metralla greus desperfectes al pont de comandament del vaixell, tot i que no es registrarien víctimes. El mateix diari especulava que els possibles objectius que perseguia l'atac dels dos vaixells eren els dipòsits de la CAMPSA i un vaixell petrolier que es trobava al port, a més a més d'informar que no hi havia hagut cap víctima mortal i que només s'havia registrat la destrucció d'una casa de camp; també s'afegia que la població de la ciutat va reaccionar molt nerviosa al bombardeig, i segons alguns testimonis, "*de les cases de la Rambla sortiria gent espaordides i desorientades cridant-se uns als altres. Tots corren acuitades per l'instint de conservació en direcció al primer refugi que es troba a uns dos-cents metres d'on sóc jo, instal·lat als baixos de l'edifici conegut per Casa Ventosa*"[295].

294 *La Vanguardia*. 15 d'abril de 1937. En realitat seria el *Baleares,* però la notícia publicada al diari informava que havia estat erròniament el *Almirante Cervera*.
295 *Diari de Reus*. 15 d'abril de 1937.

El que sí aconseguí el bombardeig naval va ser un altre resultat inesperat d'acord amb els objectius inicials franquistes sobre aquest i va ser la pugna entre els diferents grups polítics locals, que poques setmanes després esclatarien en els enfrontaments dels coneguts Fets de Maig entre la CNT-FAI i el POUM, per una part, i el govern de la Generalitat, per altra i de la que al final no sortiria guanyant cap d'ells. Relacionat amb aquest fet, el diari *Llibertat* publicaria un article molt crític sobre alguns fets relacionats amb el bombardeig dels creuers franquistes de Tarragona[296]. Segons l'article, enlloc de parlar de l'agressió es donava rellevància a alguns fets ocorreguts durant l'atac, posant èmfasi en què era necessària una autoritat responsable, ja que sense aquesta no es podia anar enlloc. Aquesta crítica es referia a què havien aparegut a Tarragona un altre cop gent armada pels carrers, com si aquesta gent fos la veritable força al carrer enlloc de les forces de l'autoritat. L'article també criticava aquesta gent, que no era de la població, i que al escoltar les primeres canonades abandonaven la ciutat esperant a la finalització de l'atac. El bombardeig en qüestió portaria a la ciutat la difusió immediata del rumor que els dies següents hi hauria represàlies, tot i que sortosament no es realitzarien. L'article tancava amb l'afirmació que el bombardeig passat era un viu reflex de la situació precària que es vivia a la ciutat de Tarragona.

La costa de la província de Tarragona tornaria a ser atacada per un vaixell franquista a primeres hores del matí del dia 3 de juliol quan el creuer *Baleares* tornaria a bombardejar Tarragona, tal i com ho havia fet el passat 14 d'abril, però aquesta vegada tot sol. Segons la nota de premsa publicada als diaris republicans al dia següent, s'informaria que el creuer franquista havia fet acte de presència davant d'Altafulla cap a les 07:00 hores i havia començat a llançar metralla pels voltants de la ciutat de Tarragona, disparant aproximadament unes 20 canonades[297]. Pel que fa al resultat d'aquest atac alguns projectils havien caigut a la carretera de Valls, a uns 25 metres de les Cases Barates; uns altres, al voltant de la muntanya de l'Oliva i a la carretera d'Els Pallaresos i alguns projectils més al port, a les immediacions del vaixell presó *Mahón*. Els projectils llençats pel creuer *Baleares* seguien una línia aproximada que anava de les Cases Barates a l'ermita de la Salut i d'aquesta a la carretera de Barcelona, a la zona de ponent de la platja de l'Arrabassada, on també havien caigut diversos projectils a per la zona del Mas Clanxet, Mas Ricomà i Mas Roqueta[298].

Segons el comunicat de campanya del creuer *Baleares*, el vaixell havia sortit el dia 2 de Palma de Mallorca i recalaria a la costa de Tarragona la matinada del dia següent, començant ben aviat l'acció ofensiva. A les 04:54 hores era donada a bord del creuer la senyal de xafarranxo de combat al mateix temps que reconeixia la costa. Va observar un destructor francès, i continuaria navegant pel paral·lel del cap de Salou fins que a les 07:00 hores i situant-se a uns 14.000 metres de distància de la costa, agafaria posició de combat i començaria a obrir foc. El bombardeig seria efectuat primer amb l'artilleria de 120 mm i poc després utilitzaria les torres de 203 mm sobre el port de Tarragona, fins les 07:19 hores, moment en què finalitzaria l'atac després d'haver disparat 10 salves de 120 mm i 16 de les torres 3 i 4[299]. Els objectius del bombardeig naval van ser un vaixell que es trobava al port, tot i que per aquelles dates només hi havia dos vaixells presó, el Mahón i el Río Segre, i els edificis del Moll, però la tripulació del creuer no va poder precisar el resultat del tir degut a la calitja existent i només pogueren veure algunes explosions provocades pels projectils llençats des del creuer a l'interior del port. Sembla ser que a banda de la calitja existent, l'eficàcia del tir no va resultar satisfactòria degut a que dotze dies abans, el creuer havia tingut que efectuar exercicis de tir real a alta mar per corregir les dispersions dels projectils que s'observaven amb els canons de 120 mm, provocant algunes deficiències; uns errors que també es repetirien en accions posteriors com la del

296 *Llibertat*. 15 d'abril de 1937.
297 *La Vanguardia*. 4 de juliol de 1937.
298 Testimoni de Juan Ricomà. Segons un membre de la dotació, acabada la guerra manifestà al periodista I.M.Mezquida que el bombardeig d'aquesta zona de la ciutat anava dirigit contra unes suposades fortificacions, recollit a l'obra GONZÁLEZ HUIX, Francisco. *El puerto y la mar de Tarragona*.Pàg.136.
299 MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada*. *Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939*. Part de Campanya del creuer Baleares del 2 al 4 de juliol de 1937. Pàg. 1.741.

12 de juliol a València, originats per estar sense determinar la instal·lació de les direccions de tir i per la mancança de telèmetres adequats[300]. Com a reacció per part republicana pel que fa aquest atac, un avió volaria sobre la ciutat durant el bombardeig, però sense realitzar cap acció sobre el vaixell. El creuer es retiraria de la zona cap a les 07:22 hores, augmentant la velocitat a 22 nusos degut a la presència d'un altre avió sobre el cap de Salou. Pocs minuts després, la bateria de costa instal·lada al mateix cap de Salou obriria foc contra el vaixell franquista, però sense poder precisar el tir ja que ni des del *Baleares* es van poder veure les explosions dels dispars de la bateria degut a que quan va disparar, el creuer estava a més de 14.000 metres, distància impossible d'assolir pels antiquats canons instal·lats al cap de Salou. Igualment, els avions republicans no s'aproparien a menys de 12.000 metres i el vaixell els perdria de vista a les 07:30 hores, en el mateix moment que era tocada a bord la senyal de finalització de xafarranxo de combat.

Referent als avions republicans, aquests s'havien enlairat de l'aeròdrom de Reus i eren tres bimotors *SB-2 Katiuska*, identificats amb els números 3, 6 i 9 del Grup 24 que veient com el vaixell s'allunyava de la costa només es limitarien a sobrevolar la ciutat i els seus voltants però sense atacar al vaixell agressor mentre que el creuer, degut a la distància, tampoc faria foc contra ells. El *Baleares* continuaria la seva navegació per aigües catalanes on continuaria amb les seves agressions al litoral i després de deixar Tarragona enfilaria rumb cap al nord de Barcelona, on atacaria un pailebot a l'altura de Montgat i bombardejaria la ciutat de Palamós, tornant a Palma de Mallorca durant les primeres hores del dia 4 de juliol. La nota oficial de l'altac del *Baleares* emesa des de Barcelona no informaria del bombardeig de Palamós, però sí faria menció de l'agressió a Tarragona, on informava que les bateries de costa havien repel·lit l'agressió fent fugir al vaixell atacant, tot i que aquest havia aparegut més tard a uns 15 km de Barcelona, on realitzaria diferents accions ofensives canonejant un veler i enfonsant una barcassa i un pesquer, a més a més d'apressar a la seva dotació.

Després d'aquests darrers atacs protagonitzats per vaixells franquistes, les poblacions costaneres tarragonines no serien atacades més des del mar, tot i que les agressions d'unitats navals franquistes continuarien al llarg de la guerra.

3.2.2. L'amenaça submarina.

Un altre factor també important de cara a la defensa de les aigües catalanes, i en especial les tarragonines, seria l'aparició que realitzarien diferents unitats submarines italianes a partir d'octubre de 1936 al servei del bàndol sollevat, protagonitzant nombroses missions ofensives contra el tràfic marítim, així con atacs de vigilància dels ports republicans de la Mediterrània. A l'inici de la Guerra Civil, el bàndol sollevat no comptava amb cap tipus d'unitat submarina, ja que tots els submarins havien quedat en mans republicanes. Així, els sollevats van haver d'enginyar-se-les per poder aconseguir submarins, una arma que podia donar un gran rendiment, tal i com havia quedat demostrat per part dels alemanys a la Primera Guerra Mundial i que podria adquirir una importància vital vist el cada vegada més important tràfic marítim que es començava a desenvolupar, sobretot al Mediterrani entre els ports soviètics i els ports republicans, ja que els ports republicans del Mediterrani s'estaven convertint en les principals vies d'entrada dels subministres i del material de guerra, així com d'homes i queviures que tanta falta li feia al bàndol governamental.

Per part franquista es començaria a intentar que qualsevol dels seus dos principals aliats, Alemanya i Itàlia, poguessin cedir-li algunes unitats submarines per poder així iniciar aquesta nova guerra submarina. L'encarregat de començar a fer aquestes gestions seria Arturo Génova, capità de corbeta submarinista i agregat naval a París, que havia abandonat el seu lloc a la capital francesa per unir-se als sollevats als inicis del conflicte. Per aconseguir-ho va haver d'iniciar els contactes amb els respectius governs feixistes d'Alemanya i d'Itàlia, sempre amb el beneplàcit dels seus superiors,

300 GONZÁLEZ HUIX, Francisco. *El puerto y la mar de Tarragona*. Pàg.137-138.

tot i que no va tenir gaire èxit en les seves primeres gestions amb els governs d'aquests països. Encara hi hauria més entrebancs en la concessió d'unitats submarines a la marina franquista, ja que en aquesta no existien encara dotacions submarinistes preparades, cosa que dificultava més l'assumpte dels submarins. Tot i així, amb el suport de Mussolini, però no de la marina italiana, que s'oposava enèrgicament a aquesta cessió d'unitats, a mitjans d'octubre es començarien a preparar dos submarins italians per realitzar activitats secretes i a finals d'aquest mateix mes, uns quants oficials espanyols franquistes, entre els que es trobava el mateix Arturo Génova, sortirien de Tànger en un vaixell italià amb direcció a la secreta base de submarins de La Magdalena a l'illa de Sardenya per ser embarcats allà en submarins italians[301].

Aquest canvi de posicionament del govern italià respecte al tema dels submarins havia estat degut al gran augment de tràfic marítim que anava arribant als ports republicans durant aquest període; un tràfic marítim impossible de frenar per part de la marina i que anava a favor dels sollevats degut a les poques unitats navals de combat que posseïa el bàndol governamental i la inexistència a les seves files d'unitats submarines. I és que era tan lleu el perill amb què es trobaven fins aquells moments els vaixells mercants, que aquests quan arribaven als ports republicans, fins i tot fondejaven en rada oberta i no sota la protecció dels propis ports, sense prendre cap tipus de precaucions.

Seria precisament per aquest motiu, intentar aturar el tràfic marítim de subministres i sobretot d'armes al govern de la República a través del Mediterrani, que els italians decidirien utilitzar els seus submarins. El govern italià, amb la seva clara idea d'expansionisme duta a terme ja a Etiòpia, entre d'altres llocs, tenia establert el Mar Mediterrani com la seva zona de control i d'influència, i per aquest motiu no podia deixar que hi navegués qualsevol vaixell mercant que ajudés l'enemic de l'Espanya franquista, el seu aliat. Els sollevats, per la seva banda, i vist l'èxit sobre les gestions realitzades per la cessió d'unitats submarines italianes, habilitarien un lloc a la seva base naval de La Carraca de Cadis per la cessió de dos submarins on organitzarien l'allotjament dels mariners italians i el seu transport i tot el material submarinista necessari, sense passar per alt ni el més mínim detall. Tot i així, el govern italià decidiria no realitzar la cessió dels dos submergibles i utilitzar els seus propis submarins directament des de les seves bases italianes, participant d'una manera clara i directe al conflicte espanyol[302].

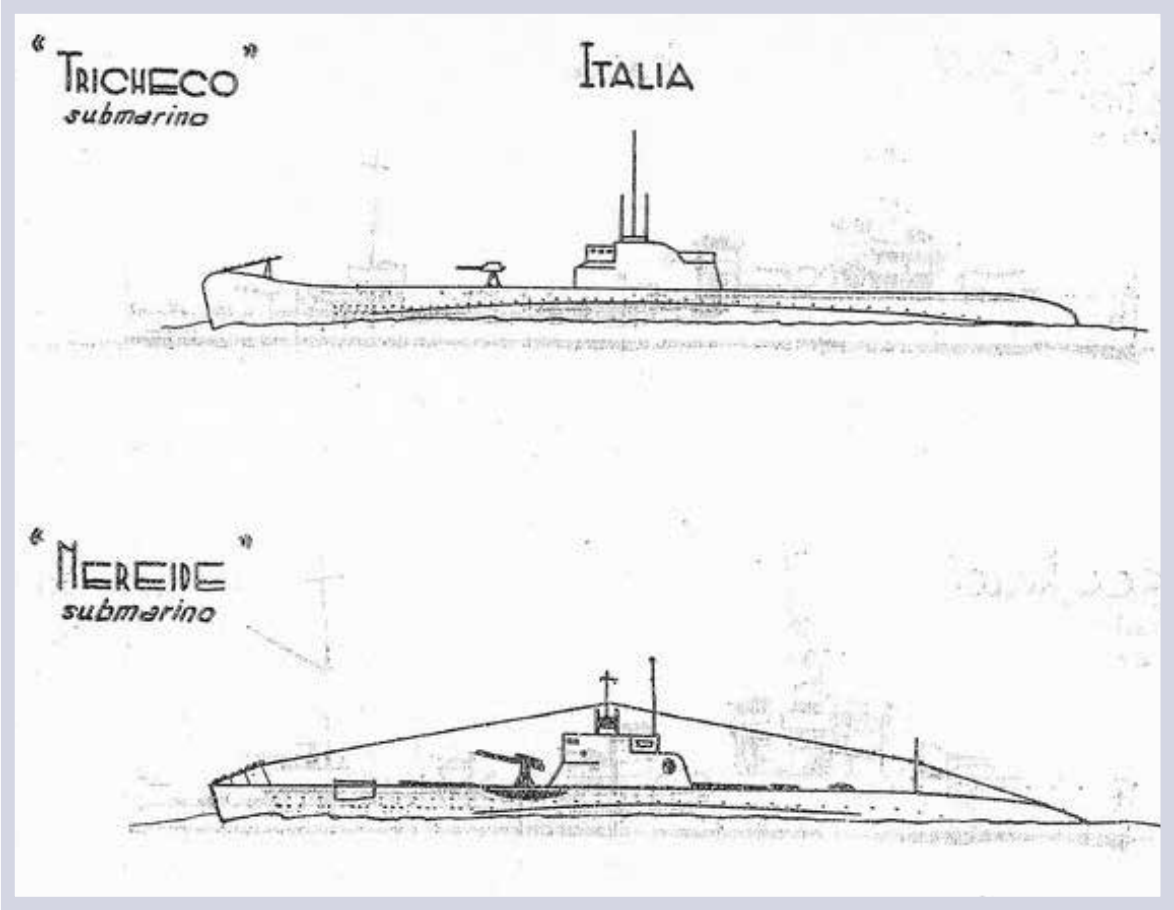
La primera campanya d'accions dels submarins italians al Mediterrani s'iniciaria a l'octubre del 1936 utilitzant la base de l'illa de Sardenya de La Magdalena, ja que estava molt més a prop de les costes espanyoles i molt més discreta que qualsevol altra de la península italiana. Els submarins utilitzats durant aquesta campanya serien de mitjana o gran autonomia. Els quatre primers van ser: el *Naiade*, el *Topazio*, el *Sciessa* i el *Torricelli*[303]. Aquests submarins estaven comandats per capitans de corbeta o fragata i a cada submarí hi anava un oficial de marina espanyol que seria l'encarregat d'ajudar al reconeixement d'unitats adversàries o de figurar com a comandant del submarí italià en el cas de que fos necessari sortir a la superfície davant d'un vaixell de nacionalitat neutral, cosa que mai succeiria. Per extremar les precaucions, es dotacions dels respectius submarins també van haver de donar una mà de barnís del mateix color que el submarí (en aquell temps anaven pintats de color negre fum) per cobrir les lletres i tots els detalls del casc que podien ser comprometedors i podien delatar als submergibles.

Les missions que efectuarien els submarins normalment serien executades per dos submergibles alhora, destacats un al llarg de la costa entre València i Barcelona i l'altre a aigües de Cartagena, lloc on estava la principal base naval republicana; mentre que altres consideracions que també s'establirien en aquestes missions, serien la durada, que seria d'un total de deu dies a la zona assignada i entre cinc o sis per a trànsits i la profunditat cap a alta mar de la zona de patrulla assignada, que arribaria fins les 25 milles.

301 BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española*. Pàg. 151.
302 Íbidem. Pàg. 152.
303 ALCOFAR NASSAES, José Luis, *La Marina italiana en la Guerra Civil Española*. Pàg. 106.

Quant a les ordres que havien de seguir els submarins, aquests havien d'atacar sempre amb torpedes als vaixells de guerra espanyols republicans; als vaixells de càrrega reconeguts sense dubte com a espanyols republicans o pertanyents a nacions no mediterrànies (com serien els casos dels vaixells russos), que poguessin traficar a favor dels republicans, però solament quan aquests fossin sorpresos dintre de les tres milles de les aigües territorials espanyoles i als vaixells que naveguessin sense llums per la nit a la zona de patrulla assignada als submarins. Aquestes ordres d'atac estaven pensades per evitar qualsevol tipus d'incident internacional, però les probabilitats d'èxit resultaven molt complicades ja que tots els atacs havien de ser realitzats després d'haver reconegut amb seguretat l'objectiu i dut a terme sempre en immersió. Una altra dificultat afegida al reconeixement de vaixells era els casos dels mercants, que, a més a més de reconèixer la seva silueta, on moltes vegades els submarins havien d'aproximar-se molt per poder llegir el nom del vaixell, també havia de ser reconeguda amb claredat la seva bandera, que en ocasions era falsa o bé ni existia. Degut a aquest problema de reconeixement, es donaria més d'un cas que els submarins hagueren de suspendre els seus atacs per temor a atacar un vaixell neutral, amb les conseqüències que això podia provocar. No cal a dir que totes aquestes dificultats limitaven moltíssim les accions dels submarins i en molts casos serien motiu de queixa pels agregats militars espanyols que anaven a bord dels submergibles italians.

Silueta de submarins italians[304]



Serien per tant diferents unitats submarines les que navegarien per aigües tarragonines al llarg del conflicte. D'aquesta manera i al mateix temps que el submarí *Torricelli* patrullava les aigües de Cartagena i atacava,

304 Caixa 9761. SHEMA. AGMAB

El creuer republicà *Miguel de Cervantes*, el submarí italià *Antonio Sciessa*[305] realitzaria una missió de vigilància per la costa catalana. Aquesta seria efectuada entre els dies 16 de novembre i 1 de desembre i anava comandada pel capità de corbeta Marino Janucci amb l'oficial espanyol, tinent de navili Díaz també a bord. Durant els primers dies de missió, el submarí italià estaria patrullant per la zona d'Alacant fins que el dia 20 de novembre rebria l'ordre de dirigir-se cap a Barcelona, on posaria rumb a les 20:45 hores realitzant la travessia navegant en superfície durant la nit i submergit a uns 20 metres de profunditat durant el dia[306]. Després d'estar navegant per aigües valencianes, el submarí tornaria com cada dia a les 18:00 hores a la superfície i començaria a complir la nova ordre rebuda d'estendre la vigilància als petits ports de la costa catalana, així que navegant amb un sol motor posaria rumb a Tarragona, utilitzant l'altre motor en la càrrega de bateries fins que es submergiria a les 03:30 hores del dia 26, i arribaria a les rodalies del cap de Salou a les 07:30 hores. Al sortir a la superfície podria veure un petrolier que es dirigia al sud, el *Camprodón*, amb matrícula de Barcelona, però el comandant del submarí presentaria diverses reticències a l'hora d'atacar-lo, desistint al final de fer-ho. Una mica més tard, a les 10:15 hores, el submarí tindria l'oportunitat de torpedinar dos vaixells que navegaven rumb Els Alfacs, identificats el primer del tipus *Ciudad* de la *Compañía Transmediterranea*, pintat de gris, amb una xemeneia negra i una franja blanca, i el segon de la "*Compañía Marítima*" pintat tot de negre, fins i tot la xemeneia, i de blanc una part del castell i les superestructures. En aquest cas, el comandant del *Sciessa* tampoc voldria atacar cap dels dos vaixells, ja que no formava part de les seves instruccions, perquè només tenia les ordres de Roma de vigilar els ports, sense especificar res sobre els possibles atacs a vaixells mercants. Durant aquest dia és trobaven també a les rodalies del port de Tarragona molts pesquers que feien entorpir força la tasca de vigilància del submarí; curiosament alguns pesquers feien el mateix que el submarí i vigilaven la costa, tot i que aquests pel bàndol republicà. A la nit i ja a la superfície, el *Sciessa* podria veure un altre vaixell que continuava el seu rumb, però sense poder precisar de quin vaixell es tractava, ja que aquest es trobava a uns 3.000 metres de la seva posició. El submergible posaria rumb cap Els Alfacs i durant la travessia seria quan la tripulació s'assabentaria del torpedinament del *Miguel de Cervantes* a Cartagena per part del *Torricelli*. Al dia següent, dia 27, i al llarg de tota la jornada, el submarí estaria patrullant entre Tarragona i Tortosa, però sense gaire èxit, ja que no podria veure cap vaixell ni fondejat al port dels Alfacs ni al port del Fangar, ni tan sols a la derrota de Salou, així que en vista de l'èxit, el submarí continuaria la seva marxa i posaria rumb a València, on arribaria a primera hora del dia següent. És interessant però, la impressió que donaria l'oficial espanyol del bàndol franquista de la missió realitzada al *Sciessa* durant tots aquests dies. Entre les conclusions que trauria de la travessia destacava sobretot que amb les instruccions que tenien era impossible fer res, ja que els atacs s'havien de realitzar només als vaixells de guerra republicans o als mercants espanyols o estrangers en unes condicions molt específiques, condicions que incrementaven el grau de dificultat. A més a més, s'havia de tenir en compte que els vaixells presumibles de ser atacats havien d'estar carregats, molt pròxims o entrant als respectius ports, dintre d'aigües jurisdiccionals i sempre amb la segura certesa de la nacionalitat del vaixell. A banda d'aquestes condicions, s'havia d'afegir que els vaixells que portaven material de guerra entraven com a norma general sempre de nit als ports, tasca encara molt més dificultosa pels submarins, ja que de nit les seves possibilitats ofensives quedaven més reduïdes i, per tant, els vaixells mercants enemics s'havien de buscar lluny de la costa, amb el problema de sortir de les aigües jurisdiccionals, un fet totalment prohibit.

Les actuacions de submarins italians a aigües republicanes del Mediterrani s'anirien succeint progressivament i després de les primeres actuacions, començaria una altra missió molt més nombrosa pel que fa a submarins italians que participarien, utilitzant en aquest cas fins un total

305 El *Antonio Sciessa* era un submarí de gran autonomia, que desplaçava entre 1450/1904 tones, posat en servei al 1929 i pertanyent al 2º Grup de Nàpols. En total, la seva missió va durar 18 dies, de les que va estar 190 hores a superfície i 196 hores en immersió. BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española*, pàg156.

306 Caixa 10. FP. Infiesta. BPR-UB. Part de Campanya del submarí *Antonio Sciessa*.

d'onze submergibles.

Així, i entre les operacions efectuades durant aquesta segona missió per part dels submarins italians, la més destacada i la que tindria més repercussió seria l'efectuada novament pel submarí *Jalea*[307]. Aquest submarí, que ja havia participat anteriorment en una d'aquestes missions tot i que de manera molt efímera degut a una avaria que l'havia fet tornar a la seva base italiana el dia 14 de desembre, sortiria un altre cop el dia 20 de desembre de la base de La Spezia a les 23:55 hores, comandat pel capità de corbeta Silvio Garino amb l'oficial espanyol, el tinent de navili Díaz a bord. Tenien l'ordre de realitzar la vigilància de la zona compresa entre els paral·lels del cap de Tortosa i el cap de Creus, és a dir, pràcticament tot el litoral català i limitada aquesta zona a l'est per una línia paral·lela a la costa traçada a 25 milles de distància. Segons les instruccions que li havien donat des de Roma, la navegació havia de seguir una ruta que passés a no més de 30 milles de les Illes Hyères, des d'on faria rumb al límit de la zona en la qual no podia entrar abans de les 0:00 hores del dia 23. La missió del *Jalea* seria realitzada durant els dies programats i després de vigilar el litoral barceloní i realitzar una acció ofensiva al delta del Llobregat, on atacaria amb un torpede però sense èxit un vaixell republicà, fet que faria que les forces republicanes extremessin les precaucions a les aigües barcelonines; el comandant del *Jalea* decidiria canviar de zona d'acció passant a vigilar davant del port de Tarragona, rumb que posaria en sortir a la superfície a les 19:25 hores del mateix dia 25. D'aquesta manera, a primeres hores del dia 26, amb un temps esplèndid al mar, sense vent i amb una visibilitat magnífica per la lluna plena, el submarí arribaria a les proximitats de Tarragona, trobant-se sobre les 07:00 hores amb la sortida d'un gran nombre de vaixells pesquers que l'obligarien a invertir el rumb primer, i més tard, a dirigir-se cap a la costa per continuar a través d'ella amb els motors elèctrics, doncs davant la calma de la nit era de suposar que els motors de combustió s'escoltarien a gran distància. Prop de la costa, el *Jalea* s'acostaria a Tarragona i solament una total i absoluta falta de vigilància per part republicana, faria possible aquesta aproximació sense que el submergible fos descobert. En aquestes condicions el submarí podria observar sobre la vertical de la lluna, fondejat a la boca del port, un vaixell gran de dues xemeneies completament apagat i davant la suposició lògica que abans de l'alba aquest entraria al port, el comandant del submarí decidiria actuar ràpidament. Però davant l'impossibilitat de continuar apropant-se en superfície sense ser vist, el *Jalea* faria immersió a 20 metres a les 05:30 hores i a mitja màquina es dirigiria cap al port. Més tard, a les 07:10 hores faria sortir la torreta del submarí a superfície solament una mica perquè el comandant efectués un reconeixement òptim del vaixell i s'assegurés que el vapor no estava fondejat a la zona de seguretat del port. Una vegada realitzat el reconeixement i veient que l'objectiu entrava de ple en les instruccions, es començaria a preparar els tubs de popa per realitzar l'acció ofensiva, però justament quan s'estava perfeccionant la punteria amb el vaixell, el comandant podria veure damunt de l'espigó el llum d'un pesquer que es movia cap a la sortida. Ràpidament és prendria la decisió d'esperar que aquest passés de llarg, estant en escolta permanent mitjançant els hidròfons, que el sentirien allunyar-se, moment que el submarí tornaria un altre cop a sortir a la superfície. Durant aquest període havien transcorregut en total uns divuit minuts, un temps que resultaria definitiu, ja que quan el submarí tornaria un altre cop a la superfície, el vaixell objectiu es trobaria amb els remolcadors al costat i amb els llums de posició encesos. L'atemoriment a que entrés darrera de l'espigó i no es pogués ja realitzar l'atac faria obrar precipitadament la dotació del submarí que canviaria la posició d'atac per efectuar-lo en aquest cas per proa i pel qual seria precís una caiguda sobre babord. Respecte a l'objectiu, l'agregat militar espanyol que anava al submarí reconeixeria el vaixell com un dels de la *Compañía Trasatlántica* de tipus antic, un *Infanta Isabel* o *Alfons XII,* tot i que es tractava del *Magallanes.*

L'atac seria realitzat a les 07:25 hores, moment que seria llençat el primer torpede i, un minut i mig després, seria llençat el segon, apuntant sobre el límit de proa. Cap dels dos torpedes arribaria

307 El *Jalea* en aquest cop va estar 14 dies realitzant la seva missió, dels quals estaria 164 hores en superfície i 127 hores en immersió. BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española.* Pàg. 163.

a assolir el blanc, probablement per desviació a l'esquerra dels torpedes, ja que hores després la dotació del submarí podria observar un nodrit grup de gent a la platja, situats exactament una vegada analitzats les posicions del submarí i de l'objectiu, una mica a l'esquerra de la direcció del llançament. Igualment tampoc seria escoltada cap explosió, tot i que els tripulants de la cambra de proa assegurarien haver-ne escoltat una cronometrada dos minuts després del segon llançament. Així, la tripulació quedaria amb el dubte de saber què havia passat amb un dels torpedes i si efectivament hi va haver cap explosió del segon, dubtes que no trigarien en resoldre's. Tampoc després d'aquest atac va haver-hi cap reacció ofensiva antisubmarina, tot i que sí en va haver de defensiva, ja que a les 13:30 hores el mateix submarí podria veure pel sud un vapor que navegava cap a Tortosa amb un aeroplà volant sobre ell. El fet que anés cap a Tortosa, on els seus fondeigs no tenien cap medi de descàrrega, faria suposar al comandant del *Jalea* que anava a esperar la nit allà per dirigir-se més tard amb les llums apagades a Tarragona. En conseqüència amb aquesta observació, el submarí es dirigiria rumb cap El Fangar per esperar el vaixell de nit, i, efectivament, a les 19:30 hores podria observar un vaixell que amb els llums encesos anava molt a prop de la costa. El *Jalea* invertiria la ruta, avançant-lo per poder esperar-lo a les proximitats del cap de Salou, lloc on podia efectuar l'atac de manera més òptima i en immersió degut a la gran claredat de la nit i creient possible que el vaixell encara continués amb les seves llums enceses. En canvi, el vaixell apagaria els llums prop de Salou, probablement per haver vist al submarí, ja que aquest navegava en superfície i amb una posició desfavorable respecte la lluna que projectava la seva vertical. A les 21:15 hores, el submarí tornaria a fer immersió i, fins i tot, després d'estar submergits, la tripulació del *Jalea* podria veure durant un breu instant el llum verd que el vaixell havia encès un moment, sens dubte al passar al costat de la bateria de costa de Salou. Després, el submarí no tornaria a veure'l i a les 23:10 hores tornava un altre cop a la superfície fent rumb a 90º per aproximar-se a Barcelona.

Aquest fracassat atac, juntament amb el que havia efectuat durant la matinada del mateix dia al port de Tarragona, que tampoc tindria èxit, tot i que tota la tripulació sí que el consideraria bo, influiria força en la moral dels tripulants del *Jalea*. L'èxit hagués estat d'enorme efecte sobretot pel valor material que hagués significat potser l'embotellament del port de Tarragona, o com a mínim complicar extraordinàriament la seva entrada, ja no massa senzilla; però en canvi els resultats obtinguts en les diferents accions minarien molt notablement la moral de la tripulació del submarí, especialment la del comandant, ja que aquest havia conduït l'atac sense comptar amb què començava a preocupar-li cada cop més seriosament el fet d'haver utilitzat ja 4 torpedes sense que cap d'ells hagués fet blanc. Un altre factor important en aquesta pèrdua de moral era l'excés de confiança que havien posat en els torpedes i que els havien portat a fracassar en els seus intents d'atac degut, sense cap mena de dubte, a un mal funcionament dels mateixos. L'agregat militar espanyol de l'exèrcit franquista que anava al submarí era de l'opinió que aquesta disminució de moral influiria sobre la conducció de la missió en els dies successius.

Continuant amb la missió del submarí, el dia 30 i després de visitar les aigües barcelonines, el *Jalea*se situaria una altra vegada davant de Tarragona on estaria solament en immersió unes dues hores, de 09:40 a 11:30 hores, per poder donar descans a la dotació que havia treballat durament per la nit arreglant els desperfectes ocasionats d'una entrada d'aigua, tot i que sempre en escolta sobre els hidròfons per intentar trobar qualsevol vaixell que es dirigís cap al port de Tarragona. A les 15:00 hores el submarí agafaria posició d'atac contra un vaixell que l'agregat militar franquista identificaria com el *Jaime II*, però que com que no portava cap bandera i dies abans el comandant havia rebut ordres concretes de Roma de no torpedinar cap vaixell sense tenir una absoluta seguretat sobre la seva nacionalitat i aquesta només la donava la bandera, el submarí optaria per no atacar el vaixell. A les 19:06 hores el *Jalea* tornaria a sortir a la superfície amb la idea d'acostar-se al port de Tarragona durant les hores que quedaven fins la sortida de la lluna per si existia la possibilitat d'atac; però la nit seria tan tancada que ni el submarí podia veure la seva pròpia proa i en aquestes condicions i

estimant que hagués estat impossible veure res, posaria rumb cap a Barcelona. Estant davant de Tarragona, el *Jalea* podria comprovar com s'havien pres algunes precaucions defensives com la instal·lació en el fort pròxim al port d'un projector, però de petita potència. El 31 de desembre el *Jalea* romandria davant Barcelona, però no molt de temps, ja que tindria un altre accident que en aquest cas, el faria retornar a la seva base de La Spezia.

Sobre els atacs que realitzaria el submarí, la tripulació va poder assabentar-se el dia 7 de gener a través d'un exemplar retardat del diari francès *Le Temps* que l'atac que havien realitzat el dia 25 de desembre prop de la desembocadura del riu Llobregat havia resultat infructuós. Així mateix, també van poder conèixer que havien fracassat el seu atac del dia següent al port de Tarragona i que el vaixell agredit havia estat el *Magallanes*. Els torpedes d'aquest atac van ser recollits a la platja sense explotar i, segons el mateix diari francès, donava a conèixer que aquests eren de fabricació italiana. D'altra banda, l'agregat militar de l'exèrcit franquista que havia format part del *Jalea* durant la missió, l'oficial González Díaz, realitzaria un informe el dia 7 de gener a la base de La Spezia una vegada finalitzada la missió del submarí en què feia notar que era molt difícil obtenir resultats positius davant les instruccions tan restringides que es donaven, ja que havien topat amb els mateixos problemes de les missions anteriors efectuades per altres submarins, com era la realització d'un reconeixement previ i segur dels possibles objectius abans de l'atac. Feia constar que això era un fet insuperable, ja que a banda d'haver de fer el reconeixement des d'un periscopi, existien molt més problemes com la semblança de les siluetes dels vaixells, el costum de navegar sense bandera o amb bandera petita amb la conseqüent confusió de colors quan es tractava de banderes usades, noms de vaixells pintats a l'anura esborrats, etc... En definitiva remarcava que s'havia de trobar una silueta molt marcada o que un vaixell es delatés com a republicà perquè aquest pogués considerar-se dintre de les instruccions.

Seguint precisament aquestes instruccions, podien donar-se casos ocorreguts fins aleshores, com per exemple, la d'un vaixell que navegava molt a prop de la costa de València en direcció a Barcelona i que es va lliurar de patir un atac solament pel fet de no portar bandera quan passava davant de Tarragona, sense entrar al seu port i en unes condicions que podia considerar-se amb un 99% de probabilitats que fos republicà. Davant aquestes instruccions, seguia comentant l'oficial franquista que solament quedava una possibilitat, la de torpedinar de nit els vaixells sense llums, tot i que era d'esperar que aquesta possibilitat hagués de desaparèixer tan aviat s'adonessin que no es feia res en contra dels vaixells que navegaven amb llums. L'oficial Díaz afirmava que havien estat diversos els vaixells trobats en aquestes darreres circumstàncies i que s'havien deixat anar sense intentar res; finalment, també feia constància al seu informe del magnífic comportament de la dotació que va passar lluny de les seves cases les tradicionals festes de Nadal i Cap d'Any i que considerava just ressaltar la bona direcció del comandant, capità de corbeta Silvio Garino, que va conduir la missió amb les seves paraules amb audàcia, decisió i esperit combatiu i donant sempre exemple de serenitat i proves de coneixement tècnic, confirmant la magnífica opinió que d'ell tenien tots els seus subordinats directes i d'altres submarins.

Centrant-nos en l'atac realitzat pel submarí al port de Tarragona al vapor *Magallanes*, la premsa de l'època informaria del succés al dia següent d'ocórrer l'acció, fins i tot donant informació confidencial, com era el costum durant aquests primers mesos de guerra. Així, dos dels diaris republicans més importants, *La Vanguardia* i *Solidaridad Obrera* publicarien la notícia a les seves planes el dia 27 de desembre, explicant el fet. Segons *La Vanguardia*, el vapor *Magallanes* de la *Compañía Transmediterránea* durant la seva navegació de València a Barcelona es trobava el divendres dia 25 a última hora davant del port de Tarragona i el seu capità, Josep Bolla, disposaria com a mesura de precaució fondejar-hi per passar la nit i continuar el viatge al matí del dia següent. L'endemà, al finalitzar la maniobra de llevar àncores i donar màquines quan sortia del port, es veuria sorprès per un torpede que va passar pel costat de la proa del vaixell. El capità maniobraria ràpidament en

adonar-se de l'agressió del submarí i procuraria entrar a tota màquina a l'interior del port. L'atac continuaria i el submarí llançaria un altra torpede contra el vaixell, però cap dels dos aconseguiria tocar el *Magallanes* que donaria el senyal d'alarma amb la sirena, mentre que el submarí, al veure frustrat el seu atac, desapareixeria ràpidament. Immediatament es va comunicar l'agressió al govern de la Generalitat perquè aquest adoptés les oportunes mesures de precaució, i tant les autoritats marítimes, militars i com el conseller de Defensa Interior i altres persones es dirigirien a la platja de Riu Clar, situada a l'oest de Tarragona, on trobarien varats a la sorra i a poca distància del mar dos torpedes dels usats generalment pels submarins. Aquests torpedes no portaven placa de la fàbrica constructora i a l'espoleta d'un d'ells es podia llegir I-Y i en la de l'altra 8-1, mentre que una hèlix portava la numeració 15.280 i l'altra 15.290[308]. No cal dir que durant tot el dia no pararia d'acudir públic a la platja per contemplar aquests artefactes.

Sobre els torpedes es curiós l'informe que elaborarien la parella de carrabiners destacats a la zona, pertanyents a la 1a secció de la 3a companyia de la comandància de carrabiners del grup de La Canonja i del Racó de Salou. Segons l'acte de troballa[309], el 26 de desembre al matí es trobarien realitzant el servei de vigilància per la zona de Salou el caporal B.G.M., i el carrabiner A.T.M., i des del punt denominat "Camí vell de Vila-seca", observarien a les proximitats del Riu Clar moviment de personal, pel que immediatament es personarien al lloc de referència. Una vegada allà es trobarien dos torpedes a 8 i 12 metres de l'aigua i a una distància d'uns 250 metres un de l'altre, sent la direcció del seu eix cap al far del port. Ambdós torpedes eren de fabricació italiana, ja que en diferents parts de la superfície apareixen inscripcions en italià. Al més pròxim a l'aigua, les inscripcions eren les següents: -"*Regolatore A.P. -Regolatore B.P.. -Filtro pompetta – Spurgo petrolio- Scario filtro-T.O. Soliccitatore 15290*". Segons l'informe dels carrabiners, els torpedes tenien unes mesures de 50 centímetres de diàmetre per 6,30 metres de llarg, artefactes que van ser llençats sense cap mena de dubte contra el vapor *Magallanes.* Segons *Solidaridad Obrera*, els torpedes eren de les mateixes característiques que els disparats el dia d'abans a aigües de Barcelona, sent el seu pes superior a les 4 tones, amb una càrrega de trilita que arribava fins a 200 kg. Segons el mateix diari, el *Magallanes* sortia de Tarragona cap a Barcelona carregat de queviures i afirmava a les seves planes que "*la canalla feixista internacional, que no té valor per donar el pit al nostre poble en armes, solament s'atreveix a llençar torpedes contra els nostres vaixells indefensos tan sols aquests solten les seves amarres dels ports. Covards! Covards!"*[310].

Tornant a la campanya submarina italiana, el següent submarí que navegaria per aigües tarragonines seria el *Torricelli*[311], un submergible que s'havia fet famós entre les dotacions submarinistes italianes per ser el primer que atacaria un vaixell de guerra republicà, el *Miguel de Cervantes*,a les aigües de la Base Naval de Cartagena. Sobre la missió en aigües tarragonines, aquest s'havia fet a la mar des de Nàpols comandat pel capità corbeta Giuseppe Zarpellon, posant rumb al cap de Creus, on arribaria al voltant del dia 16 i sense observar cap tipus de tràfic marítim. Posteriorment, es dirigiria a les aigües de Barcelona, on tampoc tindria ocasió de realitzar cap tipus d'atac, posant rumb en aquest cas cap a la zona de Tarragona. Però a les poques hores d'iniciada la navegació cap a aigües tarragonines, rebria l'ordre de tornar a Barcelona per efectuar un bombardeig nocturn amb l'objectiu de bombardejar els dipòsits de la CAMPSA, acció que realitzaria la nit del 18 de gener, tot i que no amb gaire èxit, esdevenint, però, el primer atac que rebria durant la guerra la ciutat de Barcelona. Al dia següent, 19 de gener, cap al vespre, el submarí posaria rumb una altra vegada a Tarragona, tot i que la seva arribada a l'avantport es veuria obstaculitzada per nombrosos pesquers, així que no tindria cap altre remei que esperar a la llum del dia. Durant el matí del 19, el *Torricelli* passaria

308 *La Vanguardia.* 27 de desembre de 1936.
309 GONZÁLEZ HUIX, Francisco, *El puerto y la mar de Tarragona*. Pàg. 85.
310 *Solidaridad Obrera*. 27 de desembre de 1936.
311 El *Torricelli* era un submarí de gran autonomia en servei des de 1934 que desplaçava entre 985/1259 tones i pertanyent al 3er Grup de Messina. En total va estar 16 dies en immersió, dividits en 156 hores a la superfície i 124 hores en immersió.. BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española* .Pàg.232.

davant del port tarragoní i a migdia podria observar simultàniament dos vaixells mercants, un d'ells sortint del port molt proper a la costa amb direcció a Barcelona i l'altre en direcció a Tarragona procedent de l'est. Donada a la seva posició descartaria l'atac al primer vaixell, ja que no el podria reconèixer, tot i que suposaria que pertanyia a la *Compañía Transmediterranea*; així que decidiria centrar-se a atacar al segon vaixell. Aquest era un vapor gris amb una xemeneia de color groga i una franja roja, d'unes 2.000 tones i sense cap bandera que el pogués identificar. El submarí iniciaria l'atac llançant-li un torpede sense que la seva tripulació pogués observar l'estela provocada per aquest. Després amb els motors a màxima potència, el *Torricelli* interceptaria el mercant a la bocana del port i li tornaria a llançar aquest cop dos torpedes més que es desviarien del seu objectiu, explotant a la punta de l'espigó del port.

La premsa republicana no quedaria al marge del succés i informaria sobre l'atac el dia següent[312], explicant que el dia anterior mentre es trobava pescant una barca amb matrícula de Cambrils, aquesta es veuria un moment arrossegada amb violència per la popa. Els pescadors, però, no sabrien a que era deguda aquella força que no els deixaria continuar, tot i els esforços del motor. Davant la persistència de l'arrossegament, decidirien dirigir-se immediatament al port per posar en coneixement davant les autoritats el fet. El delegat marítim faria sortir immediatament dues barques de més potència per fer un reconeixement de la zona, pensant que aquesta acció corresponia a l'atac d'un submarí. La veritat és que encertaria la seva suposició, sobretot després que sobre les 12:00 hores, moment en que entrava al port de Tarragona la motonau *J.J. Síster i* passava per la punta del far, s'escoltarien dos grans explosions a l'alçada de l'escullera que aixecarien dos grans muntanyes d'aigua, però sense tocar el vaixell, que afortunadament pels republicans no tindria cap tipus de danys. Després dels llançaments fallits, el *Torricelli* s'allunyaria de la costa per recarregar les bateries, ja que aquestes havien quedat quasi bé exhaustes, aprofitant també per recarregar els tubs amb torpedes de reserva. Una vegada finalitzades aquestes tasques, un altre cop tornaria a la costa a l'alba del dia següent per patrullar per l'avantport tarragoní. Cap al migdia podria observar un vaixell que procedia del sud, iniciant el submarí l'aproximació per intentar atacar-lo una vegada col·locat en posició de llançament; però al veure el nom del vaixell mercant, *Osacr*, i comprovar que aquest no figurava a la llista de vaixells i, a més a més, que navegava sense bandera, el comandant del submarí decidiria al final no realitzar cap acció ofensiva contra el mateix. Aquest atac interromput seria difós per la premsa governamental degut a que el *Cabo Sacratif,* que era en veritat el mercant observat enlloc d'aquest *Osacr* com l'havia identificat el submarí, podria observar l'estela del periscopi mentre era perseguit i forçant la màquina entraria al port[313]. L'atac no s'havia dut a terme pel nom que ostentava el vaixell. Degut, probablement, a un intent de repintat o d'esborrament del nom quan havia estat a l'últim port només li havien quedat les lletres de *Osacr* en lloc de *Cabo Sacratif*, ja que es van eliminar les tres primeres lletres i les quatres últimes. És pot dir que gràcies això, es va salvar d'un atac amb torpedes per part del *Torricelli*, i es que el vaixell, a banda de la càrrega, transportava, a més a més, refugiats procedents de Màlaga i Almeria. D'haver tingut èxit l'atac, el resultat hagués estat tràgic. Finalment, el submarí, després d'altres quatre dies de patrullar per la zona Tarragona-Barcelona sense cap resultat, tornaria a la seva base italiana.

Una altra informació sobre aquesta notícia seria donada per *La Vanguardia*, que publicaria a les seves planes un article referit aquest assumpte el 21 de gener[314]. L'article parlava que semblava ser que els mariners franquistes havien traslladat el seu camp d'operacions a les aigües catalanes perquè feia uns dies havia estat el *Magallanes,* el que havia estat torpedinat a la boca del port de Tarragona sense conseqüències; el dia anterior havia estat el torn del vapor *J.J. Sister*, també torpedinat sense conseqüències i aquest mateix dia s'anava a repetir amb el *Cabo Sacratif*, però que afortunadament la tripulació del vaixell s'adonaria a temps de l'atac i farien entrar al port el vaixell.

312 *Solidaridad Obrera*, 20 de gener de 1937.
313 *Solidaridad Obrera*, 20 de gener de 1937.
314 *La Vanguardia*, 21 de gener de 1937.

Per part republicana és tindria més informació durant els posteriors dies arran la darrera acció sobre el *Cabo Sacratif*[315]. Així, i segons els diaris republicans, els fets havien ocorregut al voltant de les dotze, a tres milles del port de Tarragona davant del cap Gros. El *Cabo Sacratif*, que es dirigia a Barcelona, observaria a una distància de 100 metres el periscopi d'un submarí i immediatament, el capità del vaixell ordenaria girar en rodona i dirigir-se a tota màquina i navegar en ziga-zaga cap al port de Tarragona al mateix temps que donava amb la sirena el senyal d'alarma. Pocs minuts després, abans de les 13:00 hores, el vaixell aconseguiria guanyar l'entrada al port tarragoní, sent observades per molta gent les maniobres realitzades pel vaixell des del passeig del Moll. Al vaixell viatjaven dones i nens, procedents de Màlaga i Almeria. El comissari de la Generalitat, senyor Fort, acudiria a la Delegació Marítima, prenent les disposicions necessàries per protegir l'entrada del *Cabo Sacratif* al port de Tarragona, on quedaria amarrat al Moll de la Costa. Per finalitzar l'acció, la pròpia aviació republicana faria un reconeixement per damunt del vaixell i el delegat marítim publicaria una nota prohibint l'accés al port a les persones que no tinguessin una missió determinada que complir, les quals haurien d'anar previstos d'una autorització expedida pel mateix delegat.

Després de la missió del *Torricelli*, un altre submarí italià que actuaria també a la costa catalana seria el *Ferraris*[316], al mateix temps que actuaria el *Fieramosca*, tot i que aquest darrer en una zona diferent. Comandat pel capità de corbeta Primo Longobardo, es faria a la mar des de la base de Nàpols el 2 de febrer per patrullar la zona costanera situada entre Vilanova i la Geltrú i Vinaròs, centrant la seva actuació a la costa tarragonina, on arribaria el dia 4. A la matinada del dia 5, el submarí se situaria davant del port de Tarragona, on iniciaria un atac a un vaixell al que justament acabaria de veure i que es trobava molt pròxim a ell. El vaixell en qüestió era un veler de tres pals que navegava apropant-se a la bocana del port, acció que faria proposar a l'agregat militar espanyol, que anava a bord del submergible, de llançar algun torpede sobre el veler, ja que segons al seu parer, un atac com aquest frenaria el tràfic costaner d'aquest tipus de vaixells que s'anava incrementat poc a poc. En canvi, el comandant italià refusaria la idea, tot i que no la descartaria, proposant que podria fer-se abans de la tornada si no s'havia obtingut cap resultat contra els vapors.

Al dia següent el *Ferraris* continuaria en missió de vigilància davant Tarragona, on podria comprovar la presència a l'interior del port d'un petrolier i d'un mercant de la *Compañía Ibarra*. Durant aquest dia i el següent restaria observant el tràfic marítim, podent apreciar com aquest discorria tan prop a la costa que feia impossible pràcticament l'aproximació en immersió per falta de fondeig, limitant, per tant ,qualsevol acció ofensiva. El dia 8 quan el submarí es trobava situat a dos milles al sud del far de l'escullera, podria veure sortir del port a tota màquina al petrolier, acció que agafaria per sorpresa al *Ferraris*. Tot i així, el submarí intentaria assolir en immersió una posició de llançament, però no ho aconseguiria, perdent així l'oportunitat d'atacar un objectiu tan important. En conseqüència d'aquest fet i vist que resultava molt difícil atacar al tràfic marítim, ja que els vaixells navegaven molt a prop de la costa fent inútil continuar a l'aguait davant del port, el comandant del submarí creuria més convenient fer-ho en un dels extrems de l'arc natural de les aigües de Tarragona, el cap de Salou o el cap Gros, optant finalment per aquest últim. El submarí arribaria a aquest punt cap a les 16:00 hores, on podria observar per llevant un mercant que navegava enganxat a la costa, sense bandera, però amb el seu nom molt visible, podent-se llegir *Navarra*; i immediatament, el *Ferraris* prepararia els tubs i dispararia 2 torpedes. Moments després del llançament, el vaixell mercant es dirigiria a tota velocitat a estribord arrumbant cap a la platja fins quedar varat a la sorra, arriant la tripulació bot salvavides per poder arribar a la costa. Aquest fet podria ser observat pel comandant del submarí, que suposaria que un dels dos torpedes havia fet blanc al vaixell, però al no haver escoltat cap explosió i com que li havia donat temps al vapor de varar sense apreciables senyals d'enfonsar-se,

315 *La Vanguardia* i *Solidaridad Obrera,* 21 de gener de 1937.

316 El *Ferraris* era un submarí de gran autonomia que desplaçava entre 985/1259 tones, posat en servei el 1935 i pertanyent al 3er Grup de Messina. En total va restar 16 dies de missió, dividits en 140 hores en superfície i 149 hores en immersió. BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española*. Pàg 237-238.

faria que el comandant ordenés llançar un tercer torpede contra el *Navarra*, escoltant-se aquesta vegada clarament una explosió i podent-se observar que aquest havia produït una gran bretxa al casc, a proa del pont. Després de l'atac al *Navarra*, el submergible es traslladaria a la zona d'espera, pròxima al cap de Salou, on romandria el que quedaria del dia 8 i el següent, però sense observar res anormal. El dia 10, en canvi, el submarí podria veure un vaixell de la *Compañía Ibarra* sortint del port de Tarragona amb rumb a Barcelona, però degut a la posició desfavorable del *Ferraris*, no podria interceptar-lo; mentre que els tres dies següents el submarí no observaria més que velers i la presència d'avions de reconeixement, però cap vaixell que navegués per aquestes costes.

D'altra banda, el dia 14 el *Ferraris* podria observar dos vaixells que es dirigien al port tarragoní, iniciant el submergible l'aproximació a aquests, on podria observar que un dels vaixells portava la bandera holandesa, mentre que l'altre duia l'anglesa, podent-se llegir el nom d'aquest últim: *Carpio*. Per tant, i vist aquest resultat, el *Ferraris* abandonaria la persecució de tots dos vaixells. Ja cap al migdia sortiria de la dàrsena del port de Tarragona un petit vaixell costaner, sense nom ni bandera, amb la coberta plena de bidons i, tot i que el submarí el podria atacar, el comandant del submarí en canvi, no el consideraria com un objectiu suficient i, finalment, no realitzaria cap acció ofensiva contra aquest. Al dia següent, el *Ferraris* rebria l'ordre de tornar novament a la base de sortida, donant per finalitzada la seva missió.

El comunicat de campanya que faria l'oficial franquista, un cop acabada la missió del submarí, consideraria molt positiu el creuer realitzat, ja que aportava tota una sèrie de consideracions relatives a les derrotes costaneres i possibilitats d'atac dels mercants, i insistia en fer-ho als nombrosos velers i vaixells menors, tal i com havia suggerit durant la travessa deguda a la creixent utilització que venia realitzant el bàndol republicà d'aquestes unitats.

Quant al torpedinament del vapor *Navarra,* serien de gran interès els informes que realitzarien les autoritats republicanes sobre l'agressió en qüestió. Segons aquests, aquella mateixa tarda a les 19:00 hores, compareixeria a la comissaria militar de Tarragona José Deltell Lloret, capità del vapor mercant *Navarra*, (matrícula de Sevilla, de la flota Hijo de R.A. *Ramos* de Barcelona) per declarar els fets de l'agressió patida[317]. El capità informaria a les autoritats republicanes que el vapor es dirigia de Barcelona a València portant 730 tones de càrrega diversa i havia decidit entrar al port de Tarragona per passar la nit i continuar el dia següent el viatge, sent la composició de la tripulació del vapor de33 tripulants i 4 delegats del Front Popular francès. Segons aquesta declaració del capità, l'agressió patida pel *Navarra* succeiria entre les 15:30 i les 16:00 hores del mateix dia quan el vaixell es trobava davant de la platja d'Altafulla. En el moment de l'atac, la tripulació s'adonaria que havia estat llençat un torpede contra el vaixell quan justament seria llançat un segon. Encara es dispararia un tercer torpede que pogueren esquivar fent maniobrar el vaixell, i als pocs minuts encara en seria llançat un quart[318], que seria, en definitiva, el que faria blanc a la proa del *Navarra*, causant-li importants avaries. El capità, al veure que l'agressió es repetia, decidiria embarrancar el vaixell davant la platja d'Altafulla; precisament al mateix moment que el quart torpede llençat feia blanc al vaixell. A l'adonar-se d'aquesta agressió, la tripulació llançaria un iot salvavides al mar, llançant-se immediatament ells mateixos a l'aigua, però un, el francès Marcel Basset i responsable de l'expedició, moriria ofegat. Sobre les víctimes, en el moment de fer la declaració el capità, sabia que hi havia tripulants que havien sofert diverses ferides, però desconeixia quants eren i quins eren els seus noms. Segons la relació del capità, el carregament que portava corresponia a un enviament del Front Popular de Marsella, destinat a Alacant i la càrrega formada per camions, roba, aliments i armes. Per finalitzar la seva declaració, el capità es lamentava de no haver pogut descarregar al port de Barcelona i que no s'hagués donat al vaixell cap escorta ni cap protecció.

317 GONZÁLEZ HUIX, Francisco, *El torpedamiento del vapor Navarra en aguas de Altafulla durante la Guerra Civil*, *Estudis Altafullencs*, número 12, 1988.

318 En realitat el submarí li llançaria tres torpedes i no quatre, tal i com explicaria el capità a la seva declaració.

Per ampliar aquesta informació realitzada pel capità del *Navarra,* també declararia el radiotelegrafista del vaixell, Ricardo Bernabeu Bernabeu. El radiotelegrafista informaria que una hora abans de ser el vaixell atacat llançaria repetidament el S.O.S. mitjançant radiotelegrafia durant tres quarts d'hora, just el temps que durarien les maniobres realitzades pel vaixell amb l'objectiu d'evitar que fos tocat pels torpedes i solament suspendria la crida de socors fins el precís moment que es trencaria l'antena. També feia constar a la seva declaració que establiria comunicació amb Barcelona Ràdio des que va començar la trucada fins que aquesta va haver de ser suspesa pel trencament de l'antena com a conseqüència de l'explosió del torpede a la proa del vaixell.

La relació de tripulants ferits o contusionats, que després de ser atesos pel metge d'Altafulla serien evacuats al hospital de Tarragona,estava format per un oficial de màquines, tres mariners, tres fogoners i un cambrer, presentant tots símptomes d'asfíxia[319].

Aquestes declaracions es podien contrastar amb l'informe realitzat per la comissaria militar de defensa situada a Tarragona, lloc també on es realitzarien aquestes dues declaracions abans esmentades[320]. L'informe explicava que a les 15:10 hores es comunicaria des d'Altafulla, corresponent al sector columna Medrano-costa, que davant del castell de Tamarit, entre la Punta de la Mora i el cap Gros s'havia vist maniobrar un vaixell que es dirigia a Tarragona. Els guaites suposarien que l'anomenat vapor era atacat per un submarí i avisarien amb l'objectiu que es disposés la defensa del vaixell, comunicant l'acció a l'instant a la comissaria militar de defensa de Tarragona. Aquesta, a les 15:20 hores, trucaria al camp d'aviació militar de Reus demanant que sortís un avió per donar escorta i protecció al vaixell, però al no aparèixer cap avió, cap a les 15:50 hores repetiria novament la mateixa trucada a Altafulla insistint en la seva petició. A les 16:00 hores una nova informació des d'Altafulla reflectia que el vaixell es trobava embarrancat davant la platja després que un submarí li havia llençat diversos torpedes, havent assolit la seva proa un d'ells i que la tripulació s'havia llençat al mar, amb el resultat de la mort d'un d'ells. Des de la comissaria militar de defensa de Tarragona es traslladarien els comissaris polítics de la Generalitat, Jaume Ford i Francisco Oliva, a la platja d'Altafulla, on es disposaria de tot el necessari per atendre als tripulants i recollir la persona que havia perdut la vida ofegada. A la comissaria, igualment, s'atendria als tripulants, facilitant-los assistència mèdica, hostalatge i vestimenta, mentre que més tard, cap a les 18:00 hores, un aparell d'aviació pertanyent al camp d'aviació de Reus exploraria el lloc on es trobava el *Navarra*. Durant la nit faria el servei de vigilància de la costa el destacament de la columna Medrano, ja que requerida la Guàrdia Nacional Republicana de Salou perquè prestés servei de vigilància a la platja d'Altafulla, el seu responsable advertiria que en cas de presentar-se gent del poble amb intenció d'apoderar-se de les armes que portava el *Navarra*, ells no s'oposarien. Això va provocar que les autoritats no volguessin córrer riscos i encarregarien la vigilància als milicians del destacament de la columna Medrano que, segons comunicarien una vegada acabat el servei, no ocorreria cap incidència durant la nit. També serien comunicats els detalls del torpedinament a la conselleria de defensa de la Generalitat de Catalunya, indicant que s'havia donat ordre al camp d'aviació militar de Reus perquè a primera hora de la matinada del dia 9 s'efectués un servei de vigilància i un reconeixement per les proximitats del lloc on es trobava el vapor *Navarra*, fins l'arribada d'un remolcador que, escortat per un hidroavió, sortiria a primeres hores del port de Barcelona.

Pel que fa a la premsa republicana, *La Vanguardia* publicaria en un lloc no massa destacat la notícia

319 Llista dels tripulants del vapor *Navarra* que van ser atesos pel metge d'Altafulla. *Eladio Torres Illescas*: 61 anys, domiciliat c/Sant Antonio Abad 25, 3er. Valdes Sto. Domingo (Toledo)*, Manuel Abad Paz* (Calderetero): 27 anys d'edat, natural de Puebla de Caramiñol (A Corunya) Casat, la seva esposa vivia a Barcelona c/Conde de Asalto 132, 5e 2ª.*Pedro Oliveira Portes* (Mariner): 26 anys, natural de Puente Graus (A Corunya). Casat, la seva esposa vivia al poble indicat. *Francisco Tiesco Lozano* (Mariner): 30 anys, natural de Isla Cristina (Huelva), solter. *Juan Soriano Baldó*: 33 anys, natural de Vilajoiosa (Alacant), casat, vivia a Grau i Torres, Barcelona.*Fernando Navas Rodríguez* (Fogoner). 54 anys, natural de Màlaga. Casat. *Luciano Gual* (Maquinista). 31 anys, casat. Natural de Palma de Mallorca. *José García Pereira* (Palero) 31 anys, natural de Rondones (Pontevedra). *Bonifacio Martínez Montserrat* (cambrer del vaixell). 30 anys, solter, natural de Palma de Mallorca. *Marcel Basset*, mort. Solter, amb domicili a Alfred Muset, Marsella

320 GONZÁLEZ HUIX, Francisco, *El puerto y la mar de Tarragona*. Pàg. 114.

de l'atac al *Navarra* amb el titular *Un vaixell torpedenijat pels pirates*[321]. L'article començava excusant-se de no haver pogut informar abans per causes alienes al diari (l'atac al *Navarra* es realitzaria el diumenge dia 8; els dilluns com a norma general *La Vanguardia* no treia cap edició, per tant no es podria informar del succés fins el dimarts dia 10). La notícia informava de l'atac al vapor *Navarra* a l'alçada de Torredembarra per part d'un submarí, destacant que l'acció havia estat realitzada sense que precedís cap avís, disparant el submarí tres torpedes, un dels quals faria blanc a l'alçada de la caixa de cadenes per sobre de la línia de flotació del vaixell. El capità s'adonaria de la presència del submarí i posaria rumb direcció a la platja a tota màquina navegant en ziga-zaga. D'aquesta manera va poder esquivar els dos primers torpedes, però no l'últim, que l'assoliria quan el vaixell arribava a la sorra, sent, per aquest motiu, que podria permetre salvar a la tripulació i bona part de la càrrega. L'article també informava que la càrrega era només d'aliments, una dada no certa, ja que també transportava armes, entre d'altres tipus de mercaderies; i finalitzava dient que ja havia sortit del port de Barcelona el remolcador *Montcabrer* per salvar el *Navarra*.

Relacionat amb l'afer del *Navarra*, el dia 13 de febrer arribava a Barcelona el diputat comunista francès Jean Cristofol, nomenat pel Comitè de Solidaritat i Ajuda al Poble Espanyol per esbrinar tot allò relacionat amb el cas del *Navarra*, motiu pel qual es traslladaria posteriorment a Tarragona. Segons aquest diputat francès, pensava que es tractava d'un assumpte molt greu i es basava en les afirmacions de la tripulació que identificaven el submarí com alemany, tot i que encara quedava per aclarir la nacionalitat del submergible. Lamentava, però, la pèrdua del seu company Marcel Basset, cap de la delegació portadora del carregament, que segons Jean Cristofol era totalment integrada per queviures i medicaments, amb destí a les dones i nens espanyols[322].

Cal afegir que des del seu inici, tot feia preveure que el *Navarra* no podria completar la missió que se li havia encomanat. El vapor havia sortit del port francès de Marsella el dia 8, però dos dies abans havia patit un sabotatge que li provocaria un incendi en un moment de descuit de la vigilància a bord que, afortunadament, pels interessos republicans podria ser dominat, continuant així amb els terminis previstos per realitzar l'expedició. Després no podria descarregar la càrrega a Barcelona tal i com el capità del vaixell volia i, per últim, acabaria sent torpedinat per un submarí i mort l'organitzador del viatge, el francès Marcel Basset. Aquest seria traslladat a Barcelona per membres del Socors Roig Internacional i el seu cadàver va ser exposat al local del PSUC abans del seu trasllat a Marsella. El vaixell i el seu carregament s'intentaria salvar-lo fins a l'últim moment, traslladant el remolcador *Montcabrer* des de Barcelona a Altafulla per intentar treure de la varada al *Navarra*, però al comprovar que no era possible l'operació donades les destrosses del casc, el projecte de reflotar-lo i remolcar-lo a port segur quedaria abandonat, prenent-se la decisió de descarregar tot el material que es pogués extreure de les bodegues. La seva descàrrega començaria al migdia del 10 de febrer, solament dos dies després d'haver estat torpedinat, tasca en la qual intervindrien cinc barques de pesca de Tarragona, una gavarra i un pontó de la Junta d'Obres del Port. El material descarregat seria dipositat al cobert del Moll Paral·lel del port de Tarragona, fent-se càrrec del mateix un delegat nomenat pel ministeri de Marina i Aire, una dada que seria força reveladora de l'entitat del carregament que transportava el vaixell, o sigui armes i no solament medicaments o aliments com va voler fer creure el diputat comunista Jean Cristofol o la mateixa premsa republicana com *La Vanguardia*. És interessant també l'aportació de testimonis que van intervenir en la descàrrega del vaixell, que destacaven que a banda de la gran quantitat de roba confeccionada i de queviures també hi havia abundant material militar, com camions, mascares antigàs, fusells en caixes amb retolació francesa, algunes pistoles i maquinària per muntar un taller d'encartutxat, així com gran quantitat de rotllos de filferro llis de poc diàmetre. La descàrrega de les mercaderies que havien pogut ser recuperades es donaria per finalitzada el dia 20 de febrer i el vaixell quedaria totalment abandonat, patint els rigors del temps i de la mar que el van anar desmantellant poc a poc. Al

321 *La Vanguardia*, 10 de febrer de 1937.
322 *La Vanguardia*, 13 de febrer de 1937.

finalitzar la guerra, la Comissió de Salvament de Vaixells de l'Armada, que va realitzar una gran tasca reflotant moltes de les unitats que eren susceptibles de ser novament utilitzades, descartaria la possibilitat de fer-ho amb el *Navarra*, degut al seu mal estat, sent finalment desballestat.

Continuant amb la missió submarina, el 14 de febrer de 1937 el comandament naval italià ordenaria el retorn de tots els submarins que operaven a aigües espanyoles degut, principalment, a dos motius: la millora de les relacions anglo-italianes i la posada en marxa d'un projecte de supervisió naval per part del Comitè de No Intervenció. El dia anterior, però, havien sortit de bases italians uns altres sis submarins italians per rellevar els que ja patrullaven a les costes republicanes, però rebrien l'ordre de reintegrar-se als seus ports d'origen, acció que farien immediatament. També coincidiria en les dates que el dia anterior, dia 13 de febrer, el creuer italià *Eugenio di Savoia* bombardejaria des del mar la ciutat de Barcelona, un fet que tampoc passaria gens desapercebut.

Com a conclusió d'aquesta primera gran campanya submarina es posava de relleu tota una sèrie d'errors i mancances, sent la principal els escassos èxits aconseguits pels submarins en relació al nombre de vaixells atacats o enfonsats, sobretot a causa de les mesures restrictives a que havien de sotmetre's abans d'atacar un vaixell. La resta era un conjunt d'errors que anaven des de dotacions poc ensinistrades fins a defectes del material, en especial estacions de llançament de torpedes i, sobretot, els nombrosos errors en el funcionament de torpedes. Fent un breu resum de l'actuació de tots els submarins italians que actuarien a la costa mediterrània republicana durant aquesta primera campanya submarina, s'emprarien en 98 dies de missió un total de 36 unitats que aconseguiren els següents números: 161 vaixells observats, 15 atacs, 29 torpedes llençats, dels quals solament s'aconseguiria fer blanc al creuer *Miguel de Cervantes* que quedaria avariat a Cartagena i destruïts els vaixells mercants *Delfin* i *Navarra*[323]. A les costes catalanes aquesta serà la relació:

ATACS AL TRÀFIC MARÍTIM					
Data	**Submarí**	**Zona**	**Vaixell**	**Número Torpedes**	**Resultat**
25/12/36	*Jalea*	Barcelona	*Villa de Madrid*	2	Error
25/12/36	*Jalea*	Tarragona	*Magallanes*	2	Error
19/01/37	*Torricelli*	Tarragona	*J.J. Sister*	3	Error
09/02/37	*Ferraris*	Altafulla	*Navarra*	3	Enfonsat

Finalitzada aquesta primera campanya submarina amb aquests resultats, el que quedaria clar era que els republicans, tot i que sense proves factibles, sí que creien, i no anaven mal encaminats, en que els submarins autors de les agressions a la costa republicana eren de nacionalitat italiana. Així s'expressava a *La Vanguardia* el dia 17 de febrer de 1937 arran de l'atac sofert per un submarí contra el *Magallanes*. Segons aquest diari, les autoritats republicanes deduïen que no havia cap dubte que els torpedes disparats contra el *Magallanes* durant el mes de febrer eren italians, ja que així els acusava els vestigis trobats d'aquests projectils, no oferint cap tipus de dubte de l'agressió italiana a l'Espanya republicana. Aquest article criticava durament la posició, tant d'Alemanya com d'Itàlia, al conflicte espanyol, ja que aquests dos països participaven activament a favor de les tropes de Franco, tot i que de cara a l'exterior donaven una imatge de seriositat internacional mitjançant les seves declaracions pacifistes de no intervenció, cosa que ni de bon tros es complia[324].

La retirada dels vaixells italians i alemanys del sistema de control marítim de les costes espanyoles a mitjans de 1937 acabaria afavorint l'augment del tràfic de material bèl·lic des dels ports russos

323 BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española.* Pàg. 234 i 239.
324 *La Vanguardia*, 17 de febrer de 1937.

del Mar Negre cap als ports mediterranis republicans; però entre l'agost i el setembre del mateix any es duria a terme una altra campanya submarina italiana, molt més important que l'anterior, ja que aquesta s'estendria a totes les zones de pas obligat pel tràfic mercant al Mediterrani, seguint amb les mateixes normes i limitacions que durant la primera campanya submarina. En aquesta segona campanya no solament la marina italiana utilitzaria submarins, ja que també participarien destructors i torpeders així com avions de la Aeronàutica Reial Italiana. Quant als submarins, un total de vuit submergibles serien els que actuarien a aigües catalanes, en alguns dels casos sent els mateixos submarins que ja havien actuat a la primera campanya. Cal dir que en aquesta ocasió, aquests submarins no tindrien tanta eficàcia, limitant-se a fer tasques de vigilància, així com algun atac frustrat sobre algun vaixell mercant. En aquesta nova campanya submarina, només dos serien els submarins italians que actuarien a les aigües tarragonines que realitzarien les següents missions[325]:

L'*Onice*[326] es faria a la mar cap a aigües catalanes el 12 d'agost quan sortiria de la base de Nàpols comandat pel tinent de navili Mario Ricci amb la missió de vigilar les aigües de Tarragona. En aquestes aigües iniciaria tres maniobres d'atac però solament en completaria una, la del dia 17 d'agost a les proximitats del cap de Salou. En aquesta ocasió, el comandant ordenaria el llançament de dos torpedes de 533 mm contra un gran petrolier al que, segons les seves apreciacions, l'impactaria. Però la realitat d'aquest atac seria força diferent, ja que cap dels dos torpedes donarien al vaixell. Finalment, el submarí tornaria a la base de Nàpols el 27 d'agost, donant per finalitzada així la seva missió després de quinze dies.

El dia 22 d'agost seria el torn del submarí *Galatea*[327], que sortiria aquell mateix dia de Nàpols cap a aigües de Tarragona comandat pel capità de corbeta Vittorio Raccanelli. En total durant els dies que estaria a la mar realitzaria sis maniobres d'atac de les quals solament podria finalitzar-ne tres. D'aquests tres atacs, en dos d'ells, el del 30 d'agost i l'1 de setembre, llançaria tres torpedes de 533 mm i un de 450 mm, i, tot i que amb alguns dubtes, el comandant Raccanelli quedaria convençut d'haver donat al blanc en els seus llançaments. En canvi, cap dels torpedes llançats tocarien els seus objectius. Finalment, el submarí acabaria la seva missió i tornaria a Nàpols el 5 de setembre.

Com a resum d'aquesta segona campanya submarina a aigües catalanes, serien utilitzats del 5 d'agost al 12 de setembre tres submarins a la costa gironina, quatre submarins a aigües de Barcelona i uns altre dos submergibles a les aigües de Tarragona amb uns resultats força decebedors pels interessos rebels.

Una vegada finalitzada la participació dels submarins italians a aigües del Mediterrani republicà, el tràfic marítim entre els ports francesos i russos amb els ports republicans s'intensificaria, provocant el reforçament de l'exèrcit republicà, tant necessari després de la desfeta de Màlaga a principis de 1937 i sobretot davant les noves ofensives de l'exèrcit franquista[328]. D'altra banda, el govern franquista continuaria amb la seva petició de cessió d'unitats submarines al govern italià, tal i com ja havia intentat abans de la primera campanya submarina, obtenint en aquest cas bons resultats degut a que el govern italià acceptaria l'anomenada petició cap a finals de març de 1937. Els submarins cedits per la marina italiana a la marina franquista serien el *Archimede* i el *Torricelli*, dos submergibles que ja havien participat activament a aigües catalanes i que serien donats de

325 Sobre les operacions d'aquestes submarins veure l'obra BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española*. Pàgs. 344-356.

326 Submarí de gran autonomia. En servei des de 1936. 1er Grup de La Spezia. De 685/855 tones. Durada de la missió, 15 dies. Hores en superfície, 165,11. Hores en immersió, 101,40. Estat de la mar, més aviat dolent. Milles en superfície, 1642. Milles en immersió, 305. BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española* Pàg.346.

327 Submarí de petita autonomia. En servei des de 1934. 4rt Grup de Tarent. De 681/842 tones. Durada de la missió, 12 dies. Hores en superfície, 197,25. Hores en immersió, 114,50. Estat de la mar, més aviat dolent. Milles en superfície, 1554,5. Milles en immersió, 205. BARGONI, Franco, *La participación naval italiana en la Guerra Civil Española.* Pàg. 348.

328 A principis de 1937, els republicans perdrien Màlaga davant dels nacionals i la zona de costa del Mediterrani que passaria a controlar el bàndol governamental aniria des de Portbou fins Almeria.

baixa definitivament a la marina italiana a l'abril de 1937. Els dos submarins, per ordre expressa del general Franco s'anomenarien en un principi *C-3* i *C-5* per tal d'intentar d'enganyar els republicans i fer-los pensar que es tractava dels dos submergibles perduts pels republicans i que havien estat reflotats i posats de nou al servei actiu pels sollevats. Però posteriorment, a l'agost d'aquest mateix any, els submarins serien rebatejats com *General Mola* (ex *Archimede*) i *General Sanjurjo* (ex *Torricelli*), realitzant diferents missions per aigües catalanes. La primera missió d'aquests submarins per aigües tarragonines seria la protagonitzada pel *General Mola* (ex-*Archimede*),que sortiria de Sóller la nit del 29 de maig per actuar a les costes catalanes, sent la primera acció l'enfonsament el dia següent del veler *Granada* en aigües tarragonines. El submergible podria observar el veler durant el dia estant submergit a unes 22 milles al sud-est del cap Gros (7 milles a llevant de Tarragona) i per no malgastar cap torpede, ja que portava els justos, esperaria fins la nit per atacar-lo. L'acció es desenvoluparia a les 20:15 hores quan el *Granada*, un veler de 214 tones amb matrícula de Barcelona i amb un carregament de ciment de la cimentera Fradera de Vallcarca i que feia la travessia Barcelona-Alacant, es veuria sorprès pel submarí. El *Granada* es trobaria navegant a dos milles de la costa a l'alçada de Cambrils quan el submarí li sortiria al pas, disparant-li 25 canonades sense previ avís i provocant la total destrucció de l'embarcació. La tripulació, formada per vuit homes, hauria d'abandonar ràpidament el veler amb els iots de bord, arribant a les dotze de la nit a Cambrils. Però entre la tripulació s'hauria de lamentar una baixa, la mort a conseqüència de la metralla del mariner Salvador Baberoni, de 38 anys i natural de València i dos ferits, Antonio Colomar, de 28 anys, ferit a un braç i Antoni Lafuente, de 30 anys i ferit a una cama, que quedarien hospitalitzats. Els cinc membres restants de la tripulació sortirien ràpidament cap a València, per ordre del govern, que al conèixer l'arribada dels supervivents donaria les ordres oportunes perquè fossin atesos degudament[329]. Després d'aquesta acció, el *General Mola*,i degut a un problema a les bateries, tornaria novament a Sóller on arribaria al migdia. Una vegada finalitzades les tasques de manteniment, es dirigiria cap a la zona compresa entres el cap Gros i el cap de Sant Antoni, on continuaria a l'aguait d'unitats republicanes, arribant a enfonsar al pailebot *Rápido* al cap de Sant Antoni i restant davant València fins al dia 9, quan tornaria a Sóller.

Una vegada retirats els submarins italians d'aigües republicanes, Franco insistiria a Mussolini perquè aquest continués la campanya submarina com a mínim fins a finals de setembre o bé que li pogueren cedir alguns submarins, acció que *El Duce* no veia amb bons ulls. L'ocasió favorable pel bàndol franquista vindria donada quan França i Anglaterra decidirien començar els treballs de la conferència de Nyon sense la participació italiana. Aquesta acció irritaria de tal manera Mussolini que el 15 de setembre arribaria a un acord sobre la petició de Franco, tot i la negativa de la pròpia marina italiana, contrària a cedir dos submarins més i les seves dotacions, ja que la marina franquista no posseïa personal ensinistrat. Finalment s'acordaria utilitzar algunes unitats italianes en una nova campanya submarina, però molt menys àmplia que les anteriors, utilitzant en total quatre submarins que serien coneguts com *submarins legionaris* i que passarien a augmentar les files de la marina franquista, sent anomenats amb un nou nom: *Iride* (*González López*), *Onice* (*Aguilar Tablada*), *Ferraris* (*Mola II*) i *Galilei* (*Sanjurjo II*). La cessió d'aquestes unitats temporalment a la marina sollevada incloïa les seves dotacions complertes, amb tots els seus oficials a bord, sent considerats com espanyols, però sense deixar de ser italians. Això volia dir que els mariners italians cobrarien sous similars als mariners franquistes d'acord amb les diferents categories, independentment del que els corresponia com a membres de la marina italiana, o sigui, que a banda de cobrar el sou a Itàlia, cobraven també el sou per estar a la marina sollevada. Els *legionaris del mar*, com serien denominats als contractes, estarien sotmesos a totes les lleis espanyoles i als reglaments de la marina de guerra franquista, amb categories espanyoles equivalents a les que tenien a la marina italiana, a més a més de vestir l'uniforme rebel i amb un dret d'indemnització en cas d'inutilitat, mutilació

329 *La Vanguardia*, 1 de juny de 1937.

o mort[330]. La base destinada per aquests submarins seria igualment la base de Sóller, la mateixa que la utilitzada pels submarins *General Sanjurjo* i *General Mola*, quedant les dotacions italianes sota el comandament d'aquesta base que s'havia anat adaptant a mesura que havien anat arribant els primers submergibles l'abril de 1937. En canvi, l'arribada dels primers submarins legionaris a la base cap al 20 de setembre de 1937 posaria de manifest les insuficiències d'aquesta pel que fa a la mancança d'equipaments i d'allotjaments, insuficiències, però, que s'anirien solucionant ben aviat.

Però els acords de Nyon i la posterior conferència de París de finals de setembre de 1937 (aquesta darrera amb la participació d'Itàlia) faria que el ministeri de marina franquista redactés una sèrie de normes referent a l'actuació dels submarins. Els acords de Nyon dificultava enormement la navegació de submarins en mar lliure; així, per exemple, tot i que legalment els submarins del bàndol sollevat havien de tenir dret a que els submarins que portessin la seva bandera poguessin navegar en superfície sense ser molestats, s'havia acordat que els submarins naveguessin sempre escortats per vaixells de superfície, situació força difícil per la marina franquista degut a les poques unitats que disposava; establint-se, a més a més, que qualsevol submarí que navegués sense custodia seria considerat enemic per qualsevol marina, ja que aquests sempre donarien la impressió de ser una possible amenaça. En vista d'això, el ministeri de marina franquista establiria de manera general que els submarins naveguessin en superfície només a les aigües jurisdiccionals d'Espanya, i quan tinguessin necessitat de traslladar-se fora d'aquestes aigües ho fessin preparats per la immersió que havien de realitzar tan aviat com observessin qualsevol vaixell de guerra o que fossin advertits; mentre que les nits havien de ser aprofitades per descansar lliurement en superfície i carregar bateries. Es prendrien precaucions sobretot alhora de realitzar operacions, encara més si aquestes eren planejades a les proximitats de les costes franquistes i a aigües jurisdiccionals, però adquiriria un grau important si els submarins havien d'apartar-se de les costes, ja fos per navegar en aigües territorials sospitoses o en mar lliure, on es seguirien tota una sèrie d'instruccions. Segons aquestes, i si es donava aquest cas, sempre s'utilitzarien submarins espanyols i mai legionaris, intentant també que sempre fos possible vigilar amb vaixells de superfície. Quant a les operacions, s'havia de procurar que es realitzessin als forats entre camins comercials, utilitzant la disfressa de canvi de bandera en forma convenient a cada pas, pel que es proveiria a cada submarí de banderes anglesa, francesa, italiana i grega. Per últim, els submarins també havien d'intentar que la costa en poder dels sollevats o aliada d'aquests estigués en condicions de poder-se assolir en immersió, quedant, en canvi, prohibida la navegació dels submarins per aigües territorials estrangeres, que eren totes aquelles que distaven 6 milles de la costa. Igualment, i quan fos projectada qualsevol operació, s'havia d'evitar totes les aigües territorials que no fossin necessàries per l'objectiu[331]. Aquestes normes serien complimentades amb les referents al mètode per atacar, que comptaven amb les seves modificacions segons si els atacs eren realitzats de nit o de dia, així com si eren dutes a terme en aigües territorials espanyoles o fora d'elles. De nit i dintre d'aigües territorials espanyoles podien ser atacats tots aquells vaixells amb els llums apagats o tots aquells vaixells que entressin o sortissin de port republicà espanyol, independentment que portessins els llums encesos. En canvi, si es tractava fora d'aigües territorials espanyoles, podia ser atacat tot vaixell de guerra o mercant reconegut inequívocament com espanyol republicà o senyalat individualment amb ordre precisa d'enfonsar-lo. De dia, en canvi, s'ampliava aquest ventall de possibilitats; així, per exemple, en aigües territorials espanyoles, podien ser atacats tots aquells vaixells mercants espanyols republicans, vaixells mercants russos i vaixells mercants amb qualsevol bandera escortats per vaixells de guerra espanyols republicans, qualsevol tipus de submarí que no respongués als senyals de reconeixement, els vaixells de guerra espanyols republicans i els vaixells de guerra o mercants senyalats individualment amb ordre precisa d'enfonsament. En canvi, fora de les aigües territorials espanyoles podien ser atacats els vaixells de guerra o mercants espanyols republicans, vaixells

330 BARGONI, Franco, *La participación de la Marina Italiana en la Guerra Civil Española*, Pàg.373-380.
331 BARGONI, Franco, *La participación de la Marina italiana en la Guerra Civil Española*. Pàg. 377-380.

mercants, amb qualsevol bandera o sense escortat per vaixells de guerra espanyols republicans i els vaixells de guerra o mercant senyalat individualment amb ordre precisa de enfonsar-lo[332].

Pel que fa a les operacions d'aquests submarins legionaris a aigües catalanes, aquestes serien realitzades cap a l'últim trimestre de l'any 1937 i sota les normes recentment implantades, realitzant-se un total de vuit missions amb el mateix objectiu que les anteriors missions submarines, la vigilància del tràfic marítim amb la intenció de tallar-lo.

El primer submarí que actuaria en aquesta nova campanya seria el *General Mola II* (ex *Galileo Galilei*) comandat pel capità de corbeta italià, Alfredo Criscuolo, i sent l'oficial espanyol d'enllaç el tinent de navili, Francisco Núñez. El submergible sortiria el 9 d'octubre de Sóller amb la missió de patrullar la zona compresa entre el cap de Sant Sebastià i el cap de Tortosa i fins al dia 13 d'octubre estaria patrullant per les aigües de la província de Barcelona, però al no obtenir cap resultat positiu es dirigiria cap a la zona de Tarragona, on a primeres hores del dia 14 podria observar un vaixell a l'alçada del cap de Salou i que va poder reconèixer com a pesquer del tipus *Tramontana*[333]. El submarí es va decidir a atacar-lo i a les 01:12 hores i amb la mar en calma li llançaria un torpede que el propi comandant del submergible podria comprovar com aquest passava per la proa del vaixell sense tocar-lo. Uns minuts després, el submarí tornaria a llançar-li un segon torpede que en aquesta ocasió passaria també a molt poca distància. Encara li seria llançat un tercer torpede, en aquest cas llançat a només 400 metres de distància, tot i que aquest passaria pel centre del vaixell sense fer cap explosió. El vaixell atacat reaccionaria després d'aquest tercer torpede i navegaria en direcció al submarí que hauria de fer immersió per no ser abordat. Sorgiria però el problema que havia delatat la seva presència davant Tarragona, i vist d'aquest fet, el comandant del submergible decidiria anar cap a aigües de Barcelona per evitar una possible reacció antisubmarina per part dels republicans. Al dia següent, durant la matinada i a l'alçada del cap de Tossa de Mar, tornaria a realitzar una altra acció ofensiva. En aquest cas llançaria dos torpedes a un mercant, tot i que tampoc arribaria a assolir l'objectiu. Així i tot, després d'haver realitzat dues missions d'atac i gastat cinc torpedes, tornaria a Sóller el dia 17 d'octubre.

Amb l'arribada d'aquest submarí el dia 17, sortiria a la mar el mateix dia el *General Sanjurjo II* (ex *Galileo Ferraris*), comandat pel capità de corbeta, Sergio Lusena, sent l'oficial espanyol el tinent de navili Gonzalo Díaz. Aquest submergible actuaria a la zona compresa entre Tarragona i València, tot i que no destacaria res interessant durant la seva travessia, fet que provocaria que tornés a la base de Sóller i finalitzant així la seva missió el dia 25 d'octubre.

El 24 d'octubre seria el torn del submarí *González López* (ex *Iride*) comandat pel tinent de navili, Junio Valerio Borghese, amb l'oficial espanyol d'enllaç a bord el tinent de navili, Antonio Calín. La seva zona de patrulla es centraria a aigües tarragonines i al dia següent de la seva sortida patrullaria entre el cap de Tortosa i Tarragona, observant només algun vaixell pesquer però cap vaixell mercant. El dia 26, en canvi, podria observar a l'interior del port tarragoní un submarí que suposaria de la classe C i els pals d'un vaixell mercant (es tractava del *Carpio*, de la línia regular *Mc Andrews*, carregat de vi i fruits secs). Tot i així, i davant de la falta de tràfic marítim, cap al vespre d'aquell mateix dia, el submarí posaria rumb cap a Barcelona on patrullaria per les seves aigües, tot i que amb poca sort, tal i com explicaria l'oficial espanyol d'enllaç al seu informe i el dia 1 de novembre tornaria a la base de Sóller.

332 Íbidem. Pàg. 381.

333 L'atac es va produir a la matinada quan el vaixell creuava davant Tarragona en direcció a Barcelona a l'alçada del cap de Salou. Dos torpedes van passar per proa i popa sense arribar a assolir el vaixell i el tercer, ben centrat, va passar per sota. Al febrer de 1938 aquest vaixell va traslladar a Roses 250 mines que havien de servir per establir les defenses submarines del port. Durant el mes de juny se li muntaria a Cartagena un canó Vickers de 101,6 mm a proa, conservant a popa la metralladora antiaèria. Mai arribaria a utilitzar el canó i la metralladora només en una ocasió durant un atac aeri contra Barcelona. Al juliol seria assignat a la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de València, tot i que el *Tramontana* continuaria exercint els mateixos serveis de transport entre Cartagena, València i Almeria.

Al dia següent de l'entrada a Sóller del submarí *González López* es faria a la mar el submergible *Aguilar Tablada* (ex *Onice*), comandat pel tinent de navili Ricci amb l'oficial espanyol d'enllaç espanyol el tinent de navili, Manuel Álvarez Osorio, per patrullar les aigües de les províncies de Tarragona i Barcelona. Posaria rumb directe a la badia de Sant Jordi a la costa tarragonina i durant els dies 3, 4 i 5 patrullaria per les aigües d'aquesta província sense poder observar cap vaixell excepte algun pesquer. Durant la nit del dia 3 un d'aquests pesquers llançaria un coet lluminós amb una forta llum blanca, possiblement el senyal d'alerta d'haver vist el submergible. Entre les impressions que trauria la tripulació del *Aguilar Tablada* destacaria l'intens moviment de tràfic per les carreteres de la costa, així com la il·luminació de nit dels pobles de la costa, que era força intensa, tot i que el tràfic de vaixells a la zona va resultar nul. Davant d'aquesta perspectiva el submarí es dirigiria a aigües de Barcelona, fent la primera maniobra d'atac durant la nit del 7 al 8, en què llançaria un torpede de 533 mm contra un vapor, tot i que probablement podia ser un patruller de vigilància. El comandant del submarí escoltaria una forta explosió però el vapor no resultaria assolit, ja que el torpede acabaria explotant a l'escullera, mentre que al dia següent entrava de nou a la base de Sóller finalitzant d'aquesta manera la seva missió.

Durant aquest període tornarien d'Itàlia els submarins franquistes *General Sanjurjo* i *General Mola* després d'haver finalitzat el període de reparacions a que havien estat sotmesos, passant a participar amb les patrulles i missions dels submarins legionaris. Precisament amb la tornada d'aquests dos submergibles, l'Estat Major de les Forces del Bloqueig del Mediterrani emetrien el 3 de desembre de 1937 la instrucció d'operacions número 4 exclusivament per aquests dos submarins. Segons aquesta, els dos submarins havien de continuar actuant en secret durant tot el temps que durés aquesta nova campanya submarina i, fins i tot un cop finalitzada aquesta.

Les zones a actuar passaven a denominar-se Zona Alfa, per Catalunya; Zona Beta, per Castelló i València; Zona Gamma, per Alacant i Cartagena i Zona de Menorca. A la Zona Alfa hi havia els ports de Barcelona i Tarragona i tenia els següents límits: al nord, paral·lel al cap de Tossa; al sud, paral·lel al cap de Tortosa; a l'oest, la pròpia costa i a l'est, la línia que unia els punts, 10 milles a l'est del cap de Tossa, 55 milles a l'est de Tarragona, i 20 milles a l'est del cap de Tortosa[334]. La forma com havien d'anar i tornar els submarins a les diferents zones era travessant el mar obert des de la base fins a la zona d'aguait, acció que s'havia de realitzar normalment de nit, tot i que, excepcionalment, podrien fer-se de dia en superfície, submergint-se quan observessin algun vaixell. Les distàncies entre Sóller i les diferents zones permetien realitzar el recorregut sencer de nit, però en cas que aquesta acció no pogués ser realitzada, la sortida de Sóller havia de realitzar-se abans de la posta de sol per intentar recórrer de dia el tram de mar més pròxim a la base i, així, arribar a la seva zona abans de la matinada; mentre que, després de les 00:00 hores i al tornar, els submergibles havien d'abandonar la zona de nit abans de les 24:00 hores.

La manera d'actuar dels submarins era mantenir l'aguait diürn i nocturn a la part de la zona que comprenia les aigües territorials republicanes o a les seves proximitats, de tal manera que els atacs poguessin realitzar-se allí, utilitzant la zona fora de les aigües territorials per carregar bateries. Respecte a la manera de realitzar aquest assetjament, de dia els submarins havien de fer-lo davant dels ports o dels punts clau de major tràfic marítim; en canvi, de nit, i una vegada carregades les bateries, havien de mantenir l'assetjament en superfície prop dels ports però tenint en compte que era molt probable que els vaixells mercants entressin i sortissin preferentment de nit. Si els submarins es veiessin atacats, aquests podrien sortir de les zones procurant no anar al sector situat davant d'altres zones, informant immediatament al comandament vigilant no creuar-se amb les rutes de Nyon ni trobar-se amb les patrulles que les protegien. Sobre els atacs, aquests s'havien de realitzar normalment amb torpede, de dia sempre en immersió i de nit amb la torreta fora i solament en casos excepcionals, o sigui,amb un objectiu molt bé reconegut i sense possibilitat de

334 BARGONI, Franco, *La participación naval italiana durante la Guerra Civil Española*, pàg.378.

ser observat ni escoltat per altres elements navals, terrestres o aeris, estava permès l'atac al canó.

Per finalitzar aquestes instruccions es donaria la relació de vaixells que havien de ser atacats, tant en aigües territorials republicanes (dintre de les tres milles de la costa) com fora d'aquestes, tant de dia com de nit, amb algunes modificacions comentades anteriorment. Així, de nit i dintre de les aigües territorials republicanes, havien de ser atacats els vaixells de guerra republicans i els vaixells mercants de qualsevol nacionalitat que anessin amb els llums apagats; els vaixells mercants que entressin o sortissin dels ports republicans, tot i que no naveguessin amb els llums apagats i els vaixells de guerra o mercants perfectament reconeguts i que s'havia donat ordre d'enfonsament. També de nit però fora de les aigües territorials republicanes, havien de ser atacats els vaixells de guerra i mercants republicans reconeguts, posant èmfasi que no hi havia possibilitat d'error, i els vaixells de guerra i mercants també reconeguts i que s'hagués donat ordre d'enfonsament. De dia, però, i en aigües territorials republicanes, havien de ser atacats el vaixells de guerra i mercants republicans, els vaixells mercants russos, els vaixells mercants de qualsevol bandera o sense aquesta que anessin escortats per vaixells de guerra republicans, els vaixells mercants amb bandera estrangera (excloent Anglaterra, França, Estat Units i el Japó), els vaixells sense bandera que estiguessin inclosos a la llista de contrabandistes, els submarins i els vaixells de guerra i mercants reconeguts amb tota seguretat amb ordres d'enfonsament. En canvi, fora de les aigües territorials republicanes havien de ser atacats els vaixells mercants i de guerra republicans, els vaixells mercants de qualsevol bandera o sense escorta per vaixells de guerra republicans i que es tingués la certesa de que eren vaixells republicans i els vaixell mercants i de guerra reconeguts amb tota seguretat com republicans.

Tornant a les missions dels submarins italians, el següent que actuaria a aigües catalanes seria el *General Sanjurjo II* (ex *Galileo Ferraris*) comandat pel capità de corbeta, Francesco Baslini, sent l'oficial espanyol d'enllaç el tinent de navili Gonzalo Díaz. Aquest submergible sortiria de Sóller cap a la tarda del 17 de desembre, posant rumb cap a la zona de Barcelona, on estaria fins la mitjanit del dia 23 sense aconseguir cap resultat positiu. Però precisament a la mitjanit rebria un missatge anunciant la presència de sis destructors republicans davant de Castelló i emprendria la marxa en aquella direcció dirigint-se al cap de Tortosa, on faria immersió quedant en escolta hidrofònica per la possible derrota dels destructors. Després d'una llarga espera i sense aconseguir localitzar els destructors, el dia 24 navegaria en immersió davant del port de Tarragona on podria veure ancorats a l'interior del port un petrolier, un vaixell mercant i un motoveler de tres pals. Aquesta observació la comunicaria el comandant del submarí al comandament naval de Balears fent constar que havien visitat Tarragona i que dintre d'aquest port havien vist dos vaixells mercants i un veler de tres pals però ometent el missatge que un dels mercants era un petrolier, un dels blancs més cobejats pel comandament naval franquista. El dia 25 de desembre el submarí continuaria patrullant davant Tarragona i a migdia se situaria a una distància de 1.500 metres del far de l'escullera, i a uns 38 metres de profunditat per vigilar en escolta hidrofònica, sent el motiu d'aquesta immersió, ni menys ni més que la celebració del dinar del dia de Nadal. Una vegada finalitzat aquest, el *General Sanjurjo II* navegaria a cota periscòpica traient fotografies del port i de la ciutat per posar rumb, a continuació, al port de Sóller, on arribaria durant la matinada del dia següent.

Aquest submergible seria substituït pel submarí *General Mola II* (ex *Galileo Galilei*) comandat pel tinent de navili, Mario Ricci amb l'oficial espanyol d'enllaç el tinent de navili, Francisco Núñez a bord, que sortiria el 26 de desembre amb la missió de patrullar la zona de Tarragona, el cap de Creus i el cap de Sant Sebastià. La primera zona on es dirigiria seria al cap de Salou on estaria durant tot el dia 27 patrullant la zona immediata al port de Tarragona però sense observar cap tipus de tràfic i, en vista de l'èxit, decidiria traslladar-se a aigües de Barcelona on continuaria patrullant la resta de dies sense cap resultat, tornant a Sóller el dia 5 de gener de 1938.

El següent submarí que patrullaria aigües catalanes seria un altre cop el *General Sanjurjo II* (ex

Galileo Ferraris) comandant pel capità de corbeta, Francesco Baslini, amb l'oficial espanyol d'enllaç, tinent de navili Gonzalo Díaz a bord. El submergible sortiria el 12 de gener de 1938 amb la missió de patrullar les aigües de les províncies de Barcelona i Tarragona i, segons l'informe de l'oficial espanyol no es realitzaria cap observació sospitosa durant la missió i el submarí donaria per finalitzada la seva missió el dia 21 de gener.

L'últim submarí que vigilaria les aigües catalanes seria l'*Aguilar Tablada* (ex *Onice*), comandat pel tinent de navili, Manlio Petroni, amb l'oficial espanyol tinent de navili, Manuel Álvarez Osorio. Només estaria cinc dies de missió, sortint el 31 de gener i tornant a la base el 4 de febrer. Se li havia assignat la zona de patrulla de Barcelona i Tarragona, però no observaria res especial en tan poc de temps que hauria estat navegant.

D'aquesta manera s'arribaria al final de la cessió dels quatre submarins a la marina franquista per part de la marina italiana amb uns resultats força menors als esperats. Per unes circumstàncies o per unes altres, aquests submarins que actuarien al litoral mediterrani cap a finals del 1937 i principis del 1938 i, a diferència sobretot de la primera campanya submarina, no enfonsarien cap vaixell amb destinació a qualsevol port republicà del Mediterrani, atenint-se la seva actuació de vigilància del tràfic marítim i els ports i les costes republicanes. Quant a les missions efectuades al litoral català, de les nou dutes a terme pels submarins, cinc havien estat desenvolupades parcialment a la mar de Tarragona, mentre que les altres es repartirien entre les aigües de la província de Barcelona i la de Girona, però totes amb el mateix resultat de no haver aconseguit enfonsar cap vaixell.

El següent quadre resumeix de manera clara les missions realitzades per aquests quatre submarins legionaris durant els mesos que navegarien junts:

DADES DE LES OPERACIONS DELS SUBMARINS LEGIONARIS ITALIANS				
Submarins	**Dies cedits**	**Missions**	**Total milles superfície**	**Total milles en immersió**
General Sanjurjo II (ex-*Ferraris*)	4 mesos i 15 dies	4 missions	2.800 milles	830 milles
General Mola II (ex-*Galilei*)	4 mesos i 15 dies	4 missions. 5 torpedes llençats.	1.923 milles	900 milles
Aguilar Tablada (ex-*Onice)*	3 mesos i 10 dies	3 missions. 1 torpede llençat.	1.200 milles	537 milles
González López (ex-*Iride*)	2 mesos i 19 dies	2 missions. 2 torpedes llençats.	1.195 milles	420 milles

Un cop finalitzada l'activitat dels quatre Submarins Legionaris, poc efectiva pel que fa a resultats, només quedarien a les files franquistes els submarins *General Mola* i *General Sanjurjo* que realitzarien alguna que altra missió per aigües catalanes fins a finals de la guerra, tot i que se centrarien més a la zona d'Alacant i sobretot de Cartagena, base aquesta de la flota republicana. Seria aquesta zona precisament on els dos submarins rebels realitzarien diferents missions durant els mesos de març i abril i no seria fins a finals de juny quan el *General Sanjurjo* realitzaria una operació per aigües catalanes. En concret els dies 23, 24, 25 i 26 estaria davant de Tarragona realitzant una missió de reconeixement dintre de l'operació de recerca d'un suposat transport de tropes republicà, tot i que sense gaire èxit, ja que aquest transport no exisitia[335]. Poc temps més tard, l'11 de juliol, els dos submarins franquistes sortirien de Sóller per anar a Bilbao, on serien sotmesos a una intensa reparació i no tornarien a Sóller fins les primeres hores del matí del 12 i 13 d'octubre, prèvia escala a Cadis.

335 Veure apartat 3.3.4. Les operacions contra el tràfic marítim.

Novament i una altra vegada al Mediterrani, el *General Mola* seria el primer en sortir cap a aigües catalanes, concretament a les 15:00 hores del 22 d'octubre per actuar entre el cap de Tortosa i Torredembarra, on romandria al aguait els dies 23, 24, 25, 26 i 27, estant les nits en superfície mentre carregava bateries i en immersió a les hores de llum. A les 02:00 hores del dia 27 rebria una ordre de traslladar-se a vigilar la zona compresa entre el cap de Cervera i el cap de Creus per tractar d'enfonsar al vapor panameny *Margit*, abandonant així aigües tarragonines. El submarí hauria de tornar a Sóller el dia 30 sense poder complir la seva missió degut a una avaria.

El mes de novembre el submarí *General Sanjurjo* realitzaria fins a tres operacions per només una del submarí *General Mola*, però totes aquestes s'efectuarien a la zona de Llevant (València i Cartagena) excepte una protagonitzada pel *General Sanjurjo* el 28 de novembre que la desenvoluparia a aigües catalanes. Aquesta missió seria realitzada conjuntament amb altres unitats navals franquistes per intentar interceptar un altre suposat transport de tropes republicà. Segons l'ordre d'operacions, durant l'actuació a la zona havia d'atacar entre 3 i 6 milles de terra a tot vaixell que no sent anglès, francès, nord-americà o japonès, portés proa a terra o sortís de port, donant-li el temps indispensable per abandonar el vaixell si això era possible, d'acord amb les circumstàncies; mentre que en cas de tenir la seguretat que conduïssin tropes republicanes, els atacaria encara que estés fora de les 6 milles i sense respectar bandera. L'operació en sí duraria del 28 de novembre al 2 de desembre i no registraria cap novetat, ja que no es faria cap transport de tropes republicà[336].

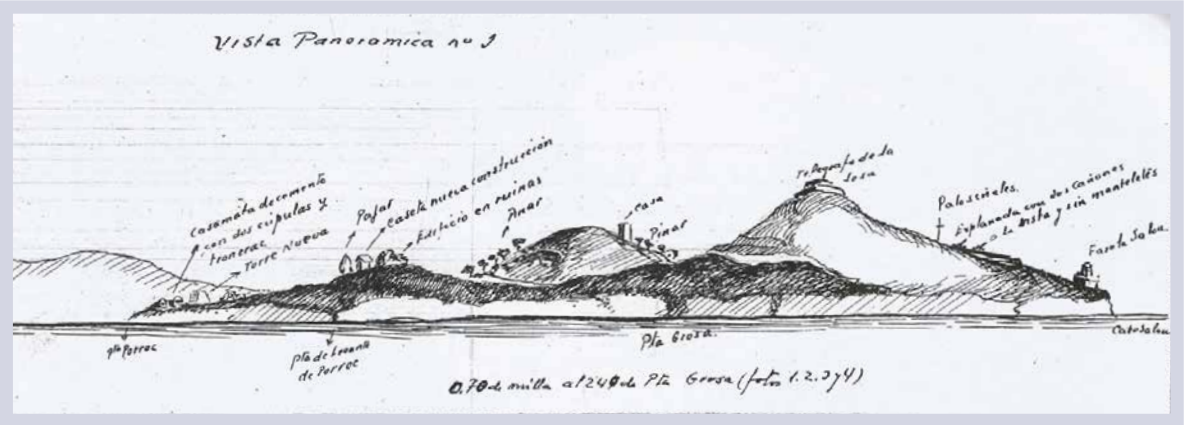
La guerra submarina continuaria fins a finals de la guerra, tot i que no obtindria més resultats referent a l'enfonsament de vaixells, mentre que tant el *General Mola* com el *General Sanjurjo* desenvoluparien diferents missions al llarg de la costa catalana una vegada s'iniciaria la campanya de Catalunya, com serien d'espionatge i reconeixement de la costa, així com de bloqueig del tràfic marítim, tal i com ja venien desenvolupant des de la seva entrada en servei. Entre les missions de reconeixement, aquestes adquiririen una especial atenció, ja que el submarí *General Sanjurjo* seria enviat fins a tres vegades a diferents sectors de la província de Tarragona per reconèixer la costa en previsió d'un hipotètic desembarcament de tropes franquistes a les platges tarragonines.

Així per exemple, seria molt important la missió que realitzaria el *General Sanjurjo* el dia 4 de desembre de 1938, ja que faria una inspecció en immersió entre el cap de Salou i el cap del Terme (Hospitalet de l'Infant), emprant des de les 07:00 fins a les 16:45 hores per realitzar el reconeixement[337]. Aquest seria efectuat entre 0'5 milles i 1'5 milles de la costa en profunditats compreses entre els 18 i els 56 metres, realitzant-lo en cota periscòpica constantment. Això li permetria l'observació continua i adquirir una informació d'absoluta garantia pel que fa a nius de metralladora, bateries i obres de fortificació que sobresortien del terreny, bé a la platja o en roca, perceptibles des del periscopi, però no aquelles que, lògicament, es trobaven a nivell inferior al terreny com podien ser les trinxeres, molt característiques sobretot a les platges i als pinars i canyars propers a elles. A banda de l'informe, també es realitzarien croquis de les obres de fortificació dels nius de metralladora i vistes panoràmiques de les zones observades.

El submarí en qüestió començaria recorrent tota la zona del cap de Salou a una distància mitjana de 0,5 milles. El més important que es va observar va ser una bateria de dos canons situada al nord del far. Al telègraf de la Llosa es va observar un edifici de ciment que segons semblava podia ser una antiga edificació que ja existia allí anteriorment i que va ser aprofitada com a lloc d'observació de tir de la bateria, però no es van veure pals de línies telefòniques, tot i que sí camins que unien la punta Grossa amb el far i aquest amb la bateria i el telègraf de la Llosa i punta Grossa cap a Salou poble. Aquesta zona va ser descrita a l'informe com a vista panoràmica número 1.

336 MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada. Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939*. Pàg. 2569-2577.
337 Caixa 8949. SHEMA. AGMAB.

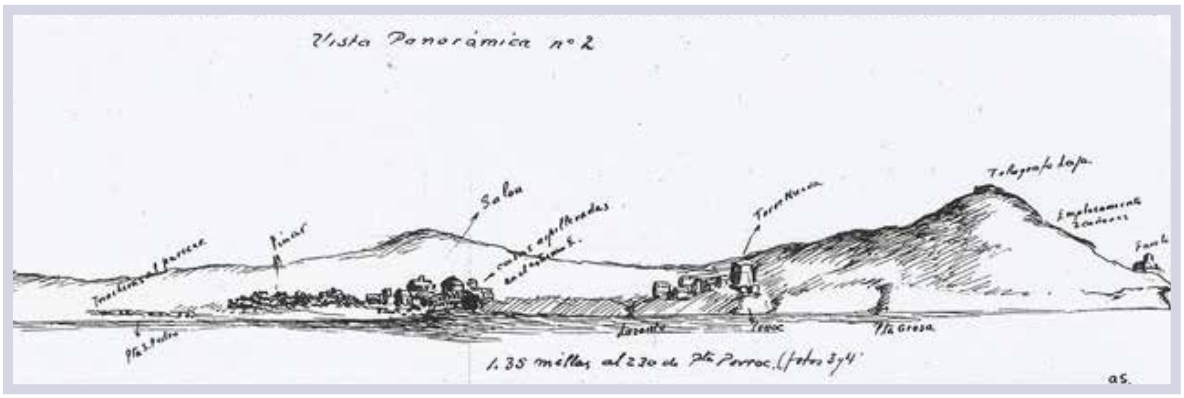
Vista panoràmica número 1[338]



El següent tram, que seria visualment descrit com vista panoràmica número 2, comprenia des de la punta Grossa a la punta de Sant Pere, on el submarí s'aproparia fins a 1,3 milles i destacaria l'existència a la punta de ponent de Purroc d'un mur finalitzat en dos nius de metralladores amb dues troneres que batien un sector comprès entre el sud i l'oest o, potser més, i flanquejaven per un costat la platja de Pinatell i per l'altra la de Salou fins la punta de Sant Pere, a les quals lògicament s'havia de presumir l'existència de trinxeres, nius que es representaven en detall al croquis anomenat com número 1.

D'altra banda, a la cala entre les puntes de Purroc i de Llatzaret i sota la Torre Nova hi havia una sèrie d'edificis entre els quals en destacava un amb dues grans portes que podria ser dipòsit d'alguna cosa, segons feia constar la tripulació del submarí, que també observaria que a l'extrem oriental del poble de Salou semblava que havia diverses cases amb espitlleres. Ja per últim, a la punta de Sant Pere, es podria veure una altra casamata, però molt més petita que la senyalada a punta Purroc i que flanquejaria les trinxeres situades a la platja i al pinar que hi havia a llevant de l'anomenada punta.

Vista panoràmica número 2

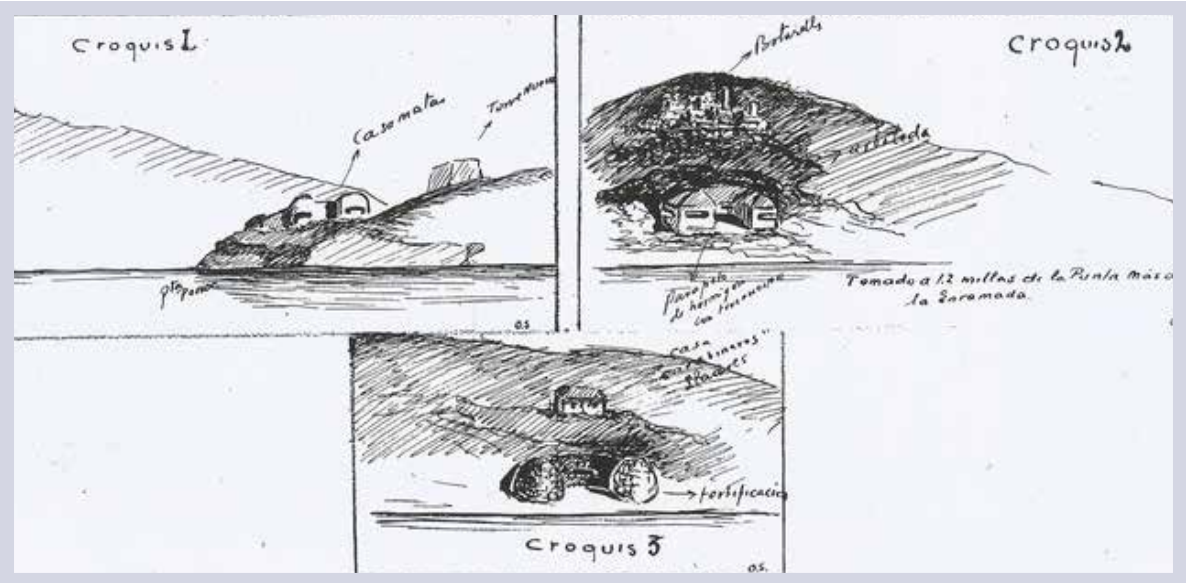


La següent zona que recorreria el submarí seria la compresa dintre del terme municipal de Cambrils, entre la punta de Sant Pere i la punta de la Pixerota[339]. El *General Sanjurjo* realitzaria aquest recorregut a una distància mitjana d'1 milla de la costa i podria observar al port de Cambrils amarrades una desena d'embarcacions de pesca, però res important a les esculleres, mentre que a un extrem de l'anomenat grau de Cambrils, el més pròxim al poble, sí que veuria una planícia on realitzaven instrucció un grup d'uns 200 reclutes. L'informe del submarí també esmentaria que l'església de la població apareixeria sense creu i que a la platja de Cambrils, al lloc indicat amb el

338 Tota l'informació gràfica està extreta de l'informació que acompanyava als informes dels submarins. Caixa 8949. SHEMA. AGMAB.
339 Caixa 8949. SHEMA. AGMAB.

nom de Mas de l'Enramada, hi havia una magnífica casamata de ciment armat amb quatre torres amb troneres que batien el mar i els trossos de platja situats a llevant i ponent d'aquesta i que es representaria al croquis número 2 de l'informe, situada exactament al límit del Pinar de Frare i al cap el seu centre, sent molt difícil la seva localització per l'aviació. Finalment, l'informe també feia constar que a la desembocadura de la riera de Riudecanyes, en concret a la riba de llevant, a la platja podien veure's uns monticles que ben bé podien ser nius de metralladora al ras de terra. Com a dada curiosa descrivia un vaixell encallat, situat a les proximitats de la punta de la riera de Riudecanyes, una mica a llevant i a una mitja milla de la platja. Aquest es trobava orientat en paral·lel a la platja i amb la proa a ponent, amb una vela de més de tres metres a un dels seus costats, amb el casc del costat de babord molt oxidat i sense el pal de proa i amb la xemeneia malmesa. Segons la tripulació del submarí, el vaixell semblava haver estat incendiat i posteriorment encallat i, tot i que no els hi seria possible veure cap nom. De tota manera, a la xemeneia es conservava una mica de pintura groga i s'endevinava una Y en fons blau. Això va fer pensar que podria haver estat un dels vaixells de la *Isleña Marítima*, filial de la *Compañía Transmediterranea*.

Croquis número 1, número 2, número 3



La missió de reconeixement del submarí continuaria per les costes dels termes municipals de Mont-roig del Camp i l'Hospitalet de l'Infant. A l'informe realitzat per la tripulació, la vista panoràmica número 3 correspondria a la zona compresa entre la punta de la Pixerota, la platja de Rifà i la punta i barranc de la Porquerola, sent aquest sector recorregut tres vegades per realitzar una millor vista panoràmica, variant la distància a la platja des de 1,8 milles (primera passada) fins a 0,9 milles (tercera passada).

En un altre sentit, les costes dels termes municipals de Mont-roig del Camp i de l'Hospitalet de l'Infant serien recorregudes dues vegades pel submarí *General Sanjurjo* durant el desembre de 1938, concretament entre els dies 4 i 14 de desembre[340]. La primera d'aquestes seria un reconeixement que es realitzaria des del cap de Salou, ja citat anteriorment, i que aniria fins al cap del Terme, mentre que la segona es faria entre el cap del Terme i la riera de Riudecanyes.

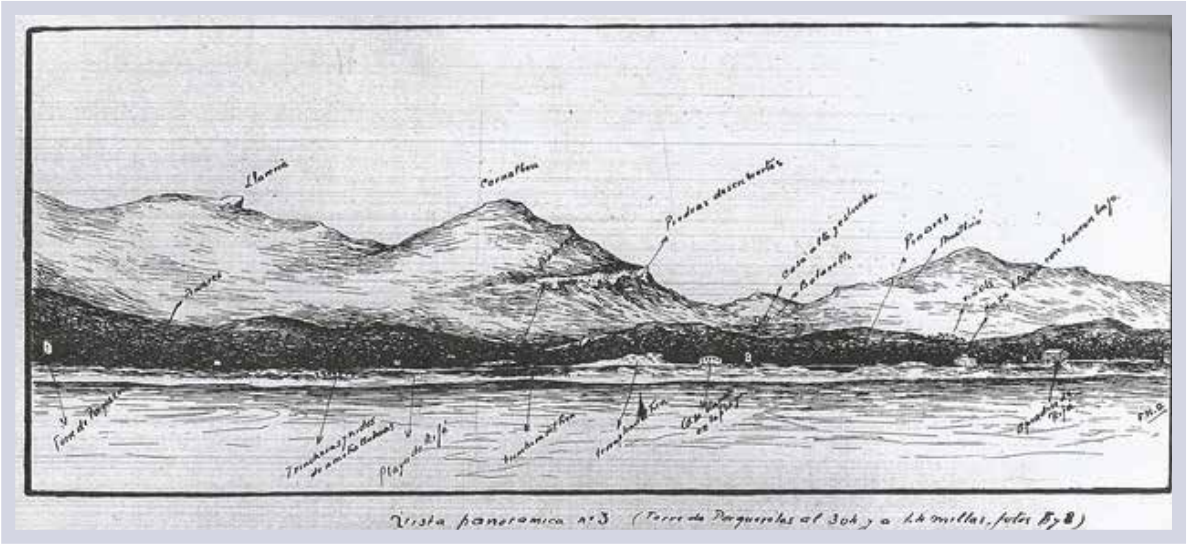
Referent a la primera d'aquestes i continuant amb les descripcions anteriors de Salou i Cambrils, la vista panoràmica número 3 correspondria a la zona compresa entre la punta de la Pixerota, la platja

340 Caixa 8949. SHEMA. AGMAB.

de Rifà i la punta i barranc de la Porquerola.

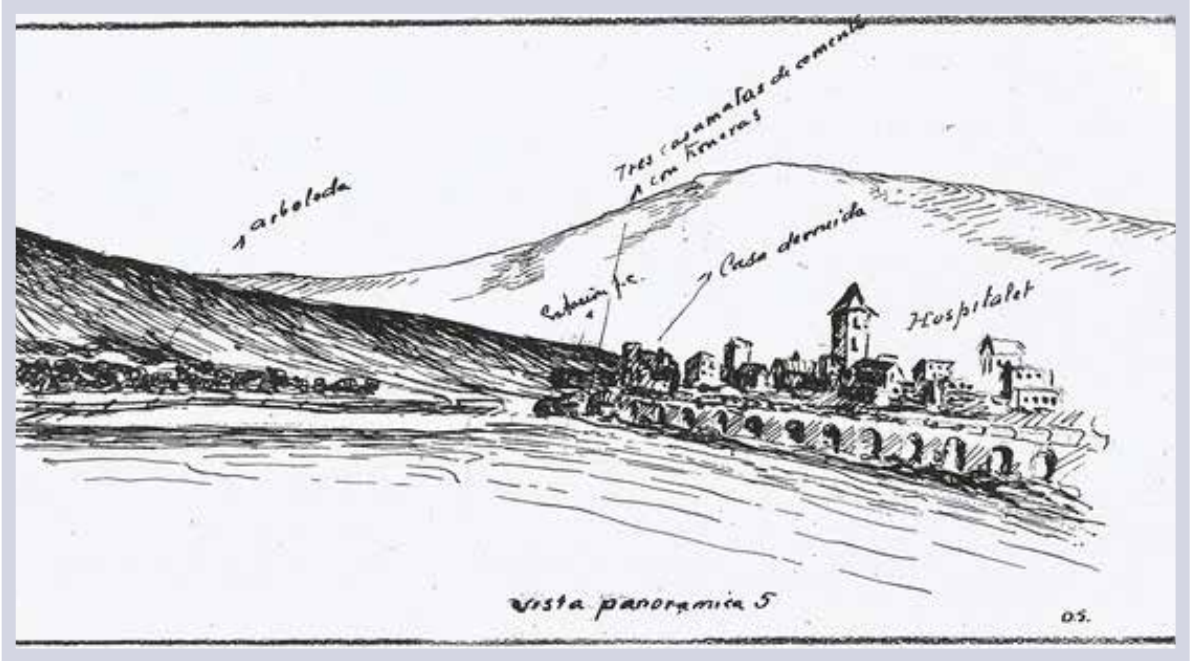
Segons l'informe, durant el reconeixement els mariners franquistes no veurien cap construcció de ciment, però al finalitzar la platja de Rifà s'elevaria el terreny verticalment per on damunt d'ell passava el tren i la carretera. Precisament sobre aquesta elevació i al centre de la platja podien observar-se tota una sèrie d'excavacions rectangulars iguals unes a les altres i que semblaven troneres que bé podien ser nius de metralladores i que per la seva orientació semblaven disposats per batre de front, és a dir, embarcacions que tractessin d'arribar a la platja.

Vista panoràmica número 3

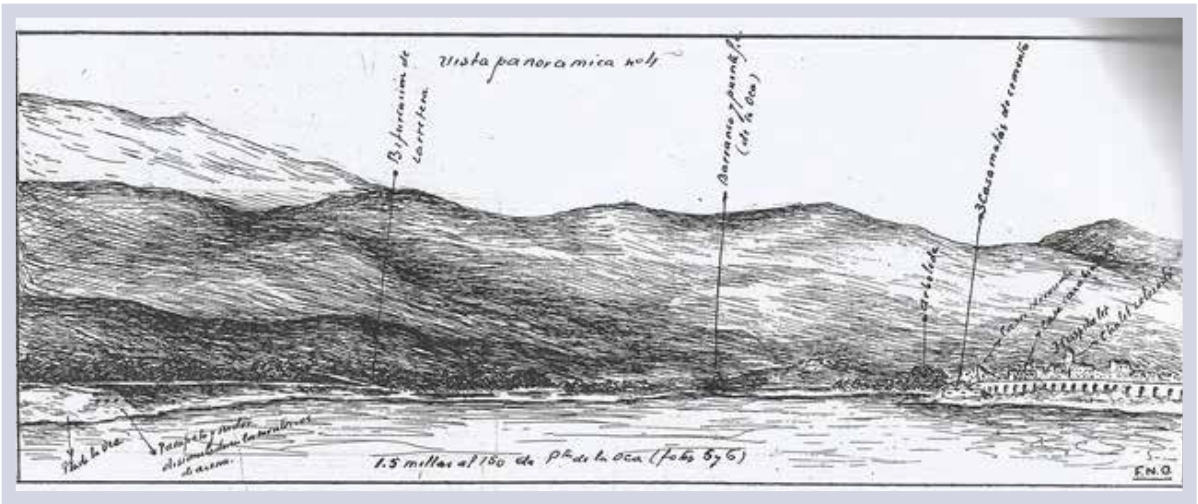


El recorregut següent seria realitzat a una distància mitjana de 0,9 milles i comprenia entre la punta i el barranc de la Porquerola a la punta del riu de Llastres. La primera observació que es trobava en aquesta zona era molt important, ja que corresponia a la casa de carrabiners anomenada dels Lladres i que es trobava edificada damunt d'una elevació amb una petita barraca al davant, molt similar al' observada a la platja de Rifà. Aquesta, en concret, comptava amb una excavació horitzontal i llarga que acabava en dues cúpules de pedra com si fossin una trinxera acasamatada als extrems, i que està representada al croquis número 3 adjunt a l'informe. Altrament, a la punta de Penyals i a cala Bot, segons l'informe podien observar-se dues petites barraques de pedra, tot i que sense importància, continuant la costa fins la punta del riu de Llastres sense observar-se des del submarí res d'important, tot i que la distància que es navegava de terra era solament de 0,8 milles. Igualment, la zona des de la punta del riu de Llastres a la punta i el barranc de Caladoques seria adjuntada també a l'informe com a vistes panoràmiques número 4 i número 5, tretes a 1,2 milles i 1,9 milles respectivament. El submergible recorreria aquesta zona dues vegades, la primera a una distància mitjana de 1,4 milles i la segona, per major seguretat de la informació i comprovació de dades obtingudes, arribaria fins les 0'4 milles al sud-est de la punta i el barranc de Caladoques i a 0,9 milles de la torre de l'Hospitalet (poble). A partir de les observacions realitzades, anotarien a l'informe que per sobre de la punta del riu de Llastres passava la carretera que finalitzava tallada a pic i començava la platja i que aquesta finalitzava a la punta de Caladoques. A la platja no es realitzaria cap observació d'importància, però sota la carretera, precisament al lloc assenyalat com casa dels carrabiners, podia observar-se al centre excavacions que finalitzaven al lloc on la costa feia una corba a l'oest, on existirien quatre casamates de ciment armat amb troneres que batien la platja de l'Hospitalet de l'Infant, considerades pel comandant del submarí com admirablement situades per batre les embarcacions que arribessin a la platja citada i que serien representades a les vistes panoràmiques número 4 i 5.

Vista panoràmica número 4



Vista panoràmica número 5



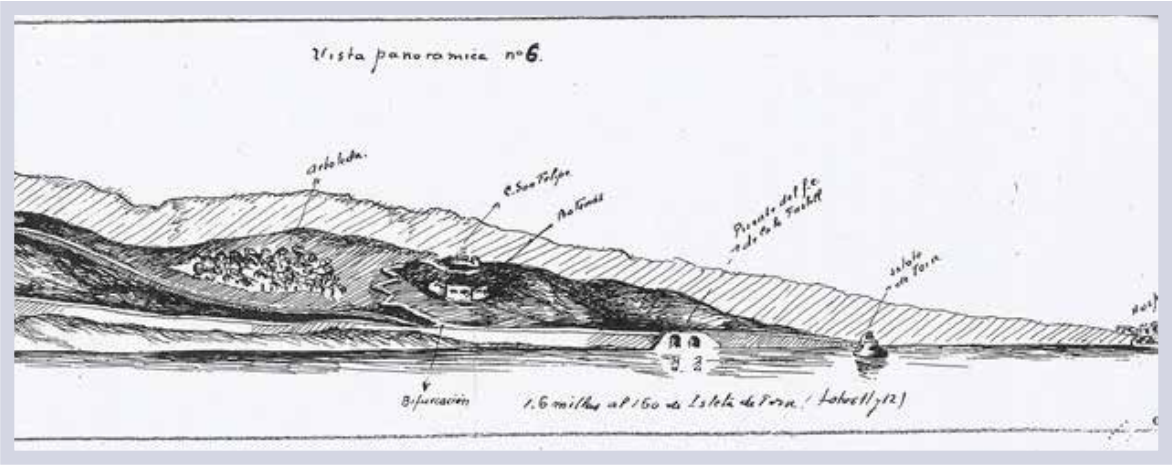
Aquestes defenses eren complementades amb les situades a la punta de Caladoques, a l'extrem de ponent de la platja i situades al penya-segat d'aquesta punta. El penya-segat no estava tallat a pic, era completament blanc com de sorra i baixava en un desnivell de 45 graus. Per la forma que es representava al croquis número 4 es veien tres excavacions que semblaven tres nius de metralladores que batien el mar, probablement la platja de l'Hospitalet. Segons el comandant del submarí, aquestes defenses de la punta del riu de Llastres i la punta de Caladoques flanquejaven les trinxeres que podien existir a aquesta platja, les quals no havien pogut ser localitzades des del periscopi. A l'informe també es feia constar que a un cim situat a 0'9 milles de distància de la punta de Caladoques podien observar-se dos terraplens de terra remoguda que podien ser dos grans trinxeres on podia existir alguna peça d'artilleria que sense cap dubte no serien vistes.

La darrera zona reconeguda seria la compresa entre la punta i el barranc de Caladoques al cap del Terme, que observaria dues vegades; la primera, a una distància de 1,2 milles i la segona, a 0,7 milles, excepte la part del cap del Terme al barranc de la Batalla que per la poca profunditat

d'aquesta zona, el submarí hauria de navegar en una distància inferior. Sobre aquesta zona no s'observaria res d'importància, però l'informe sí que es faria ressò del castell de Sant Felip i la casa de Baisa i que es reflectirien a la vista panoràmica número 6.

De la carretera de la costa a les proximitats de la cala Justell arrencava una carretera ampla que pujava fent ziga-zaga fins al castell de Sant Felip on podien observar-se les seves ruïnes, però tot feia pensar que havien estat rehabilitades i figuraven tres grans obertures horitzontals i rectangulars com de ciment amb les seves boques orientades cap al sud-oest. Per damunt i cap al nord-est es podia veure una espècie de lloc d'observació, creient l'oficial franquista que podia tractar-se d'una important posició artillera; mentre que a l'altura on estava situada la casa de Beisa solament podia observar-se el terreny remogut i un camí estret per on pujava la carretera cap a l'anomenada altura.

Vista panoràmica número 6



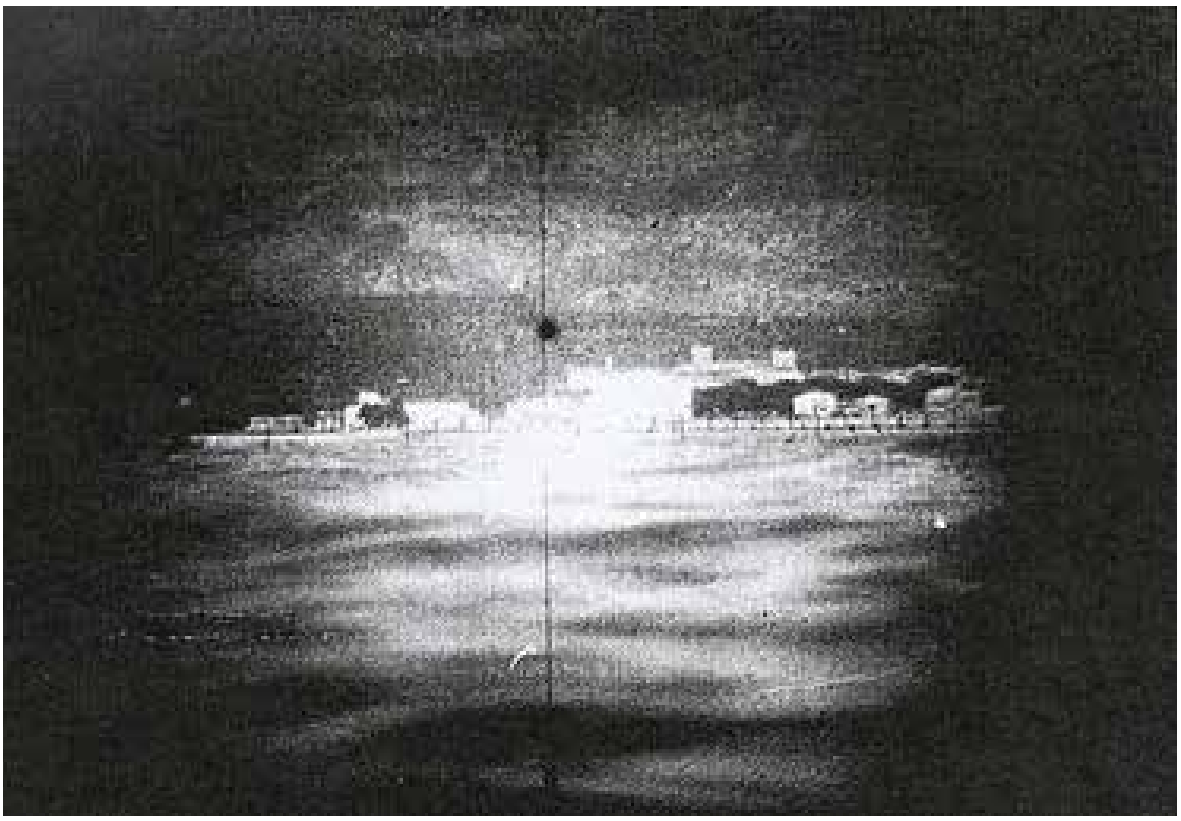
Fotos de la zona de Salou realitzades pel submarí General Sanjurjo

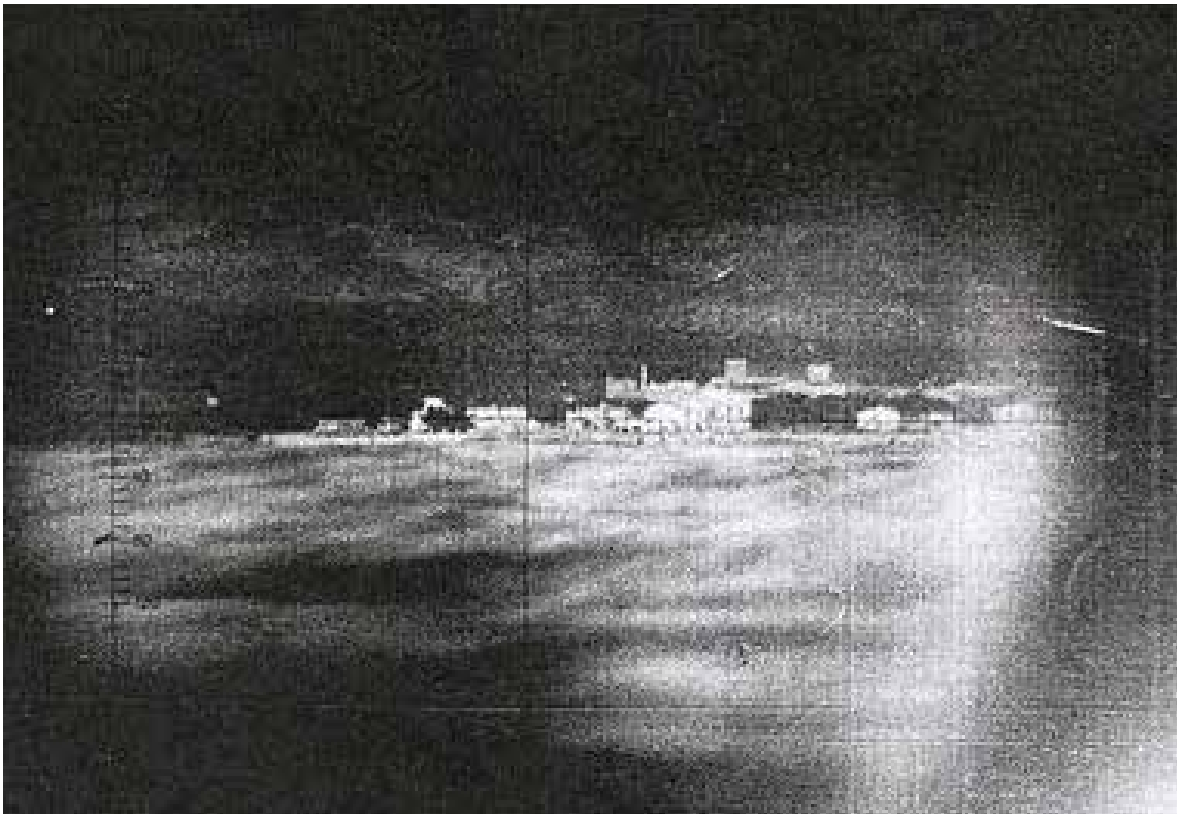


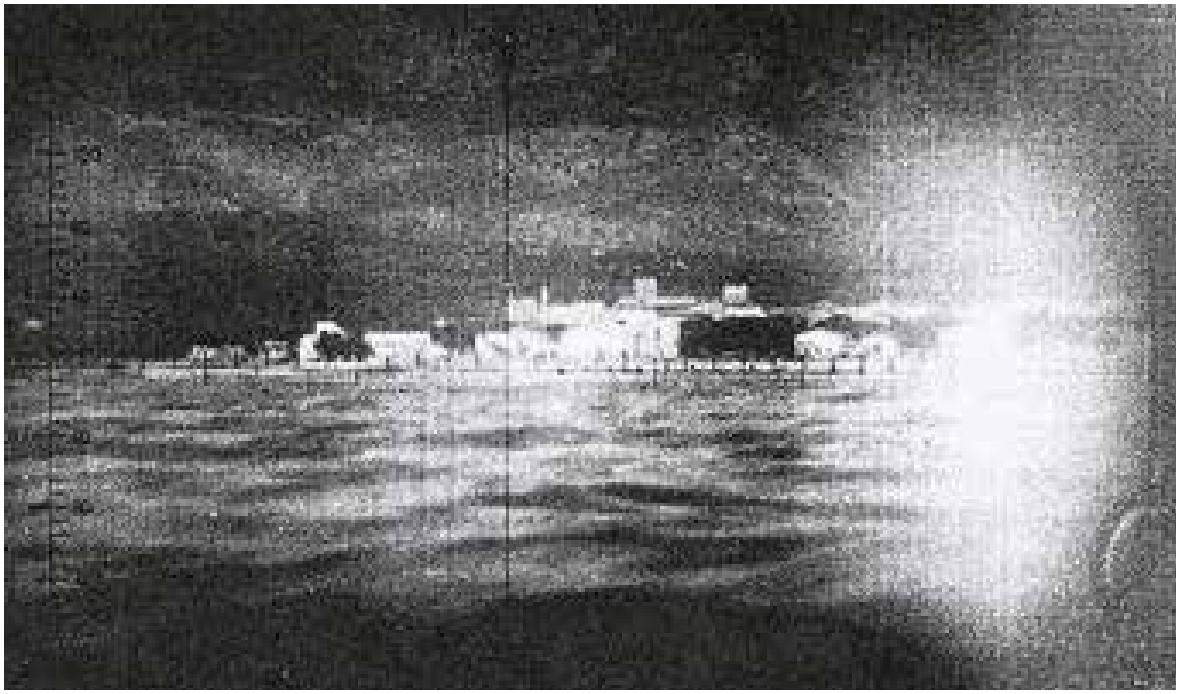




Fotos de la zona d'Hospitalet de l'Infant realitzades pel submarí General Sanjurjo







Referent al segon reconeixement, com s'ha dit abans realitzat el 14 de desembre de 1938 entre les zones del cap del Terme i la riera de Riudecanyes, l'objectiu serial sobretot, a banda dels possibles nius de metralladores existents, la posició artillera que s'havia comentat en l'anterior reconeixement.

Aquesta incursió seria realitzada de sud a nord entre les 07:00 hores i les 14:00 hores, tot i que el submarí estaria en immersió des de les 05:55 hores fins les 19:00 hores i la zona seria recorreguda a una distància de la costa que variava de 0,4 a 1,2 milles en profunditats compreses entre els 17 i els 42 metres. Es van fer fins a tres passades per davant de cala Bot per intentar localitzar la bateria que, segons les informacions franquistes, existia situada al nord-est de l'Hospitalet de l'Infant i els nius de metralladores de l'anomenada cala, mentre que a la resta de punts només es realitzaria una passada, ja que es podria observar ben bé els objectius.

Tot i que el punt 5 de l'ordre d'operacions número 391 autoritzava a suspendre l'operació davant la presència d'embarcacions de pesca, donada la urgència d'aquesta i estimant que podia realitzar-la sense ser observat, el submarí la duria a terme, tot i que el podrien descobrir per les nombroses embarcacions que hi havia. Finalment, tal i com recull als seus informes, els resultats obtinguts serien els següents: del cap del Terme al barranc de les Forques observaria un mur de pedres a la platja i, segons semblava, també una tronera a l'extrem de ponent d'aquest mur; el castell de Sant Felip des d'una distància 2,8 milles presentava quatre troneres; mentre que a la casa de carrabiners de Balaguer, per la part de llevant, tenia un filferro que pujava des de la costa fins a la carretera de triple fila d'estaques. Per la seva part, a la cala Justell des del submarí es veuria una quadrilla d'homes treballant sota el pont i a l'extrem de llevant, mentre que a la platja de llevant de la cala també es veuria treballar alguns homes i molts rulls de fusta. D'altra banda, al turó existent al costat de l'anomenada cala i a 0,7 milles de distància observaria una caseta i a la seva esquerra unes obres camuflades, anotant a l'informe que aquesta potser era la bateria a que es referia un informe d'aviació, tot i que les peces no serien observades. L'informe també s'acompanyava de gràfics i vistes panoràmiques com una de la punta de Caladoques i del turó que hi havia al nord-oest on podien observar-se els grans terraplens i uns coberts.

La zona compresa entre punta del riu de Llastres i la cala Bot seria recorreguda pel submarí tres vegades, la primera a 1 milla i l'última a 0,7 milles, però tot i la poca distància existent, no podria localitzar la bateria que es deia que es trobava situada al nord-est de l'Hospitalet. L'informe seguia descrivint tot el que observaria el submarí. Així, entre cala Figuera i cala Bot podria observar una petita caseta dalt d'una

petita elevació; entre cala Bot i la punta del Penyals, enganxats a la línia fèrria, podrien observar-se dos petits cims de pedres que, segons l'informe, podien ser nius de metralladores i més a la dreta, a l'extrem d'un petit penya-segat hi havia una altra barraca de pedra. A la cala Bot, a la riba del mar, no es veia res que fes sospitar l'existència de defenses, tot i que sí que s'anotava que potser aquestes podien estar molt ben dissimulades entre els penyals que formaven el fons de la cala. L'exploració de la zona no seria fructífera al cent per cent perquè a banda de no poder veure la bateria marcada per l'aviació, tampoc podria reconèixer dos casamates senyalades a una informació de l'aviació amb els números 10 i 11.

Continuant amb el recorregut, a la riba dreta del barranc de la Porquerola i a la mateixa platja, des del submarí podia veure's aixecat una mica del terra una espècie de mur de pedres, mentre que a la desembocadura del barranc de la Pixerota, a la seva riba dreta i en el canyar, es veurien dos nius de metralladores de ciment; resultant ser el canyar existent a la riba esquerra molt més atapeït i no permetent veure res a la platja ni res a ras del terra.

D'altra banda, a la desembocadura del la riera de Riudecanyes, des del submergible, podien observar-se unes obres arran de terra i una petita casamata, així com un vaixell enfonsat i on també es veuria arribar una embarcació amb gent; mentre que a la casa de carrabiners els Lladres, situada entre la punta dels Penyals i el barranc de la Porquerola, hi havia una bandera vermella hissada amb un dau blanc al centre. Aquí podria observar-se com arribaria un camió del qual baixarien uns homes i traslladarien uns paquets dintre de la casa. Quan van arribar els homes es va treure la bandera i es va tornar a posar quan va marxar el camió que estaria allà aproximadament 1 hora i 20 minuts. L'informe finalitzava assegurant que en aquesta zona de costa no existien mines fondejades, ja que havia estat recorreguda dues vegades pel submarí i a més distància de la costa, afegint, a més a més, que havien estat molts els pesquers vistos allà el dia anterior pescant amb aparell d'arrossegament, cosa que feia pensar en la inexistència de mines.

La darrera i última missió de reconeixement que realitzaria aquest submarí seria efectuada en plena ofensiva franquista per terres tarragonines, en concret el dia 13 de gener de 1939 entre les 05:18 hores i les 19:00 hores del mateix dia. De les 07:30 hores a 16:30 es recorreria dues vegades la costa compresa entre Tamarit i la platja de Cunit a una distància que variaria de les 1,2 milles a 0,35 milles i en profunditats compreses entre 20 i 52 metres. L'informe deia que el submarí tota l'estona navegaria amb el periscopi fora, permetent així l'observació continua jutjant, per tant, la informació obtinguda com d'absoluta garantia, tot i que de les obres de fortificació que s'assenyalarien a l'informe seria impossible descobrir les trinxeres des del periscopi perquè quedaven sempre més baixes que el terreny. Era lògic suposar que totes les casamates que serien vistes defensarien trinxeres que estarien excavades a les platges o terrenys propers.

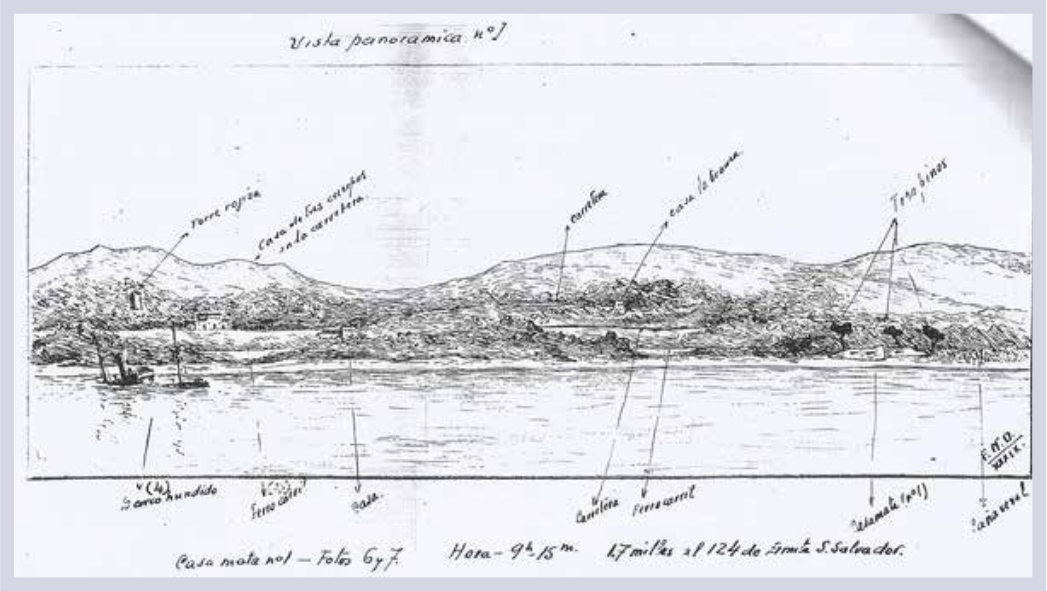
La missió resultaria difícil perquè el submarí no tenia defensa al disposar solament de 0,25 a 1 metre d'aigua sota el seu casc i, per tant, no podia fer immersió davant l'amenaça d'un avió, una bateria de costa o una llanxa antisubmarina, afegint, a més a més, que durant el dia la missió seria realitzada a plena llum, tot i que finalment el submarí no seria amenaçat. Aquesta missió de reconeixement va consistir en apropar-se al màxim a la costa i amb el periscopi d'observació i augment de 7x50 fer uns croquis molt detallats. Aquests croquis però es van poder fer perquè al submergible hi havia dos tinents de navili, Francisco Nuñez de Olañeta i Oscar Scharfaussen, que eren uns dibuixants extraordinaris i realitzarien uns croquis excel·lents[341].

Així per tant, l'informe presentat detallava les fortificacions observades a cada lloc:

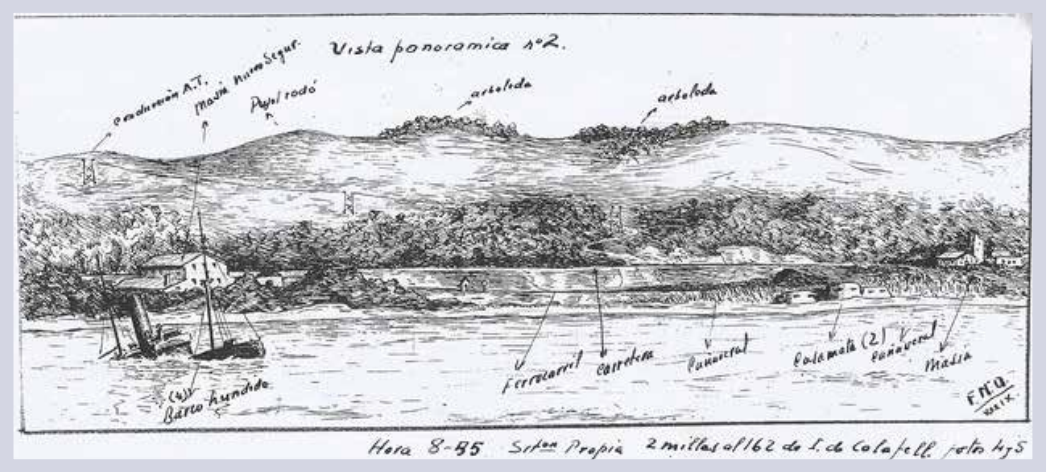
Platges de Cunit i Segur: Les tres casamates senyalades amb els números 1, 2 i 3 i al croquis número 4 i en les vistes panoràmiques número 1, 2 i 3.Eren unes obres senzillament formidables que es veien molt bé des del mar, però no des de l'aire, ja que estaven rodejades de pins i tenien el sostre tapat amb branques.

341 Obra inèdita, Pàg. 2202. FP INFIESTA. BPR-UB.

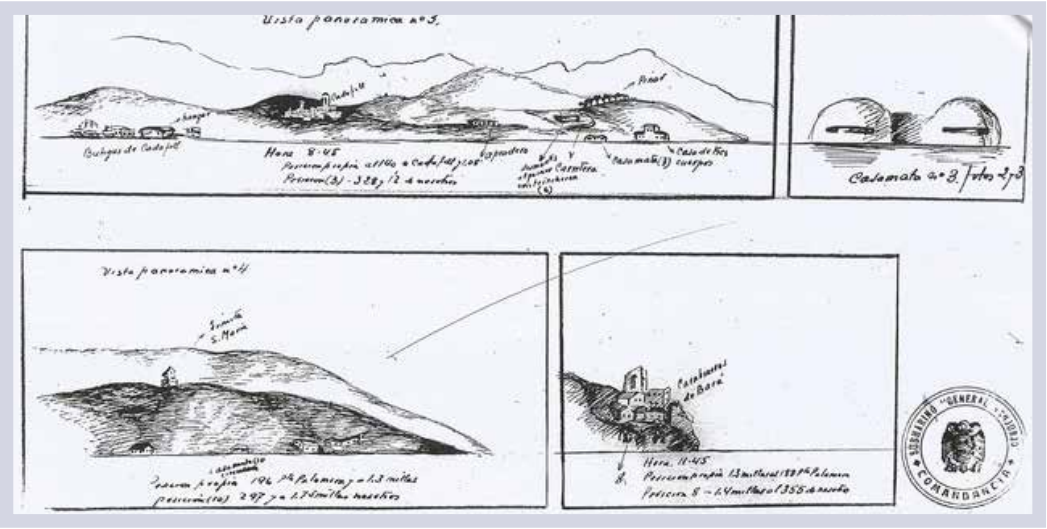
Vista panoràmica número 1



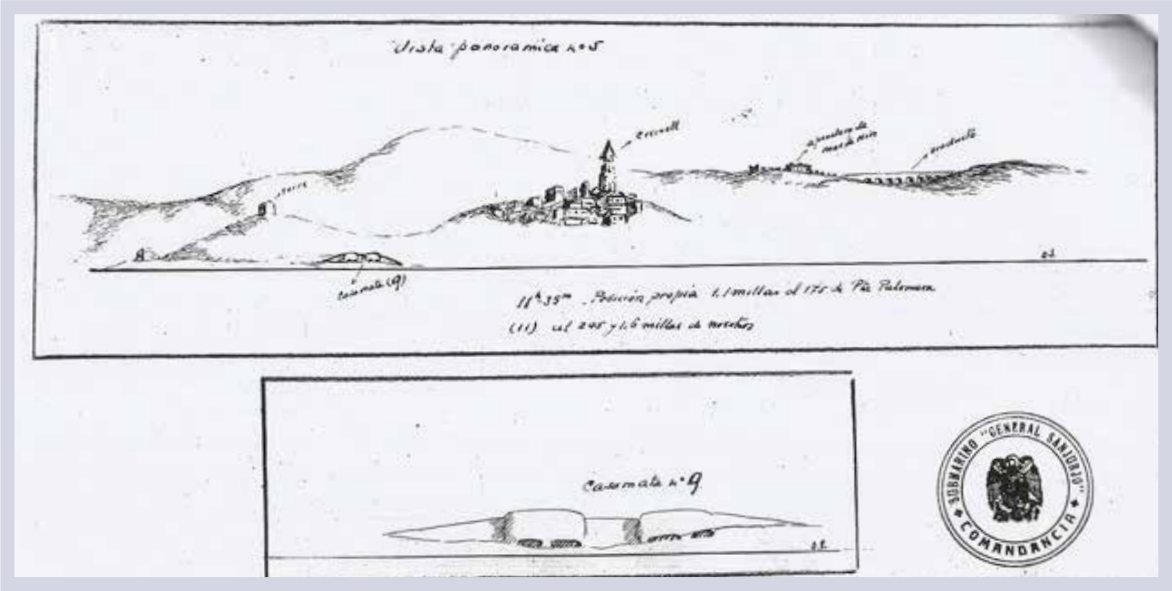
Vista panoràmica número 2



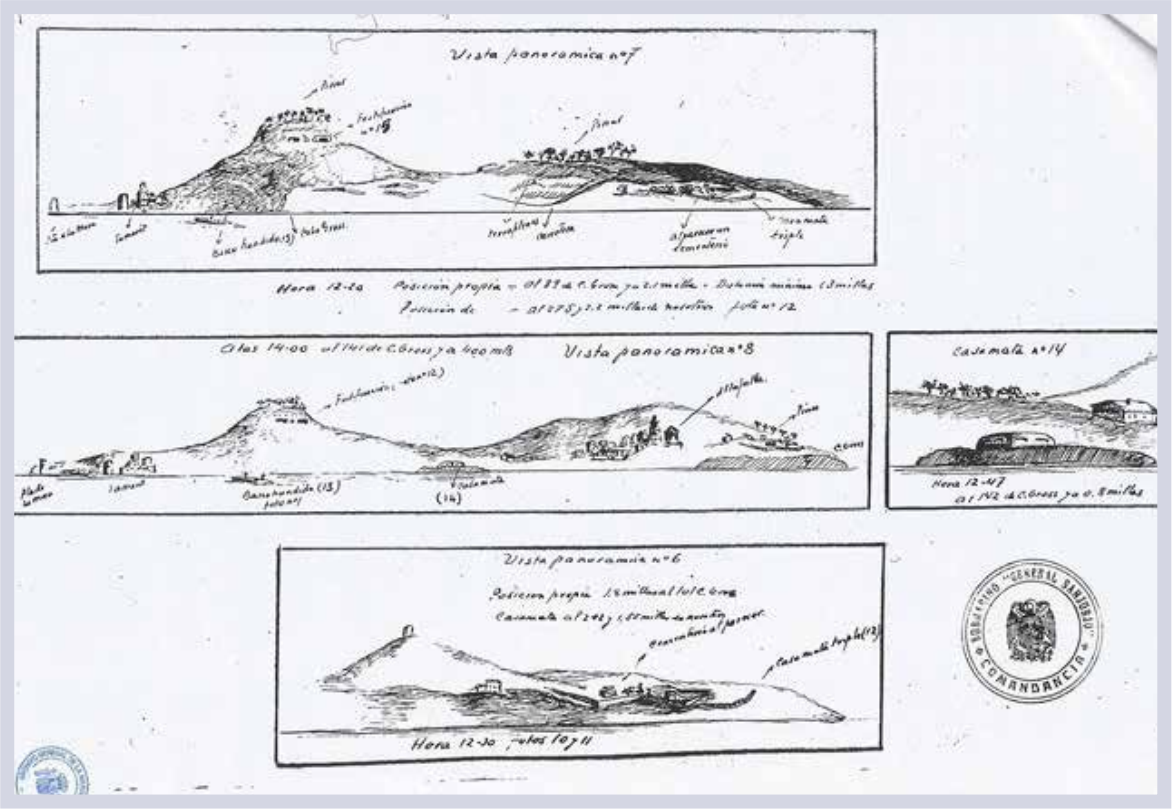
Vista panoràmica número 3 i 4



Vista panoràmica número 5



Vista panoràmica número 6, número 7 i número 8



A la platja de Segur de Calafell hi havia un vaixell embarrancat (vista panoràmica número 4, croquis número 4) amb la seva proa orientada cap al sud-est i que encara conservava bé les pintures, amb dos pals i xemeneia negres, sense marca ni nom que permetés identificar-lo i semblava estar trencat pel terci de popa[342].

Al Pujat Radó (croquis número 4) es veuria un remogut que semblava una trinxera d'una bateria;

342 És tractava del vaixell *Betis* republicà, atacat per l'aviació alemanya l'estiu de 1938.

mentre que al Pi de l'Àliga (croquis número 4 i vista panoràmica número 3), hi havia unes excavacions i uns terrenys remoguts i una carretera molt ampla que també passava per allà; mentre que per les proximitats de l'estació de Segur de Calafell semblava com si hagués instal·lada una bateria, tot i que des del submarí no observarien cap peça.

Les platges de Calafell, Sant Salvador i El Francàs estaven cobertes de cases, algunes molt bones, però sense observar res en particular en aquestes platges, tot i que a la platja de Langry hi havia una casamata (croquis número 4) a les proximitats de la casa de carrabiners del Francàs; mentre que a l'extrem de ponent de la punta Palomera existia una altra casamata (croquis número 4, casamata número 8) i al costat d'aquesta, la boca d'un túnel que semblava un refugi.

Per un altre costat, a la platja del Creixell hi havia dos casamates (croquis número 4, vista panoràmica número 4 i casamates 9 i 10) de ciment, més forta la 9 que la 10 que era més petita; mentre que a les Botigues de Torredembarra, l'informe assenyalaria que l'estació presentava les finestres amb fum, existint al costat una casa tallada en dos i el cobert del costat de l'estació tenia un gran forat que el dividia en dos, veient-se també alguns vagons destruïts i a la platja, un edifici amb xemeneia molt alta i un cartell que deia Construccions Elèctriques.

A l'extrem de llevant del promontori de cap Gros (croquis número 4, número 11 i número 12, vistes panoràmiques número 6, número 7 i número 8) es veurien com una espècie de trinxeres (número 11) i una casamata (número 12) amb uns murs llargs amb espitlleres, tot i que a la dotació del submarí no els seria possible descobrir les bateries que en informacions anteriors es deia que hi havia instal·lades allí.

L'informe recollia també que a la Riera d'Altafulla, on es veia un petit penya-segat que tallava en dues la platja, es trobava a prop la casamata número 14 (croquis número 4 i vista panoràmica número 8). En aquesta platja hi ha havia un vaixell varat (croquis número 4), desmantellat completament i desballestat en part, sent aquest el *Navarra* de la *Transmediterranea*, enfonsat feia aproximadament dos anys per un submarí italià.

A Tamarit, al puig de l'ermita de Sant Joan (croquis número 4, número 15, i vistes panoràmiques número 7 i número 8), es podrien veure unes obres que semblava que eren un emplaçament artiller, mentre que al port de Tarragona per damunt dels Molls es veurien 4 grues i fums de trens a l'estació.

L'informe recollia també altres particularitats com que durant la seva travessia havien estat diversos els trens vistos que circulaven en les dues direccions, un d'ells format per 52 unitats. S'informava també que era fàcilment abatible des del mar tota la línia fèrria i la carretera, per la qual el tràfic d'automòbils era continu i a totes les estacions es podrien veure vagons aturats als baixadors. En canvi, la dotació del submarí no veuria ni una sola barca de pesca a la mar, però sí moltes varades a les platges de Segur de Calafell i de Torredembarra. Tampoc seria vista ni la bateria de Roda de Berà ni la de cap Gros.

3.2.3. La guerra al tràfic marítim.

El bàndol sollevat seria el primer en comprendre la necessitat d'assegurar-se les seves pròpies rutes de tràfic marítim per continuar amb la guerra i, també, el que comportava bloquejar les costes republicanes, els ports i sobretot les rutes marítimes per tal d'impedir el subministrament, tant d'armes com de material que rebia el govern republicà, per poder provocar així el seu col·lapse. Per dur a terme aquesta tasca havia de comptar amb una flota poderosa, però aquest era, sens dubte, el principal problema de la marina franquista, ja que tot i que comptava amb importants unitats navals, com el cuirassat *España* i el creuer *Almirante Cervera* i, posteriorment, els creuers *Canarias* i *Baleares*, en realitat formaven una minúscula flota de guerra en comparació amb la

flota republicana, molt més nombrosa i això dificultava enormement el bloqueig de les costes republicanes. Per tal de pal·liar aquesta manca de vaixells, el bàndol franquista promouria el decret número 50, datat a Salamanca el 27 d'octubre de 1936, on es creaven els creuers auxiliars de la marina rebel mitjançant la incautació de determinades unitats de la *Compañía Transmediterranea*. Aquestes unitats passarien a ser vaixells de guerra per ordre del 31 d'octubre, mantenint en molts casos part de les seves dotacions mercants, però degudament militaritzades. Així, i a partir de l'1 de novembre de 1936, nou vaixells de la *Compañía Transmediterrania* passarien a ser de dret vaixells de guerra. Aquests serien els *Ciudad de València*, *Dómine*, *Vicente Puchol*, *Antonio Lázaro*, *Mallorca*, *Ciudad de Alicante*, *Rey Jaime I*, *Ciudad de Mahón* i *Ciudad de Palma*. A partir de l'ordre emesa el 31 d'octubre de 1936 s'establiria la divisió dels vaixells de la *Compañía Transmediterranea* amb la nova i específica situació jurídica: d'una banda, els creuers auxiliars i transports de guerra, totalment equiparats a unitats navals i que dependrien en tot de l'Estat Major de l'Armada; de l'altra, la resta dels vaixells que quedaven igualment militaritzats, tot i que prestarien serveis civils sota la gerència de la companyia. Un altre nou decret,el número 63 del govern del bàndol sollevat corroboraria la militarització i la mobilització de tot el personal de mar i terra de la *Compañía Transmediterranea* i la seva direcció quedaria sempre a les ordres de l'Estat Major de l'Armada, amb l'equiparació militar adequada. Durant el conflicte diversos creuers auxiliars passarien a ser transports de guerra, mentre que altres s'anirien incorporant a aquesta classe segons les necessitats militars del desenvolupament de la guerra. Es pot afirmar que amb la confiscació de mercants de la *Compañía Transmediterranea* que realitzaria el bàndol sollevat a finals d'octubre de 1936, es va voler donar una solució a aquest problema de manca d'unitats navals, convertint els mercants en creuers auxiliars, tot i que aquesta acció no seria suficient.

D'altra banda, les primeres accions realitzades contra el tràfic marítim republicà al Mediterrani es derivarien a partir que els sollevats aconseguirien desbloquejar el pas de l'estret de Gibraltar el mes de setembre de 1936, que fins aquells moments estava en possessió dels governamentals. A partir d'aquí, i amb les primeres incursions realitzades pels dos únics creuers rebels al Mediterrani, *Almirante Cervera* i *Canarias*, començaria aquesta fustigació del tràfic marítim que abastia la República. Durant els deu primers dies després del desbloqueig de l'estret de Gibraltar, l'objectiu principal dels dos creuers era, segons es desprenia d'un informe realitzat per l'almirall Francisco Moreno després del creuer realitzat pel Mediterrani pel *Canarias* i el *Almirante Cervera*, caçar als mercants republicans, tot i que aquest objectiu no era possible assolir-lo pels dos vaixells rebels a causa de la intercepció per ràdio d'un telegrama xifrat amb una clau ja antiga que posseïen els republicans, fet que feia que els governamentals poguessin avisar els seus vaixells mercants dels possibles moviments dels vaixells rebels. Alhora, els sollevats també havien interceptat un missatge dels republicans a partir del qual avisaven els seus vaixells mercants, fet, per tant, que faria que durant aquests dies no es realitzés cap trobada entre vaixells dels dos bàndols.

De les conclusions extretes de les diverses missions realitzades pels vaixells franquistes, la més important era la descoberta de la ruta que feien els vaixells mercants, tractant-se aquesta de seguir la derrota costera segons fossin vaixells de menor tonatge o la realitzada pels grans mercants, que no era altra que navegar directament durant les hores nocturnes. Però aquesta era només una de les tres rutes per on arribaven els vaixells mercants als ports republicans, les altres dues eren la que arribava des de la costa d'Algèria fins a Orà i de nit cap a Cartagena i Alacant i la ruta directa procedent de Llevant.

Amb l'ocupació total de la costa nord d'Espanya per part dels sollevats,el setembre de 1937, i per tant de poder controlar el Mar Cantàbric, des d'octubre de 1937 en endavant, la marina franquista comptaria amb totes les seves unitats a l'escenari del Mediterrani amb l'objectiu d'acabar amb aquest important tràfic marítim que encara arribaria amb força freqüència als ports republicans mediterranis. Tot i que els sollevats ampliarien el seu escenari, ja que vaixells rebels patrullarien

pel Mediterrani Central i Oriental i, fins i tot fora d'aquest, amb la missió d'entorpir el tràfic marítim republicà o amb destinació a ports republicans. Però això no vol dir que oblidessin la costa catalana. Van realitzar algunes missions qualificades de càstig com seria la efectuada el dia 23 de desembre de 1937. En aquest cas concret, els protagonistes serien el creuers *Almirante Cervera* i *Canarias* i tindrien com a objectiu l'enfonsament de diferents barques de pesca al sud de la província de Tarragona. Cap a les 02:00 hores sortirien a la mar 43 barques motores, entre grans i petites, de la zona sud de Catalunya, portant cadascuna entre 8 i 10 homes. A les 06:00 hores algunes d'aquestes barques podrien distingir en repetides ocasions la desaparició de diferents siluetes que per la boira impedien precisar. A les 07:45 hores les dotacions de les barques pesqueres podrien observar que les suposades siluetes eren dos vaixells franquistes i que, segons algunes informacions de testimonis directes, afegirien que seria el *Almirante Cervera* qui obriria foc cap a algunes d'aquestes barques. Un quart d'hora més tard, el mateix vaixell franquista incendiaria algunes barques i a les 08:30 hores el *Canarias* cessaria la seva actuació sobre les embarcacions i es dirigiria cap a la posició del *Almirante Cervera*, moment que seria aprofitat per 16 barques que fugirien cap al port de Sant Carles de la Ràpita, on arribarien entres les 10:00 i les 12:00 hores. La resta de les embarcacions anirien arribant fins les 18:00 hores excepte dues que ho farien a les 21:00 hores. Finalment, serien cinc les embarcacions que no tornarien: *Rosa Maria*, *Paco Castellar*, *Rosita* (totes tres de Sant Carles de la Ràpita) *Maria Soledad* de Dènia i *Dolores Arlández* de Sant Carles de la Ràpita. Les quatre primeres serien incendiades pels creuers rebels i enfonsades, posteriorment, mentre que la darrera apareixeria sense tripulació i remolcada per una altra embarcació al port de Sant Carles de la Ràpita. Aquestes barques tenien una dotació de deu homes aproximadament. Es van trobar a faltar uns 45 homes en total que serien fets presoners pels vaixells franquistes. Els fets van ocórrer a unes 6 o 8 milles de la costa a llevant del far de la Banya[343].

Tot i que les Forces del Bloqueig del Mediterrani, tal i com es denominaven les unitats navals franquistes que participaven al Mediterrani, patirien un cop molt important quan seria enfonsat el 6 de març de 1938 el creuer *Baleares* per part de la flota republicana, el valuós ajut que oferiria l'aviació, basada a Mallorca i que realitzaria un continu assetjament als ports republicans i al tràfic marítim, faria que cada vegada resultés més complicat el subministrament marítim republicà, registrant els ports del Mediterrani cada vegada menys arribades de vaixells mercants. A partir de finals d'abril de 1938, els vaixells rebels realitzarien diferents missions a la costa catalana consistents en aturar el tràfic marítim o en tallar les comunicacions que havien quedat divides a la zona republicana després que els sollevats aconseguissin arribar al Mediterrani per Vinaròs el dia 15 del mateix mes. Les primeres d'aquestes operacions es realitzarien, per tant, poc després, a finals d'abril, concretament les nits del 29 al 30 i del 31 al 1 de maig, quan els destructors *Huesca* i *Teruel* amb el suport de l'*Almirante Cervera* establirien respectives patrulles de 6 hores de durada al paral·lel de l'Illa de Buda, mentre que al maig es muntarien quatre operacions més durant les nits del 7 al 8, del 10 al 11, del 13 al 14 i del 24 al 25. Aquestes incursions serien efectuades per la Flotilla de Destructors franquistes que comptarien durant les tres primeres operacions amb la participació d'un creuer, com seria l'*Almirante Cervera*, durant la missió realitzada la nit del 7 al 8 i el *Canarias* a les operacions del 10 al 11 i del 13 al 14. La zona patrullada estava entre els paral·lels de Tarragona i Sagunt. La patrulla acostumava a iniciar les operacions a les 21:00 hores i les finalitzava a la matinada del dia següent, mentre que el creuer que donava suport a cada incursió es mantenia en una posició intermitja, comptant totes aquestes operacions amb el suport aeri d'exploració dels hidroavions de Pollença. La darrera de les incursions de maig, realitzada la nit del 24 al 25, començaria amb vols d'exploració el dia anterior, intensificant-se aquests els dia 24 amb la realització de fins a quatre vols, mentre que el dia 25 no se'n faria pel mal temps. Aquesta intensificació de vols seria deguda principalment perquè l'objectiu d'aquesta missió era pertorbar les comunicacions entre els ports de la Costa Brava i França, tot i que no comptaria amb el suport de cap creuer, ja que la zona d'actuació

343 Caixa 701. Secció Incorporats. AGGCE.

estava molt lluny de la base principal republicana i no es tenien notícies que hagués cap unitat naval important republicana a la zona. Tot i així, aquesta darrera operació no seria realitzada, ja que el destructor *Teruel* abordaria per error el *Huesca*, tornant a Palma tots els vaixells. Després d'aquest incident aquest tipus d'incursions es reduirien de tal manera ple que durant el mes de juny no es realitzaria cap.

Una altra missió envers el tràfic marítim republicà seria realitzada entre el 20 al 23 de juny quan diferents unitats navals rebels intentarien interceptar un suposat comboi republicà, ja que segons una informació rebuda per Francisco Moreno, l'almirall en cap de les Forces del Bloqueig del Mediterrani, la matinada del 20 de juny, els republicans intentarien traslladar tropes de les divisions de Líster i El Campesino des de Barcelona a València. En relació a aquesta informació, els creuers *Canarias* i *Almirante Cervera* serien ràpidament destinats a l'exploració de la derrota Barcelona-València i els dos submarins sortirien en missió d'exploració i intercepció, establint-se el *General Mola* davant València i el *General Sanjurjo* davant de Tarragona. Però tot i que seria explorada la derrota Barcelona-València pels creuers, submarins i, fins i tot, l'aviació, no observarien res. L'aviació atacaria amb intensitat els dos ports i el dia 23 es donaria per finalitzada la missió sense cap resultat. En realitat resultaria molt difícil de creure la mobilitat de les tropes republicanes, ja que una divisió estava formada per 7.000 o 8.000 homes, el que feia necessari uns cinc vaixells com a mínim, a més a més de la cobertura de la marina i l'aviació, esdevenint, per tant, aquest missatge res més que una maniobra d'emmascarament davant de la gran ofensiva de l'Ebre que realitzaria l'exèrcit republicà només un més després. Relatiu a l'ofensiva de l'Ebre, el dia 21 de juliol, pocs dies abans d'iniciar-se, l'almirall en cap de les Forces del Bloqueig del Mediterrani, rebria una ordre de vigilar la costa al sector de Tortosa i mantenir allistats els creuers per poder concentrar-se a la zona davant d'una possible ofensiva del republicans que, d'altra banda, seria iniciada només quatre dies més tard.

Un altra exemple sobre el tràfic marítim, en aquest cas de similars característiques que l'operació realitzada a finals de juny, seria la duta a terme a finals de novembre quan, novament, els rebels, a través d'una informació republicana, intentarien interceptar un nou transport de tropes que, com en el cas anterior, no existiria. L'almirall en cap de l'Estat Major de l'Armada ordenaria també utilitzar tots els mitjans disponibles per impedir, amb ordres indiscutibles, d'atacar tot vaixell sospitós que navegués en aigües jurisdiccionals pròximes a la zona d'operacions i, en cas d'existir la seguretat de que transportés tropes, no respectar la bandera tampoc fora de les aigües jurisdiccionals. D'aquesta manera el 28 de novembre a la tarda sortiria una Agrupació Naval integrada pels creuers *Almirante Cervera* i *Navarra*, els destructors *Teruel* i *Huesca* i el submarí *General Sanjurjo* a les ordres del comandant Moréu, cap de la divisió de creuers, que es dirigiria a un punt situat a 30 milles a llevant de Barcelona, a partir del qual els creuers haurien de creuar rumbs nord i sud entre els paral·lels de Barcelona i Tarragona, mentre que els destructors es destacarien a la posta de sol fins aproximar-se a 6 milles de Barcelona. Però durant la nit, entre les 22:00 i les 24:00 hores, l'Agrupació Naval podria veure explosions i llums de projectors a la costa catalana com a conseqüència de la reacció antiaèria als atacs de l'aviació rebel realitzats entre les 01:00 a 05:30 hores. Els dos destructors en xafarranxo de combat reconeixerien la costa a les proximitats del port de Barcelona però sense observar cap vaixell. Una vegada s'incorporarien els creuers a l'exploració realitzada pels destructors, el temps empitjoraria considerablement, resultant força difícil la navegació pels destructors al alba i impedint, d'aquesta manera, mantenir el rumb. Davant d'aquesta circumstància s'ordenaria a mig matí la tornada a Palma dels destructors, mentre que els creuers continuarien amb la incursió, tot i que amb grans dificultats a causa de l'empitjorament del temps, tornant a Palma la mateixa tarda. L'aviació que, per la seva part, bombardejaria Barcelona i València no veuria res anormal, així que suposaria que la informació havia estat falsa i, fins i tot, tampoc observaria res anormal el submarí *General Sanjurjo* que romandria davant Tarragona des de la matinada del 29 fins al 1 de desembre. Aquestes operacions al tràfic marítim i, sobretot, de bloqueig a les costes catalanes, en canvi sí que

tindrien més transcendència un cop iniciada l'ofensiva franquista sobre Catalunya.

En conjunt, a totes les zones d'operacions i durant tota la guerra, les Forces del Bloqueig del Mediterrani aconseguirien enfonsar o capturar més de 300 vaixells que transportaven contraban de guerra (238 espanyols i 99 estrangers), sense perdre'n cap[344]. Tot i aquest èxit, el bloqueig franquista resultaria ser més efectiu a l'hora de capturar botí de guerra que no pas d'impedir el trànsit de material pels republicans, ja que es calcula que el material republicà capturat a alta mar i posat al servei del bàndol sollevat va poder suposar en ocasions fins al 30% de les seves existències. Però el bloqueig franquista no va poder resultar decisiu per ell mateix, sobretot amb la via francesa d'aprovisionaments disponible on Catalunya tindria un paper clau.

Les mines submarines serien un altre element, tant de caràcter defensiu com ofensiu, que intervindrien a la Guerra Civil, tot i que d'una manera més limitada, posant en perill la navegació dels vaixells per aigües catalanes o amb destinació als diferents ports catalans. Aquesta guerra de mines seria desenvolupada directament pels dos bàndols, tot i que amb caràcters diferents, ja que els republicans l'utilitzarien de manera defensiva mentre que els rebels l'emprarien amb un caràcter ofensiu i amb més assiduïtat, tot i que obtindrien uns resultats força modestos.

Així, el bàndol franquista emplaçaria mines a aigües catalanes a finals de febrer de 1937, en aquest cas a la costa gironina, i ho tornaria a intentar a aigües tarragonines a finals de juny del mateix any. Aquesta darrera operació començaria a primeres hores del dia 28 de juny quan el minador *Antonio Lázaro* i escortat pel creuer *Baleares*, se situaria davant del cap de Tortosa. A les seves proximitats havia d'intentar col·locar un total de 30 mines en dues línies amb orientació nord-oest i sud-est, tot i que quan el minador s'apropava a la costa per iniciar l'operació, aquest s'hauria de retirar per falta de visibilitat, ajornant l'operació unes hores esperant que les condicions milloressin. Ho faria passades unes hores però massa tard per repetir l'intent i des del *Baleares* s'ordenaria la suspensió de la operació, cancel·lant d'aquesta manera el minat i tornant els dos vaixells a Palma.

La qüestió de les mines tornaria a ser notícia a principis de desembre de 1937 quan el govern britànic contestaria al govern de Burgos sobre la guerra de mines, després que aquest declarés el bloqueig de la costa mediterrània republicana. *La Vanguardia* reflectiria a les seves planes la resposta del govern britànic, que afirmava que la 8a Convenció de La Haia prohibia el llançament de mines al llarg de les costes enemigues quan l'únic objectiu d'aquesta acció era interceptar la navegació comercial i que tota acció contrària aquesta Convenció constituïa una infracció del dret internacional, fins i tot, en el cas que hagués estat reconegut el dret de bel·ligerància a les dues parts enemigues d'Espanya[345]. Tot i així, després d'aquest darrer intent del juny de 1937, la marina rebel no tornaria a intentar cap altra operació de minat a la costa catalana, però sí que ho faria la marina republicana, que minaria les aigües del cap de Sant Sebastià, la badia de Roses i el port de Tarragona, aquest últim a finals de la guerra[346].

3.2.4. La campanya de Catalunya al mar tarragoní.

Durant l'ofensiva de Catalunya que protagonitzaria l'exèrcit franquista al desembre de 1938 i que acabaria amb la desfeta republicana al Principat al febrer de 1939, la marina rebel hi tindria un paper destacat, tant de suport en l'avançament de les forces de terra, així com en la continuació del bloqueig de les costes catalanes amb la particularitat que aquesta vegada tindria projectats una sèrie de desembarcaments al litoral català, una acció molt temuda des de finals de 1936 pel bàndol republicà.

344 Per a més informació sobre aquests resultats, veure l'obra de GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael, *La Marina Mercante y el tráfico marítimo*.
345 *La Vanguardia*, 9 de desembre de 1937.
346 Veure apartat sobre La Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya.

La campanya de Catalunya s'iniciaria el 23 de desembre després d'haver-se endarrerit una setmana pel mal temps, però la marina rebel una mica abans d'aquesta data ja havia començat a intensificar les seves accions envers la costa catalana. Així, a primera hora de l'11 de desembre, sortiria de Palma de Mallorca la divisió de creuers formada pels creuers *Cervera* i *Navarra* i la flotilla de destructors, *Ceuta*, *Teruel* i *Huesca* per establir dos barreres de bloqueig de la costa, una al paral·lel del cap de Salou, entre els meridians de Vilanova i la Geltrú i Calella, integrada pels tres destructors i, l'altra sobre el meridià de Tossa de Mar, entre els paral·lels de l'Hospitalet de l'Infant i Barcelona coberta pels dos creuers. En concret, la missió d'aquests cinc vaixells consistia en tractar d'impedir el trasllat de dues divisions republicanes des de la zona sud a la nord, segons els darrers missatges que els serveis d'intel·ligència franquista havien pogut obtenir durant aquells dies. Les barreres quedarien establertes a les 17:00 hores del dia 11 i romandrien fins les 06:30 hores del dia 12 quan reunits els creuers i els destructors i vist que no havien observat cap transport de guerra republicà, emprendrien el retorn, tot i que aquesta vegada a Pollença, ja que a Palma hi havia temporal.

D'una altra banda, a les dos setmanes d'haver-se iniciat l'ofensiva franquista sobre Catalunya, concretament el dia 4 de gener, el submarí *General Mola* seria enviat a vigilar les aigües entre els paral·lels de Sitges i Barcelona i el meridià 02º25' est i la costa, mentre que la divisió de creuers, prescindint en aquest cas dels destructors, es dirigiria cap a aigües prop de Tarragona on durant la matinada del dia següent navegaria al llarg de la costa des del cap de Salou fins a Altafulla, on patiria un atac de l'aviació republicana, però no sobrepassaria el paral·lel de Sitges amb la intenció de no introduir-se a la zona assignada al submarí *General Mola*. El submarí havia sortit de Sóller a les 18:00 hores del 4 de gener i a l'alba del dia següent es trobaria a només 8,5 milles de la costa catalana, navegant entre els paral·lels de Sitges i Barcelona on romandria a l'aguait fins a les 21:00 hores del dia 8, però al no tenir cap novetat tornaria a Sóller al matí del dia següent. Durant la seva travessia observaria diversos pesquers, avions sobrevolant el Prat de Llobregat, un petit remolcador entrant a Barcelona i una llanxa ràpida patrullant a la zona de llevant d'aquest port.

Per la seva part, la presència dels vaixells rebels davant de les costes tarragonines serviria de dissuasió pels republicans envers un possible transport marítim des de Gandia fins a Barcelona com s'havia anunciat i que al final no es realitzaria. Els republicans, tot i no enviar cap unitat de la seva flota a defensar les aigües catalanes, en tindrien sempre constància, gràcies al seu servei d'espionatge, dels moviments que realitzarien els vaixells rebels, així com de la preparació que estaven realitzant els franquistes per realitzar un desembarcament en un lloc de la costa catalana entre Tortosa i Sitges aproximadament cap el 10 de gener[347].

El dia 12 de gener la flota rebel realitzaria una altra incursió per aigües catalanes després que l'almirall en cap de les Forces del Bloqueig del Mediterrani rebés un missatge de l'alt comandament informant que els republicans pretenien portar a Catalunya 18.000 homes des de ports de Llevant, tot i que el missatge no especificava quan ni com seria realitzada aquesta operació. Davant d'aquesta situació, una agrupació formada per la divisió de creuers i els minadors *Marte* i *Júpiter* sortirien a les 11:00 hores del dia 13 de Pollença i, segons el pla d'actuació, totes aquestes unitats navals havien de trobar-se a les 16:20 en un punt situat a 30 milles de Barcelona i des d'allà emprendre la tornada a les 18:00 hores seguint primer el paral·lel de Barcelona fins a 80 milles de terra per posar rumb, a continuació, al sud i posteriorment fins a Palma, cobrint aquesta exploració l'últim tram de la ruta a Barcelona dels transports procedents dels ports de Llevant seguint la ruta de Nyon número 2. L'Agrupació arribaria amb dos hores i mitja de retard al punt situat a 30 milles de Barcelona, ja que patiria un bombardeig de cinc avions republicans prop de la sortida de Mallorca i cinc minuts després es desplegaria l'Agrupació per quedar en línia de front. Més tard, a les 19:20 hores l'*Almirante Cervera* observaria una llanxa ràpida que passaria a gran velocitat prop seu i que atacaria a unitats navals rebels però sense gaires conseqüències.

347 Veure apartat 3.2.4.1. L'operació de desembarcament a l'Hospitalet de l'Infant.

Per la seva part, el submarí *General Sanjurjo* (comandat pel capità de corbeta Francisco Núñez Rodríguez) sortiria de la base de Sóller el dia 12 a la nit per realitzar una missió de reconeixement de la part de costa compresa entre Tamarit i El Vendrell alhora que comprovava l'existència de bateries, fortificacions, nius de metralladores, etc... amb l'objectiu d'obtenir la màxima informació possible davant d'una hipotètica operació de desembarcament a llevant de Tarragona com alternativa a l'operació projectada a l'Hospitalet de l'Infant. El submarí romandria a la zona des de l'alba fins les 19:00 hores del dia 13 moment que una vegada obtingudes totes les dades, emprendria la tornada a Sóller, arribant durant el matí del dia 14[348].

En canvi, el mateix dia 12 de gener l'ofensiva realitzada per les tropes franquistes sobre territori català progressaria adequadament. El Cos d'Exèrcit Marroquí ocuparia Falset, Tortosa i la costa fins l'Ametlla de Mar[349], mentre que el Cos d'Exèrcit de Navarra entraria a Montblanc, fent innecessari el desembarcament de tropes rebels a l'Hospitalet de l'Infant que s'havia planejat[350]. El sector nord del Mediterrani s'estenia llavors des de Castelló fins a la desembocadura de l'Ebre i n'estava al comandament el capità de navili López Cortijo amb residència a Castelló. El 14 de gener al trencar-se el front, el batalló d'infanteria de marina emprendria la marxa a peu cap a Tarragona seguint l'itinerari Sant Carles de la Ràpita-Gandesa-Ampolla de Mar-Hospitalet-Cambrils i Tarragona.

El dia 15 l'almirall en cap de les Forces del Bloqueig del Mediterrani destacaria a les 03:00 hores als minadors *Vulcano*, *Júpiter* i *Marte* cap a la costa republicana trobant-se al migdia pròxims a aquests objectius. S'endinsarien a la cala entre cap de Tortosa i Hospitalet de l'Infant, però haurien de canviar d'objectiu al ser avisats pel general en cap de l'Exèrcit del Nord de la sortida des del port de Tarragona de dos vapors i d'altres dos vaixells que es preparaven per partir. D'aquesta manera els tres minadors posarien rumb cap el port de Tarragona a 17 nusos de velocitat i poc abans de les 14:00 començarien a creuar entre el cap de Salou i Tarragona. Però l'arribada aquell mateix dia de les tropes franquistes a Tarragona canviarien els plans, així al vespre el minador *Vulcano* fondejaria a Sant Carles de la Ràpita, mentre que els altres dos minadors ho farien a Vinaròs. Aquell mateix dia, però, i abans de l'ocupació de Tarragona, el general en cap de l'Exèrcit del Nord s'interessaria amb urgència per l'organització del tràfic marítim de cabotatge de velers, barcasses o embarcacions petites entre Castelló, Vinaròs i Cambrils amb l'objectiu d'abastir de queviures l'exèrcit en operacions. No osbstant, el port de Cambrils no reunia les condicions mínimes necessàries per la descàrrega, ja que no tenia Moll i solament podien entrar en ell vaixells de fins a 200 tones.

D'altra banda, els minadors rebels tornarien a creuar al dia següent per davant de Tarragona i el mateix farien el dia 17 fins que van rebre l'ordre de retornar a Palma, doncs els canoners *Canalejas*, *Dato* i *Cánovas* es dirigirien a rellevar-los amb objecte que poguessin participar amb la divisió de creuers en les incursions destinades a interrompre el transport de tropes entre la zona del Llevant republicà i Barcelona. Finalment, el dia 19 els tres canoners entrarien al port tarragoní amb dificultats, ja que el port de Tarragona no comptava amb els mitjans de descàrrega perquè la majoria de les seves infraestructures havien estat traslladades al Port de la Selva i les que quedaven estaven inservibles, trobant-se destruïts els coberts del Moll, així com el varador. Només quedaven en condicions útils les línies d'ancorada. A més a més, el port es trobava minat, acció que havia fet que el dia 16 s'apropessin els minadors rebels, ja que només dos dies després ja havien fet explotar cinc mines i establirien un canal d'entrada; mentre que en dies posteriors neutralitzarien 12 mines més. Tot i així, el dia 24 una mina explotaria sota el *Nuevo Pepe Lestón* provocant el seu enfonsament, així com un mort i sis ferits, finalitzant els treballs de neteja del port tarragoní el dia 30 de gener. Tarragona cobraria més importància com a port de subministrament de l'exèrcit franquista davant les noves ofensives que aquest havia de realitzar per terres catalanes arribant els

348 Caixa 8949. SHEMA. AGMAB.
349 En el seu avançament posterior des de l'Ametlla de Mar en direcció a Tarragona es veurien hostilitzats per llanxes republicanes.
350 Veure apartat 3.2.4.1. L'operació de desembarcament a l'Hospitalet de l'Infant.

primers vaixells amb subministres de tropes el dia 23 de gener.

Tornant a les activitats de les unitats navals franquistes, el 18 de gener l'alt comandament rebel anunciaria, gràcies a una informació rebuda pels seus serveis d'espionatge, l'embarcament als ports de Cartagena i Almeria entre els dies 17 i 20 del mateix mes de dos batallons republicans; un altre missatge assenyalava València com a port de d'embarcament i sempre el de Barcelona com destinació. Una tercera informació, fins i tot, concretava altres detalls importants com que els transports de tropes utilitzarien la derrota de Nyon número 2, navegarien amb els llums encesos, anirien escortats per dos destructors i recalarien al port de Barcelona entre les 09:00 i les 10:00 hores.

El primer missatge de tots feia referència a una nota enviada el 12 de gener pel general republicà, Vicente Rojo, demanant l'enviament a Barcelona de 3.000 homes d'infanteria com a primera expedició, així com voluntaris de les Brigades Internacionals. El govern republicà acceptaria la petició i en previsió de realitzar aquesta operació serien previstos els transports *T.E.* (*Escolano*) i *T.S.* (*Capitán Segarra*) que arribarien a València el dia 19 procedents de Cartagena. A València embarcarien 2.700 homes, entre els dos vaixells, i 200 tones de càrrega en cadascun, sortint el *T.S.* del port valencià a les 17:00 del dia 20 i el *T.E.* mitja hora més tard amb la intenció d'arribar a la derrota de Nyon número 2 per després abandonar-la a les 05:30 hores del dia 21 i arrumbar directament a Barcelona.

Tenint en compte aquestes informacions, l'almirall en cap de les Forces del Bloqueig del Mediterrani es disposaria a muntar una operació amb la divisió de creuers i la flotilla de destructors i una altra complementària amb minadors, així com patrulles d'exploració realitzades per avions des dels ports de la zona sud fins a Barcelona. Però, tot i el dispositiu establert, els dos vaixells de transport republicà podrien realitzar la seva missió de transport de tropes, entrant i sortint de Barcelona en poques hores.

La divisió de creuers franquista iniciaria una altra operació el dia 24 amb l'objectiu d'interceptar i destruir un nou transport de tropes republicà que tenia previst la seva sortida la mateixa nit. La idea d'aquesta divisió consistia en tallar la derrota de Nyon número 2 a l'altura del paral·lel de València i seguir fins la de Tortosa per, des d'allà, navegar fins trobar-se a les 07:00 hores del dimecres 25 a 18 milles al sud-est de Barcelona. Realitzada aquesta operació, la divisió de creuers es trobaria navegant per les immediacions de l'anomenat punt fins les 09:00 hores, moment que emprendria la tornada a Palma, tot i que una hora després, mentre la divisió de creuers es trobava davant de Barcelona, rebria ordres de capturar o enfonsar tots els vaixells republicans que intentessin sortir del port de la ciutat comtal. Així, aquell mateix matí el *Canarias* apressaria el vaixell de bandera panamenya *Wintonia* al que despatxaria cap a Palma. També reconeixeria el remolcador *Monturiol* que navegava a la deriva i abandonat per la seva tripulació; mentre que els vaixells *Vulcano*, *Dato* i *Cánovas* també sortirien de Tarragona el dia 25 amb la mateixa missió que els destructors i creuers; i el *Júpiter* i el *Canalejas* sortirien de Palma per anar a Tarragona on quedarien ancorats a les 09:00 hores del dia 26. Amb l'entrada de les tropes franquistes a Barcelona el mateix dia 26, l'almirall en cap de les Forces del Bloqueig del Mediterrani ordenaria a l'agrupació formada pel *Vulcano*, *Dato* i *Cánovas* la vigilància de les platges entre Barcelona i Tossa de Mar, mentre que, per la seva part, la divisió de creuers i els incorporats destructors *Ceuta* i *Huesca* continuarien patrullant davant la costa catalana des de primeres hores del 26 de gener fins al 4 de febrer, incorporant-se durant aquest temps a Palma per proveir-se, excepte el *Canarias* que continuaria al Mediterrani. El *Navarra*, per la seva banda, intentaria remolcar i conduir el *Monturiol* a les proximitats de Tarragona i lliurar-lo al canoner *Canalejas*,però no ho aconseguiria, donat que el *Monturiol* acabaria enfonsant-se ben aviat.

La flota rebel se centraria a les aigües catalanes, cada vegada més al nord, acompanyant les tropes terrestres en el seu avançament per aquesta zona. Així, la Flotilla de dragamines sortiria el dia 27 de Tarragona i aquella mateixa tarda començaria a dragar el port de Barcelona, tot i que el patró d'una embarcació interceptada pel *Mar Negro* afirmaria que els republicans no havien minat el port. Indistintament d'aquesta declaració, els dragamines deixarien llest un canal de 800 metres d'amplada el dia 29, deixant obert al tràfic el port de Barcelona on hi havia uns 30 vaixells enfonsats dels quals es faria càrrec la Comissió de Salvament de Vaixells, creada a finals d'octubre de 1937[351].

Igualment, i fins l'ocupació per part les tropes franquistes de tota la Costa Brava, l'almirall en cap de les Forces del Bloqueig del Mediterrani franquista ordenaria també la concentració a Barcelona de tots els patrullers ancorats a Tarragona amb la idea d'efectuar una demostració de força davant d'aquella costa. Aquesta acció s'havia de realitzar a una distància de 6 nusos, tot i que, el 9 de febrer i tres hores després de la sortida dels patrullers, rebrien l'ordre de concentrar-se a Alcúdia. D'aquí en endavant l'activitat de les unitats navals rebels a les aigües tarragonines seria pràcticament testimonial fins al final de la guerra.

3.2.4.1. L'operació de desembarcament de l'Hospitalet de l'Infant.

Dintre de l'ofensiva franquista de Catalunya adquiririen una gran importància els veritables projectes de desembarcament de tropes franquistes a la costa catalana. I és que tot i la por i l'atemoriment que tindrien els republicans des de finals de 1936 davant d'un hipotètic desembarcament de tropes, sobretot a terres catalanes, la materialització d'un possible desembarcament vindria donada finalment al darrer període de la guerra. La idea d'un desembarcament a les costes catalanes estaria determinada pel mateix Franco qui a finals de novembre, i en vista de l'inici de la campanya de Catalunya, ordenaria estudiar la cooperació de la flota rebel per dur a terme el desembarcament de quatre batallons a un punt de la costa per facilitar l'avançament del Cos d'Exèrcit Marroquí (Divisions 13, 50 i 105) comandat pel general Yagüe i desplegat a la desembocadura de l'Ebre, davant de Tortosa[352]. O sigui que des d'aquesta data de finals de novembre fins l'inici de la campanya de Catalunya, que s'establiria el dia 23, Franco deixava poc menys d'un mes per preparar tota l'operació.

Així que des de finals de novembre, i pràcticament durant tot el mes de desembre, l'Estat Major de l'almirall en cap de les Forces del Bloqueig del Mediterrani desenvoluparia, per una banda, la idea i la redacció de la documentació necessària pel desenvolupament de la missió i, per l'altra, realitzaria el propi desenvolupament d'aquesta degut a la falta de temps per realitzar-la. Adquiriria les forces i el material necessari i organitzaria els preparatius, així com adaptaria els mitjans de transport i desembarcament de tropes per la missió. Un dels grans contratemps seria que la marina rebel no disposava dels materials adequats, així que hauria d'utilitzar tot tipus d'embarcacions com bous de pesca, motovelers i totes les embarcacions possibles, fossin aquestes aptes o no per efectuar una operació com la projectada. D'aquesta manera, requisarien 36 bous de pesca d'unes 12 a 20 tones a la costa de Llevant amb capacitat cadascuna per a 40 homes, a més a més de 4 motovelers de 150 tones cadascun amb una capacitat per a uns 400 homes cada un i 6 candrays amb capacitat per a 100 homes cadascun. A més a més d'aquestes embarcacions, 20 patrullers i dragamines també rebrien l'ordre de preparar-se per actuar com a remolcadors, alguns d'ells, fins i tot, armats amb canons de 76 mm i enginyers de l'exèrcit fabricarien a Alcanyís planxes de ferro per ser utilitzades com plataformes pel desembarcament de tropes[353].

Un dels altres preparatius importants era el d'intel·ligència i, per aquest motiu, ja el 29 de novembre era sol·licitat un pràctic de confiança coneixedor de la costa des de la desembocadura del riu Ebre

351 Veure ESTADO MAYOR DE LA ARMADA. *Comisión de la Armada para Salvamento de Buques*. Madrid. 1941.
352 CERVERA, Juan, *Memorias de Guerra*. Pàg. 351.
353 MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando i Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada. Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936 a 1939*. Pàg. 2.602.

fins a Salou; així mateix, entre els dies 3 i 5 de desembre i el 13 i el 15 del mateix mes seria enviat el submarí *General Sanjurjo* en missió de reconeixement de la costa per tal de realitzar una exploració de les platges que podien albergar un possible desembarcament, realitzant fotografies i un informe donant a conèixer totes les vicissituds existents entre Cunit i el cap del Terme[354]. Dintre d'aquesta tasca de reconeixement també realitzaria un bon treball l'aviació, que observaria tota la costa tarragonina prenent fotografies i assenyalant les possibles defenses que podien existir-hi[355].

Tota aquesta informació seria estudiada detingudament per les autoritats corresponents, però abans que es tingués tota aquesta informació, el dia 8 de desembre l'almirall de la flota convocaria els caps de les seccions d'organització, informació i operacions a una reunió per tractar la possible operació de desembarcament. El resultat però d'aquesta reunió no seria gens favorable a la realització d'un desembarcament, tal i com quedaria reflectit a l'acta que signarien tots i on es reflectirien les conclusions de la reunió[356]. Segons els experts, no era possible garantir la realització de l'operació en la data assenyalada, una data que, per cert, encara no s'havia delimitat, i que, tot i que es deixés llibertat per senyalar-la, solament existiria la possibilitat de garantir el transport de les forces per mar sense poder realitzar primer cap preparació artillera contra les defenses de la costa republicana per l'amplitud que tenien aquestes, perdent el factor sorpresa si aquesta es feia definitivament, ja que alertarien les tropes republicanes del desembarcament. També afirmaven que els mitjans que es disposava per l'operació eren totalment inadequats pel desembarcament en una platja enemiga i no hi havia possibilitat d'assegurar l'aprovisionament regular a les forces desembarcades. Tampoc hi havia la possibilitat d'assegurar-lis una protecció continuada de l'artilleria dels vaixells de la flota, ni antiaèria ni de superfície. En definitiva, i amb tots aquests inconvenients, les dificultats per realitzar l'operació de desembarcament era molt gran i podia portar unes pèrdues, tant materials com humanes, molt elevades.

L'almirall en cap de les Forces del Bloqueig del Mediterrani afegiria, a més a més, a tots aquests inconvenients que en cas de realitzar-se l'operació, les peces artilleres dels navilis que portessin a terme l'acció havien de desfer materialment les trinxeres i les construccions defensives republicanes de la costa, però realitzant-ho amb total sorpresa. Considerava, a més, que l'operació no havia de ser executada abans que les tropes de terra conquerissin la serralada del Coll de Balaguer i una vegada fossin desallotjades pels republicans les posicions defensives de la costa, ja que en cas contrari l'operació de desembarcament aniria abocada al fracàs donat els mitjans disponibles. L'almirall també preveia una possible reacció aèria republicana per l'existència d'aeròdroms a les proximitats, afirmant que l'artilleria antiaèria dels vaixells no seria prou efectiva per defensar les tropes desembarcades i que la utilització de bous pel desembarcament obligaria, probablement, a realitzar el desembarcament en dues etapes amb tots els seus inconvenients[357].

Però tot i les nombroses dificultats que semblava ser que existien per dur a terme l'operació de desembarcament a la costa catalana, l'estat major de les Forces del Bloqueig del Mediterrani redactaria amb data de 12 de desembre de 1938 el projecte d'operacions de desembarcament on es descrivia l'operació a realitzar, així com els mitjans utilitzats i la manera com haurien d'actuar totes les forces, però no s'especificava, entre d'altres coses, el lloc on es realitzaria el desembarcament ni els plans de la força de desembarcament[358]. El projecte amb data del dia 12 seria corregit el 16 pel capità de navili López Cortijo, cap del sector nord del Mediterrani i de l'Estat Major de les Forces del Bloqueig del Mediterrani, que afegiria la presència dels vaixells *J.J. Síster* i del *A. Lázaro*a les

354 La descripció realitzada pel submarí ha estat tractada abans al parlar de l'amenaça submarina a la costa tarragonina. Caixa 8949. SHEMA. AGMAB.
355 La Legió Còndor realitzaria un bon reconeixement aeri de la costa tarragonina, realitzant una quantitat de fotografies aèries. Caixa 9042. SHEMA. AGMAB.
356 L'acta era signada pel cap d'Estat Major del Bloqueig, el capità de navili Ramón de Ozámiz com president i els vocals, capitans de corbeta Fernando Meléndez Bojart, José María Noval Fernández i Pedro Sanz Torres.
357 Caixa 2541. SHEMA. AGMAB.
358 Caixa 2541. SHEMA. AGMAB.

operacions de transportar les tropes fins al punt de reunió amb els bous i remolcadors. Al dia següent, l'almirall en cap de l'Estat Major de l'Armada anunciaria per missatge a l'almirall en cap de les Forces del Bloqueig del Mediterrani l'enviament de la instrucció d'operacions número 9 on venia detallat el projecte de desembarcament. És a dir, amb diferència d'un dia s'establirien dues operacions de desembarcament que diferien una de l'altra i que es creuarien entre elles. La principal diferència estava en que el projecte d'operacions de l'almirall en cap de les Forces del Bloqueig Mediterrani del 12 de desembre no comptava amb que els creuers auxiliars portessin les tropes fins al punt de reunió amb els bous, amb la fatiga que això suposava per elles (corregit posteriorment el dia 16 com hem comentat), mentre que la instrucció d'operacions, per la seva part, comptava, a més a més, amb que la flota republicana no realitzaria cap acció i que s'assignarien diversos vaixells de la flota rebel per realitzar un bombardeig de les posicions defensives de Vilanova i la Geltrú i Sitges per distraure forces.

Igualment descriurem els dos projectes o instruccions d'operacions de desembarcament per la seva significació. D'aquesta manera, el projecte d'operacions de desembarcament redactat el dia 12 de desembre per l'estat major de les Forces del Bloqueig del Mediterrani i corregit el dia 16 tractava de realitzar un desembarcament a la costa catalana compresa entre cap de Salou i cap del Terme, situant aquest últim a 16 milles de l'anterior i trobant-se al mig dels dos, la població de l'Hospitalet de l'Infant.

Per realitzar aquesta operació es comptava amb 40 bous encarregats de portar les tropes a les platges; 10 patrullers per remolcar als bous; 2 creuers auxiliars pel transport de les forces des dels ports de sortida al punt que encara s'havia d'assignar i altres navilis de la marina de guerra franquista com canoners, minadors i el creuer auxiliar *Mar Negro* per la protecció immediata. El cap del sector nord del Mediterrani havia de ser l'encarregat d'allistar els 40 bous i repartir-los per igual entre Vinaròs i Sant Carles de la Ràpita, mentre que cada bou tindria com a dotació un patró, un motorista amb el seu ajudant i un proer i havien de comptar amb les planxes per al desembarcament amb tota la seva maniobra, a més a més de portar combustible i oli per 24 hores, corda de 50 metres per a un remolc i queviures per a dos dies per la seva dotació. Aquests bous també havien d'anar numerats del número 1 al 40, amb els números pintats ben visibles i assignant-se els numerals de l'1 al 20, a Vinaròs i del 21 al 40, a Sant Carles de la Ràpita.

Pel que respecta als 10 patrullers, aquests havien d'anar dividits en dues flotilles de cinc patrullers cadascuna, anomenades *PC* i *PV*. La primera estaria comandada pel tinent de navili Pardo i comptaria amb els patrullers *Pedro I*, *Juan Miguel*, *Vírgen del Icíar*, *Alcázar de Toledo* i *Calderón*, i a cadascun d'ells s'havia de pintar una lletra que havia de ser ben visible correlativa de la *A* a la *E*, numerant-los d'aquesta manera i amb l'ordre abans expressat; la flotilla s'havia de concentrar al port de Castelló i havia de remolcar els bous numerats del 1 al 20 destinats a Vinaròs.

L'altra flotilla de patrullers, la *PV,* estaria comandada pel tinent de navili Pintó i estaria integrada pels patrullers *Virgen del Carme*, *R. De la Puente*, *María Teresa*, *Juan Mary* i *Cervantes*, havent de pintar també ben visible a cadascuna d'elles una lletra: *R* pel primer patruller; *W,* pel segon; *X,* pel tercer; *Y,* pel quart i *Z,* pel cinquè; aquesta flotilla s'havia de concentrar a Vinaròs i havia de remolcar els bous numerats del 21 al 40 situats a Sant Carles de la Ràpita.

Cada patruller havia de portar 4 bous a remolc, 2 per cada aleta, establint-se pels bous del 1 al 20 de la següent manera: patruller *A* els bous 1, 2, 3, 4; patruller *B* els bous 5, 6, 7 i 8; patruller *C* els bous 9, 10, 11 i 12; patruller *D* els bous 13, 14, 15 i 16 i patruller *E* els bous 17, 18, 19 i 20. Pels bous del 21 al 40 es faria de la següent manera: patruller *R* els bous 21, 22, 23 i 24; patruller *W* els bous 25, 26, 27 i 28; patruller *X* els bous 29, 30, 31 i 32; patruller *Y* els bous 33, 34, 35 i 36 i, per últim, patruller *Z*els bous 37, 38, 39 i 40. Cada flotilla de patrullers, amb els seus respectius remolcs,

havia de navegar a una distància d'uns 400 metres entre vaixell i vaixell i una vegada reunides les dues flotilles de patrullers, la *PC* seguiria les aigües de la *PV* a 500 metres, dirigint-se d'aquesta forma fins al punt de reunió fixat pels creuers auxiliars. Per la seva identificació, cada patruller havia d'encendre, amb un interval de 10 minuts, una llum esmorteïda pel costat on tingués altre patruller i l'últim remolc de cada patruller de la flotilla *PV* havia d'encendre igualment cada deu minuts una llum atenuada per la popa.

Per un altre costat, a Palma de Mallorca es trobarien preparats dos creuers auxiliars, el *J.J. Síster* que es dirigiria a Vinaròs i el *A. Lázaro* que aniria a Castelló, els dos amb l'objectiu d'embarcar les forces de desembarcament. D'aquesta manera, i reunides les flotilles de patrullers amb els creuers auxiliars que transportarien les forces de desembarcament al punt assignat, la flotilla *PV* hauria d'aguantar a les proximitats del *A. Lázaro* enviant per ordre de numeració els bous i ancorar-se al costat del creuer auxiliar. La flotilla *PC* faria el mateix respecte al *J.J. Síster*; suposant que podien ancorar a cada vaixell 8 bous, 4 per estribord i 4 per babord. Una vegada estiguessin els bous llestos amb els homes a bord, tornarien al patruller que els havia remolcat on aguantarien fins rebre l'ordre de dirigir-se a la platja. Els bous del 1 al 20 una vegada rebessin l'ordre emprendrien la marxa en línia de davant a 300 metres seguits pels bous del 21 al 40 i navegarien pel costat d'estribord de la formació la flotilla *PV* i pel costat de babord la flotilla *PC*, anant per la popa per protegir amb els seus focs el *Calderón* i el *Cervantes* i acompanyant-los fins que ho permetés la fondària, mentre que una vegada fos realitzat el desembarcament, cada bou havia de dirigir-se al creuer auxiliar del que havia sortit.

Quant a les comunicacions, els patrullers disposaven únicament de telefonia 170, codi patrullers i codi patrulla igual que els canoners, minadors i creuers auxiliars que comptaven també amb diferents codis (codi Perea, claus Caps, codi Comandància Marina, clau Condemar) i ones de tràfic naval, amb escolta permanent 59.73; l'enllaç amb terra s'havia d'efectuar per estacions que disposessin de les ones de tràfic naval i amb qualsevol dels codis i claus abans esmentats, comunicant-se amb els vaixells. Referent als senyals de reconeixement entre vaixells, la pregunta seria sempre la inicial del dia de la setmana utilitzant *MS* pel dimecres i la resposta es realitzaria pels patrullers amb la lletra de la flotilla a la que pertanyien, *V* o *C*, seguida de la seva lletra característica; els creuers auxiliars transports amb la lletra *D* seguida de la lletra *S* o *L*, segons fos el *J.J. Síster* o el *A. Lázaro* i les altres forces navals respondrien sempre *PN*. Els senyals de reconeixement amb llocs de terra havien de ser fixats d'acord als mitjans que disposaven i comunicats als vaixells.

D'una altra banda, la seqüència del desembarcament, una vegada es fixés el dia de l'operació, es realitzaria de la següent manera: primer es faria la sortida de la flotilla *PC* cap a Vinaròs per tal de prendre els remolcs dels bous numerats de l'1 al 20 fora del port, seguida de la sortida de la flotilla *PV* a Sant Carles de la Ràpita per prendre a remolc els bous numerats del 21 al 40. Posteriorment, sortirien els bous de Vinaròs i Sant Carles de la Ràpita amb l'objectiu de ser agafats a remolc. Un cop arribats al punt de reunió de les dos flotilles de patrullers amb els bous a remolc i una vegada juntes les dues flotilles, aquestes havien de navegar fins al punt de reunió amb els creuers auxiliars i aquests,al seu torn, havien de sortir amb les forces de desembarcament pel punt on havien de desembarcar les citades forces, sortint en darrera instància les forces navals de protecció. Per a la realització de la missió era necessari que els patrullers es concentressin 24 hores abans a cadascun dels ports assignats, tenint en compte que si se sortia de Palma havia de fer-se 48 hores abans del dia de l'operació i 72 hores abans per a la preparació. Així mateix, havia d'entregar-se a cada patruller els caporals necessaris per als remolcs, però com que a Palma no n'hi havia es comptava amb nouvinguts de Burgos a Cadis. Per últim també s'havia de pensar en la preparació d'escales perquè les forces de desembarcament (tenint en compte que eren soldats amb fusell, corretjam, manta, etc...) transbordarien dels creuers auxiliars als bous (10 per creuer auxiliar) havent-se ordenat la construcció de les mateixes al servei d'enginyers.

Per la seva part, la instrucció d'operacions número 9 redactada també el dia 12 de desembre de 1938 per l'estat major de l'Armada constava de 18 punts i afirmava que l'acció era realitzar un desembarcament a la costa catalana, concretament a les proximitats de l'Hospitalet de l'Infant, de 4 batallons que tindrien la missió d'enllaçar amb les forces que avançarien per terra, tot i que donat el cas aquestes forces podrien romandre 48 hores a terra i tornar a reembarcar[359].

Aquesta instrucció d'operacions donava més informació que l'anterior projecte d'operacions comentat abans, aventurant-se els comandaments rebels a afirmar que molt probablement una de les columnes que atacaria Catalunya continuaria la direcció general de Falset cap al mar, probablement cap a l'Hospitalet de l'Infant. Donat el lloc del desembarcament, i gràcies a les informacions obtingudes pel submarí *General Sanjurjo* que pocs dies abans havia realitzat una exploració de la costa tarragonina amb la intenció de veure les defenses existents, es traurien unes conclusions força importants. Per exemple, es veuria que a ambdós costats de punta del riu de Llastres a Hospitalet de l'Infant existien platges fàcilment abordables; la del sud, neta en tota la seva longitud i d'aproximadament 2.000 metres, estava batuda per 4 nius de metralladores, situats davant de la caserna de carrabiners, havent-ne 2 més a punta de Caladoques i bateries d'artilleria al castell de Sant Felip (segons les informacions de 155 mm) i a cala Perdiu. En aquesta darrera platja s'informava que acostumaven a varar o buscar refugi els pescadors del litoral. Però la platja situada al nord era una platja més curta, d'aproximadament uns 1.000 metres i oferia a la seva extremitat sud (punta riu de Llastres) una petita zona pedregosa. La seva preparació defensiva era menor, ja que comptava amb 2 nius de metralladores sobre cala Figueres i no semblava existir cap bateria, tot i que ho havien fet comprovar, tenint en compte que podia resultar batuda indirectament per les bateries que es deia que existien al castell Sant Felip i cala Perdiu.

A la instrucció d'operacions també es mencionava que a banda de l'exploració realitzada pel submarí *General Sanjurjo*, les notícies que tenien sobre l'organització defensiva també havien estat confirmades per observacions aèries i s'havia de tenir en compte l'aeròdrom situat prop de Salou, a unes 11 milles (20 km) al nord de l'Hospitalet de l'Infant.

Respecte a la situació geogràfica de l'Hospitalet de l'Infant es deia que la població es trobava rodejada d'un terreny muntanyós cap al sud-oest i oest, i pla i ondulat pujant en pendent cap al nord. Estava dominat pel vèrtex de la Portellada (737 metres) a 5 km a l'oest, per altres altures (300 metres) a 3,5 km a l'oest i per la cota La Espelta (522 metres) a 4,5 km al nord-oest. També es detallaven les distàncies que existien entre Hospitalet i diferents llocs interessants pels sollevats, com podia ser la farola de la Banya, que es trobava a 32 milles de l'Hospitalet de l'Infant; Vinaròs que es trobava a 42 milles; Palma de Mallorca, a 120 milles; Tarragona, a només 18 milles i altres llocs com Sant Carles de la Ràpita-farola de la Banya, que es trobaven a solament 6 milles o Palma-Farola de la Banya, a unes 121 milles.

Per una acció d'aquesta envergadura no es podia deixar res de banda. A l'informe s'afegirien diferents aspectes a tenir en compte aspectes meteorològics com el vent o la llum. Pel primer, s'hauria de pensar amb vent de mestral del nord-oest, ja que podia suposar un obstacle pel transport de les forces per la seva gran força a la badia de Sant Jordi. Respecte a la llum, s'informava que entre el 10 i el 30 de desembre es podia comptar amb 9:45 hores de llum, començant aquesta cap a les 07:00 hores i finalitzant a les 16:45 hores, mentre que la resta del dia, unes 14:15 hores eren de foscor. Però entre l'1 i el 20 de gener l'hora de llum augmentaria fins les 10:30 hores, sent aquesta entre les 06:45 hores i les 17:15 hores, amb 13:30 hores al dia de foscor.

Pel que fa a la flota republicana, els rebels no preveien cap tipus de reacció en massa alhora de realitzar el desembarcament donat l'estat material i la moral d'aquesta, però sí eren de preveure

359 Doc.1-10. Carpeta 40. Caixa 2597. AGMAV.

algunes accions aïllades realitzades per destructors o submarins. D' banda, els sollevats informaven que no existia cap minat en aquesta part de la costa.

Referent a l'execució de l'operació, la idea general era acumular prèviament a Palma i a Vinaròs els possibles elements amb què es comptaria i concentrar-los a Vinaròs el dia d'abans de l'operació, sempre que 72 hores abans se sabés la data del desembarcament. Al vespre del dia abans de l'operació, embarcarien en motores de pesca dos batallons complets que remolcats per patrullers i dragamines es dirigirien a concentrar-se al sud del far de la Banya (encès amb sector visible només cap al sud), mentre que de Sant Carles de la Ràpita sortirien també 4 motovelers amb altres dos batallons. El comboi així format es dirigiria amb la protecció immediata dels creuers auxiliars, minadors, canoners, patrullers i llanxes ràpides i la protecció llunyana de la flota al punt de desembarcament. Com a mode dissuasiu, estava projectat que un grup independent i a títol de finta, duria a terme tres hores abans de la matinada un bombardeig intens a les proximitats de Vilanova i la Geltrú (40 milles al nord de l'Hospitalet de l'Infant) prenent com a objectiu les obres fortificades costeres i la mateixa platja, mentre que a primeres hores del matí, s'efectuaria el desembarcament del primer esglaó amb la protecció de l'aviació pròpia. Més tard, les motores ancorarien als motovelers per embarcar els altres dos batallons que constituïen el segon esglaó i els traslladarien a terra, protegit el desembarcament pel foc de les forces d'escorta immediata i d'algun dels creuers.

L'operació l'havia de dirigir l'almirall en cap de les Forces del Bloqueig del Mediterrani mentre que el capità de navili López Cortijo, cap del sector nord del Mediterrani havia d'organitzar el comboi, assumint el seu comandament directe el capità de navili cap de l'estat major de les Forces del Bloqueig del Mediterrani assignat per dirigir el desembarcament en sí i, també, es nomenaria un cap de platja i s'embarcarien oficials a cada grup de tres motores.

Sobre els elements amb què es disposaria, aquests serien 36 bous de pesca, de 12 a 20 tones de desplaçament amb un metre de calat, coberta correguda i propulsió motoritzada. Cadascuna podia transportar a coberta uns 40 homes i havien d'anar previstes de planxes per desembarcar que ja es trobaven reunides a Vinaròs i que eren fàcil maniobra. També es comptava amb 4 motovelers d'unes 150 tones de desplaçament i 2 metres de calat que podien transportar cadascuna uns 400 homes i, molt probablement, es podia comptar amb 6 candrays, unes embarcacions tal i com s'explicava, destinades al transport de sal a San Fernando, també dotades de motor i amb capacitat per a 100 homes per vaixell. A aquestes s'havia de sumar 20 unitats per donar remolc i acomboiar als bous a prendre entre els patrullers i dragamines afectes a les forces navals del bloqueig i que estaven artillats en general amb una peça de 76 mm, mentre que pel suport directe de l'operació es comptaria amb 3 canoners tipus *Dato*, 3 minadors tipus *Júpiter*, els creuers auxiliars *Mar Negro*, *A. Lázaro* i *J.J. Síster*, fent un total de 4 peces de 152,4 mm, 12 de 120 mm, 16 de 100 mm, unes altres 12 de 76 mm i 6 de 88 mm. El suport indirecte l'havia de prestar la divisió de creuers i la flotilla de destructors (tot i que aquesta última només disposava de 3 unitats per tenir en reparació els destructors *Melilla* i el *Velasco*) i, per últim, també s'havia de comptar amb el suport d'un vaixell aljub i un remolcador.

Les forces de desembarcament estaven formades per un batalló d'infanteria que seria el que desembarcaria primer i que per aquestes dates s'estava finalitzant la seva organització a Vinaròs. A aquesta ciutat també s'havia de concentrar un dels batallons d'infanteria que havia de prendre part a l'operació i a Sant Carles de la Ràpita, els altres dos. A cadascuna de les motores hi havia d'embarcar una secció de fusells o metralladores i tres motores a remolc d'un patruller portarien una companyia completa, mentre que un grup de 5 patrullers amb 15 motores a remolc conduiria un batalló complet. Els dos batallons que havien de constituir el primer esglaó anirien remolcades per 10 patrullers en 30 motores i, a més a més, amb cada grup anirien 2 patrullers més, remolcant motores

amb material, alhora que també era l'encarregat de recollir les que poguessin perdre el remolc. Aquests dos grups havien d'anar seguits per un altre format pels 4 motovelers on anirien embarcats els dos batallons que constituïen el segon esglaó de desembarcament i tot el conjunt aniria escortat per creuers auxiliars, minadors, canoners, patrullers i llanxes ràpides. Les forces s'embarcarien a les motores a Vinaròs, concretament els dos batallons del primer esglaó, amb la foscor del dia abans del desembarcament i a Sant Carles de la Ràpita, als motovelers, els dos batallons del segon esglaó, mentre que el comboi es formaria una milla al sud de la farola de la Banya que estaria encesa en direcció sud i, d'aquesta manera, i abrigat per la força de protecció immediata es dirigiria al punt de desembarcament. Aquest resguard aniria establert pels vaixells de la flota amb una protecció immediata i amb una força organitzada a base dels creuers auxiliars, minadors, canoners, patrullers i llanxes ràpides; protecció a distància amb vaixells de la flota i protecció estratègica amb exploració aèria i submarina. També es demanaria que l'estat major de l'Aire ajudés a la fixació de la flota republicana amb bombardeigs aeris contundents a Cartagena, València i Barcelona. D'altra banda, i com s'ha comentat anteriorment, un grup independent i a títol de finta havia de dur a terme tres hores abans de l'alba un bombardeig intens a les proximitats de Vilanova i la Geltrú prenent com a objectiu les obres fortificades costeres i la mateixa platja. Els vaixells que integressin aquestes forces havien d'exhibir llums baixes i esmorteïdes amb intermitència de tal manera que permetés suposar als republicans que es projectava un desembarcament a l'anomenada zona, però aquesta operació auxiliar havia de finalitzar abans de trencar el dia, retirant-se els vaixells a un lloc fixat.

Sobre el desembarcament, aquest havia de realitzar-se a trenc d'alba del dia elegit per realitzar l'operació a la platja nord de l'Hospitalet, neutralitzant el foc de les bateries de Sant Felip i cala Perdiu i destruint, si existia, la de la platja al nord-est de l'Hospitalet, mentre que també s'havia de batre amb foc continu i pròxim els nius de metralladora coneguts i qualsevol altre a punt de resistència.

Per la seva part, el segon esglaó havia de desembarcar amb la màxima rapidesa cooperant a l'ocupació de les posicions que el comandament ordenés. Durant el desembarcament, s'atendria a protegir les forces de la possible actuació de l'aviació republicana amb el foc dels vaixells i amb les metralladores antiaèries que es muntarien a algunes de les barques de pesca però, a més a més, l'estat major de l'Aire proporcionaria protecció d'aviació pròpia durant el desembarcament i després d'aquest. La flota també atendria al sosteniment de les forces desembarcades tant amb foc artiller i d'armes automàtiques dels canoners, patrullers i minadors i amb foc antiaeri.

Quant a l'aprovisionament també s'hauria d'organitzar el transport i el desembarcament de les municions i dels queviures, així l'aljub, previst de gran longitud de mànega, havia de proporcionar aigua potable que s'acumularia a bidons desfonats sempre que no hi hagués existència d'aigua potable a l'Hospitalet de l'Infant.

La instrucció d'operacions també prevenia del reembarcament de les tropes, tot i que ja informava que aquesta acció no era molt probable. Les barques carregades amb les tropes no podien arrancar de la platja i per això s'havien de construir desembarcadors, per tant, s'havia de procedir a unir a les forces de desembarcament una secció de pontoners amb els elements necessaris per construir tres embarcadors sobre cavallets d'uns trenta metres de longitud. La flota també havia de proveir elements auxiliars que pogués necessitar, com, per exemple, remolcadors per treure les barques de la platja, llanxes pels enllaços, elements de senyals, transports de ferits, etc... sol·licitant a l'estat major el que considerés necessari. Pel que feia referència a la comunicació, aquesta era importantíssima que fos constant i segura sobretot entre els elements desembarcats i els vaixells. Per aquest motiu s'organitzarien radis de campanya, senyals de bandera i senyals òptiques per assegurar aquest enllaç. També s'acordaria redactar un codi senzill si es creia necessari per les senyals referents a l'artilleria. El comboi també s'atendria als senyals i l'estat major procuraria adquirir llums elèctrics

de mà de gran utilitat.

Per finalitzar aquesta instrucció d'operacions, s'havia de seguir unes precaucions especials com assegurar el secret de l'operació, així, les barques de pesca seguirien dedicades a les seves feines habituals fins dos dies abans de l'operació, que serien concentrades a Vinaròs, mentre que els patrullers, rastrejadors, llanxes *I* i *C* que estiguessin habitualment al sector marítim de Llevant no arribarien a la costa fins un dia abans.

Finalment, l'almirall en cap d'Estat Major de l'Armada donaria llum verd al projecte corregit de l'almirall en cap de les Forces del Bloqueig del Mediterrani, tot i que afegiria algunes modificacions com la reducció de la distància entre els bous en la línia de fila fins quedar en 100 metres, enlloc de 300 i l'impossibilitat d'efectuar l'operació de bombardeig de Sitges i Vilanova i la Geltrú per la manca d'unitats navals, ja que aquestes es trobaven a l'espera de la sortida del destructor *José Luís Díez* de Gibraltar cap a Cartagena. Però el desembarcament projectat no comptaria amb el suport de tots els alts comandaments rebels, com els generals Dávila i Vigón que el dia 22 de desembre, un dia abans d'iniciar-se la campanya de Catalunya, rebrien la notícia de l'operació de desembarcament. Els generals van qualificar l'acció de prematura i van afegir que l'exèrcit encara no havia assignat les forces que haurien de desembarcar ni se suposava per quin punts les tropes franquistes assolirien la costa una vegada iniciada la campanya de Catalunya. Els dos generals s'oposarien a l'acció de desembarcament afirmant que no es podia realitzar un assaig tan problemàtic i difícil com un desembarcament quan no es tenien els mitjans apropiats i no es veia necessitat de realitzar-ho.

La campanya de Catalunya s'iniciaria al dia següent, 23 de desembre a les 08:00 hores, mentrestant els preparatius de l'operació de desembarcament continuarien efectuant-se, quedant constituïda la força de desembarcament d'infanteria de marina i de tots els elements necessaris el dia 24. El dia 31els republicans es retirarien del marge esquerre de l'Ebre, afegint llavors la possibilitat d'utilitzar a l'operació el port dels Alfacs sense problemes, mentre que uns dies després, el 3 de gener de 1939 es donaria la situació i missió assignada als vaixells participants a l'operació, informant, d'aquesta manera, que la divisió de creuers i destructors navegarien en la línia Illes Columbretes amb la missió de donar protecció; el creuer auxiliar *Mar Negro*, tres minadors i tres canoners se situarien davant de la platja de desembarcament per donar protecció al comboi des del paral·lel punta de la Banya; el *J.J. Síster* i el *A. Lázaro* transportarien les tropes des de Castelló i Vinaròs fins al paral·lel de l'Hospitalet de l'Infant; cinc unitats de patrullers remolcarien cinc bous cadascun, mentre que els submarins creuarien la zona en immersió durant el dia en els paral·lels de Tarragona i Els Alfacs, respectivament, i entre 15 i 35 milles de costa se situaria la llanxa *Badajoz*, estant totes les unitats a les ordres de l'almirall de la flota i de les Forces del Bloqueig del Mediterrani.

Una setmana després, el dia 13 de gener, l'almirall en cap de les Forces del Bloqueig del Mediterrani contestaria un radiotelegrama enviat per l'almirall en cap d'Estat Major de l'Armada detallant els moviments dels creuers auxiliars i patrullers, que serien pràcticament iguals que els descrits al projecte de desembarcament del dia 16 de desembre. D'aquest radiotelegrama es desprenia que el *Mar Negro*, els tres canoners i les llanxes ràpides sortirien de Palma per protegir el comboi des de la seva sortida fins al punt de reunió i donarien escorta als creuers auxiliars *J.J. Síster* i *A. Lázaro;* però al dia següent, a les 22:00 hores, el capità de corbeta d'enllaç amb el comandament general de l'Exèrcit del Nord informava d'un missatge urgent anul·lant de moment la projectada operació de desembarcament degut el ràpid avançament de les tropes terrestres. Aquell dia totes les forces es trobaven ja concentrades als seus ports de sortida i les unitats tenien dictaminades les seves ordres, excepte el dia i l'hora que es realitzaria la missió, però la realitat seria que les tropes franquistes es trobaven a punt d'entrar a la ciutat de Tarragona, resultant, per tant, innecessària totalment aquesta operació de desembarcament.

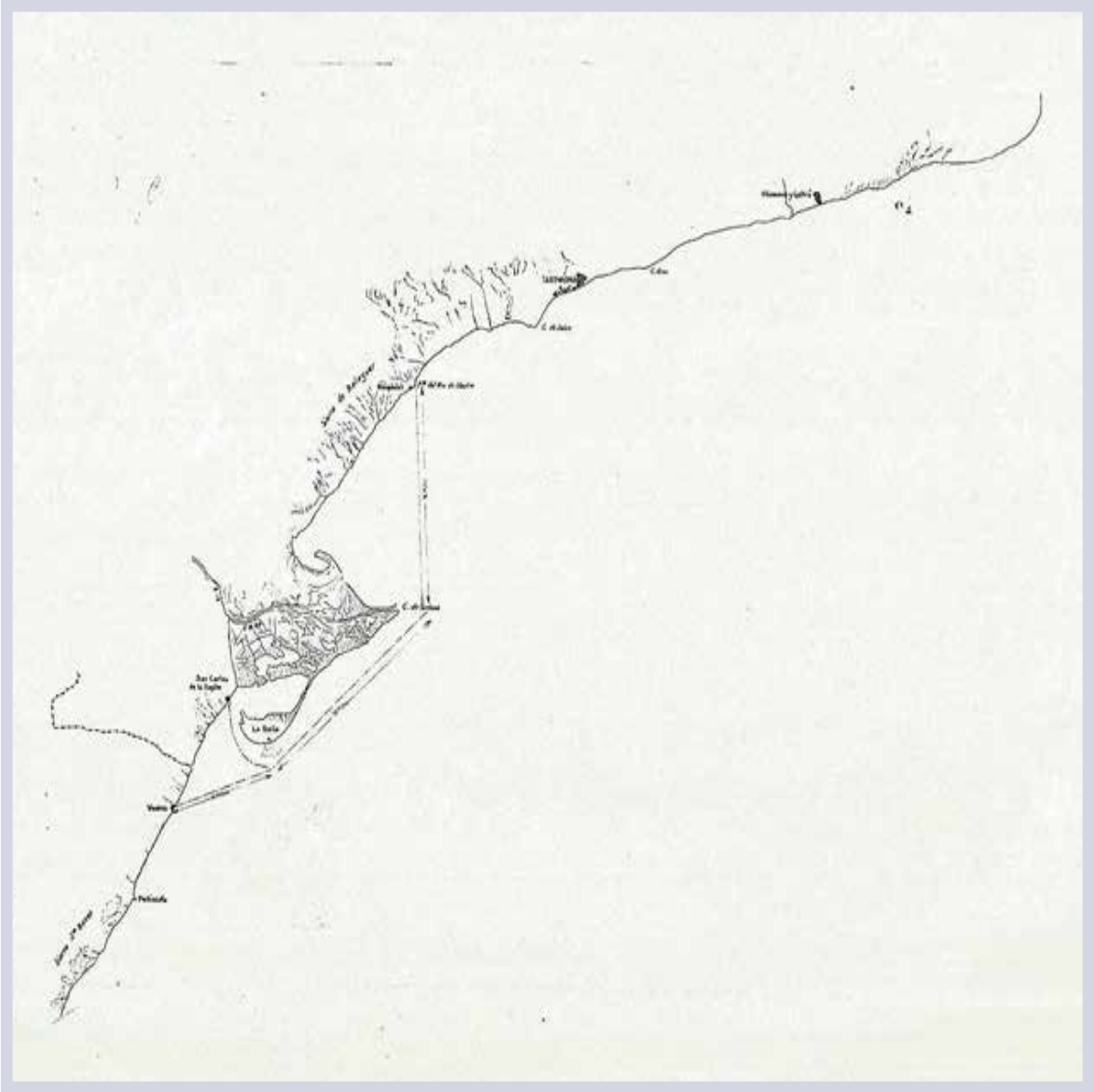
Deixat de banda el projecte de desembarcament a la costa de l'Hospitalet de l'Infant degut al ràpid avançament de les tropes rebels, aquest encara revifaria tres setmanes després quan a principis de febrer es prepararia un nou desembarcament per accelerar l'esfondrament total de la resistència republicana. Durant els primers dies de febrer, els republicans controlaven ja poc terreny a Catalunya però encara resistien, controlant la costa entre Palamós i la frontera francesa i havent establert el govern al castell de Figueres, on també s'instal·laria la secretaria de defensa i la subsecretària de l'exèrcit, mentre que la d'aviació se situaria a Cabanelles i la de marina, a Roses. Per part rebel, encara continuaven mantenint-se les forces de desembarcament de la frustrada operació a l'Hospitalet de l'Infant, concentrades i organitzades a Castelló i Palma en previsió d'una altra operació del mateix tipus. L'almirall en cap de l'Estat Major de l'Armada començaria a impartir les ordres d'allistament i concentració dels mitjans al port de Barcelona i Tarragona el dia 29 de gener de 1939 i, d'aquesta manera, els creuers auxiliars *Rey Jaime II*, *V. Puchol*, *A. Lázaro* i *J.J. Síster* rebrien l'ordre de concentrar-se a Barcelona, quedant llestos el 4 de febrer juntament amb els vapors *Castillo Simancas*, *Castillo Coca*, *Castillo Mombeltrán* i *Tom*, podent transportar en total entre els vuit vaixells 11.500 homes. Simultàniament, entre els dies 3 i 5 de febrer es concentrarien a Tarragona els patrullers *Juan Mary*, *Virgen del Carmen*, *Pedro I*, *Juan Miguel*, *Ruiz de la Puente* i *Cala Mondragó* als que se'ls unirien més tard el *Alcázar de Toledo* i *Vírgen de Icíar* procedents de Vinaròs quedant tots comandats pel tinent de navili Federico Pinto. Els preparatius continuarien i el dia 5 de febrer ja estarien preparats també a Barcelona 50 bous amb els seus remolcs i planxes per desembarcar.

Aquell mateix dia l'almirall en cap de l'Estat Major de l'Armada promulgaria el projecte d'instrucció d'operacions número 10 format per 36 punts. Un d'aquests punts deixava la decisió d'elecció de la platja o platges, entre les ja seleccionades del Golfet o la de Llançà, directament a Franco. La idea de l'operació de desembarcament era similar a la projectada per l'operació de l'Hospitalet de l'Infant, però diferia en que les distàncies des dels ports d'embarcament de Sant Feliu de Guíxols i Palamós a la zona objectiu eren menors. En canvi, a la data que es publicava aquesta instrucció, Palamós encara pertanyia als republicans, tot i que es projectava l'operació com si Palamós estigués ja en poder franquista. Franco decidiria que el desembarcament es realitzés sobre la platja del Golfet i comunicaria la seva elecció el 4 de febrer a l'almirall en cap de l'Estat Major de l'Armada i a l'almirall en cap de les Forces del Bloqueig del Mediterrani, establint que l'operació s'havia de realitzar en el termini de dos o tres dies, recaient el comandament de l'operació al vicealmirall Francisco Moreno, cap de les Forces del Bloqueig del Mediterrani i al capità de navili Ramón de Ozámiz, cap de l'Estat Major de les Forces del Bloqueig del Mediterrani. El primer embarcaria al *Mar Negro* i arribaria a Barcelona a les 21:00 hores del dia 5, mentre que el segon arribaria el mateix dia a Tarragona a bord del destructor *Melilla*, trobant-se ja totes les forces preparades. A més a més, s'acabarien requisant els patrullers *San Miguel*, *Cala Bona*, *Cala Falcó* i els pesquers *Canalejas* i *San Antonio.* Dos dies abans al matí, havia sortit de Palma per incorporar-se a la flotilla de patrullers, a Tarragona, el bou armat *Vírgen de la Cabeza* (ex-*Adela*, ex-*V-12,* que havia pertangut fins feia pocs dies a la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya).

Però al projecte d'instrucció d'operacions número 10 no s'havia establert la data ni l'hora de l'operació, ni les hores d'embarcament i començament del moviment cap a la zona objectiu, ni tampoc estaven fixats els ports d'embarcament. D'aquesta manera, l'almirall en cap de l'Estat Major de l'Armada a les 21:00 hores del dia 5 ordenaria, segons ordre de Franco, la supressió de l'operació, però mantenint la concentració de vaixells i embarcacions, ja que les tropes italianes havien aconseguit entrar a Palamós, a la costa i La Bisbal de l'Empordà, a l'interior. Els esdeveniments es precipitarien amb la gran rapidesa d'avançament que realitzarien les tropes franquistes. Així el dia 6 aquestes arribarien al vessant dret del Ter fins a la seva desembocadura;

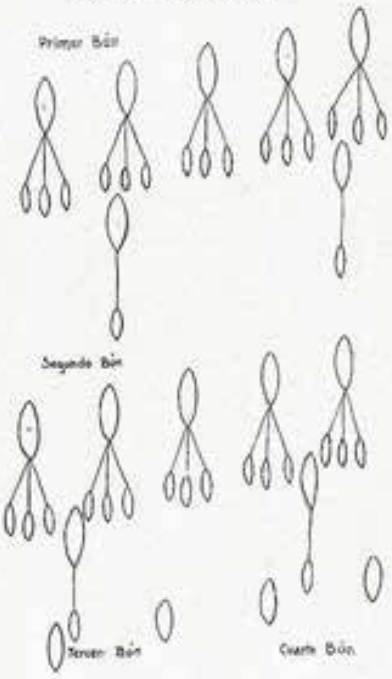
el dia 8 ocuparien Figueres; el dia 9 el govern republicà creuaria la frontera i el dia 10 el comunicat oficial donava per conclosa la campanya de Catalunya, tancant d'aquesta manera la campanya que finalitzaria sense poder executar les diferents operacions de desembarcament previstes, tot i que si s'hagués realitzat aquest darrer desembarcament de tropes al Golfet, les condicions meteorològiques d'aquelles dates no eren les apropiades i les tropes a bord dels bous haurien passat situacions difícils. Aquest hauria estat un inconvenient afegit, ja que si al final aquesta operació de desembarcament al Golfet s'hagués realitzat, les tropes franquistes podrien haver tancat la frontera francesa i, possiblement, l'exèrcit republicà podia haver ofert una gran resistència al veure's atrapat i sense tenir més sortida que presentar combat, a diferència de l'operació de desembarcament projectada a l'Hospitalet de l'Infant.

***Operació de desembarcament a l'Hospitalet de l'Infant*[360]**

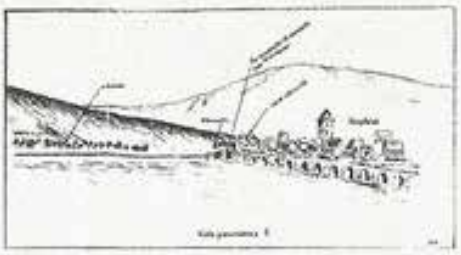


360 Doc.1-10. Carpeta 40. Caixa 2597. AGMAV.

FORMACION DE MARCHA DEL CONVOY









3.3. LA MARINA REPUBLICANA A AIGÜES TARRAGONINES.

Després de l'esclat de la sublevació militar i el posterior inici del conflicte bèl·lic, durant els primers mesos a la costa catalana ni es pensava i ni tan sols s'imaginava en una possible agressió per part dels sollevats, més quan bona part de la marina de guerra havia quedat en mans republicanes i aquesta controlava tot el Mediterrani, a més a més que la sublevació no havia pogut triomfar a la costa mediterrània de la Península restant solament les illes Balears (excepte Menorca) en poder franquista.

La primera línia defensiva de la costa era, per tant, el propi mar així que si es controlava, tal i com ho farien els republicans durant els primers mesos, la costa no havia de patir perills marítims com els bombardeigs navals o possibles desembarcaments, tot i que malauradament pels interessos governamentals, la flota republicana, tot i la seva superioritat, no faria res per controlar el mar i seguiria durant tot el conflicte una actitud i una estratègia ultra defensiva.

L'escassa participació de la marina republicana al litoral català faria que les agressions per part dels sollevats s'intensifiquessin fins al punt que els pobles de la costa patirien un estat d'indefensió constant, tement sempre la realització d'un possible desembarcament de tropes franquistes al seu propi territori.

3.3.1. L'actuació de la marina republicana

El 18 de juliol de 1936 la major part de la flota espanyola va quedar en mans de la República tot i l'intent de la majoria dels seus oficials de sollevar-la, fet que va motivar que gran part d'aquesta oficialitat quedés arrestada pels seus subordinats i en part executada. Per aquesta causa, la marina de la República patiria una falta crònica d'oficials i una manifesta desconfiança de les autoritats cap als militars que havien estat lleials, bé fos per convicció o bé per necessitat. Aquest seria un dels principals problemes que patiria la flota republicana, agreujat amb el caos organitzatiu que es derivaria degut a que els oficials que havien mostrat lleialtat a la República no tenien el comandament real de la flota, ja que aquesta estava en mans dels nou comitès creats. És una dada molt significativa que dels 767 oficials amb que comptava la flota el 1936, només 38 van romandre lleials a la República, sent la gran la majoria arrestats i afusellats a l'intentar passar els vaixells al bàndol sollevat o bé per sospites per intentar-ho. Però, tot i aquests problemes, el govern republicà va poder mantenir sota el seu control un gran nombre d'unitats navals, fet que feia endevinar una còmoda victòria al mar i el control d'aquest, però la realitat seria molt diferent. Val a dir que la superioritat naval per part de la República seria en primera instància molt gran, ja que entre les unitats navals destacaria el cuirassat *Jaime I*, els creuers *Libertad*, *Miguel de Cervantes* i *Méndez Núñez*; així com els setze destructors i els dotze submarins, entre d'altres unitats que englobarien les files de la marina republicana[361]. Però la manca ja comentada d'oficials i l'estratègia ultra defensiva que practicaria la flota republicana envers de la seva adversària, faria que aquesta poc a poc s'anés apoderant del mar, ocasionant un gran temor a la costa i al tràfic marítim. Precisament, la flota republicana es mantindria pràcticament tota la guerra a dins de la base naval de Cartagena, limitant-se a fer diferents operacions de protecció del tràfic marítim o acomboiant-lo, però no realitzant accions ofensives contra la flota franquista, fet que provocaria que els sollevats, tot i les poques unitats amb que disposarien, poc a poc pogués controlar el Mediterrani. Aquesta actitud defensiva de la flota republicana es traduiria en l'escassa navegació que realitzaria també per aigües catalanes durant tot el conflicte, ja que pràcticament no navegaria o ho faria molt poc per aquestes aigües, fent-ho només en missions concretes de protecció de vaixells o de vigilància, sense aplicar-se en defensar les aigües catalanes, excepte durant tres setmanes de desembre de 1936 quan seria destinada una petita agrupació naval, formada aquesta pel creuer *Méndez Nuñez* i els destructors

361 MANRIQUE GARCÍA, José María i MOLINA FRANCO, Lucas, *Las Armas de la Guerra Civil Española*. Pàgs. 393-396.

Gravina i *Sánchez Barcáiztegui*, i que comptaria també amb el suport del petrolier *Campilo* com a vaixell de suport i dos hidroavions de l'Aeronàutica Naval de Barcelona[362]. Entre el 10 i el 28 de desembre, aquesta agrupació va desenvolupar diverses tasques, sobretot i principalment, de protecció de transports i vaixells mercants, així com també de vigilància a les aigües de Catalunya, fins, i tot, realitzarien alguna activitat ofensiva com seria el bombardeig de Sóller la nit del 19 de desembre, quan un cop acabada aquesta cada vaixell es dirigiria a un port diferent: el *Méndez Núñez,* per exemple, es dirigiria a Tarragona; el *Sánchez Barcáiztegui*, a Barcelona i el *Gravina*, a Palamós. Però la presència del *Méndez Núñez* al port de Tarragona seria efímera, ja que al dia següent marxaria cap a Barcelona, on s'ajuntaria amb la resta de vaixells. Aquesta agrupació naval va haver de conviure amb les amenaces d'unitats submarines italianes, destinant-se les unitats navals republicanes a diferents zones segons el perill existent. Així,durant els darrers dies del 1936 el perill a les aigües catalanes seria portat pel submarí italià *Jalea*[363], que realitzaria diferents accions ofensives torpedinant diversos vaixells mercants però sense gaire èxit. El primer d'aquests atacs seria realitzat el dia 24 de desembre a la desembocadura del Llobregat quan llançaria dos torpedes al vapor republicà *Villa de Madrid*,tot i que els dos torpedes no farien blanc i quedarien encallats a la platja del Prat de Llobregat, sent el creuer *Méndez Núñez* l'encarregat de recollir els dos torpedes i portar-los a Barcelona per tal d'examinar-los. El mateix passaria dos dies després quan el submarí italià *Jalea* intentaria torpedinar el vaixell mercant *Magallanes* quan aquest es disposava a sortir del port de Tarragona, tot i que la seva acció tindria un pèssim resultat, ja que els dos torpedes que llançaria el submarí quedarien també encallats a la sorra[364]. En aquest cas seria enviat el *Sánchez Barcáiztegui* a recollir-los, aprofitant el viatge per fer un reconeixement i vigilància de la costa entre Barcelona i Tarragona. El destructor embarcaria els torpedes portant-los de tornada cap a Barcelona, navegant també amb la missió d'intentar enfonsar mitjançant càrregues de profunditat qualsevol submarí franquista que pogués trobar. La travessia la realitzaria amb la màxima velocitat possible, tornant a Barcelona abans del vespre del dia 27. Aquesta rapidesa d'acció vindria donada per dos motius: primer, per la presència de submarins enemics a les aigües catalanes; i segon, que amb la marxa del *Sánchez Barcáiztegui* no quedaria pràcticament cap unitat naval per defensar Barcelona, ja que el *Gravina*es trobava navegant en comissió de servei entre Maó i València; el *Méndez Núñez* encara no estava llest i el submarí *B-1* que es trobava a Barcelona estava en reparació i només es podia encarregar dels serveis annexos a la vigilància del port de Barcelona. Sobre el viatge de Barcelona a Tarragona del *Sánchez Barcáiztegui*, a les tres hores de la seva sortida de Barcelona, avisaria a Tarragona, ja que en aquesta ciutat hi havia personal torpedista del submarí *B-1* que havia arribat anteriorment per examinar els dos torpedes i també havia de ser transportat a Barcelona. Finalment, l'operació seria realitzada sense novetat i al dia següent, l'agrupació naval deixaria Catalunya per reintegrar-se a la base naval de Cartagena.

Altres unitats navals de la flota republicana navegarien novament per aigües tarragonines a principis de gener de 1937, quan un bon nombre d'unitats navals acomboiarien al vapor *Tramontana* que, tal i com havia fet al desembre de 1936, realitzaria el viatge des de Cartagena fins a la frontera francesa transportant un important carregament d'or amb destinació la URSS. Aquesta operació s'iniciaria a les 07:30 hores del 10 de gener quan els destructors *Churruca*, *Escaño* i *Císcar* sortirien de Cartagena acomboiant fins al Cap de Creus al *Tramontana* que es dirigiria a Marsella. A les 10:00 hores del mateix dia sortirien els creuers *Libertad*, *Méndez Núñez* i els destructors *Almirante Antequera*, *Alcalà Galiano*, *Lepanto* i *Sánchez Barcáiztegui* amb l'objectiu de protegir fins l'alçada de Barcelona el vapor *Tramontana* i els destructors que els servien d'escorta. La protecció en qüestió es realitzaria sense cap novetat i a les 17:00 hores del dia 11 i a l'alçada de Barcelona els dos creuers i els quatre destructors que els acompanyaven tornarien novament

362 Per l'Agrupació Naval destacada a Barcelona veure Caixa 9763. SHEMA. AGMAB, on es descriuen totes les operacions portades a terme per aquests vaixells.
363 Veure apartat sobre la campanya submarina.
364 Veure apartat 3.3.2. La campanya submarina.

fins a Cartagena, on arribarien a les 11:00 hores del dia 12, quedant ancorats sense cap novetat. Mentrestant, el cap de les flotilles de destructors amb els tres vaixells abans indicats a l'arribar al Cap de Creus a les 02:00 hores del dia 12 abandonaria l'escorta del *Tramontana* dirigint-se directament a Cartagena, on arribaria a les 14:30 hores del dia 12, quedant amarat a la base naval sense cap novetat.

***Ordre d'operacions de l'Agrupació Naval Republicana destacada a Barcelona*[365]**

FUERZAS NAVALES
DESTACADAS EN BARCELONA

Jefatura

URGENTE

ORDEN DE OPERACIONES Nº 14

Para el "Sanchez B"

OBJETO.-Ir a Tarragona a recoger dos torpedos encontrados allí y vigilar al mismo tiempo la costa entre Barcelona y Tarragona.

ANEXOS.-No

=INFORMACION=

1º.-La situacion de las fuerzas propias es:"Mendez Nuñez" listo para dos horas;"Gravina" en comision a Valencia y Mahon;"Submarino B-1" en reparacion.Se avisa a Tarragona la llegada de este buque a las tres horas de su salida de Barcelona.

2º.-Está acusada la presencia de un submarino,que puede ser mas de uno,en estas aguas.El enemigo tiene al parecer informacion de que se prepara convoy para Mahon.

=MISION=

Recoger los torpedos y volver lo mas rapidamente posible a esta Base.De verse algun submarino tratar de hundirlo con cargas de profundidad.

=EJECUCION=

Salir en cuanto se halle listo para Tarragona donde se encuentra personal torpedista del B-1; recoger los torpedos y volver inmediatamente.Debe encontrarse en esta lo mas tarde mañana 27 al oscurecer.

=COMUNICACIONES=

Servicio permanente de escucha con el "Mendez" en 65 metros.

NOTA.-De los servicios anexos a la vigilancia del puerto de Barcelona se encarga el "B-1".

Barcelona 26 de diciembre de 1.936

365 Caixa 9763. SHEMA. AGMAB.

Durant el primer semestre de 1937, diverses unitats navals republicanes realitzarien diferents missions per aigües tarragonines. Aquest seria el cas per exemple de dos destructors, el *Gravina* i el *Sánchez Barcáiztegui* que durant el mes de març navegarien fins a València i,posteriorment, a Barcelona des de Cartagena amb l'objectiu d'escortar un comboi amb destinació Maó i, després, bombardejar Sóller el dia 21 de març. Una vegada realitzada l'acció, al dia següent recalarien a Barcelona a les 18:00 hores per proveir-se de combustible i queviures i tornar més tard a Cartagena, tot i que la nit del dia 25, el destructor *Escaño* patrullaria entre Vinaròs i cap de Creus, on des d'allà es desplaçaria a Barcelona i Maó, al mateix temps que altres unitats patrullarien la costa de Llevant.

Una altra missió semblant seria la realitzada el 17 d'abril quan amb l'objectiu de donar protecció a un vaixell mercant procedent de Marsella es desplaçarien des de Cartagena al golf de Lleó set destructors, participant en l'operació el delegat marítim del ministre de Marina José Cortázar, posant de manifest la importància del carregament del vaixell en qüestió.

Però la missió escollida per la flota republicana d'utilitzar les unitats de guerra per defensar el tràfic marítim i el gran volum d'aquest, que feia impossible acomboiar a tots els mercants, faria que es creessin les anomenades Flotilles de Vigilància i Defensa Antisubmarina, com seria el cas de la de Catalunya, que establiria la seva pròpia el dia 10 de juny de 1937 i que s'encarregaria de la defensa de les aigües catalanes[366].

A principis de juliol, en canvi, l'Estat Major de Marina constituiria un grup d'unitats, tan navals com aèries, amb base a València, amb la missió d'assegurar les comunicacions amb els ports del sud de França, protegint-les dels atacs dels vaixells franquistes i impedir el bombardeig de la costa des del cap de Sant Antoni fins la frontera francesa. Aquest conjunt d'unitats estaria formada pels destructors *Churruca* i *Almirante Valdés*; quatre llanxes torpedineres russes anomenades *11*, *21*, *31* i *41*; quatre avions de bombardeig i tres caces, a més a més, de comptar amb l'ajut del destructor *Lepanto*, que des del dia 3 de juliol quedaria destacat a Barcelona a les ordres del comandant del *Almirante Valdés*. Però aquest conjunt d'unitats comptaria amb importants defectes, entre els quals, la falta de coordinació entre els mitjans navals i aeris que exigien una rapidesa i senzillesa als enllaços, així com l'assignació permanent d'avions per aquests tipus de missions. Cal dir que el conjunt d'aquestes unitats no tindrien finalment una actuació gaire destacada.

A mesura que aniria avançant el conflicte, les unitats navals republicanes continuarien amb la seva política defensiva i seria molt poca l'activitat d'aquesta en aigües tarragonines. De fet, continuaria sent la seva principal tasca l'acomboiament de vaixells mercants. Així per tant, el mes d'abril de 1938 i fins a finals del conflicte, flotilles de destructors formades normalment per tres unitats d'aquest tipus, (1a Flotilla de Destructors integrada pels destructors *Ulloa*, *Escaño*, *Sánchez Barcáiztegui* i *Jorge Juan* i la 2a Flotilla de Destructors formada pels destructors *Almirante Valdés*, *Miranda* i *Escaño)* realitzarien diferents operacions, sent pràcticament totes sortides de Cartagena a Barcelona i tornada al dia següent, amb l'objectiu de protegir algun que altre vaixell mercant, tot i que no entrarien en cap d'aquestes operacions a cap port tarragoní.

3.3.2. La Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya[367].

Alhora d'afrontar el buit deixat per la flota republicana en la seva tasca de la protecció de les aigües republicanes, així com en la tasca de la protecció de mercants, es crearien als diferents departaments marítims republicans diverses flotilles auxiliars anomenades Flotilles de Vigilància i Defensa Antisubmarina. D'aquesta manera, el dia 2 de gener de 1937 seria creada la Flotilla de Cartagena depenent de la Base Naval de Cartagena, esdevenint la primera Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina creada pel bàndol governamental. Poc a poc es començarien a crear altres flotilles de

366 Veure apartat sobre la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya.
367 PARDO, Juan, *La Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya*, dins 1er Congrés Actes Museu Marítim. 2004.

defensa com seria el cas, el 8 de juny, quan seria creada la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya; el dia 26 del mateix mes li tocaria el torn a la d'Almeria i el 17 d'agost a la de València. Encara s'organitzaria una altra flotilla més, la de Balears, sent aquesta la darrera en crear-se el 31 d'octubre de 1938 i amb base a Maó, tot i que aquesta flotilla comptaria amb molt poques unitats i les seves operacions serien força discretes, limitant-se a l'illa de Menorca i al seu tràfic marítim.

Referent a l'activitat d'aquestes, les missions de les diferents flotilles serien principalment la vigilància costera davant de possibles amenaces, la protecció en aigües jurisdiccionals del tràfic marítim i la recollida de mines submarines que podien dificultar la navegació. Però, tot i que aquestes flotilles tindrien en els seus inicis el mateix problema, com seria la falta d'unitats per tal de complir amb els objectius previstos; la solució d'aquest problema seria la militarització d'un gran nombre de vaixells, en la seva majoria pesquers, que serien utilitzats en tasques de guardacostes, els més grans, i tasques de rastrejament de mines, els més petites.

Totes les flotilles acabarien sent coordinades en una de sola quan el 25 d'octubre de 1937 seria anomenat el capità de corbeta Miguel Buiza y Fernández-Palacios com a cap de la coneguda, a partir d'ara, Defensa Mòbil Marítima, així com també seria nomenat inspector de les bases navals secundàries, amb seu a València, sent substituït dos mesos més tard pel capità de corbeta Federico Monreal Pilón, qui traslladaria la seu de València a Barcelona el mateix 1 de gener de 1938, degut a que Buiza seria nomenat cap de l'Estat Major de Marina. Aquesta Defensa Mòbil Marítima amb base a Barcelona estava manada com hem dit per Federico Monreal Pilón que tenia com a segon i cap de l'Estat Major, Gabriel Martín Morito, que era també cap de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya i que seria substituït una vegada aquest seria detingut per conspirar amb els sollevats per l'oficial segon naval José Andreu Lillo, habilitat més tard a tinent coronel.

La necessitat de crear una flotilla per vigilar les costes catalanes i defensa antisubmarina era molt necessària i evident des de feia ja molt de temps, sobretot després de totes les agressions que havien patit i estaven patint tant les poblacions costaneres com el tràfic marítim que navegava per aigües catalanes, provocats aquests tant per unitats navals (vaixells de superfície i submarins) com unitats aèries de l'exèrcit franquista.

La Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya, creada el 8 de juny de 1937, estava formada per tres bous armats, els anomenats *Francisco*, *Ana* i *Adela* en servei de guardacostes, ja des de feia mesos; la llanxa de la Tabacalera *I-1* i també els anomenats remolcadors del port de Barcelona *Llobregat* i *Besòs*. A més a més, la flotilla també comptaria amb la col·laboració de tres hidroavions *Vickers Vildeebest* amb base a l'Aeronàutica Naval de Barcelona, ubicada al Moll del Contradic del port barceloní, sobretot per fer tasques de vigilància i protecció del tràfic marítim. Juntament amb la plana major, que residia a Barcelona, la plantilla de la flotilla comptava amb un total de poc menys de 200 homes, i el seu cap, nomenat el mateix 8 de juny de 1937, seria Gabriel Martín Morito, oficial 2on naval que havia estat comandant del destructor *Alsedo*[368]. Però a mesura que avançaria el conflicte, la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya aniria ampliant la seva nòmina de vaixells i a l'octubre de 1937 s'afegirien 24 embarcacions pesqueres menors que començarien a operar en tasques de rastrejament de mines, operant des de diferents ports catalans. Aquesta ampliació de la flotilla s'aniria realitzant de manera progressiva i cap a finals del mateix any comptaria amb tres guardacostes més procedents d'altres flotilles.

Aquesta flotilla de Catalunya esdevindria la més potent de totes les que és van crear a banda de ser la que més activitat va tenir. D'aquesta manera, a finals del 1938 comptaria amb una flota molt més nombrosa de l'inicial, un any i mig abans, amb un total de 8 guardacostes, 1 minador, 8 llanxes antisubmarines (dos d'aquestes franceses anomenades Defensa Antisubmarina Ràpida, *D.A.R.-1* i

368 PARDO, Juan, *La Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya.* dins 1er Congrés Actes Museu Marítim. 2004.

D.A.R.-2, mentre que les altres sis series llanxes del tipus *K* de la marina republicana) i 41 dragamines, comptant amb una plantilla total de gairebé 600 homes. La seu de la Flotilla estaria situada al número 4 de la Via Laietana i disposaria a la mateixa ciutat de Barcelona diverses dependències més com un garatge al carrer Mallorca, una estació de radio i diversos polvorins situats al carrer Balmes i a Montjuïc. A més a més, comptaria amb la base secundària naval de Roses, on es donava servei i suport sobretot a les llanxes i guardacostes i també era d'utilitat per la guerra de mines, ja que la mateixa base era utilitzada com a dipòsit, igual que el castell de Figueres, emprat com a dipòsit de municions.

3.3.2.1. Els guardacostes.

Els petits guardacostes de la flotilla es dedicarien sobretot a acomboiar vaixells mercants des de la frontera francesa als ports catalans del nord o al port de Barcelona, tot i que alguns també realitzarien alguna que altra operació a les aigües tarragonines, però, normalment, realitzarien la seva principal tasca a les aigües entre Barcelona i la frontera francesa sent per tant escassa la seva navegació per aigües del sud de Catalunya. Des de la seva creació fins la desaparició de la flotilla al febrer de 1939, els guardacostes de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya realitzarien gairebé un total de 500 missions, sent les principals les d'acomboiament de vaixells mercants i en menor mesura les de vigilància del litoral.

Característiques dels Guardacostes de la Flotilla i Defensa Antisubmarina de Catalunya									
CODI	**VAIXELL**	**CONSTR**	**TRB**	**ESLORA**	**MANGA**	**CALAT**	**PUNTAL**	**VELOC.**	**DOTACIÓ**
V-10	*Ana*	1915	322	42,72	7,31	4,86	3,81	9	30
V-11	*Francisco*	1915	328	42,85	7,4	4,88	4,00	10	30
V-12	*Adela*	1907	299	42,60	7,20	4,88	3,40	9	35
V-13	*Río Urumea*	1929	276	32,65	7,61	4,00	4,60	8'5	25
V-14	*Rafael Arcàngel*	1920	280	40,32	7,28	4,57	2,92	9	31
V-15	*Llobregat*	1909	202	30,00	7,00	3,00	3,90	10	25
V-16	*María*	1907	332	42,77	7,20	4,50	3,85	11	30
V-17	*Juan Lucena*	1930	135	27,00	5,86	3,60	3,30	9	33
V-23	*Alcaudón*	1920	237	39,32	7,10	3,85	3,24	11	31
V-33	*I-3*	1923	128	32,32	5,20	2,42		16	20
	I-1	1923	128	32,32	5,20	2,42		16	
	Monturiol	1910	147	29,10	6,62	2,50	3,35	10	20
	Besós	1906	202	30,00	7,00	3,00	3,90	10	20

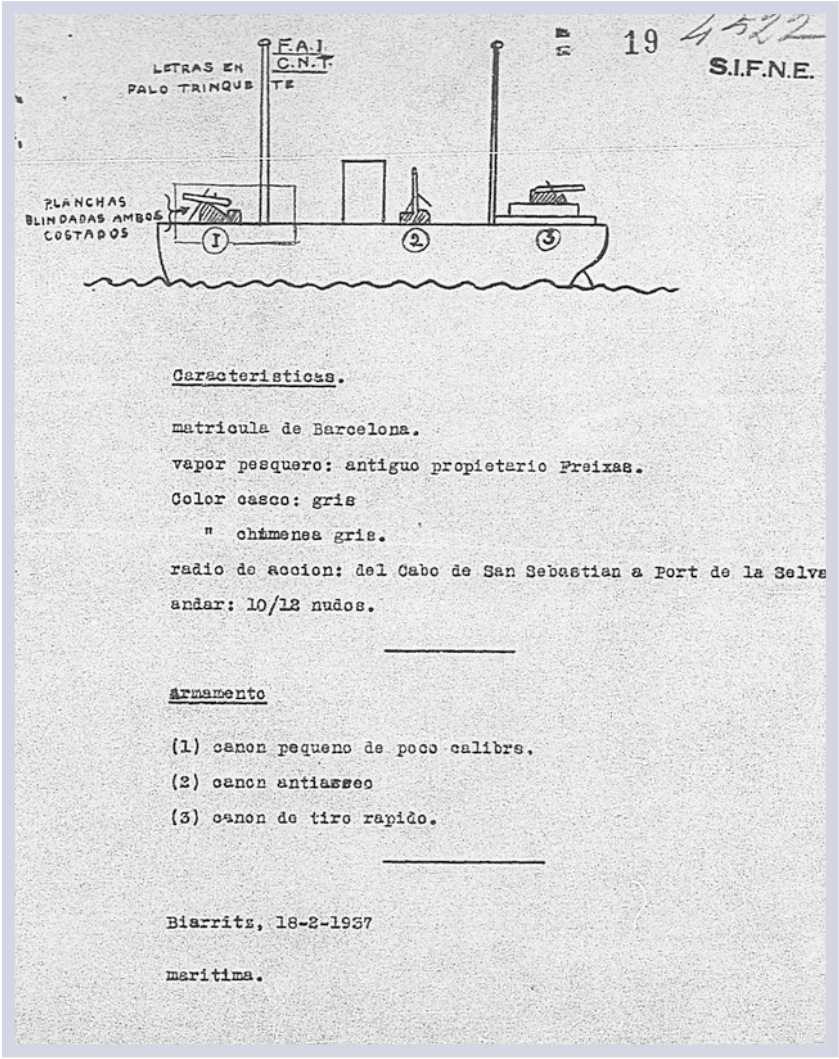
Referent a les costes tarragonines, tindria especial transcendència l'operació de minat que seria realitzat a principis de gener de 1939, tenint com escenari el port de Tarragona una vegada que ja es preveia l'ocupació del port pel bàndol franquista. Aquesta consistia a preparar el minat de la bocana d'accés per evitar la seva utilització. L'acció s'iniciaria el dia 8 de gener quan procedent de la base naval secundària de Roses, el minador *Monturiol* embarcaria mines a Barcelona per dirigir-se a Tarragona on durant la matinada del dia 9 fondejaria un camp defensiu de 14 mines en dos línies paral·leles que anaven des del far de la bocana fins a l'espigó submergit a la desembocadura del riu Francolí[369]. Els

369 PARDO, Juan, *La Flotilla de Vigilancia y Defensa Antisubmarina de Cataluña*. dins 1er Congrés Actes Museu Marítim. 2004.

sollevats, que entrarien a Tarragona el dia 15, iniciarien el rastrejament de mines del port tarragoní al dia següent, dia 16, però, tot i així patirien la pèrdua d'una embarcació quan el dia 24 pel matí, el dragamines franquista *Nuevo Pepe Leston* xocaria amb una mina i s'enfonsaria immediatament, morint un dels seus tripulants i resultant-ne nou ferits. En vista del perill que suposaven les mines submarines, la flota franquista optaria per iniciar el rastrejament de mines a la costa catalana i d'aquesta manera els dragamines realitzarien les tasques de neteja a Tarragona del 16 al 30 de gener; a Barcelona del 27 de gener al 8 de febrer; a Sant Feliu de Guíxols del 8 al 10 de febrer; a Palamós els dies 10 i 11 de febrer i a la badia de Roses entre l'11 de febrer i el 3 abril; neutralitzant un total de 12 mines a Tarragona i 29 a Roses.

El final d'aquests guardacostes i per tant de tota la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya aniria lligat a l'ofensiva que les tropes franquistes realitzarien pel territori català sobretot a principis del gener del 1939 i que acabaria en un mes ocupant tota Catalunya. La situació d'aquests guardacostes a començaments de l'any 1939 no resultava la més idònia, ja que aquests es trobaven en diferents situacions, quedant només tres en condicions de prestar servei: el *V-11*, *V-12* i *V-14*. La resta s'estaven reparant a Barcelona, tot i que n'hi havia dos, el *V-16* i el *V-17* més retardats, mentre que el *V-10*, *V-15* i *V-23* estaven ja a la fase final de reparació[370].

Informació franquista sobre guardacostes republicà[371]



370 També s'analitza el final de la Flotilla a PARDO, Juan, *La Flotilla de Vigilancia y Defensa Antisubmarina de Cataluña.*dins 1er Congrés Actes Museu Marítim. 2004.

371 Doc.20. Carpeta 20. Caixa 2492. AGMAV.

El *V-11*, un dels tres guardacostes en condicions de prestar servei, seria enviat el 5 de gener al port de Tarragona amb l'objectiu d'obstruir-lo davant l'imparable avançament que estaven realitzant les tropes franquistes, però un bombardeig aeri realitzat al dia següent enfonsaria l'embarcació, perdent així la flotilla del guardacostes *Francisco* o *V-11,* un dels primers que havien actuat a aigües catalanes després d'haver prestat servei des de principis de 1937, abans, fins i tot, d'haver estat creada aquesta flotilla. Aquesta pèrdua, però, no impediria que el *Monturiol* realitzés el comentat anteriorment minat del port tarragoní durant la nit del 8 al 9 de gener. Un cop ocupada Tarragona i amb les tropes franquistes molt pròximes a la ciutat de Barcelona, el dia 23 de gener s'ordenaria l'evacuació de la capital catalana i només tres guardacostes de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya podrien finalment arribar fins a França

3.3.2.2. Els dragamines

Una altra de les tasques important que realitzaria la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya seria el rastrejament de mines de tot el litoral català. Tot i que aquest servei ja s'estava realitzant des de feia uns mesos, abans de la creació de l'anomenada flotilla, no seria competència directa d'aquesta fins que s'organitzaria la direcció de la Defensa Mòbil Marítima a l'octubre de 1937, passant d'aquesta manera totes les agrupacions de dragamines a dependre de les diferents flotilles de vigilància existents. I és que abans de dependre d'aquestes, s'havien habilitat tota una sèrie d'embarcacions que rastrejaven les costes per mantenir un canal rastrejat pel qual es pogués realitzar la navegació sense perill. La inspecció d'aquest canal correspondria a partir de l'octubre del 1937 a les diferents flotilles, tot i que la seva implantació seria dirigida directament per la secció d'operacions de l'Estat Major de Marina i inspeccionada per una comissió de rastrejament creada a tal efecte per les delegacions de marina i les corporacions de pràctics que aconseguirien realitzar l'acoblament del personal i material necessari.

En el cas de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya van ser dedicades al rastrejament de mines unes petites embarcacions de pesca, d'entre 20 i 30 tones i que s'utilitzarien per tot el litoral català per tal de cercar i netejar les aigües catalanes de mines. Les primeres embarcacions d'aquest tipus van començar a realitzar aquestes tasques abans de la creació de la flotilla, al març de 1937, coincidint amb l'aparició de mines al cap de Creus i al cap de Begur que havien estat col·locades per unitats navals de l'exèrcit franquista a finals de febrer.

En un primer moment, serien 24 els dragamines que començarien a operar a les costes catalanes: 10 des dels ports de Girona, 6 dels de Barcelona i 8 dels de Tarragona. Al novembre del mateix any, integrats ja a la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya serien un total de 26, repartits de la següent manera 8 des dels ports de Girona, 10 dels de Barcelona i uns altres 8 dels de Tarragona. Al desembre del mateix any, i igual que passaria amb els guardacostes, se'ls canviaria també la denominació, el seu nom civil i passant anomenar-se amb l'inicial "D" seguida d'un numeral que començava pel 101. Va passar a anomenar-se *D-101*, *D-102*, etc... així fins al *D-126*. El problema d'aquesta denominació era que quan un vaixell es donava de baixa, una altre ocupava el seu numeral, per tant es donarien casos de dues o més embarcacions que tindrien el mateix numeral. La flotilla de pesquers emprats al rastrejament de mines aniria ampliant-se progressivament i, així, al juny de 1938, un any després de la creació de la flotilla de Catalunya, el número de dragamines en servei ascendia a 39: 14 als port de Girona, 17 als de Barcelona i 8 als de Tarragona. Ja cap a finals del conflicte, al desembre de 1938, la flotilla de pesquers s'havia ampliat a 41, quedant de la següent manera: 18 pesquers als port de Girona, 15 als de Barcelona i 8 als de Tarragona. En total al menys 58 pesquers serien utilitzats com a dragamines a la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya amb diferent èxit[372].

372 Caixa 10375. SHEMA. AGMAB.

Quant a aquestes embarcacions, comptaven amb una dotació de quatre o cinc mariners, moltes vegades les originàries de l'embarcació abans de la militarització, fins i tot, sent el propi patró de l'embarcació, l'armador. Així, la tripulació es dividia en un patró, assimilat a caporal de marineria, un motorista i dos o tres mariners, segons el cas, tot i que en algunes embarcacions desenvolupava les tasques de patró un mecànic i el mecànic de l'embarcació era un mecànic de 2ª classe. Referent als seus sous mensuals, estaven distribuïts de la següent manera: el patró comptava amb un sou mensual de 522 pessetes, el mecànic en rebia 463 i els mariners, unes 401,25 pessetes[373].

Les embarcacions no portarien cap senyal de pertànyer a la marina republicana fins que al febrer de 1938 els numerals de cada embarcació es pintarien de color gris i serien dibuixats als costats de les embarcacions en caràcters grans i visibles. Igualment aquests dragamines no comptarien mai amb cap tipus d'armament, ja que la seva missió sempre seria la de netejar les mines submarines que impedien la navegació, per això mateix portaven rastres de malleta de filferro o de cables d'acer de 12-15 mm de diàmetre per tal d'efectuar el rastrejament de mines.

L'objecte d'aquest servei era mantenir un canal de rastrejament per a la navegació a tot el litoral republicà del Mediterrani, des de la frontera francesa fins a Adra, a la costa d'Almeria. Pel que fa referència a Catalunya, les delimitacions venien marcades des de la frontera francesa fins al riu Sènia, dividint tota aquesta franja de litoral en diverses zones que eren assignades a les diferents embarcacions segons el seu port de sortida. El canal de referència d'una milla d'amplada anava al llarg de la costa separada d'aquesta també aproximadament a una milla, i dragada en tota la seva extensió per parelles d'embarcacions que navegaven en paral·lel i que sortien des de diferents ports del litoral català. A més a més, en tots els ports d'entrada i de sortida de tràfic marítim tenien una entrada amb marques fixes a terra, que era dragada també amb la mateixa assiduïtat. Sempre s'utilitzava la mateixa circulació de les embarcacions, sortint del port assignat i navegant més a prop de la costa en direcció nord i per l'exterior del canal en direcció sud fins al límit establert, tornant una altra vegada per l'interior del canal.

Per netejar les aigües de mines s'utilitzaven dues embarcacions que navegant a la mateixa velocitat i amb rumbs paral·lels, separats entre ells 400 metres arrossegaven una rastra que acostumava a ser de malleta filferro o cable d'acer i amb una profunditat variable regulada mitjançant flotadors. Quan les dues embarcacions avançaven, la rastra enganxava el cable que mantenia a la mina submergida i tirava d'ell fins arrencar-la del seu ancoratge. A vegades la mina explotava o sortia a la superfície, sent en aquests últims casos remolcada a terra, on era desactivada i s'aprofitaven els explosius que contenia[374].

Quant a les embarcacions de rastrejament, aquestes estaven dividides segons la zona que en el cas tarragoní, estaven organitzades de la següent manera[375]. Depenent de la província de Tarragona hi havia diverses ciutats que comptaven amb el servei d'embarcacions de rastrejament de mines. La primera d'aquestes era la pròpia ciutat de Tarragona, d'on sortien dues embarcacions que anaven a enllaçar amb les dues de Vilanova i la Geltrú cap al nord a punta Palomera, navegant pel sud fins arribar al cap de Salou, lloc on enfilaven una altra vegada fins al port de sortida. El canal de rastrejament estava situat en direcció nord a 0,5 milles de punta Grossa; 0,9 milles de la punta de la Móra; solament 0,2 milles de cap Gros i 0,6 milles de punta Palomera, que era el límit nord. En direcció sud des del port de Tarragona hi havia poca distància i el canal anava paral·lel a la costa fins al cap de Salou. Per enllaçar amb aquestes embarcacions sortien altres dos pesquers des del proper port de Cambrils, que anaven al nord fins a l'anomenat cap de Salou, passant el canal a 0'3 milles de la punta de la riera de Riudoms, situada pròxima a Cambrils en direcció a Salou. Les embarcacions tenien com a límit sud el cap de Terme, passant el canal de rastrejament a 0,5 milles de la punta de la riera de Riudecanyes; a 1 milla de la punta i el barranc de la Porquerola; a 0,4 milles de la punta del riu de Llastres; a 0,7 milles de la

373 Caixa 10375. SHEMA. AGMAB.
374 PARDO, Juan. *La Flotilla de Vigilancia y Defensa Antisubmarina de Cataluña*. dins 1er Congrés Actes Museu Marítim. 2004.
375 Caixa 9761. SHEMA. AGMAB.

punta del barranc de Caladoques; a 0,6 milles del barranc de la Batalla i a 0,5 milles del cap de Terme.

En aquest punt era on arribaven les altres dues embarcacions procedents de l'Ametlla de Mar, on el canal de rastrejament des d'aquest port al cap de Terme no excedia de les 0,5 milles, cosa molt diferent al seu pas cap al sud, on transcorria paral·lel a la costa però a tres milles d'aquesta, fins a la punta del Garbí i a una distància de 0,9 milles. Per finalitzar el rastrejament de mines a Catalunya, s'encarregaven dues embarcacions que sortien de Sant Carles de la Ràpita i anaven al nord fins a la punta del Garbí tot vorejant la desembocadura del riu Ebre, passant el canal a 1,1 milla al sortir del port i enfilar el delta cap al nord. Del delta, el canal estava distanciat unes 2,4 milles fins anar disminuint la distància. Al lloc denominat Gola del sud era de 1'4 milles i al límit nord a la Punta del Garbí de 0,9 milles. Pel sud, el canal discorria paral·lel a la costa fins arribar a la desembocadura del riu Sènia a 1,7 milles i límit de rastrejament de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya.

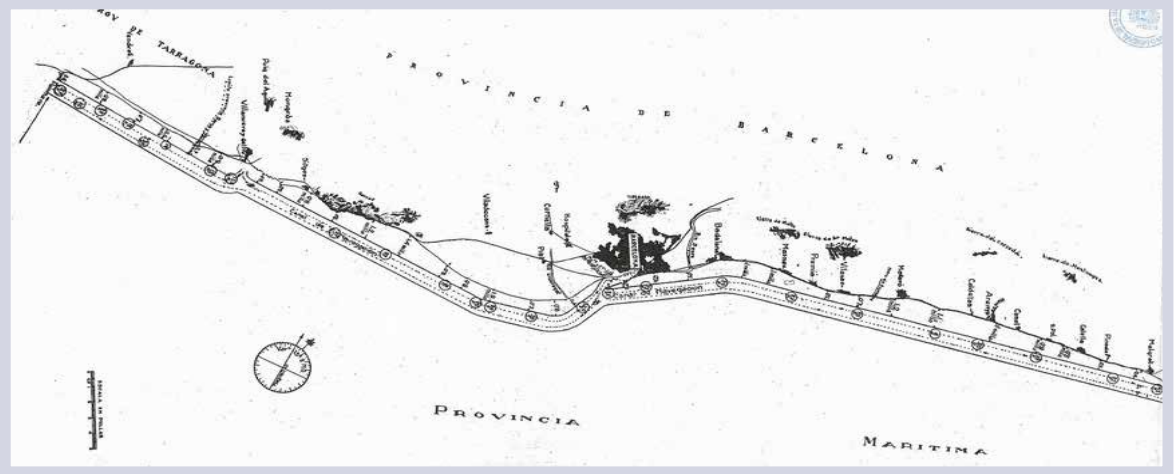
Al desembre de 1938, les embarcacions existents a la província de Tarragona de rastrejament de mines eren les següents[376]:

Les embarcacions de Vilanova i la Geltrú limitaven al sud amb les de Tarragona, ciutat on estaven destacades quatre embarcacions de rastrejament, sent: *D-194 Matilde*, comandada per Patricio Ganzo Medina; *D-195 Ramona*, pel patró Guillermo Anduiza Goicoechea; *D-123 Juanito*, per Domingo Brull Forné i *D-121 Rosa Prats*, per Agustí Pons Farré. Tarragona comptava, a més a més,amb un delegat de marina, Nicolás Buján, i amb fins a tres agents de rastrejament: Francisco Samarra Torné, Angel de la Riva Laruelo i Juan Múñiz Revuelta.

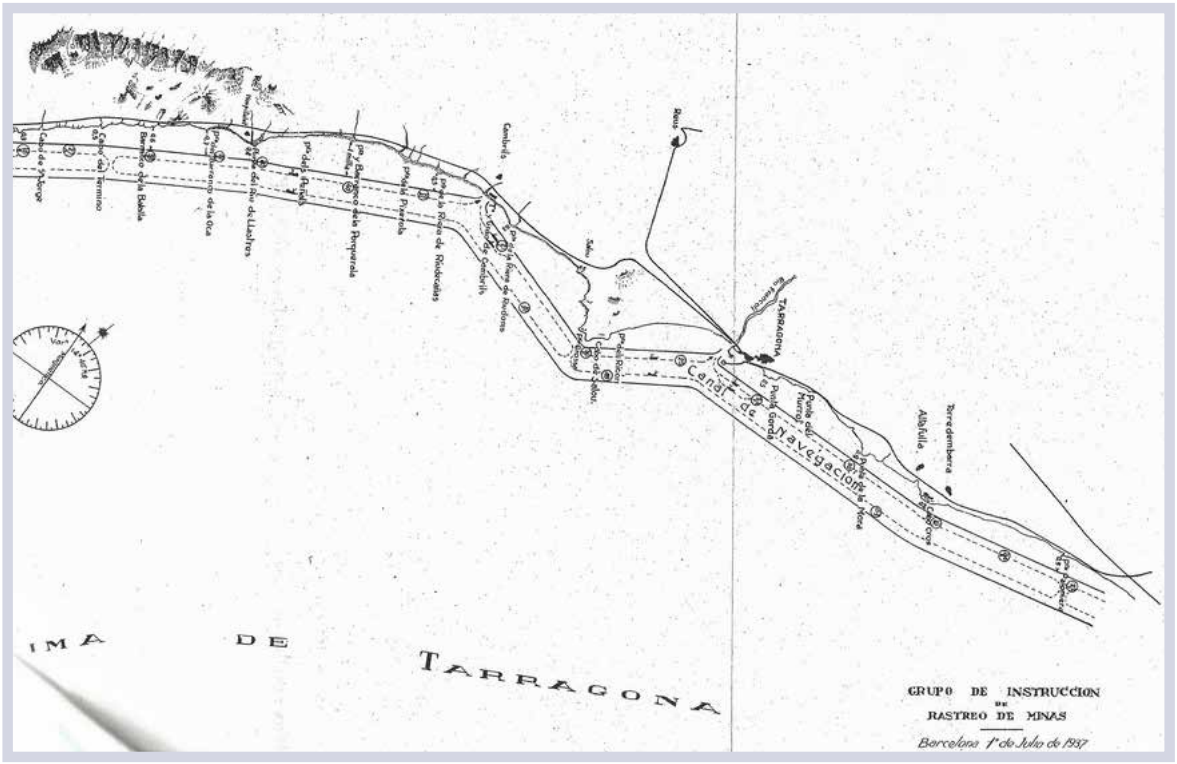
Cambrils era la següent població que comptaria amb embarcacions de rastrejament de mines, sent aquestes la *D-124 Josep*, comandada pel patró Josep Font Alegret i la *D-119 San Antonio* per Jaime Papio Piqué. A més a més també comptaria amb un agent de rastrejament, Pedro Basallote González.

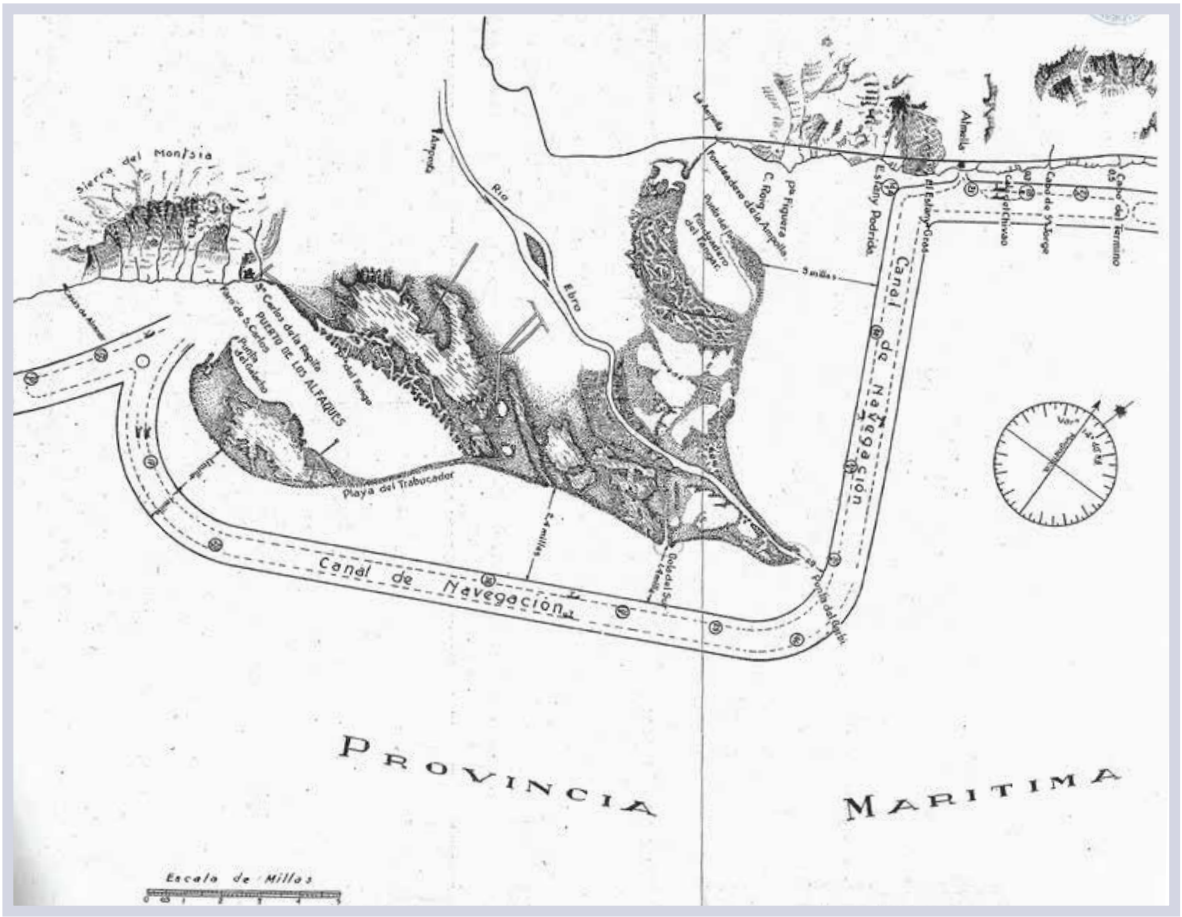
La darrera població que comptaria amb altres embarcacions de rastrejament durant aquestes dates seria l'Ametlla de Mar, ja que l'arribada dels sollevats al Mediterrani a l'abril de 1938 i l'ocupació de Sant Carles de la Ràpita havia fet perdre aquesta zona de mar als republicans i el seu servei de rastrejament de la zona. Així per tant, les embarcacions de l'Ametlla de Mar serien la *D-201 María Montserrat* i la *D-202 Libertad*, sota el comandament aquesta última de Joan García Comes, que arribarien fins a la Punta del Garbi com l'extrem de rastrejament més al sud. L'Ametlla de Mar comptaria també amb un agent de rastrejament, Atanagildo Deu Lleó.

Canal de rastrejament de mines submarines[377]



376 Caixa 8908. SHEMA. AGMAB.
377 Caixa 9709. SHEMA. AGMAB.


Canal de Navegación
TARRAGONA
Torredembarra
Altafulla
IMA DE TARRAGONA
GRUPO DE INSTRUCCION DE RASTREO DE MINAS
Barcelona 1º de Julio de 1937


Sierra del Montsia
Rio Ebro
Playa del Trabucador
Canal de Navegación
Canal de Navegación
PROVINCIA MARITIMA
Escala de Millas

3.3.2.2.1. El Dragamines D-199[378]

Una cas excepcional de les embarcacions de rastrejament de mines seria la denominada *D-199* (*Vallcarca*). Aquesta embarcació seria l'única de tota la flotilla de dragamines que es va armar amb una metralladora *Vickers* de 7 mm en muntatge antiaeri (tal i com portaven molts dels guardacostes) i càrregues de profunditat, ja que l'embarcació tindria un altre ús. Tot i que el vaixell seria utilitzat en un principi pel rastrejament de mines, posteriorment seria emprat en missions de vigilància nocturna, sobretot del port de Barcelona i les rodalies d'aquest, així com en casos molt més especials, en missions de vigilància i reconeixement de vegades conjuntes amb les llanxes del tipus *D.A.R.* o del tipus *K.*

La seva tripulació estava formada pel patró, Manuel Alsina Ramia; el mecànic, José Juan Bonet; el mariner artiller, Miguel Paratche Gimerau i els mariners Perfecto Núñez Hermo i José Pardo Villa. Entre les seves operacions, el mes de novembre de 1938 seria el més prolífic, realitzant durant aquest temps, per exemple, una operació conjunta amb la llanxa *K-8* del 9 al 14 de novembre; una altra amb el guardacostes *V-15* el dia 20 consistint en ajudar als treballs de desatracament als destructors amarats al port de Barcelona i diverses missions de vigilància nocturna entre els dies 24 i 28 de novembre conjuntament amb la llanxa *K-19* a les rodalies del port de Barcelona.

Com a exemple d'aquestes operacions comentades, l'efectuada conjuntament amb la *K-8* consistiria en realitzar una vigilància de la costa fins a Cambrils per tornar un altre cop a Barcelona. La *D-199* sortiria a la mar des del port de Barcelona el dia 9 a les 19:35 hores juntament amb la llanxa *K-8*, recorrent la costa a una distància de mitja milla i a una marxa moderada, fins arribar a Vilanova i la Geltrú, on entrarien al seu port a les 07:00 hores del dia 10 sense cap novetat. Dotze hores més tard, abandonarien el port vilanoví i navegarien per la costa igual que el dia anterior, on observarien a l'alçada de Torredembarra una llum blanca a unes sis milles de la costa i amb direcció al sud-est. La *D-199* aniria a reconèixer-la, resultant ser una barca de pesca amb matrícula de Tarragona que estava pescant i que pertanyia a la comandància de marina, a la que la *D-199* deixaria continuar amb la seva tasca però obligant-la a reduir la llum, una acció que faria a l'instant, tot i que no es deixaria de veure fins a les 07:00 hores, moment en que la *D-199* i la *K-8* entrarien a Tarragona. A les 15:00 hores les dues embarcacions tornarien a sortir del port de Tarragona per efectuar els mateixos serveis que els dies anteriors de vigilància de la costa. Aquesta vegada, el temps no acompanyaria i a les 20:00 hores els sorprendria una forta ventada de la part de llevant que provocaria el fondeig de la *D-199* a la part de ponent del cap de Salou. La *D-199* no continuaria la seva navegació fins que no amainaria el vent, que duraria dues hores, i a les 22:00 hores podria continuar amb el servei de la vigilància de la costa fins a les 08:00 hores del matí del dia 12, moment en que un altre cop les dues embarcacions entrarien sense novetat a Cambrils. Aquell mateix dia, i després de descansar, a les 19:00 hores tornarien al port de Barcelona realitzant la mateixa ruta. Durant aquesta travessia no passaria res excepcional, excepte que ja a prop de Barcelona, a l'alçada de Castelldefels, observarien un objecte no identificat a l'aigua a dues milles de la costa. Al apropar-se per identificar-lo resultaria ser una barca de pesca, de nom *Angelita*. Així, sense res més destacable, les dues embarcacions entrarien a Barcelona a primeres hores del dia 14.

378 Per les operacions de la llanxa *D-199* i que aquí es resumeixen veure Caixa 9574. SHEMA. AGMAB.

Plantilla del personal dedicada al rastrejament de mines[379].

(II)

PERSONAL DEL RASTREO.

"D.-199 VALLCARCA" (Barcelona)
Pat. D. Manuel Alsina Ramia.
Mec. D. José Juan Bonet.
Mar. Perfecto Núñez Hermo.
Mar. José Pardo Villa.
Mar. Artº. Miguel Paratche Guimarau.

"D.-110 GENN" (Barcelona)
Pat. Juan Ayala Torres.
Mec. Manuel Alfeirán Carrillo.
Mar. Saturnino Lorenzo Lacasa.
Mar. Juan Torres Bonet.

"D.-107 LEPANTO" (Barcelona)
Pat. José Llauradó Guardia.
Mec. Jaime Martínez Soriano.
Mar. Pedro Mari Roig.
Mar. José Martínez Torrus.

"D.-105 MARIA DEL CARMEN" (Barcelona
Pat. José Buch Coll
Mec. Juan Soler Civera.
Mar. José Moreno Peña.
Mar. Miguel Segura Martín.

"D.-104 TERESINA" (Barcelona)
Pat. Melchor Sala Ibáñez.
Mec. Francisco Picarín Oriol.
Mar. Pedro Riera Llorens.
Mar. Gaspar Llorca Soler.
Mar. Enrique Borrás Trulls.

"D.-198 REPUBLICA" (Barcelona)
Pat. Salvador Roso Batiste.
Mec. Ramón Diago Castellá.
Mar. Juan Freixas Moreno.
Mar. Mariano Blasco Arenós.
Mar. Jaime Terradas Benet.

"D.-116 FLORA" (Barcelona)
Pat. Juan Bta. Ayza Guzmán.
Mec. Francisco Osuna Alé.
Mar. Miguel Forné Llorens.
Mar. Esteban Clara Miralles.

"D.-185 GARCIA RAMONA" (Barcelona)
Pat. José García Comí.
Mec. Juan García Comí.
Mar. Tomás Llorca Llorca.
Mar. Joaquín Suñé Reixach.

"D.-186 ROSITA". (Barcelona)
Pat. Fernando Asensio Castro.
Mec. Antonio Asensio Castro.
Mar. José Calvo Sala.
Mar. José Tetas Massana.

"D.-108 FRANCISCO" (Barcelona).
Pat. Pablo Pons Ortoll
Mec. Faustino Magrans Samper.
Mar. Pedro Albado Llobell
Mar. José Pozo de Vega.

"D.-183 LOLITA" (Barcelona)
Pat. Rafael Claudio Castell´a.
Mec. Pedro Casamitjana Roca.
Mar. Vicente Magrans Samper.
Mar. Manuel Pérez Alayón.

"D.-101 AUSIAS MARCH" (Barcelona)
Pat. Antonio Santamaría García.
Mec Juan J. Ripoll Bordenabe.
Mar. Andrés Oliveira García.
Mar. Francisco García Caparrós.
Mar. Manuel Rodríguez Garrido.

"D.-109 TOMASA" (Barcelona)
Pat. Jaime Sivera García.
Mec. Miguel Navarro González.
Mar. Mario Piqueras Mori.
Mar. José Vizcarro Martínez.

"D.-120 JOVEN ROSITA" (Villanueva)
Pat. Patricio Solá Morell
Mec. Salvador Munné Güell
Mar. Juan Parellada Llambrich.
Mar. Manuel Noguerón Ferré.

"D.-103 MARICEL" (Villanueva)
Pat. Gil Munné Güell.
Mec. Miguel Albiol Albiol.
Mar. Juan Giralt Roig.
Mar. José Gallardo Gutiérrez.

"D.-194 MATILDE" (Tarragona)
Pat. Paulino Ganzo Medina.
Mec. Emilio López López.
Mar. Hermenegildo Deu Ricart
Mar. Julián Nates Gallo.

"D.-195 RAMONA" (Tarragona)
Pat. Guillermo Anduiza Goicoechea.
Mec. José Aja Cabada.
Mar. Manuel Martínez Hoyo.
Mar. Salvador Gándara Llata.

"D.-123 JUANITO" (Tarragona)
Pat. Domingo Brull Forné.
Mec. Tomás Figueras Balfegó.
Mar. Félix Trueba Talledo.
Mar. Eusebio Alboniga Elizalde.

379 Caixa 8908. SHEMA. AGMAB.

PERSONAL DEL RASTREO

"D.-121 ROSA PRATS" (Tarragona)

Pat. Agustín Pons Farré.
Mec. Pedro González García.
Mar. Gaabino Salas Illera.
Mar. Francisco Pons Prat.

"D.-124 JOSEP" (Cambrils)

Pat. José Font Alegret.
Mec. Joaquín Savall Font.
Mar. Juan Aprais Meñaca.
Mar. Juan Rovira Isart.

"D.-119 SAN ANTONIO" (Cambrils)

Pat. Jaime Papio Piqué.
Mec. José Paio Fresas.
Mar. Juan Torné Torné.
Mar. Carlos Juan Castillo.

"D.-201 MARIA MONTSERRAT" (Ametlla)

Pat.
Mec. Manuel Piñero González.
Mar. Marcelino Pardo Villa.
Mar. Miguel Expósito Camino.

"D,-202 LIBERTAD" (Ametlla)

Pat. Juan García Comes.
Mec. Juan García Farnos.
Mar. Francisco Farnos Samarra.
Mar. Salvador García Oriol.

Barcelona 2 de diciembre de 1938.

Subdelegado de La Selva.	D. Santiago Azcorra.
Jefe de la Base de Rosas.	D. Vicente Estrada.
Subdelegado de Palamós.	D. Casimiro Moreira.
Subdelegado de Guixols.	D. José Mª. Artategui.
Subdelegado de Villanueva.	D. Ciro Pérez.
Delegado de Tarragona.	D. Nicolás Buján.
Agente Rastreo Llansá	D. Ricardo Pérez Medín.
Id. id. Rosas.	D. Félix Pou Vilellas.
Id. id. Palam'os.	D. Ramón Vich Tur.
Id. id. Palamós.	D. Salvador Oriol Mares.
Id. id. Guixols.	D. Eduardo Jover Zaplana.
Id. id. Blanes.	D. Vicente P'erez Sanpedro.
Id. id. Barcelona.	D. Francisco Sánchez Torres.
Id. id. Barcelona.	D. Pedro Sala Rabassa.
Id. id. Villanueva.	D. Manuel Liñán Cabo.
Id. id. Valcarca.	D. Antonio Morales González.
Id. id. Tarragona.	D. Francisco Samarra Torné.
Id. id. Tarragona.	D. Angel de la Riva Laruelo.
Id. id. Tarragona.	D. Juan Muñiz Revuelta.
Id. id. -Cambrils.	D. Pedro Basallote González.
Id. id. Ametlla.	D. Atanagildo Deu Lle'o

4. LA DEFENSA DE LA COSTA TARRAGONINA DES DE L'AIRE

4. LA DEFENSA DE LA COSTA TARRAGONINA DES DE L'AIRE

L'arma de l'aviació faria la seva aparició durant la Primera Guerra Mundial sent per tant un arma relativament nova al 1936 tot i que des dels seus inicis faria un rapidíssim desenvolupament. La Guerra Civil espanyola seria el seu punt d'inflexió ja que li donaria un cop definitiu pel seu desenvolupament, esdevenint aquest conflicte el seu particular banc de proves, tant per les tècniques i tàctiques utilitzades així com pels aparells posats en joc. Les noves tècniques i els coneixements adquirits durant el conflicte espanyol per part de les potències implicades serien fonamentals durant la Segona Guerra Mundial.

Al 1936 a Espanya hi havien 360 avions de caràcter militar o que podien ser utilitzats en aquest servei, dividits entre els pertanyents als coneguts Servei d'Aviació Militar i a l'Aeronàutica Naval. D'aquest total, 300 eren monomotors (la meitat *Breguet XIX*, una quarta part *Nieuport Ni-52* i altres tant de l'Aeronàutica Naval) i la resta polimotors on destacaven que la meitat eren hidroavions *Dornier Wal*, quasi tots amb greus problemes mecànics, i els altres avions terrestres on destacaven els *Fokker F.VII* i el *Douglas DC-2*[380].

Amb el sollevament militar, la distribució dels avions entre els dos bàndols seria força desigual ja que el bàndol republicà comptaria amb 407 aparells sent de caràcter militar uns 207; mentre que el bàndol sollevat comptaria amb un total de 112 aparells dels que 97 serien de caràcter militar[381].

Davant d'aquests números, la superioritat republicana era inqüestionable, però l'antiguitat dels models, construïts tots ells entre 1917 i 1928 i el seu escàs o nul armament no significava que la situació dels sollevats fos precària davant la situació dels republicans pel que respecta a la potència aèria. Si aquest fet l'afegim la intervenció estrangera, que resultaria molt important per l'augment efectiu de la potència aèria rebel i inclús seria decisiva en determinats fets bèl·lics, donarien fins i tot certa avantatja al bàndol sollevat. Aquesta ajuda exterior quedaria reflectida des de l'inici de la guerra ja que tant francesos com alemanys i italians enviarien els seus primers aparells al conflicte, però seria a partir de l'octubre amb l'aparició dels aparells soviètics quan s'iniciaria una carrera de desenvolupament i millora d'aparells així com l'evolució de tècniques i tàctiques de combat. Aquests nous aparells serien modificats segons les necessitats i provats als cels espanyols, on es traurien unes conclusions que tindrien una gran utilitat pel següent conflicte que assoliria el món: la Segona Guerra Mundial. Gràcies aquesta ajuda exterior, l'aviació rebel va poder comptar al llarg de la guerra amb més efectius que la seva homònima republicana (sobretot gràcies a l'ajuda italiana i alemanya) i per tant va poder comptar també amb una certa avantatja, potenciada aquesta a més a més gràcies a la falta d'avions republicans capaços de poder defensar el seu territori i sobretot la manca quasi total d'armes antiaèries a les poblacions republicanes així com els problemes dels sistemes de localització d'avions, que farien que els bombardeigs i els atacs aeris per part dels sollevats es succeirien al llarg de tot el conflicte.

Per la seva part, la costa catalana no quedaria exempta a la guerra aèria i pràcticament totes les poblacions costaneres catalanes patirien diferents atacs o bombardeigs al llarg de la guerra, accentuats sobretot al 1938. La desfeta de l'operació republicana de conquerir les Illes Balears (sobretot l'illa de Mallorca) a l'estiu del 1936 tindria una especial transcendència ja que Mallorca esdevindria pel bàndol sollevat una important base aeronaval, tot i que adquiriria més importància pel seu aspecte aeri. Així per tant i gràcies a la seva situació estratègica, situada a la rereguarda de la costa mediterrània republicana, els avions als serveis dels sollevats en poc temps de vol podien

380 MANRIQUE GARCÍA, José María i Lucas MOLINA FRANCO, *Las armas de la Guerra Civil Española*, Pàg. 421
381 Íbidem. Pàg. 429.

atacar qualsevol punt costaner republicà com seria el cas de les poblacions catalanes així com també interceptar el tràfic marítim que arribava als ports catalans, tant necessari pels governamentals per continuar amb la lluita.

4.1. ELS BOMBARDEIGS FRANQUISTES A LA COSTA TARRAGONINA.

Tot i el nombre inicial d'aparells que conformarien l'aviació rebel, en clara inferioritat numèrica pel que fa a la seva homònima republicana, l'aportació dels seus dos grans aliats Itàlia i Alemanya dotarien aquesta d'un alt nivell combatiu que a mesura que avançaria la guerra esdevindria l'aviació predominant del conflicte. Aquesta aportació estrangera faria que l'aviació del bàndol rebel estigués integrada per tres aviacions diferents: la pròpia aviació franquista i, per tant, espanyola; la italiana o també coneguda com l'Aviació Legionària i l'alemanya o Legió Còndor. Cal afegir que aquestes tres aviacions inicialment no estarien coordinades les unes amb les altres i actuarien amb total dependència del cap central.

La pròpia aviació franquista (també coneguda com *Aviació Hispana*) era la que tenia menys importància, ja que aquesta no tindria un paper tan destacat com les aviacions alemanyes i italianes.

Aquesta *Aviació Hispana* només comptaria amb els aparells que havien pogut aconseguir en el moment del sollevament, sent els millors d'aquests els abans anomenats *Breguet XIX, Dornier Wal* i *Nieuport Ni-52*; tot i que sobretot destacaria en les tasques de reconeixements marítims l'hidroavió *Cant Z-501*.

Per la seva part, l'aviació alemanya que començaria actuar a Espanya a partir de novembre de 1936, vindria acompanyada amb la constitució d'un cos tècnic anomenat Legió Còndor, una unitat formada de tres esquadrilles de bombardeig, tres de caça, una de reconeixement, una altra d'hidroavions i algunes bateries antiaèries i grups de transmissions, amb un resultat total aproximat de 6.500 homes.

Els enviaments alemanys sumarien al llarg de tota la guerra uns 593 avions entre els quals hi havia els 136 caces *Messerschmitt Bf-109 B* armats amb tres metralladores de 7,9 mm i que podien desenvolupar una velocitat de 470 km/h; els 93 *Heinkel He-111* de bombardeig mig amb una càrrega de bombes de 1.500 kg i amb una velocitat màxima de 370 km/h; o els pocs models de l'important avió de bombardeig *Junkers Ju-87 "Stuka"* armat amb una bomba de 500 kg i quatre de 50 kg amb una velocitat màxima de 350 km/h que s'utilitzarien en alguna ocasió a la costa catalana, sobretot en algun bombardeig final sobre el port de Tarragona o de Barcelona. Però un dels avions que seria més utilitzats per la Legió Còndor seria l'hidroavió *Heinkel He-59* (també conegut com *Sabatetes* o *Isidru*) que formaria el AS/88, un grup de reconeixement marítim que es dedicaria sobretot a realitzar atacs a les vies de comunicació, així com al tràfic marítim o bombardeigs a ports, realitzant en molts casos aquestes agressions a baixa altura per precisar millor els blancs i poder metrallar amb les armes que es portaven a bord.

L'aviació alemanya tindria un paper important en diferents bombardeigs realitzats a l'Espanya Republicana (com seria el cas de Gernika, per exemple) i a Catalunya tindria especial transcendència en els seus atacs, sent les seves principals missions la de bombardeig de dipòsits de combustible, estacions i vies de ferrocarril, carreteres i atacs a vaixells.

Però sense cap mena de dubte, l'aviació italiana seria la que més participaria durant la campanya aèria, dedicant-se principalment al bombardeig de ports, ciutats i centres industrials republicans. Seria coneguda com l'Aviació Legionària, formada al desembre de 1936 per donar suport al *Corpo di*

Truppe Volontarie (CTV), el contingut terrestre italià que seria traslladat a Espanya. Aquesta *Aviazione Legionaria* arribaria a comptar al llarg de la guerra amb més de 6.000 homes i enviaria a Espanya al voltant de 760 avions entre els que destacarien els 276 caces *Fiat CR.* 32 que desenvolupaven una velocitat de 355 km/h i estaven armats amb dues metralladores *Breda-Safat* de 12,7 mm, arribats els primers models a finals d'estiu del 1936; i, sobretot,dos aparells de bombardeig molt potents: els *Savoia-Marchetti S-81* i els *Savoia-MarchettiS-79*. Del *S-79* s'enviarien 100 aparells i anaven armats amb tres metralladores *Breda-Safat* de 12,7 mm, una metralladora Lewis de 7,7 mm i una càrrega de bombes de 1.000 kg; mentre que dels S-81 s'enviarien a la Península 80 aparells, aquests armats amb quatre o cinc metralladores de 7,7 mm i una càrrega de bombes de 1.200 kg. Arribant a agafar una velocitat de 315 km/h. Dintre d'aquesta aportació també s'havia de sumar uns 20 hidroavions i un nombre indeterminat d'aparells destinats a altres usos. Una part reduïda d'aquests mitjans es destinaria a Mallorca i seria denominada Aviació Legionària de les Balears, començant a organitzar-se el febrer de 1937 per sis *S-81*, altres sis caces *CR.32*, uns quants hidroavions i, més tard, tres *S-79*. Noves unitats anirien ampliant aquesta Aviació Legionària de les Balears al llarg de la guerra, formant-se diferents grups com seria la *251ª Squadriglia da Bombardamento Pesante*; el *8º Stormo da Bombardamento Veloce* integrat pel *XXVII*; el *XXVIII Gruppo da Bombardemento Veloce* o *el XXV Gruppo da Bombardamento Notturno*, entre d'altres. D'aquesta manera a finals de desembre de 1938, els aparells que formaven l'Aviació Legionària de les Balears estaria dirigida pel comandant general Giuseppe Maceratini i dividida en tres grups: el X Grup Autònom de Caça sota el comandant major Montanari integrat per 15 caces *Fiat CR.32*; el *XXV Gruppo da Bombardamento Notturno* sota el comandant coronel Cassioni i format per 12 bombarders *S-81* i el *8è Stormi Falchi delle Baleari* integrat per 15 bombarders *S-79*.

D'altra banda, a mitjans de juny de 1937 el cap de l'aviació franquista, el general Alfredo Kindelán, proposaria la coordinació d'aquestes tres aviacions, naixent així les conegudes com Forces Aèries de les Balears. Ho van fer de manera independent respecte les de la Península i integrada pels *S-81* i els *S-79* italians, els *He-59* alemanys i els Cant *Z-501* de l'Aviació Hispana. Dos mesos més tard, a l'agost, l'aviació de Mallorca comptaria amb vuit *S-81*, dotze caces *Fiat CR.32* i tres hidroavions *Macchi M-41* per part italiana; sis *He-59* i un trimotor *Junkers Ju-52* per part alemanya i cinc hidroavions *Cant Z-501* per part espanyola; uns efectius que es veurien augmentats a les acaballes de setembre quan s'incorporarien dotze *S-79*, un número d'aparells que no pararia de créixer durant el transcurs de la guerra.

Les tres aviacions (italiana, alemanya i espanyola franquista) utilitzarien les bases que proporcionava l'illa de Mallorca (Son Sant Joan i Pollença, aquesta última destinada als hidroavions) per atacar el litoral mediterrani i, per descomptat, el litoral català, podent-se dividir els objectius en el cas català en tres grans grups: per un costat trobaríem el bombardeig sistemàtic de ports del litoral català, sent el de Barcelona (seguit pel de Tarragona) era el més important i per aquest motiu també seria el més atacat. D'altra banda, l'atac al tràfic marítim o el que seria el mateix, l'atac a tot aquell vaixell que navegava per la costa catalana o propera a aquesta, tot i que amb certes particularitats, i,finalment, els bombardeigs a nuclis industrials, nusos ferroviaris o vies de comunicació, així com centres militars, amb l'objectiu de col·lapsar les comunicacions, intentar minvar la producció industrial catalana i destruir o deixar fora de servei centres militars com casernes, dipòsits de combustible, camps d'aviació, etc... Cal dir que moltes vegades els bombardeigs anaven dirigits no solament contra un objectiu concret, ja que s'aprofitava per realitzar un atac a les vies fèrries, fàbriques o centres militars o atacs a vaixells i ports conjuntament.

La campanya de bombardeig envers la costa catalana seria iniciada a la primavera de 1937 i protagonitzada principalment pels bombardeigs italians *S-81*, iniciant també aquests els atacs nocturns després de començar amb els diürns en tenir uns resultats més discrets i sent més vulnerables als antiaeris i als caces republicans. El *S-79*, en canvi, avions més ràpids i moderns serien

utilitzats en contrapartida als atacs diürns mentre que els hidroavions *He-59* de la Legió Còndor intervindrien també en atacs nocturns, tant de manera individual com en formacions, atacant el litoral republicà sobretot des de baixa altura. A finals de desembre també s'incorporarien, entre d'altres, els bombardeigs *Heinkel He-111* i els *Junker 87 Stuka*, participant en diverses accions contra el litoral català.

La manera d'actuar dels *S-79* en els seus atacs envers la costa era la d'iniciar les seves missions a primeres hores del matí, aconseguint l'avantatge de fer un atac ràpid perquè així quan els caces defensors sortissin per interceptar-los, aquests tinguessin el sol de cara. En canvi, els *S-81* que eren més lents que aquests acostumaven a atacar de nit sent els seus objectius importants. Durant les primeres actuacions sobre la costa, els *S-81* tenien instruccions que en cas de presència de caces republicans, s'havien d'endinsar mitja hora al mar i un cop passat aquest temps, tornar a la costa per bombardejar un altre objectiu evitant riscos. En canvi els *He-59* acostumaven a actuar normalment tots sols, iniciant les seves missions a la posta de sol, ja fos amb objectius ben definits o sense, donant-se aquest darrer cas quan cometien els atacs sobretot a les vies de comunicació. Per realitzar aquestes missions, i per enganyar als seus oponents, de vegades atacaven un lloc, s'endinsaven al mar on, fins i tot, amaraven i tornaven a un altre punt de la costa passat un temps, creant d'aquesta manera la incertesa i el neguit a la rereguarda republicana. Altres vegades deixaven els motors al ralentí i planaven amb els llums apagats per aparèixer de sobte i atacar per sorpresa o llençaven bengales per tal de confondre els projectors. La seva actuació,sobre el tràfic marítim i les vies de comunicació, seria molt important per la causa rebel, tot i que aquests hidroavions patirien un 60% de baixes[382]. Pel que respecta als hidroavions *Cant Z-501* de l'Aviació Hispana, aquests serien emprats sobretot en reconeixements de llarga distància, sobretot per donar cobertura a les accions dels vaixells franquistes o dels submarins italians i tractarien també de localitzar combois navals, augmentant la seva activitat a mitjans d'octubre de 1937 quan seria creat el conegut com Comandament del Bloqueig del Mediterrani, amb la finalitat d'aïllar la costa mediterrània republicana del comerç marítim.

Més endavant, i una vegada que l'exèrcit rebel aconseguiria alguns ports al Mediterrani a partir de l'ofensiva franquista de mitjans de març de 1938, com seria el cas de Vinaròs o de Castelló i que aconseguiria tallar en dos el territori republicà deixant Catalunya incomunicada amb la resta del territori de la República, a banda d'aconseguir també certs aeròdroms propers al litoral (cas de La Sènia i Alcanar), sorgiria una nova política d'acció aèria contra el tràfic marítim costaner, contra els ports republicans mediterranis i contra les poblacions costaneres aprofitant aquest nou avantatge. Així, l'Aviació de les Balears perdria interès i aquesta, a més de realitzar les seves missions exploradores i d'atac a objectius costaners, passaria a realitzar també altres tasques com l'escorta de combois[383]. Davant d'aquest fet, quedarien a les ordres de l'almirall del bloqueig únicament els hidroavions franquistes *Cant*, *Dornier* i *Heinkel* i els avions *S-81* legionaris, mentre que els *S-79* passarien a dependre del general cap de l'Armada com aviació de protecció de combois i actuacions costaneres a Balears o a la costa de Llevant. Els hidroavions de la Legió Còndor es traslladarien a una base de la costa de Llevant i actuarien sobre el tràfic i la costa a les ordres del cap de la Legió Còndor, actuant també al litoral els avions de bombardeig en picat, que es dedicarien a enfonsar vaixells ancorats als ports de València i Tarragona entre d'altres, destacant-se també a la mateixa base de Llevant alguns hidroavions d'exploració de la aviació rebel. Els aparells pertanyents a aquesta aviació tenien les ordres de llançar als ports republicans bombes de gran retard (fins 48 hores) mentre que els avions de bombardeig ràpid italians i de la Legió Còndor actuarien constantment contra el tràfic marítim i els aeròdroms republicans i excepcionalment sobre centres urbans, situant-se en aeròdroms pròxims a la costa unitats de caça i bombardeig per protegir les bases contra atacs aeris i navals i atacar la flota republicana en els seus intents d'amenaça contra la flota o els ports

382 GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939)*. Pàg. 302.
383 Caixa A 9134. AHEA.

franquistes.

Referent als bombardeigs de ciutats, les unitats aèries rebels tenien ordre de respectar durant el bombardeig els nuclis urbans que no estiguessin a la zona de combat, excepte si era ordenat expressament. En l'aspecte polític no era discutible el dret de bombardejar objectius militars com casernes i fàbriques de material de guerra, tot i que aquestes estiguessin dintre de les poblacions, establint que el desig era no fer víctimes innocents, donant a conèixer, fins i tot, una possibilitat humanitària i insòlita de tractar d'anunciar l'atac d'objectius militars: casernes, dipòsits de municions, llocs directius dels exèrcits, centrals elèctriques, fàbriques de material de guerra, instal·lació de ports, vaixells de guerra i mercants, així com bateries antiaèries i aeròdroms. Es donava un termini d'una setmana per evacuar les zones pròximes a aquests objectius per tal de no provocar víctimes entre la població civil, a més de donar ordre expressa a les unitats aèries de llançar les bombes amb la major cura possible amb l'objectiu d'evitar una dispersió del bombardeig, tot i que la pròpia imprecisió d'aquest feia necessari advertir que al voltant de cada objectiu existia una zona perillosa circular de 200 metres de radi que era precís evacuar si no es volien evitar víctimes innocents[384]. Aquesta "bona" intenció no cal dir que mai seria respectada, ja que els avions franquistes apareixerien sense avisar sobre els seus objectius per bombardejar-los i, tot que en alguns casos, només serien atacats els objectius assignats, la pròpia imprecisió del tir acabaria per provocar moltes víctimes innocents, sent també assignats directament com a missió principal el propi bombardeig de nuclis urbans, tal i com succeiria en nombroses ocasions.

Fotografia de reconeixement aeri de Cambrils[385]



384 Caixa A 9134. AHEA.
385 Caixa 9042. SHEMA. AGMAB.

4.1.1. Els bombardeigs al port de Tarragona.

D'entre els principals objectius de les tres aviacions que formaven l'aviació del bàndol sollevat destacarien sobretot els atacs i bombardeigs als diferents ports catalans, sent sobretot el port de Barcelona el més castigat al llarg de tota la guerra, seguit pel de Tarragona donada la importància dels atacs que va patir. L'objectiu d'aquests tipus d'atacs seria molt senzill, intentar deixar fora de servei els ports o, com a mínim, minvar la seva utilitat, per tal de reduir els punts d'entrada dels vaixells mercants que abastien el bàndol republicà, aprofitant l'existència de vaixells als ports durant aquests bombardeigs per intentar enfonsar-los, com serien els casos sobretot dels bombardeigs del port de Barcelona.

Els objectius de bombardeig per part de l'aviació franquista sobre les instal·lacions i el tràfic de ports tenia com a missió l'entorpiment del tràfic marítim, la descàrrega de material i la disminució de la moral, destacant com els ports més importants a principis de 1938 els ports de Barcelona, Tarragona i Roses, seguit del de Palamós i els de Port de la Selva i Sant Feliu de Guíxols, amb l'objectiu per aquests últims, per exemple, la vigilància i el bombardeig si s'observava activitat al port. Però aquests ports no serien els únics en ser atacats, ja que, per exemple, els petits ports de Garraf i Vallcarca, situats a les costes del Garraf també haurien de patir diferents bombardeigs al llarg del conflicte.

A banda del port de Barcelona, que hauria de patir més d'un centenar d'agressions, l'altre port català que també patiria nombrosos atacs aeris seria el de Tarragona, considerat de segon nivell i també força important pel que es referia al tràfic marítim[386].

Les agressions envers el port de Tarragona s'iniciarien durant la primavera de 1937, sent el primer dels bombardeigs aeris el realitzat el dia 27 de maig de 1937 cap al voltant de les 02:30 hores, quan un sol avió deixaria caure dues bombes a la zona portuària i la platja. Al port es trobaven els vaixells *Campomanes*, descarregant benzina procedent de la ciutat russa de Tuapse, situada al Mar Negre; l'anglès *Belle Marie* amb carbó procedent de Immingham (Regne Unit) i el *Ciutat de Reus* de la *Naviliera Mallol* carregant mercaderies per a Marsella; però cap dels tres vaixells patiria cap dany. D'altra banda, el segon bombardeig és produiria el 17 de juny, resultant aquest molt més important que no pas el primer, protagonitzat per tres *S-81* que a les 21:30 hores volarien sobre el port, l'estació, les platges i, per part, de la població, deixant caure unes 26 bombes en dues passades: set a les immediacions de la línia del ferrocarril; altres sis, a la riba de la platja; dues, al Moll de Llevant; quatre, a la dàrsena interior del port i la resta al casc urbà. Al port es trobava carregant queviures amb destinació el nord d'Espanya el vaixell anglès *Mydol* que no seria assolit durant l'atac. El bombardeig, a banda dels danys materials ocasionats, causaria 9 morts i 48 ferits[387].

Després de dos mesos sense que el port o la zona portuària patís cap agressió, el 18 d'agost un *S-81* deixaria caure cinc bombes sobre les immediacions de la comandància de marina, causant 6 morts i 10 ferits. En aquell mateix moment es trobava al port el petrolier *Oil Pionner* de bandera britànica procedent de Romania descarregant 6.000 tones de benzina, però no patiria cap dany. En canvi, durant el mes de setembre es realitzarien fins a quatre accions ofensives sobre el port, sent aquestes les següents.[388] La primera acció seria realitzada el 4 setembre a les 19:30 hores quan dos hidroavions a una altura no superior als 300 metres deixarien caure vuit bombes a la factoria de la CAMPSA assolint tres tancs de combustible i deixant la factoria en flames durant cinc dies. L'atac no produiria víctimes, però sí importants danys materials. El segon atac seria realitzat el dia 23 setembre a les 06:00 hores per dos avions Savoia que llançarien una dotzena de bombes a la

386 Respecte als bombardeigs del port de Tarragona és fonamental l'obra de GONZÁLEZ HUIX, Francisco Javier, *El asedio aéreo de Tarragona 1937-1939.* Diputació de Tarragona. Tarragona. 1990.
387 Íbidem. Pàg. 32.
388 GONZÁLEZ HUIX, Francisco Javier, *El asedio aéreo de Tarragona 1937-1939.* Pàg. 37.

zona portuària, caient dues d'elles al Moll Paral·lel, tres més al Contradic a l'altura d'aquest Moll i les restants al mar, pròximes a la zona indicada. Segons sembla, l'objectiu era el vaixell anglès *Sheaf Spear* arribat al port tarragoní el dia anterior amb un carregament de fosfat procedent del port nord-africà de Sfax (Tunisia), tot i que finalment no seria assolit.

Les dues darreres agressions del mes serien realitzades el dia el 25 setembre; sent la primera efectuada a les 00:05 hores per dos Savoia que deixarien caure dotze bombes sobre la factoria de la CAMPSA. La segona agressió del dia seria realitzada a les 17:30 hores quan altres dos Savoia llançarien quinze bombes a la part baixa de la ciutat i al port, caient-ne cinc al Moll de la Costa i produint danys a les vies del ferrocarril. Encara cinc bombes més afectarien els habitatges dels carrers del Mar, Lleó, Castellarnau i Castaños, mentre que la resta anirien a parar al mar, en un lloc pròxim a la platja del Serrallo comptabilitzant-se un total de sis morts i vint-i-quatre ferits[389].

El mes d'octubre seria el que més agressions patiria la zona portuària de Tarragona durant tot el 1937 amb un total de vuit atacs, sent els dies entre el 13 i el 18 els de major intensitat[390]. La primera d'aquestes accions aèries contra el port de Tarragona seria realitzada el dia 8 d'octubre a les 14:00 hores quan cinc Savoias procedents del mar deixarien caure algunes bombes als afores de la ciutat, caient aquestes prop de la CAMPSA. Aquell mateix dia una notícia d'agència també informaria que a les 08:30 hores s'havia pogut observar com un vaixell mercant a unes 8 milles de la costa i amb direcció a Tarragona era bombardejat per un avió que el faria canviar de rumb. A la matinada del dia següent, entraria al port tarragoní el *Sheaf Crest* anglès, podent ser aquest vaixell l'anomenat anteriorment. D'altra banda, el dia 13 la zona portuària patiria dues agressions més, totes dues sense produir cap víctima. La primera seria realitzada per tres *S-79* que llançarien unes 20 bombes al port i als voltants del riu Francolí,mentre que la segona agressió seria realitzada a les 19:30 hores quan dos hidros *He-59* bombardejarien la factoria CAMPSA produint un incendi. Dos dies després, també serien realitzats altres dos bombardeigs; el primer seria realitzat a les 16:15 hores quan novament uns altres tres *S-79* llançarien des de 1.500 metres d'altura 35 bombes sobre la zona del Francolí que explotarien al marge esquerre del riu. D'aquestes, dues bombes caurien a la carretera de València just al costat del pont i patiria greus desperfectes l'edifici de la Tabacalera i les seves instal·lacions en rebre quatre impactes directes. Quatre hores més tard seria realitzada la segona agressió del dia quan un solitari *He-59* llançaria vuit bombes sobre els mateixos objectius.

Tan sols 24 hores després de la darrera agressió, concretament a les 19:30 hores del dia 16, tres Savoia deixarien caure unes vuit bombes sobre el port on es trobava el vaixell francès *Azelma* que no patiria cap tipus de dany. Un nou bombardeig es realitzaria el dia 18 octubre a les 09:40 hores quan tres trimotors *S-79* procedents del mar i a 2.000 metres d'altitud deixarien caure 25 bombes a la vertical de la CAMPSA, no assolint els tancs de combustible, tot i que sí que patiria danys la carretera de València i la instal·lació elevadora d'aigües. Per finalitzar les agressions patides pel port tarragoní durant aquest mes d'octubre, l'últim bombardeig seria el del dia 22, en aquest cas per partida doble. La primera agressió seria realitzada a les 12:00 hores per un solitari *He-59* procedent de Tamarit que llançaria 16 bombes als voltants de la CAMPSA no ocasionant víctimes ni danys materials; mentre que a les 15:30 hores quatre Savoia bombardejarien el port llançant un total de quaranta bombes, tot i que en aquest cas acudirien caces republicans per defensar la ciutat. Segons la Defensa Passiva Republicana, caurien disset bombes als següents lloc: una al Moll de Llevant, dos al Moll Paral·lel, una al Contradic i la resta, fins a disset, a la Dàrsena, mentre que les altres 23 que faltaven fins a les 40 havien estat llançades al mar durant la seva fugida davant la presència dels caces republicans per alleugerar pes i poder escapar més de ràpidament[391].

Fins a finals d'any, els bombardeigs a la zona portuària es reduirien i només seria atacada la zona

389 Íbidem. Pàgs. 38-41.
390 Íbidem, pàgs. 41-48.
391 Caixa 8. FP Infiesta. BPR-UB. FP Infiesta.

esmentada el dia 17 de novembre i, en menor mesura, el dia 30 de desembre, tot i que durant aquest temps, es realitzarien diverses accions destacades com, per exemple, la del dia 5 de novembre quan sonarien les sirenes a la ciutat (tot i que aquesta no seria bombardejada) davant la presència d'uns avions que atacarien un motoveler que navegava costejant al sud-est del port sense poder arribar assolir-lo. Aquest mateix dia l'almirall en cap de les Forces del Bloqueig del Mediterrani, Francisco Moreno, prendria la decisió de prohibir de manera absoluta el bombardeig de vaixells dintre o fora d'aigües jurisdiccionals, tot i que aquesta decisió no seria respectada. Com ja hem comentat, el dia 17 de novembre seria atacada de manera directa la zona portuària quan a les 18:30 hores dos Savoia deixarien caure sobre ella 20 bombes. Tot i que allà es trobava el vapor anglès *Sarastone*, aquest no patiria cap dany. D'entre els esdeveniments interessants d'aquestes dates, de les més importants, seria l'arribada de diferents vaixells al port tarragoní. Així, el dia 1 de desembre i procedent de Constanza (Romania) ancoraria al port el petrolier *Aarlon* de bandera britànica que descarregaria 7.000 tones de benzina; mentre que el dia 23 del mateix mes ho faria el vaixell tanc americà *Nantuket Chief* sent aquest un dels pocs vaixells mercants d'aquesta bandera que farien escala a ports republicans durant la guerra, arribant a Tarragona procedent de Port Arthur (EE. UU) transportant 6.200 tones de benzina. Cal afegir que el vaixell nord-americà seria observat pel submarí *General Mola II* quan aquest realitzava una patrulla davant el port de Tarragona el dia 25 de desembre, tot i que no realitzaria cap acció ofensiva contra ell.

Per finalitzar l'any, el darrer bombardeig seria el protagonitzat el dia 30 desembre quan set *S-79* a les 09:35 hores farien la seva aparició sobre la ciutat procedents del mar, entrant a 1.800 metres d'altitud seguint la vertical de la carretera de Barcelona. A l'entrada de la ciutat dos d'ells se separarien en direcció a Reus, mentre que els cinc restants sobrevolarien el casc antic llançant unes 40 bombes de 100 kg i unes altres 20 incendiàries de 20 kg assolint entre d'altres objectius la Tabacalera i la factoria de la CAMPSA que rebria la majoria de les bombes. Les bombes caurien directament sobre els dipòsits de combustible que esclatarien violentament, quedant totalment destruïda la factoria i fora de servei ja durant tota la guerra. A més a més, el bombardeig provocaria nou morts i uns quaranta-cinc ferits. Fent un petit balanç dels bombardeigs soferts a la zona portuària, així com la Tabacalera i la CAMPSA, durant les agressions de 1937, la Tabacalera havia quedat pràcticament fora de servei i la seva maquinaria seria desmuntada i traslladada a Vic i Sabadell mentre que la factoria CAMPSA quedaria destrossada i la part baixa de la ciutat pròxima al port quedaria pràcticament deshabitada[392].

Els bombardeigs aeris també afectarien el tràfic marítim que patiria una caiguda espectacular al port de Tarragona. Entre els mesos de juliol a desembre de 1936 hauria de patir un desajust amb importants recessions a mesura que anava avançant el conflicte; però 1937 seria l'any de la crisi del tràfic marítim comercial, desapareixent el de cabotatge de sortida a l'agost quan es faria a la mar el vapor *Thorpenhall* de bandera britànica amb queviures pel nord d'Espanya. Pel que fa al tràfic marítim d'exportació en vaixells espanyols, el tancaria el vapor *Berga* amb un carregament de vins per Marsella i desapareixien, així mateix, del port els vaixells de les dues úniques companyies estrangeres de tràfic regular que continuarien fins llavors fent escala a Tarragona: l'holandès *Theseus* de la K.N.S.M. el 24 d'octubre i el *Florentino* de la Mc. Andrews el 6 de desembre[393].

Tornant a les agressions aèries, l'any 1938 seria molt actiu quant als bombardeigs de la zona portuària, intensificant-se, fins i tot, en alguns moments de l'any. Durant el mes de gener les agressions al port encara serien poques, patint dos bombardeigs els dies 12 i 20 de gener. El primer atac seria realitzat el dia 12 quan tres trimotors entrarien per la vertical del port i deixarien caure unes 25 bombes al seu pas sobre el Moll de la Costa, l'esplanada del Nàutic i el Serrallo, afectant 4 habitatges, el col·legi Manuel G. Alba i les proximitats dels ponts del Francolí. Inesperadament i davant la presència de

392 GONZÁLEZ HUIX, Francisco Javier, *El asedio aéreo de Tarragona 1937-1939.* Pàg. 56.
393 Íbidem, pág. 57.

dos caces republicans, els tres avions descriurien un viratge tancat sobre el mar i deixarien caure a l'aigua unes 40 bombes que explotarien per la part exterior de l'escullera. Al nord del Moll Paral·lel del port es trobava ancorat el vaixell anglès *Thorpenes* que havia arribat quatre dies abans amb un carregament de carbó, procedent d'Immingham però que no seria assolit. El segon i darrer atac del mes seria protagonitzat per tres avions *S-79* el dia 20 al voltant de les 08:20 hores. Els avions entrarien al port seguint la vertical del Moll Paral·lel i llançarien 25 bombes explotant-ne 6 sobre el Moll, just al costat d'estribord del vaixell anglès *Thorpenes* que encara es trobava al port tarragoní, produint el bombardeig una vintena de víctimes, deu d'elles mortals sent set anglesos del vaixell i tres obrers. La resta de bombes caurien dintre de la dàrsena, excepte una que impactaria al Moll Transversal a les proximitats del vapor *Mahón* que es trobava ancorat de punta i que rebria així mateix l'impacte d'una altra bomba a les immediacions de proa.

El mes de febrer serien tres les agressions que patiria la zona portuària, realitzades els dies 4, 5 i 18, tot i que aquesta última no seria precisament solament sobre el port. El bombardeig del dia 4 de febrer seria realitzat de bon matí, a les 08:00 hores, i dut a terme per tres *S-79* que llançarien quinze bombes sobre les vies del ferrocarril i la zona portuària, caient als marges del Francolí, mentre que al port, on es trobava el vapor *Olavus* descarregant blat, el bombardeig no l'afectaria, ja que no patiria danys. Al cap de 24 hores justes, uns altres tres *S-79* atacarien la zona del riu Francolí, llançant sobre aquesta quinze bombes, la Tabacalera va rebre tres impactes directes, sent a més a més, destruïdes dues cases, però sense produir víctimes.

Durant el mes de març els atacs a la zona portuària i el litoral tarragoní continuarien de la mateixa manera. Així el dia 10 a les 11:40 hores una patrulla de tres avions *S-79* entrarien per la vertical de la via fèrria de Barcelona a 5.000 metres d'altura i deixarien caure unes 50 bombes a les proximitats de l'estació, provocant una veritable massacre al ser assolits dos trens de passatgers, un aturat a l'estació i l'altre mentre entrava en agulles; a la zona portuària en cauria una altra a les proximitats de la Comandància de Marina i dues al Moll de Llevant i la resta anirien a parar al mar, paral·leles a la costa i a escassa distància de terra. El nombre de morts provocat per aquest bombardeig s'elevaria fins a 32. El següent bombardeig seria realitzat el dia 14 a les 16:15 hores quan novament uns altres tres Savoias provinents de Tamarit a 2.000 metres d'altura deixarien caure 25 bombes a la zona portuària impactant una d'elles al cobert número 4 del Moll de la Costa; 10 bombes al Serrallo on s'ensorrarien diversos edificis, i unes altres 9 bombes al voltant dels ponts del ferrocarril sobre el riu Francolí rebent cinc impactes. El bombardeig va provocar un total de 6 ferits. Aquella mateixa matinada, cap a les 03:30 hores sortiria de Pollença una patrulla de dos hidros amb ordre d'atacar les vies de comunicació entre Vilanova i la Geltrú i Castelló. Després de dirigir-se cap a Tarragona, els hidros entrarien a baixa altura al port d'aquesta ciutat on llançarien 2 bombes de 250 kg i 7 de 50 kg damunt d'un vaixell ancorat al parament sud del Moll Paral·lel que seria assolit a banda de deixar caure 7 bombes a l'estació del ferrocarril. El vaixell en qüestió era el *Stanwell* de 5.700 tones de registre brut, arribat a Tarragona amb un carregament de 8.000 tones de carbó procedent de Newport. *La Vanguardia* del dia següent informaria sobre aquest bombardeig destacant a les seves planes la reacció de la tripulació del vaixell[394]. Segons el diari, en el moment de l'atac la tripulació es trobava dormint, però amb el soroll de les explosions, el seu capità Davies, donaria les ordres oportunes perquè la tripulació abandonés el vaixell, ja que en una primera impressió semblava que aquest s'enfonsava. A l'assabentar-se que això no succeïa, el capità donaria unes altres indicacions encaminades a l'extinció del foc produït per les bombes al recinte del vaixell. En aquesta tasca contribuirien el personal d'obres del port, el servei de bombers, la creu roja, les ambulàncies, el personal de carrabiners i el personal del port, aconseguint sufocar l'incendi en tres hores. De les dues bombes llançades sobre el vaixell, una faria explosió a la cambra de màquines prop de les cambres del capità i de l'oficialitat, quedant aquestes destruïdes i cremades, així com

394 *La Vanguardia*, 19 de febrer de 1938.

part del pont d'observació; mentre que l'altra bomba cauria prop de les cambres de la tripulació, resultant destruïdes, així com part de la bodega. Sobre les víctimes de l'atac, hi hauria quatre morts: l'interventor del Comitè de No Intervenció a bord del vaixell, el capità Madsen de nacionalitat danesa; dos tripulants anglesos; un espanyol i cinc ferits més de la tripulació. Els avions agressors continuarien la seva missió d'atac a les vies de comunicació, però prop d'Ulldecona un d'ells cauria abatut i els seus tripulants fets presoners.

Continuant amb les agressions, el 20 de març i després de dos atacs realitzats aquell mateix dia sobre la ciutat de Tarragona, a les 23:00 hores un hidroavió *He-59* deixaria caure una vintena de bombes sobre el port i les vies de ferrocarril; mentre que sis dies després a les 15:00 hores, una esquadrilla de cinc *S-79* realitzarien el darrer bombardeig a la zona portuària del mes de març. Els avions italians llançarien 23 bombes sobre el port sense produir víctimes, sent assolits els magatzems del varador i el dic Transversal, anant a parar a l'aigua la resta de bombes, concretament entre el Serrallo i el dic. En aquell moment es trobaven ancorats al port els vaixells anglesos *Kengfig Pool* procedent de Gdynia (Polònia) amb 3.113 tones de carbó i el *Neopham* procedent de Newport (Regne Unit) amb 6.600 tones de carbó, però cap dels dos vaixells serien assolits per les bombes llançades pels avions italians.

Els atacs a la zona portuària continuarien també durant el mes d'abril, sent el primer d'aquests el del dia 2 quan tres bombarders italians del tipus Savoia farien acte de presència sobre el port quan precisament aquest registrava una concentració de vaixells mercants no vista des de feia temps. Al port de Tarragona es trobaven ancorats els vaixells anglesos *Stanwell*, (que es trobava reparant les avaries del bombardeig del passat 15 de març), el *Kenfig Pool*, *Flowergate* i *Neopham* descarregant carbó però amb una gran lentitud degut a les constants alarmes, talls de subministrament elèctric i escassetat de mà d'obra portuària. Els avions efectuarien una passada en direcció sud-nord llançant 25 bombes de les que 8 farien explosió a l'aigua entre la casa de pràctics i el contradic Transversal. La resta, unes 17, caurien a l'aigua a la dàrsena interior, però no assoliria cap dels vaixells ancorats ni tampoc produiria cap víctima.

Al dia següent una nota signada pel tinent de navili Karl Knappe de la missió naval alemanya a Balears informava que aquell dia tres hidroavions havien bombardejat el port de Tarragona, tot i que aquesta acció no seria confirmada per cap autoritat republicana. El que sí que seria cert, en canvi, seria el bombardeig del dia 13 de la part baixa de la ciutat, cap al port, caient algunes bombes a l'aigua entre l'estació de ferrocarril i la Comandància de Marina.

El dia 16 novament unes altres tres *S-79* llançarien les seves bombes sobre els mateixos objectius, produïnt-se l'atac a les 12:45 hores. Els avions italians deixarien caure un total de 56 bombes a la part baixa de la ciutat i el port que anirien a caure, entre d'altres llocs: 1 bomba l'establiment de banys de la platja del Miracle; 11 més a l'aigua continuant el perfil de la costa des de l'estació fins la 3a alineació del contradic; 4 bombes a l'aigua molt a prop del Moll de la Costa provocant-li un desplaçament des del Club Nàutic fins al cobert número 2 d'aquest mateix moll. Per la seva part, la via de ferrocarril quedaria impactada directament en quatre punts i cauria, a més a més, una bomba al costat de la Comandància de Marina; una altra bomba a la plaça dels Carros i unes altres nou bombes més que afectarien als carrers d'Anselm Clavé, Lleó, Real, Jaume I i Castellarnau. Durant el bombardeig es trobava al port el vapor espanyol *S.A.C. número 2* carregant 2.600 tones de carbó, però no patiria cap tipus de dany.

Amb l'arribada de l'exèrcit franquista al Mediterrani el 19 d'abril, la zona costanera republicana quedaria dividida en dues i el comandament rebel també decidiria destacar als Alfacs algunes unitats aèries de reconeixement com dos hidroavions *Dornier-Wal* pertanyents al conegut com Grup 70, tenint el port i la ciutat de Tarragona a molts pocs minuts de vol. El port de Tarragona havia quedat pràcticament sense utilitat degut a l'escàs tràfic marítim a que havia quedat reduït el

comerç marítim i solament arribarien alguns vaixells costers que s'hi refugiaven per passar d'una zona a l'altra, esdevenint juntament amb els pesquers, els diferents objectius navals de l'aviació rebel. D'aquesta manera, el dia 22 d'abril un *He-59* atacaria a un motoveler que navegava prop de la costa al nord de Tarragona al qual llançaria 2 bombes de 50 kg, tot i que no l'aconseguirien assolir. Poc després, el mateix avió passaria per la vertical del port deixant caure 4 bombes a la dàrsena que anirien a parar a l'aigua.

El mes de maig seria el més tranquil per la ciutat de Tarragona pel que fa als bombardeigs aeris, ja que solament patiria dos atacs, el dia 1 i el dia 24 i cap d'ells seria l'objectiu el port. Aquesta tranquil·litat acabaria a partir de juny, ja que el dia 3 a les 16:30 hores sis Savoia de l'Aviació Legionària italiana atacarien el port on es trobava el vaixell militaritzat *Capitán Segarra*, el probable objectiu del bombardeig, i que havia fet escala a Tarragona el dia anterior carregat de tropes embarcades a València amb destinació a Barcelona, tot i que en el moment de l'atac, el vaixell ja feia unes hores que havia sortit del port tarragoní. Els avions italians llançarien al port 60 bombes que caurien totes dintre del recinte portuari i als carrers pròxims provocant 12 morts i 25 ferits. A finals de mes, el dia 22 un *He-59* en solitari i a uns 700 metres deixaria caure al port 6 bombes a l'esplanada del Moll de Costa. L'atac no provocaria cap víctima, però la defensa antiaèria assoliria l'hidroavió, tot i que només li causaria avaries de poca consideració i aquest podria tornar una altra vegada a la seva base.

En canvi, quatre serien els bombardeigs durant el mes de juliol que patiria la zona portuària de la ciutat, però tots aquests només serien realitzats durant els dos últims dies de mes, el dia 30 i el dia 31. Durant el dia 30 es realitzarien tres atacs duts a terme cadascun d'ells per una esquadrilla de cinc avions amb intervals aproximats de tres hores. El primer dels atacs seria a les 08:46 hores, el segon a les 11:15 hores i l'últim a les 13:30 hores sent el número total de bombes llançades de 180: 120 de 100 kg i 60 de 20 kg incendiàries. El darrer atac, el realitzat el dia 31 a les 12:00 hores, tindria com objectiu l'estació i el port. Els tres avions italians que farien l'atac deixarien caure un total de 54 bombes, ocasionant un mort però sense cap dany material.

Al dia següent, l'1 d'agost, una altra vegada serien bombardejats els mateixos objectius, en aquest cas per cinc avions que deixarien caure unes 60 bombes provocant danys reduïts i cap víctima. Els hidroavions alemanys *He-59* adquiririen importància entre els dies 14, 15 i 16 d'agost, ja que realitzarien diferents atacs nocturns amb avions en solitari, deixant caure sobre les vies fèrries i el port les seves bombes. Així, el dia 14 a les 23:55 hores i a una altitud de 1.200 metres un *He-59* deixaria caure un total de 24 bombes de 50 kg, 8 d'elles al port i unes altres 12 a l'estació de ferrocarril; mentre que el dia 16, i a una altura de 80 metres, un altre *He-59* deixaria caure un total de 20 bombes de 50 kg, 4 d'elles al port i 12 a les vies del ferrocarril.

Al setembre només dos bombardeigs dels realitzats a Tarragona serien contra la zona portuària. El primer seria realitzat el mateix dia 1 per set *S-79* a les 16:07 hores que llançarien fins a 28 bombes de 250 kg, caient 10 d'elles al barri marítim i que causarien danys de consideració i avaries a tres barques de pesca, una de les quals s'incendiaria. També caurien dues bombes més a les immediacions del pont del riu Francolí, dotze prop del parc d'intendència i dues més a cases de camp, mentre que la resta caurien al mar sense produir víctimes. Respecte l'altre bombardeig del mes, aquest seria realitzat el dia 18 a les 10:15 hores i realitzat per cinc *S-79* que llançarien 40 bombes de 100 kg i 20 de 20 kg de les que caurien: 1 bomba de 100 kg, però sense explotar a la fàbrica de gel del Serrallo; 2 bombes més també de 100 kg al port provocant l'enfonsament d'una barca; 3 més a les proximitats del barri marítim; 1 incendiària a la Tabacalera; mentre que la resta dels explosius anirien a parar a l'aigua sense ocasionar cap víctima.

El mes d'octubre tindria una mica més d'activitat quant a bombardeigs aeris envers al port i la seva zona i, d'aquesta manera el dia 8, deu avions dividits en dos esquadrilles i volant en forma de cunya

a uns 3.500 metres d'altitud entrarien a la ciutat a les 13:55 hores procedents del sud-est i quan es trobarien a la vertical del Serrallo deixarien caure unes 100 bombes sobre la ciutat provocant la destrucció total de dues cases del barri marítim, així com la destrucció parcial de dues més. Altres 6 bombes caurien entre el Club Nàutic i la via fèrria, destruint parcialment les oficines de la Duana, mentre que el Club Nàutic quedaria totalment destruït. Aquella mateixa nit, a les 22:00 hores, dos *He-59* que volaven per separat sobre la costa atacarien les vies de comunicació i deixarien caure algunes bombes a l'Ametlla de Mar, Cambrils, a la bateria de Coll de Balaguer i a Tarragona, on llançarien unes quantes bombes al port.

A les 22:05 hores del dia següent, el port hauria de patir una altra vegada una agressió aèria. En aquest cas seria protagonitzat per un hidroavió de la Legió Còndor, que entraria per la ciutat en direcció nord-sud i passaria per damunt de la muntanya de L'Oliva a 200 metres d'altitud, llançant posteriorment 12 bombes sobre el Moll de Llevant que causarien desperfectes a les vies, sense res més destacable. El següent atac seria realitzat el dia 13 al migdia quan cinc *S-79* a les 12:15 hores llançarien 100 bombes de 50 kg intentant destruir els ponts sobre el riu Francolí i les vies fèrries, caient algunes bombes a la platja i al mar. L'últim bombardeig del mes d'octubre al port seria realitzat el dia 21 per dues esquadrilles de cinc *S-79* que entrarien per Salou i llançarien unes quantes bombes al cap de Salou en els terrenys on estava la bateria de costa. L'alarma davant la presència dels avions començaria a sonar a les 12:10 hores, ja que els avions posteriorment bombardejarien Tarragona, mentre que la segona esquadrilla deixaria caure unes quinze bombes al mar al costat del port.

Els bombardeigs continuarien i el dia 1 de novembre es presentaria a les 11:00 hores un sol Savoia procedent del sud amb la missió de reconeixement i llançaria 2 bombes sobre les drassanes sense ocasionar danys de consideració i 3 bombes més a les immediacions del pont del riu Francolí causant dos ferits. Només quatre dies més tard, Tarragona patiria un gran bombardeig aeri com a conseqüència de la presència de fins a 28 bombarders *He-111* que a les 16:57 hores llançarien 300 bombes al sector de l'estació i a la part baixa de la ciutat. Els danys produïts per aquest bombardeig serien quantiosos: el tram de via fèrria entre l'estació i els ponts del Francolí serien impactats directament per 15 bombes i innumerables els desperfectes a les seves immediacions. De la resta de bombes, a la mateixa estació en caurien 12; al Serrallo, 8; 3 més anirien a caure al refugi del Passeig del Moll i, així mateix, quedarien afectats de consideració els carrers Misericòrdia, Reial, Mar, Lleó de la Pau, Barcelona, Plaça dels Carros i les Drassanes. Des d'aquesta agressió i fins les quatre de la matinada del dia 6, els hidroavions *He-59* realitzarien diversos atacs a les vies fèrries i l'estació; unes accions que també es repetirien al llarg de la nit següent. El port no patiria cap agressió fins el dia 25 del mateix mes quan uns altres cinc *S-79* entrarien directament pel mar i llançarien sobre la part baixa de la ciutat unes 60 bombes, caient algunes a les vies de ferrocarril de València, a la sortida de la ciutat, tot i que la majoria anirien a parar a la platja i al mar, sent els danys mínims i havent de lamentar només un ferit lleu.

Els següents bombardeigs de la zona portuària no es realitzarien fins ja iniciada la campanya de Catalunya o molt a prop de començar-se al desembre. Així, el 20 de desembre a les 10:03 hores uns vint *He-111* de la Legió Còndor escortats per vuit *Messermicht Bf-109* llançarien unes 60 bombes, 15 d'aquestes de 250 kg. De les bombes caigudes, 1 ho faria en un cobert del Moll causant greus desperfectes i 15 més a la via del ferrocarril a l'altura del port, tallant-la per cinc llocs diferents. El 28 de desembre a la nit, tres hidroavions sortits de Pollença, un d'ells a les 03:00 hores, deixaria caure la seva càrrega explosiva sobre el port sense conseqüències, efectuant l'atac a 500 metres d'altura; mentre que al dia següent, quatre hidroavions sobre les 18:55 hores atacarien les comunicacions pròximes a la ciutat deixant caure a la dàrsena del port de Tarragona 4 bombes més a l'aigua. El darrer bombardeig de 1938 al port seria el 30 desembre, quan cinc avions *Savoia S-81* del grup nocturn de l'Aviació Legionària de les Balears llançarien 120 bombes de 50 kg damunt el port i l'estació, caient les primeres a la dàrsena i la resta a la platja del Francolí.

A començaments de gener de 1939 i en plena ofensiva franquista sobre Catalunya, els bombardeigs contra la zona portuària de Tarragona continuarien. Així, el dia 4 es realitzarien diverses accions, sent la primera l'efectuada per un sol *He-59* que a primeres hores del dia llançaria 20 bombes des de 2.400 metres sobre els molls al trobar el port buit. Al matí, una Esquadra de la II Brigada Hispana de bombardeig constituïda per dotze avions Savoia *S-79* atacaria el port i l'estació de ferrocarril i al migdia faria acte de presència una formació de vint-i-tres bombarders *He-111* de la Legió Còndor procedents de l'aeròdrom de Sanjurjo (Saragossa) amb una forta protecció de caces que sotmetrien al port i a la part baixa de la ciutat a un fort bombardeig. Durant l'agressió, un *He-111* seria derrocat per la caça republicana caient l'aparell al mar pròxim a la costa. Poc després d'aquest atac, una patrulla de *Junkers Ju-87 Stuka* de bombardeig en picat també de la Legió Còndor realitzaria un servei d'aquest tipus sobre el port atacant i enfonsant al vapor *Barcino* que es trobava al port. El mateix dia 4, els hidroavions *He-59* es dedicarien a vigilar la costa entre les 12:00 hores i les 15:40 hores, amb la missió de reconèixer el sector marítim entre Barcelona i el cap Oropesa en busca de vaixells republicans, tot i que no trobarien res; mentre que al següent dia la ciutat no seria agredida directament, però el número d'alarmes que es donaria serien força considerable davant la presència d'hidroavions *He-59* que anirien vigilant la costa en busca de vaixells republicans. Així, i durant cinc hores a partir de les 04:15 hores dos hidroavions anirien reconeixent el sector marítim entre Tarragona i Barcelona sense observar transports de tropes ni vaixells sospitosos. L'endemà, a les 11:45 hores, cinc Savoia *S-79* bombardejarien novament el port deixant caure 40 bombes de 100 kg i unes altres 20 de 20 kg. Els avions havien entrat des del mar pel sud-est i enfilarien el Moll Paral·lel per deixar caure la seva càrrega explosiva sobre el guardacostes *Francisco* o *V-11*, ancorat al parament sud de l'anomenat moll. Aquest vaixell havia sortit la tarda anterior de Barcelona en servei de vigilància i havia arribat a Tarragona a primeres hores de la matinada del mateix dia 6. El guardacostes seria impactat directament per les bombes dels avions italians i s'enfonsaria molt ràpidament, però sense causar cap víctima, ja que la tripulació abandonaria el vaixell moments abans, podent salvar, fins i tot, les metralladores antiaèries, les seves municions i les càrregues de profunditat.

Aquest vaixell ja havia estat avariat el setembre de 1937 i havia intervingut el juliol de 1938 a les proximitats de Calafell en les tasques de recuperació del vaixell mercant *Betis*, tot i que sense èxit. Tornant a les agressions sobre el port, el dia 7 la presència d'un hidroavió a les proximitats del port, que es trobava en missió de reconeixement de la zona compresa entre Barcelona-Tarragona-València en busca de vaixells sospitosos, donaria el senyal d'alarma, la mateixa situació que passaria al dia següent.

Amb la proximitat de la rendició de la ciutat de Tarragona davant les tropes rebels que es trobaven a les portes de la ciutat, el dia 14 sobrevolarien la ciutat el major nombre d'avions franquistes, en total uns 96 avions tant de bombardeig com de caça i bombardejarien la ciutat, caient algunes bombes al port. Finalment l'últim que s'efectuaria sobre la zona portuària de Tarragona seria el realitzat el mateix matí del dia 15 (cal recordar que aquell mateix dia les tropes franquistes entrarien a la ciutat). L'agressió seria protagonitzada per avions *Junkers Ju-87* que atacarien en un segon servei en picat al vaixell *Cabo Cullera* que es trobava maniobrant al port de Tarragona amb l'ajut del remolcador *Montcabrer* entre la punta del Moll Paral·lel i el del Transversal Oest, amb intenció d'enfonsar-lo i així quedar inutilitzada la Dàrsena Interior, en la qual s'efectuaria quasi totes les operacions de tràfic del port. En canvi, el vaixell seria enfonsat abans que assolís el seu objectiu a la Dàrsena Exterior al caure-li una bomba a la meitat del vaixell, que el partiria completament en dos.

A mode de resum, el port de Tarragona seria un dels objectius de la ciutat més intensament bombardejats i va haver de suportar una gran destrucció. Segons González Huix i referent a les grues del port[395], durant el període final i en consonància amb la inactivitat total del port, les grues amb que estaven equipats els seus molls serien desmuntades i traslladades al Port de la Selva,

395 GONZÁLEZ HUIX, Francisco Javier, *El asedio aéreo de Tarragona 1937-1939.* Pàg. 167.

port que s'intentaria potenciar donada la seva proximitat fronterera amb França. Del Moll Paral·lel serien desmuntades 3 grues de 5 tones i 1 de 3 tones i quedarien en aquest parament solament 1 de 5 tones i 1 de 3 tones, mentre que de les 6 grues de 3 tones amb que estava equipat el Moll de Costa, 5 serien desmuntades i traslladades a Port de la Selva i l'altra havia caigut ja abans degut a un impacte directe d'una bomba.

Els danys als diferents molls serien importants i els murs d'ancorament dels molls, degut sobretot a les explosions al fons marí, patirien desplaçaments respecte la seva posició inicial, amb fletxes entre 0,6 i 0,9 metres, pel que havia de reparar posteriorment cadascun dels paraments: Paral·lel Nord, 63 metres; Paral·lel Sud, 75 metres; Llevant, 110 metres; Costa, 48 metres. En ambdós Dics, Transversal i Llevant, es produirien avaries, sent la més important el desmuntatge de part de l'escullera de Llevant per un assentament artiller que no arribaria a materialitzar-se i la destrucció de la presa de descàrrega i part de la canonada del Transversal per l'utilització dels vaixells petroliers. Tots els coberts i magatzems del port patirien importants desperfectes, quedant pràcticament destruïts els números 2, 3 i 4 del Moll de la Costa, així com el magatzem d'aquest moll. Als tallers desapareixerien les sales de fargues i caldereria i el conjunt general de l'edifici que s'hauria de demolir. Les oficines i direcció patirien danys per metralla i onada expansiva, mentre que dos bombes de 100 kg es trobarien al pati sense esclatar[396].

Quant als vaixells i embarcacions, es trobarien enfonsades al port: vapor *Barcino*, davant a la 3a alineació del Dic de Llevant; vapor *Cabo Cullera*, a la Dàrsena número 1; guardacostes *V-11 Francisco,* al Moll Paral·lel Sud; llaüt *San Sebastián*, al Dic Transversal Nord; balandra *Rubí*, a l'esplanada del Nàutic situat al Moll de Costa; iot *Ytillas* (un dels de major port d'Espanya) davant del varador. La Junta del Port havia perdut, així mateix, a causa dels bombardeigs la càbria de deu tones, el bot de cadenes de 6 tones i sis llanxes. El número d'embarcacions de pesca perdudes era considerable, així com també el de muscleres fondejades pròximes al varador i el material flotant i gavarres d'aquest últim. Entre els pesquers de més port enfonsats es trobaven: *Jóven Andrés* i *Antonio*, les dues davant del varador; *Pedro Rus*, a l'esplanada del Nàutic; *Francisca Mallol*, a la presa de combustible; *Francisca Nogueras*, al varador de la Junta d'Obres del Port; i *María*, *Jóven Luis*, *Magdalena* i *San Rafael* en emplaçament desconegut[397]. Un altre fons de pèrdues per la flota pesquera es produiria a partir de la batalla de l'Ebre, ja que el pas del riu s'havia realitzat amb tots els mitjans que podien disposar els serveis de pontoners. Segons fonts governamentals el número d'embarcacions utilitzades que creuarien el riu seria de 238, mentre que segons alguns testimonis, no es podria recuperar pràcticament cap de les embarcacions confiscades, atribuint les pèrdues majoritàriament als efectes dels bombardeigs aeris. De totes aquestes, entre unes 20 o 30 embarcacions pertanyents a Tarragona serien les confiscades, tenint com a característica comuna la seva propulsió a rem i la seva eslora, que estava compresa entre els 3 i els 4 metres.

Referent a l'edifici de la Tabacalera, que per la seva proximitat a la factoria CAMPSA i als ponts del riu Francolí, també patiria les conseqüències d'aquest veïnatge, arribaria, fins i tot, a ser desmuntada i traslladada a l'interior del Catalunya, ja que fins a 32 serien els impactes que afectarien als edificis principals i annexes a la fàbrica[398].

4.1.2. Els bombardeigs aeris al tràfic marítim.

Les accions aèries contra el tràfic marítim també tindrien un caràcter molt important sobretot en tot allò referent a la neutralització de vaixells mercants que es dirigien a ports republicans, adquirint especial transcendència les aigües i els ports catalans per la seva proximitat amb França, i sobretot el port de Barcelona, ja que seria el principal port d'arribada de vaixells mercants. Els atacs al tràfic

396 GONZÁLEZ HUIX, Francisco Javier, *El asedio aéreo de Tarragona 1937-1939.* Pàg. 170.
397 Íbidem. Pàg. 171.
398 GONZÁLEZ HUIX, Francisco Javier, *El asedio aéreo de Tarragona 1937-1939.* Pàg. 172-175.

marítim aconseguirien que el transport de queviures, d'armes o de matèries primeres esdevinguessin un autèntic malson pels vaixells mercants i farien que cada vegada més els transports per la República fossin més costosos, les negatives dels capitans a navegar a l'Espanya republicana més abundants i les assegurances dels vaixells més cares, estrangulant, d'aquesta manera, l'economia republicana. Per dur a terme aquesta guerra al tràfic marítim, es destacaria sobretot als hidroavions *He-59* del grup de reconeixement marítim alemany AS/88, tot i que altres unitats aèries realitzarien també aquesta missió de reconeixement de les costes i del propi tràfic marítim, recaient aquestes operacions sobretot als hidroavions *Cant Z-501* de l'Aviació Hispana que es trobaven basats a la base d'hidroavions de Pollença. Aquests hidroavions realitzarien nombroses missions per la costa catalana, tant en el reconeixement de ports com en el reconeixement del tràfic marítim i com a exemple, detallem les accions realitzades per les dues esquadrilles de *Cant Z-501* per aigües catalanes durant els mesos de febrer i octubre de 1937, on tindrien una activitat destacada[399].

Les primeres accions dels *Cant Z-501* per la costa tarragonina començarien durant la segona quinzena del mes de febrer, destacant els aparells número 2 i 3 com els més actius. Així, l'aparell número 3 realitzaria el dia 18 de febrer un reconeixement dels ports de Barcelona i València volant per la costa tarragonina; mentre que el dia 2 d'abril, l'hidroavió número 8 faria un reconeixement de la costa catalana des de Tortosa fins al cap de Sant Sebastià, trigant tres hores en realitzar-ho, podent observar durant el seu vol un vaixell mercant anglès a Tarragona, però sense poder reconèixer el port de Barcelona donada la forta reacció antiaèria i als aparells de caça republicans que evolucionaven sobre el port. A Tarragona, l'aparell seria atacat per caces provinents de Reus, tot i que sense conseqüències. El mateix aparell sortiria una altra vegada en missió de reconeixement el dia 8 del mateix mes per observar Castelló, Barcelona i el cap de Creus, podent veure el vaixell danès *Edith*, a Tortosa i al cap de Sant Sebastià el vaixell anglès *Lyonny*, tot i que a Tarragona i a Barcelona no podria realitzar cap reconeixement degut a la mala visibilitat. Aquell mateix dia, el mateix aparell realitzaria novament un reconeixement de 3:25 hores de durada per la costa entre Barcelona i el cap de Creus tornant sense novetats; realitzant aquell dia el mateix recorregut l'aparell número 4.

Aquests dos aparells tornarien a realitzar missions de reconeixement al dia següent; així l'aparell número 4 observaria la costa entre Tarragona, Barcelona i el cap de Creus, podent veure al vapor *Minlah* a Vilanova i la Geltrú, mentre que per presència de caces republicans no podria reconèixer el port de Barcelona. Després de 04:15 hores i de recórrer 333 milles, l'aparell tornaria a la base de Pollença.

Per la seva part, l'aparell número 8 realitzaria un reconeixement des de Barcelona fins al cap de Sant Sebastià podent observar a Palamós al vaixell francès *Masilla* rumb a Barcelona, patint sense novetat a la capital catalana un atac de la caça republicana. El dia 15 entraria en acció l'aparell número 6 que realitzaria un reconeixement de la costa catalana i francesa, ja que l'hidroavió sortiria de Pollença i reconeixeria Marsella, Cette, Barcelona i Tarragona per tornar un altre cop a la seva base. Durant aquest recorregut, que trigaria en realitzar-lo 06:10 hores i després d'haver recorregut 552 milles, podria observar al vaixell *Baron Ruth-Wen* amb rumb a Barcelona, el petrolier *Firuth* amb el mateix rumb, el veler republicà *Julio Casciaro* entrant a Marsella, i el veler *Pinetta* a sis milles al sud de cap Becudue amb rumb a Roses.

Les operacions del mes de maig per la costa catalana d'aquests aparells serien més escasses, i només realitzarien quatre operacions, tres durant els primers dies de mes i l'última, al final. Aquestes tres primeres serien les fetes per l'aparell número 8 el dia 6 i 7 de maig, consistint la primera en realitzar un reconeixement de Pollença, el cap de Creus i Marsella, sense novetat, i la segona realitzar un altre reconeixement des del cap de Tortosa a Barcelona, el cap de Creus i tornada a Pollença, podent observar els vaixells grecs *Memas* i *Paris* després de 4:10 hores de vol i recórrer 373 milles.

399 Caixa A 9093. AHEA.

La tercera d'aquesta operació seria realitzada dos dies després per l'aparell número 5 consistint en el reconeixement de Maó, Barcelona, València i Formentera, però sense observar res a la costa catalana.

Finalment, la darrera operació d'aquell mes la realitzaria l'aparell número 4 consistint en reconèixer Pollença, cap de Sant Sebastià, Tortosa, Dragonera i tornada a Pollença, podent observar els vaixells francesos *Laperase* i *Finisterre* i al petrolier de la mateixa nacionalitat *Sunik*.

Durant el mes de juny i degut a la tasca desenvolupada anteriorment, la 1a i 2a Esquadrilla veurien disminuir els seus efectius per esgotament del material, ja que no comptaven amb recanvis i seria necessari introduir reparacions als motors, revisar el casc i l'ajustament de diversos components de l'aparell. D'una altra banda, l'excessiu treball del personal i la necessitat de descans feien que durant aquest mes els treballs d'aquestes dues esquadrilles es veiessin reduïdes a un mínim. Aquesta situació canviaria ja al mes de juliol quan novament i, poc a poc, els *Cant-Z 501* tornarien una altra vegada a realitzar diferents missions per la costa catalana. En canvi no existeix constància de missions de reconeixement de la costa tarragonina fins el dia 2 d'octubre quan l'aparell número 3 reconeixeria la zona de Llevant fins a Tortosa, on a unes 75 milles a l'est del cap de Tortosa podria reconèixer el vapor francès *Killbane* en llast, tot i que no podria finalitzar la missió degut al mal temps.

A finals de mes, el dia 23 l'aparell número 4 reconeixeria la costa des de Tarragona fins a 5 milles al sud de punta dels Alfacs, observant només a unes 75 milles, a l'altura de cap de Tortosa, un veler i a l'altura de punta dels Alfacs diversos pesquers. Al dia següent, l'aparell número 4 reconeixeria la costa catalana des del cap de Tortosa fins al cap de Creus i trobaria a unes 93 milles de Tortosa un vaixell de la Creu Roja escortat per un creuer anglès; a unes 85 milles el vaixell francès *Ouad Mellah* amb coberta de suro de la que portava una sola estiva de fardells i un destructor francès escortant el vaixell anglès *Gibel Zerjon* que transportava refugiats de la zona republicana. A l'altura del cap de Creus observaria un torpeder francès i a unes 20 milles, a l'altura del cap de Begur, un correu francès escortat pel destructor francès indicat abans i que, segons semblava, estava de servei en aquestes aigües. Aquesta seria la darrera missió dels hidroavions *Cant-Z 501* durant el mes d'octubre a la costa catalana, ja que la missió que efectuaria l'aparell número 3 el dia 28, consistent en reconèixer Menorca i Barcelona, només realitzaria la primera part i no aniria a Catalunya degut a la poca visibilitat i la pluja existent.

Deixant de banda aquestes missions de reconeixement i centrant-nos en els atacs al tràfic marítim en aigües catalanes, molts serien els vaixells atacats per l'aviació al servei dels rebels com també serien un número elevat els vaixells enfonsats per aquesta, aconseguint uns resultats molt més òptims que no pas els assolits pels submarins o els vaixells de superfície.

Tot i que les missions de reconeixement del tràfic marítim començarien ben aviat, també iniciairen els primers atacs al tràfic marítim. Així, a aigües tarragonines, el 9 d'octubre de 1937 a les 07:00 hores seria atacat el vaixell anglès *Cervantes*. Aquest navegava en direcció a València però quan es trobava a unes dotze milles davant de Tarragona observaria un hidroavió que li ordenaria mitjançant senyals lluminosos que agafés rumb Palma de Mallorca[400]. El *Cervantes*, que portava a bord a un observador holandès del Comitè de No Intervenció, obeiria l'ordre de l'hidroavió però al allunyar-se aquest tornaria agafar novament direcció Tarragona, moment en què tornaria l'hidroavió i li llançaria diverses bombes que caurien prop del *Cervantes*, fet que faria que novament alterés el seu rumb cap a Palma. Al migdia arribaria un altre hidroavió que li manaria novament que posés direcció a Palma, tot i que el vaixell ja el portava. Tot i així, li seria llençat un torpede però el capità del *Cervantes* podria esquivar-lo. Finalment, es presentaria el destructor anglès *Firedrake* en resposta a

400 Segons F. González Huix el dia 8 d'octubre una notícia d'agència també informaria que a les 08:30 s'havia pogut observar a un vaixell mercant a unes 8 milles de la costa i amb direcció a Tarragona com era bombardejat per un avió que el faria canviar de rumb mentre que a la matinada del dia següent, entraria al port tarragoní el *Sheaf Crest* anglès, podent ser segons ell aquest vaixell l'anomenat. GONZÁLEZ HUIX, *El asedio aéreo a Tarragona. 1937-1939*. Pàg. 41-43.

la seva crida de socors i escortaria al *Cervantes* fins a València[401].

Els bombardeigs aeris sobre el port de Tarragona faria que diferents vaixells mercants que es trobaven allà també patissin danys. Així, el dia 20 de gener de 1938 cap a les 08:20 hores es produiria un bombardeig al port de Tarragona on caurien 25 bombes, afectant el vaixell anglès *Thorpenes*, produint deu víctimes, set d'aquests mariners anglesos del vaixell; veient-se afectat també el vapor *Mahón* que es trobava ancorat a la punta del Moll Transversal i que rebria així mateix l'impacte d'una altra bomba a les immediacions de proa.

D'altra banda, el primer vaixell enfonsat per l'aviació del bàndol sollevat l'any 1938 seria el vaixell anglès *Alcira*. Ho seria el dia 4 de febrer per dos hidroavions *He-59* de la Legió Còndor de Balears. L'atac es produiria cap a les 06:45 hores quan el vaixell anglès es trobava aturat a unes divuit milles de la costa al nord-est de Tarragona mentre esperava entrar al port de Barcelona a on es dirigia amb un carregament de carbó procedent de la ciutat anglesa d'Immingham. Uns testimonis sobre l'atac serien els pescadors de l'embarcació *Salvador* (*Sirena Petita*) que cap aquelles hores es trobaven pescant i que observarien com dos hidroavions es dirigirien cap el *Alcira*, i una vegada damunt d'ell, li deixarien caure unes cinc bombes, originant una explosió i enfonsant-se ràpidament en escassos minuts. Posteriorment, i una vegada que els hidroavions s'allunyarien de la zona, els pescadors es dirigirien al lloc del sinistre, així com patrullers de la defensa de costa i començarien a realitzar els treballs de salvament, recollint un bot-salvavides amb 22 nàufrags, sense haver de comptar cap víctima. L'almirall en cap de les Forces del Bloqueig del Mediterrani al·legaria que el vaixell es trobava dintre de les aigües jurisdiccionals espanyoles, no havia seguit els procediments d'identificació acordats el 1937 i s'havia negat a obeir l'ordre de dirigir-se a Palma de Mallorca per ser inspeccionat, extrems aquests desmentits pel propi capità del *Alcira*. El comandament alemany justificaria aquest atac davant l'almirall de Forces del Bloqueig del Mediterrani a causa d'un error del pilot del *He-59* que confondria el nom de *Alcira* per *Aldecoa*, mercant republicà.

El mes de març, en canvi, seria un dels mesos més efectius per l'aviació, ja que aconseguirien enfonsar diferents vaixells. El primer d'ells seria durant l'atac protagonitzat el 14 de març per dos hidroavions *He-59* de la AS/88 que aconseguirien enfonsar a l'altura de Cambrils el correu de la *Compañía Transmediterranea, Isla de Menorca*[402]. Aquest vaixell havia actuat a principis del conflicte com a vaixell presó republicà al grau de Castelló i havia participat també a l'evacuació de l'illa d'Eivissa al setembre de 1936.

Els dos hidroavions assolirien el vaixell que seria incendiat i la tripulació, al no poder dominar l'incendi, el dirigiria cap a la costa per embarrancar-lo a la Punta del Mas de l'Arany, al sud de Cambrils, quedant el vaixell totalment destruït per l'incendi i quedant embarrancat a l'anomenat paratge fins que finalitzaria la guerra, quan seria desballestat[403]. A la matinada del dia següent, cap a les 03:30 hores, un *He-59* llançaria dues bombes de 250 kg al vaixell anglès *Stanwell* de 5.700 tones de registre brut al port de Tarragona, caient-ne una a la cambra de màquines prop de les cambres del capità i de l'oficialitat, quedant aquestes destruïdes i cremades, així com part del pont d'observació; mentre que l'altra bomba cauria prop de les cambres de la tripulació, resultant destruïdes aquestes i part de la bodega, provocant quatre morts, entre ells el seu capità i l'oficial del Control Internacional. El vaixell romandria reparant-se al port fins el 19 d'abril quan sortiria cap a Marsella amb l'objectiu de finalitzar les obres de reparació, però al llarg dels 40 dies que romandria a Tarragona patiria fins a 15 bombardeigs aeris, sent el vaixell més bombardejat al port de Tarragona i causant el succés, a més a més, gran interès pel govern de Franco, probablement per les protestes angleses. El vaixell *Stanwell* era un dels majors vaixells de la naviliera *Stanhope S.S. Co*. del famós

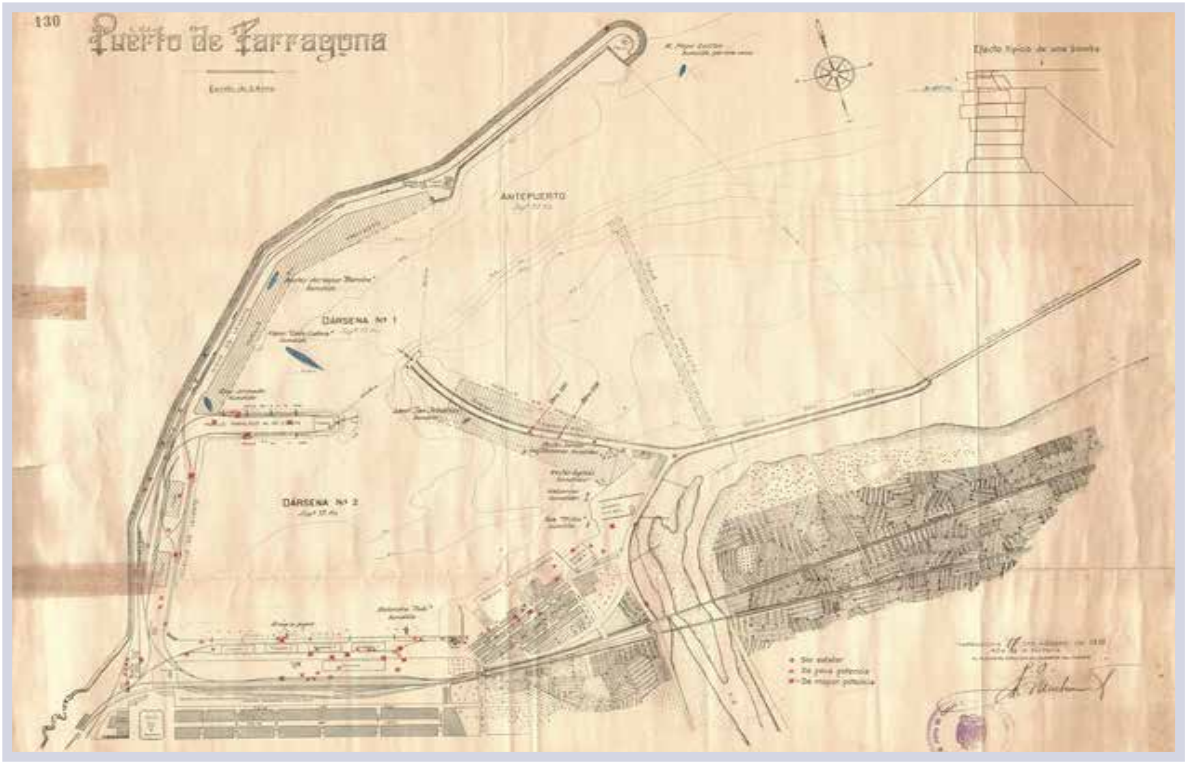
401 GRETTON, Peter. *El Factor Olvidado (La Marina Británica y la Guerra Civil Española)*. Madrid. Editorial San Martín. 1984. Pàg. 398
402 Aquest vaixell, de la *Compañía Transmediterranea* de 1.002 tones de registre brut havia estat vaixell presó a Tarragona a finals de 1936.
403 GONZÁLEZ HUIX, Francisco J. *El asedio aéreo de Tarragona. 1937-1939.* Pàg. 74-75.

armador contrabandista Jack Albert Billmeir i havia arribat a Tarragona el 28 de febrer de 1938 sota el comandament del capità Davies amb un carregament de 8.124 tones de carbó procedent de Newport (Anglaterra).

Més endavant, el 10 de juliol l'aviació al servei dels sollevats atacaria i enfonsaria a Calafell el mercant *Betis*, de 1.011 tones pertanyent a N. Morey quan feia la ruta de Torrevieja a Barcelona carregat de sal. L'atac seria realitzat a les 04:10 hores per un *He-59* que li llançaria 20 bombes de 50 kg assolint dos impactes quan aquest navegava a l'est de Vilanova i la Geltrú, molt a prop de Segur de Calafell. A conseqüència de l'atac quedaria embarrancat, sent metrallat, posteriorment, per dos hidroavions que resultarien danyats pels impactes rebuts de les armes automàtiques de la tripulació del *Betis*. Posteriorment l'aviació també atacaria el remolcador *Montcabrer* quan aquest es trobava a Sitges, presentant l'embarcació multitud d'impactes de bales, ocasionant-li, a més a més, quatre ferits lleus. A Vilanova i la Geltrú també seria atacat per un hidroavió el guardacostes *V-11*, al qual li seria llançades tres bombes que caurien a molt poca distància a popa de l'embarcació i que li produiria tres ferits lleus. Tot i els atacs, el *Montcabrer* com el *V-11* podrien tornar al port de Barcelona.

Ja iniciada la campanya de Catalunya al desembre de 1938, els bombardeigs envers el tràfic marítim s'intensificarien. D'aquesta manera, i recordant els bombardeigs sobre el port de Tarragona, al gener de 1939 fins a sis vaixells serien els enfonsats en aquest port, sent aquests els següents: vapor *Barcino* de 504 tones, enfonsat el dia 4 de gener davant la 3a alineació del Dic de Llevant; guardacostes *Francisco* de 328 tones militaritzat com *V-11* i pertanyent a la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya, enfonsat el dia 6 al Moll Paral·lel sud; veler de 52 tones *San Sebastián*, pertanyent a J. García de Torrevieja, enfonsat al Dic Transversal Nord; balandra *Rubí* de 86 tones, enfonsada a l'esplanada del Nàutic situada al Moll de Costa; iot de 30 tones *Itillas* (un dels de major port d'Espanya) davant del varador i el vapor *Cabo Cullera*, de 2.246 tones i pertanyent a la companyia *Ybarra* de Sevilla, enfonsat el 14 de gener a la Dàrsena número 1.

***Situació dels vaixells enfonsats i desperfectes al port de Tarragona*[404]**



404 A 130. Arxiu del Port de Tarragona.

4.1.3. Els bombardeigs a les vies fèrries i les vies de comunicació.

Les línies fèrries i els nusos ferroviaris de les poblacions de la costa serien un altre objectiu molt atacat per l'aviació al servei dels sollevats, succeint-se nombrosos atacs des de principis de la guerra a aquests objectius i intensificant-se sobretot al llarg del 1938. Cal dir que durant els anys que duraria el conflicte, el transport de subministres i material de guerra, així com de tropes es feia sobretot per transport ferroviari, d'aquí la importància d'aquestes comunicacions. Resulta molt difícil saber el nombre total d'atacs que realitzarien els avions franquistes a cadascuna de les poblacions costaneres seguint aquest objectiu de destruir o interceptar les comunicacions ferroviàries degut al gran nombre, no només de bombardeigs, sinó de metrallaments que realitzarien sobre aquests objectius, ja que moltes accions d'aquest tipus anirien encaminades a metrallar solament les vies de comunicació i en diferents casos, atacs a trens que o bé circulaven o bé estaven a les estacions. Segons l'obra *Atles de la Guerra Civil de Catalunya*[405], durant 1937 serien bombardejades les línies fèrries i nusos ferroviaris de poblacions de la costa durant set vegades a Colera; sis, a Portbou; tres, a Calafell i El Masnou; dos a les estacions i vies fèrries de Tarragona, Torredembarra, Sant Vicenç de Calders i Mataró i una vegada a Rodà de Berà, Cubelles, el baixador de Sant Adrià del Besòs, Badalona, Montgat, Premià de Mar i Pineda de Mar; intensificant-se durant el 1938. Durant aquest any s'ampliarien els bombardeigs a més poblacions patint vuit atacs Badalona; sis, Torredembarra, Calafell, Vilanova i la Geltrú i Palamós; cinc Tarragona i Blanes; quatre Altafulla, Cubelles i el Baixador de Sant Adrià del Besòs; dos Roda de Berà, Castelldefels, Arenys de Mar i Malgrat de Mar; i un, Garraf, Gavà, Mataró, Caldes d'Estrac, i Canet de Mar; tot i que el lloc on més se centrarien aquests bombardeigs i, que seria el més castigat, seria el nus ferroviari de Sant Vicenç de Calders que patiria fins a 43 atacs durant aquest any. Val a dir que aquest número de bombardeigs i metrallaments sobre els nusos ferroviàries i estacions augmentarien també amb els diferents atacs realitzats durant el gener i el febrer de 1939 i que acabaria amb l'ocupació de Catalunya per part dels sollevats. Així, serien moltes les estacions de ferrocarril de les poblacions costaneres o en el seu defecte trams de via de ferrocarril que travessaven aquestes les que patirien algun bombardeig o metrallament durant el transcurs de la guerra. Però a banda dels atacs a les estacions de ferrocarril, moltes vegades bombardejades al llarg de la guerra, un altra objectiu important seria també els ponts de ferrocarril.

En aquest sentit, els espies al servei dels sollevats redactarien un informe amb data de 20 de febrer de 1937 sobre els ferrocarrils de Catalunya i Llevant, després que ells mateixos recorreguessin les línies des de Portbou a València, fent constar a l'informe els punts més estratègics i on probablement podien tenir més èxit per desestabilitzar el tràfic ferroviari a Catalunya establint com a km 0 Portbou[406]. Sobre les poblacions tarragonines informaven que les dues línies, tant la de l'interior com la de la costa, s'unien i es bifurcaven al mateix temps a Coma-ruga, a l'estació de Sant Vicenç de Calders, seguint la línia del sud (o sigui la de la costa). Partint d'aquella bifurcació de Coma-ruga rumb a Tarragona, es trobava un túnel a 4 km de la bifurcació (sud) i a 2.100 metres en endavant de l'abans citat túnel i conseqüentment a 6.100 metres de la bifurcació, també es trobava un altre túnel sense vigilància. El pont sobre la desembocadura del riu Gaià que es trobava a 8.200 metres al nord de Tarragona resultava d'especial interès pels espies; mentre que a la platja del Miracle de Tarragona i a uns 1.100 metres del que anomenaven *Presidio del Norte* hi havia un altre pont sobre un rierol que no disposava de vigilància i força interessant per realitzar qualsevol atac. En canvi, per la línia ferroviària del nord, o sigui de la bifurcació de Coma-ruga a la població de Reus, existia un túnel a 14 km al nord d'aquesta darrera població sense vigilància, un pas inferior de ferrocarril amb la carretera de Valls a Tarragona que es trobava a 12 km de Reus i un pont sobre el riu Gaià que estava vigilat de dia solament.

Ja per últim de Tarragona a Castelló de la Plana existien a Tortosa diversos ponts, tot i que pels

405 HURTADO, Víctor, SEGURA, Antoni, VILLARROYA, Joan, *Atlas de la guerra civil a Catalunya*. Pàg. 474.
406 Caixa A 1927. AHEA.

espies era més fàcil actuar contra el pont del ferrocarril que existia sobre l'afluent del riu Cerbrol al sud en el seu creuament amb el ferrocarril que distava de Tortosa uns 15 km. Entre Tortosa i Castelló existien nombrosos clavegueram de volta simple formats de dues o més voltes i petits ponts de clars que variaven entre els 5 i els 12 metres, estant tots sense vigilància.

Deixant de banda aquest informe, les comunicacions de les poblacions litorals tarragonines serien les que més agressions patirien al llarg de la guerra, destacant les que hauria de patir l'estació de Sant Vicenç de Calders que per la seva importància com a nus ferroviari hauria de patir fins a 102 agressions que causarien fins a 83 víctimes mortals, sent aquest el principal punt de la costa que més bombardeigs hauria de suportar a banda de les ciutats de Barcelona i Tarragona. Durant el 1937 els bombardeigs a les comunicacions tarragonines no serien tan freqüents com l'any següent o el primer mes de 1939. Així, durant el 1937 serien bombardejades, el 8 de maig a les 05:00 hores, per dos trimotors *S-81* la línia fèrria entre Tamarit i Calafell, resultant el sector més afectat el de l'estació de Sant Vicenç de Calders; estació que tornaria a ser bombardejada el dia 20 de juliol a les 21:00 hores per uns altres dos trimotors *S-81*; mentre que el dia 2 de desembre seria atacada l'estació de Calafell per dos *He-59*. Els dies 7 i 9 de desembre seria el torn de les vies fèrries de Sant Vicenç de Calders, Calafell i Tamarit, el primer d'aquests dies; i la línia de Salou, Cambrils, l'Hospitalet de l'Infant i Mont-roig del Camp, el segon. D'altra banda, les vies fèrries de la ciutat de Tarragona també patirien diferents atacs aeris sent el primer d'aquests el realitzat el dia 17 de juny quan a les 21:20 hores tres trimotors *S-81* bombardejarien la ciutat, deixant caure set bombes a la línia del ferrocarril, entre altres llocs de la ciutat, i provocant nou víctimes mortals; mentre que el 25 de setembre en un bombardeig sobre la part baixa de la població novament es veurien afectades les vies del ferrocarril.

Respecte als atacs a les línies fèrries i les estacions de tren de la província de Tarragona que haurien de patir durant el 1938 i 1939, entre d'altres agressions al gener serien bombardejades les estacions de Salou, Sant Vicenç de Calders i Tamarit. Un d'aquests atacs seria el del dia 18 de gener quan un *He-59* bombardejaria l'estació de Sant Vicenç de Calders a les 01:18 hores causant un mort. El 4 de febrer un nou bombardeig al port de Tarragona també causaria desperfectes a la via fèrria, mentre que el 18 de febrer a la mitjanit seria bombardejada la zona entre els ponts del Francolí i l'estació, deixant caure una trentena de bombes de 50 kg mentre que a la matinada seria el torn de Cambrils i Salou. El dia 8 de març seria bombardejada una altra vegada l'estació de Sant Vicenç per altres dos *He-59*, i només tres dies després, aquesta estació seria bombardejada dues vegades també per un altre hidroavió alemany, que efectuaria els seus atacs a les 19:30 hores i a les 20:15 hores. El primer d'aquest bombardeig destruiria uns vagons de ferrocarril i inutilitzaria també material ferroviari; mentre que el segon bombardeig entre unes 15-20 bombes destruirien una locomotora i de 20 a 30 vagons. Les bombes dels avions agressors també destruirien l'estació d'Altafulla i causarien grans desperfectes en un tren que metrallarien, causant un mort i vuit ferits. Entre mig d'aquests bombardeigs, els dies 9 i 10 de març, l'objectiu de l'aviació franquista seria Tortosa, deixant el primer dia pràcticament destruïda l'estació i causant divuit morts i quaranta ferits; mentre que el segon dia seria bombardejat el pont de ferrocarril de Tortosa i el pont de la carretera d'Amposta, que seria enderrocat. El mateix dia 10 també seria objecte de l'aviació italiana l'estació de ferrocarril de Tarragona quan a les 11:40 hores una patrulla de tres *S-79* deixaria caure unes 50 bombes provocant una veritable massacre, ja que serien assolits dos trens de viatgers, un que es trobava aturat a l'estació i un altre que estava entrant a les agulles, causant 32 morts. Els avions deixarien caure quatre bombes a les proximitats de la via a l'entrada del casc urbà; una altra bomba a la via sota el Balcó del Mediterrani; cinc bombes més a la via davant l'estació; dos més a l'edifici de l'estació; així com altres dues a l'esplanada d'entrada de viatgers i quatre bombes més als edificis immediats[407].

El dia 12 els avions franquistes destruirien l'estació de l'Arboç i bombardejarien el Coll de Balaguer,

407 GONZÁLEZ HUIX, *El asedio aéreo de Tarragona (1937-1939)*. Pàg.69

així com també atacarien l'estació de Sant Vicenç de Calders[408]; mentre que dos *He-59* llançarien deu bombes de 50 kg a les vies de ferrocarril immediates a l'estació de Tarragona i metrallarien uns trens de mercaderies sense causar víctimes. El dia 14 a les 05:00 hores seria bombardejat un tren prop d'Ulldecona-Alcanar causant 31 ferits i, no molt lluny d'allà, el mateix dia a les 15:00 hores tres trimotors italians bombardejarien Tortosa, sent l'objectiu, entre d'altres, una caravana de camions, tot i que les bombes no acabarien assolint-la, i un taller de fundició al que destruirien completament, causant 6 morts i 10 ferits. Ja a la tarda, a les 17:30 hores els avions franquistes bombardejarien l'estació de Tarragona on serien llançades 35 bombes de 50 kg i metrallarien un tren a la via de Lleida, atacant també Salou, Sant Vicenç de Calders, Torredembarra, Altafulla, Cambrils, l'Ametlla de Mar i Amposta, així com diversos metrallaments a la carretera.

Al dia següent seria novament bombardejat per tres trimotors italians el pont de Tortosa a les 19:45 hores, al quals llançarien 10 bombes, tot i que cap del tocaria; també seria atacada de nou l'estació de Tarragona on caurien fins a 7 bombes; mentre que a la nit del dia següent, cap les 22:00 hores es realitzaria un nou bombardeig a Sant Vicenç de Calders. El dia 17 a les 21:45 hores un altre hidroavió deixaria caure cinc bombes de 50 kg a les proximitats de l'estació de Tarragona i 15 més a la carretera de Tarragona a El Vendrell; mentre que novament a l'endemà a les 22:20 hores, i després d'un petit bombardeig a les vies fèrries de Tarragona, els avions franquistes metrallarien a l'altura de l'Ametlla de Mar un tren militar inutilitzant la màquina, així com realitzarien un bombardeig de la carretera de Sant Vicenç de Calders a Torredembarra.

Les ciutats de la província de Tarragona serien una altra vegada bombardejades el dia 19 de març, havent de suportar fins a quatre agressions diferents. Tres d'aquestes es realitzarien de matinada; així a les 03:38 hores seria bombardejada Tortosa resultant afectat per les bombes, el dipòsit de màquines de l'estació i causant un mort; vint minuts després a Cambrils,5 bombes ocasionarien danys de poca consideració a la via del ferrocarril; mentre que poc després seria bombardejada l'estació de Tarragona causant danys de poca consideració. La darrera agressió seria realitzada a últimes hores del dia, quasi a mitjanit, tenint com a objectiu l'estació de Sant Vicenç de Calders on dos *He-59* llançarien unes 25 bombes que provocarien importants danys materials. Aquesta estació seria atacada novament al dia següent a les 18:00 hores per altres dos hidroavions alemanys, mentre que un hidroavió en solitari a les 23:00 hores deixaria caure una vintena de bombes sobre el port i les vies de ferrocarril de Tarragona en una nova agressió.

Les agressions aèries continuarien i el dia 21 a les 04:30 hores dos *He-59* bombardejarien l'estació de Tarragona, mentre que a les 06:00 hores un avió bombardejaria l'estació de Cambrils, tot i que al fer-ho a tan poca alçada i a conseqüència dels efectes d'una bomba de gran potència que ell mateix llançaria, l'avió cauria incendiant-se, solament podent-se recollir després un dels tripulants greument ferit de nacionalitat alemanya[409]. Al dia següent Tortosa seria bombardejada dues vegades per tres trimotors, en concret a les 03:10 hores i a les 09:30 hores, llançant-hi en total unes 40 bombes les quals produirien danys materials de consideració a la caserna i el pont de la via fèrria, tot i que poques víctimes.

Després d'uns dies de treva, el dia 26 cinc trimotors *S-79* bombardejarien les vies fèrries de Sant Vicenç de Calders i Calafell a les 10:35 hores mentre que el dia 28 l'estació de Sant Vicenç seria atacada novament tot i que aquesta vegada fins a quatre vegades (dos a la matinada, el tercer al matí i el quart a la tarda) sent el bombardeig més violent el tercer protagonitzat per quatre *S-79* que

408 Aquesta estació seria bombardejada de manera assidua des del dia 12 fins al dia 20 de març excepte el dia 17, sent realitzats tots els atacs per hidroavions *He-59*.

409 Existeixen altres dues versions sobre aquest fet. En una l'oficial diria que l'hidroavió seria abatut per un caça de defensa de costes; en l'altra, la popular, es deia que l'hidroavió metrallaria a baixa alçada un camió que transportava explosius i aquest seria assolit per l'hidroavió, fent explotar i arribant l'ona expansiva al hidroavió que el faria estavellar. En canvi, segons com recull GONZÁLEZ HUIX, Francisco J. *El Asedio Aéreo de Tarragona (1937-1939)* a la pàg. 80, testimonis presencials dirien que el camió seria abandonat a la carretera pel conductor i sortiria il·lès de l'atac.

deixarien caure una vintena de bombes i que causaria divuit víctimes. Aquest mateix dia a les 05:10 hores, els avions franquistes bombardejarien també Salou i Vila-seca deixant caure de 6 a 8 bombes sobre la via fèrria i les fortificacions de Salou, mentre que poc després Tortosa rebria la visita de cinc trimotors italians que llançarien sobre la ciutat entre unes 25 i 30 bombes perseguint com a principal objectiu el pont de la carretera, tot i que finalment aquest no seria assolit i ja al vespre un hidroavió bombardejaria Tarragona i el Coll de Balaguer.

L'endemà dia 29 seria atacada novament l'estació de Tarragona per un *He-59* que li llançaria dues bombes i, també, l'estació de Sant Vicenç de Calders a les 09:20 hores per 4 trimotors *S-79*. Al dia següent, la mateixa estació de Sant Vicenç de Calders seria atacada dos cops una altra vegada realitzant-se aquests a les 06:50 hores i a les 20:00 hores. La primera d'aquestes d'agressions seria efectuada per cinc trimotors *S-79* que entrarien per Tamarit i seguirien la costa passant per Torredembarra i Sant Vicenç de Calders, deixant caure sobre els voltants d'aquesta darrera població i la seva estació entre unes 40 i 50 bombes que provocarien un mort i cinc ferits, així com lleugers desperfectes a la via fèrria, sortint els avions al mar per Sant Salvador. Més tard, a les 10:44 hores tres trimotors bombardejarien els voltants del poble de Salou i part de l'estació causant un mort i cinc ferits; mentre que a la tarda, en concret a les 19:08 hores, dos hidroavions *He-59* deixarien caure unes bombes als voltants d'Altafulla i Sant Vicenç de Calders, a més a més de metrallar la carretera. L'últim dia del mes de març novament seria bombardejada l'estació de Sant Vicenç de Calders, en concret a les 18:55 hores, per un *He-59* on caurien unes 15 bombes que en aquest cas tocarien un tren, destruint 4 vagons i avariant uns deu metres de via mentre que cinc minuts abans, seria atacada també l'estació de Calafell.

Els bombardeigs dels mes d'abril començarien el mateix dia 2, en concret a les 16:45 hores, quan cinc trimotors italians llançarien unes 35 bombes a l'estació i a una part a la ciutat; mentre que al dia següent, a les 20:00 hores, serien bombardejades les estacions tant de Sant Vicenç de Calders com de Calafell per dos *He-59*. A la primera població els avions agressors deixarien caure 5 bombes provocant pocs danys i cap víctima, mentre que a la segona població caurien 7et bombes a la via fèrria i a un pont que hi havia abans d'arribar a la població, causant desperfectes de poca consideració, així com el metrallament d'un tren, sense causar cap d'aquestes agressions cap víctima. L'estació de Sant Vicenç de Calders seria un altre cop bombardejada el dies 4 i 6 d'abril, produint-se el bombardeig del dia 4 a les 11:30 hores per tres trimotors *S-79* i el segon atac del dia 6 a les 20:15 hores per un *He-59* tot i que solament caurien damunt d'ella 3 bombes. Dos dies després, a les 22:30 hores, seria atacada la via fèrria i la carretera entre el Coll de Balaguer i l'Hospitalet de l'Infant.

Una setmana més tard, el dia 13 d'abril a les 09:03 hores tres avions deixarien caure entre 10 i 15 bombes a Tortosa al començament de la carretera de València, però sense causar danys. Tortosa tornaria a ser bombardejada a última hora del dia igual que el Coll de Balaguer, però la capital del Baix Ebre patiria sobretot nombrosos atacs al dia següent, en concret fins a quinze agressions, agafant com a objectius les bateries antiaèries de la ciutat i la sortida de la carretera de València entre d'altres, ocasionant en total tres ferits i alguns desperfectes en un dels ponts[410]. També aquell mateix dia a les 17:00 hores seria bombardejada per set aparells la població d'Alcanar i una hora i mitja abans Tarragona, caient bombes a les vies de ferrocarril sota el Balcó del Mediterrani.

El dia 16 a les 0:35 hores avions franquistes es trobarien entre la carretera de Cambrils a l'Hospitalet de l'Infant i llançarien unes 40 bombes prop de Cambrils a la via fèrria. Més tard, a les 12:45 hores tres trimotors *S-79* atacarien Tarragona tallant la via fèrria en quatre parts i passades mitja hora

410 Aquell dia a Tortosa hi hauria els següents atacs: 09:18 hores 3 aparells; un minut després 2 aparells; a les 11:20 hores 15 aparells; a les 11:24 hores 5 aparells els quals prenien com a objectiu les bateries antiaèries. A les 11:36 hores 5 bimotors; a les 11:47 altres 5, a les 11:52 quatre aparells; a les 12:00 hores 6 trimotors; a les 12:40 hores 5 trimotors; a les 12:45 5 trimotors; a les 17:15 12 trimotors escortats per 12 Fiat atacarien la part sud de Tortosa; a les 17:59 hores 5 bimotors; a les 18:00 hores 1 trimotor bombardejaria la sortida de la carretera de València; a les 18:05 hores 4 aparells; a les 18.19 hores 3 aparells escortats per 12 Fiat bombardejarien la part nord-oest.

de mitjanit i, per tant sent ja el dia 17, un sol hidroavió alemany atacaria Sant Vicenç de Calders llançant unes 15 bombes i ocasionant desperfectes a la via fèrria, però sense causar cap víctima. Aquesta mateixa estació seria atacada mitja hora després pel mateix protagonista, mentre que a les 02:50 hores un altre hidroavió bombardejaria la carretera entre Torredembarra i Sant Vicenç de Calders, ocasionant aquesta vegada una víctima.

Les agressions a les vies de ferrocarril i estacions continuarien i el dia 19 a les 20:47 hores un altre hidroavió tornaria a bombardejar Sant Vicenç de Calders, deixant caure diverses bombes a les vies fèrries i carreteres del voltant. Novament al dia següent a les 03:13 hores sis aparells recorrerien el sector de Tarragona a Vila-seca bombardejant des de la carretera a la platja i, una hora més tard, avions franquistes bombardejarien també per la costa des de Torredembarra fins al Coll de Balaguer, metrallant un sector de carretera. Dintre d'aquests atacs, entre les 04:15 hores i les 04:30 hores els avions també bombardejarien Sant Vicenç de Calders, deixant caure bombes a la via fèrria i les carreteres pròximes. Poc temps després, la matinada del dia 21 seria bombardejada la via fèrria entre l'Hospitalet de l'Infant i l'Ametlla de Mar i, més tard, un *He-59* atacaria a l'entrada de Tarragona un comboi de camions. Al dia següent, a les 22:00 hores, un hidroavió bombardejaria el Coll de Balaguer, l'Hospitalet de l'Infant i Cambrils, preferentment la via fèrria, no podent apropar-se a Tarragona degut a la defensa antiaèria; mentre que a la tarda, a les 19:45 hores, apareixerien dos hidroavions novament, un es dirigiria a Calafell i a Sant Vicent de Calders, bombardejant ambdós llocs i deixant caure a la darrera població unes 6 bombes entre l'estació i la carretera. L'altre hidroavió metrallaria Tarragona, seguint rumb a Salou i Cambrils, metrallant també la carretera. Més tard també bombardejaria Hospitalet de l'Infant i Coll de Balaguer, tot i que sense causar danys. Els dies 25 i 26 serien agredides les vies fèrries i l'estació de Tarragona, sense produir danys d'importància; mentre que el darrer dia del mes una altra vegada seria bombardejada la zona entre Sant Vicenç de Calders i Calafell, en aquest cas per un sol hidroavió, que procedent de l'est llançaria sobre les 20:00 hores 7 o 8 bombes, una d'elles incendiària, caient totes les bombes al camp.

Els atacs aeris a les comunicacions de les poblacions de la província de Tarragona disminuirien moltíssim durant els dos mesos següents de maig i juny, tot i que tornarien a augmentar després a partir dels mesos d'estiu coincidint amb la batalla de l'Ebre. Així, durant el mes de maig només es realitzarien dues agressions contra les vies de comunicació costaneres tarragonines; la primera la realitzada el dia 6 quan a les 21:55 hores un hidroavió *He-59* llançaria 8 bombes sobre l'estació de Sant Vicenç de Calders i la segona, el dia 24 quan un altra*He-59* llançaria 4 bombes de 250 kg sobre l'estació de Tarragona, sense causar víctimes ni danys.

D'una altra banda, el mes de juny tampoc seria molt actiu. Així el dia 6 l'estació de Tarragona patiria un nou bombardeig i les vies fèrries serien impactades vuit vegades en el tram que anava des de l'estació fins als ponts del riu Francolí; mentre que el dia 15 seria el torn de la via fèrria a la seva altura per Calafell per un sol *He-59*. La següent agressió seria realitzada el dia 24 a les 07:25 hores quan un hidroavió bombardejaria la part sud de Cambrils llançant entre 30 i 40 bombes de mà incendiàries de 1,5 kg i 2 bombes de 250 kg, tot i que una d'aquestes últimes no explotaria, caient totes prop de l'estació del ferrocarril i causant tres morts i uns altres tres ferits. Finalment, el darrer atac d'aquest mes de juny es produiria el dia 29 al migdia quan sis *S-79* bombardejarien Sant Vicenç de Calders, concretament entre la platja de Coma-ruga i la pròpia estació de Sant Vicenç de Calders, causant un mort i dos ferits, però sense danys de consideració.

En canvi durant el mes de juliol els atacs aeris augmentarien a les poblacions litorals tarragonines i a les seves vies de comunicació. Aquestes començarien ben aviat, ja que el dia 3 a les 11:30 hores un aparell que volava a gran altura llançaria diverses bombes sobre l'Ampolla, caient-ne2 dintre la població. Aquesta localitat seria altre cop atacada el dia 10 a les 21:00 hores per tres aparells, tot i que sense ocasionar cap dany; mentre que al dia següent a les 23:30 hores seria atacada durant

un quart d'hora l'estació de Sant Vicenç de Calders provocant la destrucció de tres vies. Els atacs continuarien tot seguit i a les 00:15 hores del dia ja 12 seria bombardejada Altafulla i poc més tard una altra vegada l'estació de Sant Vicenç de Calders; mentre que a les 07:28 hores un trimotor llançaria 3 bombes prop de l'Ampolla i a Cambrils en llançaria unes altres 8 més a uns 800 metres de la carretera i unes altres 3 a 50 metres de l'Hospital Militar. Unes hores més tard, ja al migdia, seria novament bombardejat Cambrils on caurien 3 bombes a uns 100 metres del pont de Riudecanyes tallant les línies telefòniques, però sense causar cap víctima.

El dia 14 a mitjanit es realitzaria un bombardeig al Perelló i l'Ampolla, caient 3 bombes en aquesta darrera població i un posterior metrallament del sector de Cambrils, l'Hospitalet de l'Infant i l'Ametlla de Mar; mentre que a les 15:45 hores serien llançades 4 bombes explosives a La Cava en una nova agressió. El dia 25 seria bombardejada a les 22:30 hores la via del ferrocarril a l'altura de Sant Vicenç de Calders i una hora més tard la mateixa estació, sent els dos atacs realitzats per un *He-59*; mentre que al dia següent a les 22:38 hores seria novament bombardejada la mateixa estació de Sant Vicenç de Calders. Aquell mateix dia un *He-59* a les 22:10 atacaria a les proximitats de Tarragona un tren llançant-li per primera vegada 2 bombes de 500 kg assolint l'objectiu i causant dues víctimes. La capital del Tarragonès seria novament atacada el dia 27 quan quatre *S-79* a les 15:05 hores deixarien caure diverses bombes a les vies del tren, explotant-ne3 al costat de les vies sota del Balcó del Mediterrani. Tarragona continuaria sent atacada en aquestes dates i el dia 28 a les 09:40 hores cinc *S-79* llançarien 40 bombes a l'estació; un objectiu que seria novament atacat durant tres vegades el dia 30 i també una vegada més el dia 31.

El mes d'agost, iniciada ja la batalla de l'Ebre, els bombardeigs sobre les vies de comunicacions de les localitats tarragonines de la costa augmentarien en gran mesura, sobretot per fustigar l'enviament d'armes i soldats al front i intentar frenar així la marxa d'aquests. D'aquesta manera, el primer dia del mes a les 09:15 hores seria bombardejada l'estació de Tarragona caient un total de 40 bombes, (25 explosives i 15 incendiàries), que provocarien entre d'altres danys, la destrucció de la casa on vivia el responsable del carbó i una casa situada a uns deu metres de la mateixa, així com desperfectes ocasionats per 3 bombes al sortidor de l'aigua de màquines, i avaries a les línies telefòniques a causa també d'altres 3 bombes que caurien entre el km 176 i 177 de la carretera de Barcelona a València. Unes quantes hores després, a les 13:20 hores, els avions italians bombardejarien el Parc Samà de Cambrils, llançant-hi 40 bombes explosives i 30 incendiàries, tot i que no ocasionarien altres danys que la destrucció dels cables d'alta tensió de Riegos y Fuerzas de l'Ebro i de la Telefònica[411].

L'endemà, a les 09:30 hores cinc trimotors italians llançarien 45 bombes explosives i 15d'incendiàries a l'estació de Tarragona de les quals3 de les explosives caurien davant de l'estació destruint un edifici; unes altres 2 d'incendiàries caurien a la carretera de Castelló tocant les cases número 9-11 i 13; mentre que 1 bomba més cauria a l'oficina de la CAMPSA, incendiant uns bidons i, una altra al carrer Major, causant desperfectes a les cases números 1, 5, 6, 7, 8, 10, 12, 14 i 16, provocant el bombardeig 6 morts i 7 ferits. Una hora més tard seria bombardejada de nou l'estació de Tarragona on serien llançades 70 bombes explosives de 100 kg, ocasionant l'incendi d'uns vagons que hi havia carregats de benzina[412]. A la nit d'aquell mateix dia s'anirien succeint els atacs, així a les 21:40 hores un hidroavió bombardejaria i metrallaria Torredembarra; aquest mateix avió a les 22:00 hores bombardejaria un tren sanitari a l'alçada del Creixell deixant caure unes 5 bombes que destrossarien la màquina i a les 22:40 hores deixaria caure algunes bombes prop de l'estació de tren de Cambrils, en aquest darrer cas sense ocasionar víctimes, mentre que a les 23:50 hores seria bombardejada per un *He-59* l'estació de Sant Vicenç de Calders.

El dia 3 a les 08:40 hores seria bombardejada de nou l'estació de Tarragona per trimotors italians

411 Caixa 716. Secció Incorporats. AGGCE.
412 Caixa 716. Secció Incorporats. AGGCE.

que deixarien caure unes 55 bombes de 100 kg sense provocar cap víctima, mentre que a la nit es realitzaria una altra agressió per part d'un *He-59*, en aquest cas a les 23:20 hores, quan seria bombardejat el sector de Torredembarra on caurien 6 bombes incendiàries i 3 explosives, aquestes últimes a un jardí d'una casa ocupada pels soldats del cos de tren, ocasionant dos ferits. Tres minuts abans seria atacada la via prop de Sant Vicenç de Calders.

El dia 4 pràcticament a la mateixa hora seria una altra vegada bombardejada Torredembarra, on caurien unes quinze bombes al carrer Nou, a la carretera de Barcelona davant la inspecció de policia, ocasionant un ferit però escassos danys materials i, novament, la via de ferrocarril a la seva altura per Sant Vicenç de Calders; mentre que una hora després, a les 00:15 hores del dia ja 5, un hidroavió *He-59*llançaria 8 bombes explosives a l'Ametlla de Mar, causant desperfectes a les línies telefòniques.

Després d'un parell de dies de treva, els atacs tornarien el dia 8 quan a les 22:30 hores i des de només 300 metres d'altura, un *He-59* llançaria unes dotze bombes de 50 kg entre Roda de Berà i Creixell tallant les línies telefòniques a una extensió de 200 a 300 metres, caient les bombes a uns vuit metres de distància de la línia del ferrocarril, tot i que aquesta no quedaria interceptada, mentre que poc després serien atacades les vies del ferrocarril a El Vendrell. La nit següent a les 22:45 hores un altre hidroavió deixaria caure 4 bombes explosives i 10 d'incendiàries a l'Hospitalet de l'Infant, ocasionant la destrucció de quatre edificis situats a la carretera de Castelló, causant també ferides tres persones mentre que vint minuts abans seria atacada l'estació de Sant Vicenç de Calders.

El 13 agost seria de nou bombardejada l'estació de Tarragona on serien llançades unes 15 bombes incendiàries que tocarien la via número 2 i causarien desperfectes a la via general. Aquesta estació seria atacada novament a les 01:07 hores del dia ja 14 per un únic hidroavió que llançaria 30 bombes entre explosives i incendiàries, mentre que poc després a les 03:20 hores, un altre hidroavió que entraria pel cap de Salou bombardejaria Cambrils llançant dotze bombes de 100 a 150 kg tallant la via fèrria per dos llocs i causant desperfectes al dipòsit de l'aigua i a l'edifici de l'estació, causant, a més a més, un mort i un ferit, internant-se l'hidroavió després al mar. A últimes hores del dia se succeirien dos atacs per un *He-59* a l'estació de Sant Vicenç de Calders a les 23:06 i 23:15 hores caient tres bombes durant cada atac que deixarien quatre vies avariades.

L'estació de Tarragona seria un objectiu important i els bombardeigs sobre aquesta continuarien durant aquests dies d'agost, patint, per exemple, entre els dies 14 i 16 quatre atacs aeris sent tots protagonitzats per un *He-59*: el primer, a les 00:15 hores caient a l'estació 4 bombes de 250 kg; el segon a les 23.55 hores caient 12 bombes de 50 kg a l'estació; el tercer el dia 15 a les 01:05 hores caient4 bombes de 250 kg a l'estació i vies fèrries i el quart i darrer, el dia 16 a les 23:18 hores,quan es deixarien caure 12 bombes a les vies i després metrallaria la carretera.

Cambrils seria un altre lloc que també patiria sovint els atacs de l'aviació franquista durant aquests dies d'agost. Així, el dia 16 agost a les 00:30 hores un hidroavió llançaria 20 bombes explosives i incendiàries que anirien a caure entre l'estació i la platja a uns 600 metres del poble no ocasionant danys ni víctimes. Poc després, a les 01:45 hores un altre hidroavió llançaria unes altres 40 bombes a les proximitats de l'estació de la mateixa població, entre la mateixa estació i el pont de ferrocarril, ocasionant danys de poca consideració i sense ocasionar víctimes. Els metrallaments de les comunicacions també serien realitzats durant aquests dies. Així, el dia 17 a les 00:20 hores un hidroavió metrallaria per la zona de Cambrils i l'Hospitalet de l'Infant, llançant, a més a més 12 bombes a l'estació de l'Hospitalet de l'Infant i causant desperfectes a uns vagons de ferrocarril; mentre que a les darreres hores del dia tres hidroavions *He-59* recorrerien la costa des de Tarragona fins a Sant Vicenç de Calders metrallant-la. El 18 d'agost a les 10:40 hores cinc trimotors llançarien 7bombes prop de l'Ampolla a uns 3 km de la carretera que anava a Rasquera, sense ocasionar

danys ni víctimes; mentre que al dia següent a les 17:25 hores diversos hidroavions metrallarien la carretera entre l'Ametlla de Mar i l'Ampolla.

Els bombardeigs a les carreteres continuarien i el dia 21 a les 11:25 hores cinc aparells llançarien unes 20 bombes incendiàries i 40 explosives a la carretera de València pròxima a la línia del ferrocarril, caient-ne moltes als camps pròxims entre Tarragona i La Canonja ocasionant desperfectes a tres cases de camp, però sense provocar víctimes. També va ser atacada l'estació i les vies fèrries de Tarragona sense produir víctimes. Novament, la nit següent cap a les 23:00 hores un hidroavió llançaria 7 bombes de 25 a 50 kg caient-ne una a una via morta de la via fèrria i les altres pels voltants, metrallant al mateix temps intensament un tren de passatgers, però sense provocar víctimes.

Els atacs no s'aturarien i el dia 23 a les 21:50 hores un hidroavió bombardejaria Roda de Berà i l'Ametlla de Mar, llançant en aquesta darrera població 6 bombes que ocasionarien un incendi a una casa i sent tocat per metralla l'hospital del poble, mentre que a Roda de Berà, l'hidroavió llançaria 17 bombes explosives que anirien a caure entre la via fèrria i a la platja quedant tallades les línies telefòniques i atacant posteriorment a les 22:19 hores l'estació de Sant Vicenç de Calders.

Altrament, el dia 24 a les 01:00 hores seria bombardejada de nou per un *He-59* l'estació de Tarragona i sobre les 19:20 hores un altre hidroavió deixaria caure a l'aigua davant de l'Ampolla 10 bombes més. Aquesta darrera població seria novament bombardejada el dia 29, mentre que el darrer dia del mes, a les 21:30 hores, un altre hidroavió llançaria 5 bombes entre Calafell i Sant Vicenç de Calders, així com 20 bombes explosives a l'estació de Sant Vicenç de Calders, inutilitzant la màquina d'un tren sanitari ocasionant la mort de tres soldats. El mateix hidroavió bombardejaria a les 21:45 i les 22:45 hores l'estació de El Vendrell, on llançaria 26 bombes explosives i 38d'incendiàries causant un mort i 25, 10 d'ells greus.

Durant els mesos següents continuarien els atacs però no serien tan freqüents com els realitzats el mes d'agost, a excepció del mes de desembre i de gener de 1939, quan tornarien a incrementar-se novament degut a l'ofensiva franquista sobre Catalunya. Així, el mateix 1 de setembre seria bombardejada l'estació de El Vendrell a les 23:20 hores per un *He-59,* mentre que al dia següent a les 10:30 hores tres aparells llançarien 20 bombes explosives de 100 kg al sud-est de Cambrils, al lloc denominat Riera de Riudecanyes, caient també part d'elles al mar, altres a la platja i la resta en un bosc, sense causar víctimes ni danys. Novament, el mateix dia a les 21:30 hores hi hauria un nou bombardeig de Cambrils realitzat aquest per un hidroavió que bombardejaria i metrallaria l'estació sense conseqüències i, després, deixaria caure unes 20 bombes prop de l'estació de l'Ampolla, causant desperfectes a les vies del ferrocarril, i unes 20 bombes a l'estació de Sant Vicenç de Calders, que seria atacada dos cops, així com també seria bombardejada l'estació de El Vendrell.

Cambrils seria víctima d'un altre atac el dia 9 quan a les 21:05 hores un altre hidroavió llançaria divuit bombes, algunes caurien pels voltants de l'estació, mentre que la resta anirien a parar al mar degut a que obriria foc una metralladora republicana que faria fugir l'hidroavió. Només deu minuts després, un altre hidroavió (potser, el mateix) bombardejaria l'estació de Sant Vicenç de Calders, llançant diverses bombes incendiàries i 7 explosives prop de l'estació i caient-ne algunes al mig de la via, tot i que algunes no esclatarien. Aquesta mateixa estació també patiria un altre atac aeri el dia següent a les 21:40 hores, tot i que sense gaires conseqüències, finalitzant, d'aquesta manera, les agressions aèries d'aquest mes.

Durant el mes d'octubre els atacs aeris a les vies de comunicació de les poblacions costaneres tarragonines també serien força reduïts seguint la mateixa tònica que el mes anterior. Aquests començarien el dia 2 d'octubre quan a les 11:00 hores seria atacada per un *He-59* l'estació de Sant Vicenç de Calders, mentre que el 5 d'octubre a les 18:00 hores un altre hidroavió llançaria unes 20 bombes de poca potència a Roda de Berà, tot i que sense provocar danys ni víctimes. El dia 8 es

produiria un dels bombardeigs que més víctimes causaria, ja que a les 20:30 un hidroavió deixaria caure 6s bombes a un tren de passatgers que es trobava aturat a Sant Vicenç de Calders procedent de Reus i que es dirigia a Barcelona causant 60 morts i 100 ferits. Les bombes anirien a esclatar a uns 10 metres del tren, tocant la metralla els quatre primers vagons[413]. Dos hores més tard, un altre hidroavió bombardejaria l'estació de Cambrils llançant 8 bombes explosives i 4 d'incendiàries, caient-ne4 a la línia del ferrocarril i al dipòsit de proveïment d'aigua, ocasionant també un incendi a l'edifici de l'estació, però sense causar víctimes. Aquest mateix hidroavió també deixaria caure una bomba de 100 kg que acabaria per no explotar prop de l'estació de l'Ametlla de Mar i atacaria la zona de la bateria del Coll de Balaguer. Al migdia però havia estat bombardejada Tarragona, estant afectada, entre altres llocs, la via del ferrocarril al seu pas pel Serrallo. Al dia següent a les 23:00 hores seria el torn novament de l'estació de Sant Vicenç que seria bombardejada per un altre hidroavió que llançaria 10 bombes, tocant la línia del ferrocarril i ocasionant lleugers desperfectes sense importància. El dia 13, en canvi, a les 12:15 hores cinc *S-79* llançarien 100 bombes de 50 kg intentant destruir els ponts sobre el riu Francolí i les vies fèrries immediates que quedarien tallades; mentre que el darrer atac d'aquest mes seria realitzat per un hidroavió el dia 21 que, a les 05:27 hores, llançaria entre 15 i 20 bombes sobre l'estació de Sant Vicenç de Calders metrallant després, però també sense gaires conseqüències.

Durant el mes de novembre les comunicacions tarragonines només serien atacades durant la primera setmana, començant el mateix dia 1 quan a les 19:50 hores avions franquistes deixarien caure vàries bombes a la platja de Vila-seca i les proximitats del cap de Salou, llançant 14 bombes incendiàries i 6 explosives sense causar cap víctima. Dos dies després, i degut a la presència detectada a les 19:15 hores de dos hidroavions a Torredembarra, posaria en estat d'alerta la costa tarragonina, sobretot quan un d'ells metrallaria pel sector de l'Hospitalet de l'Infant i deixant caure a les 20:10 hores 6 bombes a l'Ampolla, metrallant també i llançant bombes de mà a la carretera general del Coll de Balaguer sense ocasionar víctimes ni danys; mentre que l'altre hidroavió a les 19:45 hores atacaria Sant Vicenç de Calders, llançant 10 bombes que caurien en despoblat. A les 20:00 hores arribarien a Tarragona i bombardejarien el pont del Francolí i la via fèrria fins a Vila-seca. Els bombardeigs continuarien i el dia 4 un altre hidroavió alemany atacaria a les 18:40 hores les vies de ferrocarril de Sant Vicenç de Calders. En canvi, al dia següent al migdia fins a 50 avions bombardejarien diferents camps d'aviació de la província de Tarragona, deixant caure també algunes bombes a la platja de Salou, prop de Cambrils; mentre que a les 17:15 hores, 17 aparells bombardejarien el port i l'estació de Tarragona, llançant fins a un total de 300 bombes en aquest sector, atacant aquests avions també Cambrils. Respecte a Tarragona, el tram de via entre l'estació i els ponts del Francolí serien impactats directament per 15 bombes, sent moltes més les que caurien a les seves immediacions, i sobre l'estació impactarien dotze bombes més directament. Més tard, a les 19:45 hores un hidroavió bombardejaria els voltants de Vila-seca i a les 22:40 hores un altre hidroavió tornaria atacar l'estació de Tarragona llançant entre 8 i 10 bombes, sent novament bombardejada i diverses vegades durant la matinada del dia 6. En total, durant aquesta matinada, l'estació i les vies fèrries de Tarragona serien atacades 6 vegades pels hidroavions alemanys, que arribarien a llançar fins a 96 bombes, tot i que no causarien danys de consideració.

A la tarda-nit del mateix dia un *He-59* continuaria amb els seus bombardeigs sobre les vies fèrries des del pont del Francolí fins a l'estació de Tarragona en diferents intervals, realitzant fins la matinada del dia ja 7 un total de sis atacs amb aquest mateix objectiu i llançant fins a 115 bombes de 50 kg. Al matí, a les 10:45 hores, un sol hidroavió *Dornier Do-17* deixaria caure solament una bomba a l'estació de Tarragona,ja que seria sorprès per l'aviació de caça de defensa de costes, mentre que el darrer atac d'aquest mes seria dut a terme per cinc *S-79* que atacarien les vies de ferrocarril de Tarragona, ocasionant un ferit greu i danys sense importància.

413 Caixa 716. Secció Incorporats. AGGCE.

Per una altra part, els mesos de desembre i gener serien els més intensos quant als bombardeigs aeris cap a les vies de comunicació de les poblacions costaneres tarragonines, sobretot accentuats a partir de l'ofensiva franquista contra Catalunya a partir de finals de desembre de 1938. Referent al mes de desembre les agressions començarien el dia 2 a Sant Vicenç de Calders quan un hidroavió atacaria l'estació i, poc més tard, a les 19:15 hores a Tarragona un hidroavió envestiria l'estació i el tren de mercaderies número 1033 entre els km 15 i 16 de la línia de Barcelona destruint dos vagons, metrallant també la carretera general i quedant interrompudes les línies telefòniques, causant un ferit. El següent bombardeig seria realitzat dos dies després quan un hidroavió alemany atacaria a les 04:04 hores les vies de ferrocarril a Cunit i a les 04:15 hores la via de fèrria de Sant Vicenç de Calders. No hi hauria més bombardeigs fins al dia 16 quan a les 11:09 hores cinc trimotors *S-79* bombardejarien la via del ferrocarril a Calafell i l'estació de Sant Vicenç de Calders, ocasionant desperfectes a la via fèrria i a 7 cables d'alta tensió, però sense produir víctimes. Després d'aquesta agressió, els cinc trimotors tornarien cap a les 12:45 hores i deixarien caure unes 25 bombes entre Sant Vicenç de Calders i Roda de Berà, a primera línia del poble a la part que dona a la costa, així com també atacarien les vies fèrries a Cunit. A la tarda del mateix dia a les 19:25 hores, un hidroavió bombardejaria també el Coll de Balaguer, desapareixent després l'aparell al cap de Buda però bombardejant també la línia del ferrocarril a l'alçada del *Castillo Rojo,* on llançaria unes 10 bombes de 50 kg tallant la línia del ferrocarril per tres llocs.

Pocs dies després, el dia 20 a les 10:00 hores 28 aparells de bombardeig i 8 caces atacarien Tarragona on tallarien la via del ferrocarril per cinc llocs a l'altura del port, i poc després els mateixos avions llançarien unes 20 bombes prop de l'Hospitalet de l'Infant, a més a més de metrallar per les proximitats de l'estació de Vila-seca. Al passar per La Canonja també deixarien caure de 5 a 6 bombes, sense que n'explotessin 2, però ocasionant la destrucció parcial de tres edificis; mentre que a la nit a les 22:00 hores un hidroavió bombardejaria prop de Cambrils tallant les línies telefòniques i una estona abans ho faria a l'estació de tren de Tarragona.

Les accions contra les vies de comunicació de les poblacions de Tarragona s'accentuarien a partir de que es va iniciar el dia 23 la campanya de Catalunya. Així, el dia 25 a les 18:45 hores un hidroavió carregaria contra l'estació de Tarragona. A les 19:00 hores el mateix hidroavió llançaria diverses bombes explosives i incendiàries sobre l'hospital del Parc Samà de Cambrils ocasionant desperfectes de poca consideració, així com cinc ferits lleus, i pocs minuts després, el mateix hidroavió llançaria 5 bombes prop de Torredembarra i 3 bombes explosives a la via del ferrocarril entre Sant Vicenç de Calders i Calafell i 6 més al mar, però sense causar víctimes. Les accions d'aquest hidroavió continuarien i a les 19:45 hores. Primer bombardejaria la carretera general a l'alçada de Creixell. Més tard, a les 20:18 hores un altre hidroavió realitzaria un nou bombardeig a l'estació de Sant Vicenç de Calders i dos minuts després metrallaria Torredembarra, mentre que a les 20:22 hores bombardejaria l'estació de Tarragona i La Canonja, llançant 20 bombes explosives i 15 incendiàries.

Dos dies més tard a les 18:40 hores un hidroavió llançaria novament 6 bombes contra l'estació de Sant Vicenç de Calders, mentre que a les 21:30 hores un altea hidroavió deixaria caure algunes bombes entre La Canonja i la carretera de Tarragona i, deu minuts més tard, atacaria l'estació de Sant Vicenç de Calders novament i les vies de ferrocarril en una nova passada a les 22:00 hores, continuant a l'estació de Calafell mitja hora més tard. A la matinada del dia 28 a les 01:00 hores un nou hidroavió bombardejaria per tres vegades prop del Parc Samà sense conseqüències, mentre que a les 03:00 hores un altre hidroavió bombardejaria el port de Tarragona i l'estació de Sant Vicenç de Calders. Ja a la tarda, a les 19:00 hores, un hidroavió llançaria unes bombes a la sortida de Vila-seca, a l'encreuament de les quatre carreteres, tot i que no causaria víctimes ni danys. Només catorze minuts després el mateix hidroavió llançaria 20 bombes explosives i 4 incendiàries a les proximitats de l'estació de Sant Vicenç de Calders sense provocar víctimes ni danys i a les 19:30 hores deixaria caure diverses bombes prop de Salou quan es trobava a l'altura de les quatre

carreteres, en concret 10 bombes incendiàries i 7 explosives al lloc de carrabiners de Cambrils i unes altres 3 incendiàries al Parc Samà de la mateixa població però sense conseqüències. Deu minuts després seria bombardejada novament l'estació de Sant Vicenç de Calders on caurien 10 bombes incendiàries i 8 explosives que explotarien a les proximitats de l'anomenada estació, mentre que una mica més tard, a les 20:30 hores un altra hidroavió llançaria 6 bombes explosives al Parc Samà de Cambrils i quatre minuts després en llançaria 5 més a la sortida de l'Hospitalet de l'Infant i a Montbrió del Camp, a uns 500 metres de Riudoms sense conseqüències.

El dia 29 a les 18:30 hores quatre hidroavions bombardejarien i metrallarien les vies de comunicació pròximes a Tarragona sent el punt més afectat el poble de Vila-seca, on serien llançades 10 bombes explosives al centre de la població destruint totalment tres edificis i d'altres parcialment. Els mateixos aparells també bombardejarien Sant Vicenç de Calders cap a les 18:50 hores i deixarien caure 2 bombes més a l'entrada d'Altafulla, produint desperfectes a tres cases i a dos cotxes i causant, a més a més, tres ferits. Els hidroavions llançarien 2 bombes més al voltant del pont del tren sense ocasionar víctimes ni danys i a les 19:00 hores llançarien bengales des de Sant Vicenç a Cambrils, mentre que a les 19:50 hores seria atacada la carretera del Vendrell a Tarragona.

Al dia següent novament seria bombardejada l'estació de Sant Vicenç de Calders, en aquest cas a les 18:30 hores per un sol hidroavió que llançaria 8 bombes prop de l'encreuament de les vies de ferrocarril de Tarragona a Reus i després metrallaria els voltants de l'Arc de Berà. Més tard, a les 21:30 hores un altre hidroavió metrallaria les proximitats de Calafell i de nou a les 23:50 hores, l'estació de Sant Vicenç de Calders i les vies fèrries a Calafell. Fins i tot la mitjanit del darrer dia de 1938, els avions franquistes no perdonarien els bombardeigs i un altre hidroavió alemany atacaria a les 00:50 la carretera de El Vendrell i només set minuts més tard ho faria a l'estació de Sant Vicenç de Calders, així com a Sant Salvador i Coma-ruga, mentre que a les 19:35 hores un grup de *S-81* escometria el port i l'estació de Tarragona.

Ja al mes de gener de 1939 les activitats de l'aviació franquista continuarien el seu suport a l'avanç que aniria realitzant l'exèrcit franquista per terres catalanes, sent les poblacions tarragonines les més atacades durant la primera quinzena de mes. D'aquesta manera el dia 2 a les 02:30 hores un hidroavió atemptaria les vies entre Tarragona-Vendrell; a les 03:00 hores bombardejaria el sector de l'Hospitalet de l'Infant, mentre que un altre hidroavió ho faria al sector de Torredembarra i a les 03:55 hores atacaria l'estació i les vies de Sant Vicenç de Calders. Ja a la tarda, a les 19:00 hores un nou hidroavió bombardejaria el sector Tarragona-Torredembarra, atacant una altra vegada l'estació de Sant Vicenç de Calders i a les 23:00 hores cinc *He-59* carregarien contra les carreteres de El Vendrell a Tarragona i Valls. Al dia següent a les 19:10 hores un hidroavió llançaria 5 bombes prop de l'estació del ferrocarril de Roda de Berà i algunes més a la carretera prop de Tarragona; mentre que dos minuts més tard, el mateix hidroavió bombardejaria el sector de Sant Vicenç de Calders i Calafell i atacaria les carreteres de El Vendrell. Per altra part, el dia 4 a les 14:50 hores seria el torn de Tarragona que seria atacada per 22 bombarders i 9 caces afectant l'agressió l'estació de ferrocarril, entre d'altres llocs, i sent novament atacada durant la nit i la matinada pels hidroavions alemanys; mentre que a la matinada següent, a les 01:30 hores, un hidroavió llançaria quinze bombes a l'estació de Sant Vicenç de Calders tallant la línia fèrria de Barcelona a Tarragona.

Els atacs s'anirien succeint i el dia 7 a les 13:30 hores cinc aparells metrallarien l'Hospitalet de l'Infant; el dia següent, a mitjanit, un hidroavió llançaria 12 bombes d'uns 25 kg a l'estació de Vandellòs, al lloc conegut per Pont de la Batalla, sense provocar víctimes ni danys considerables. També és va atacar l'estació de Sant Vicenç de Calders i la carretera de El Vendrell a Torredembarra, mentre que el dia 8 a les 03:30 hores un *He-59* envestiria l'estació de Tarragona llançant 20 bombes de 50 kg, assolint l'edifici principal i les vies immediates i ocasionant un fort incendi. Per la nit, els hidroavions alemanys bombardejarien una altra vegada les vies de comunicació tarragonines, mentre que al dia

següent diversos *He-111* sotmetrien l'estació de Tarragona a un intens bombardeig causant cinc víctimes. D'altra banda, el dia 10 cinc *S-79* atacarien les vies de comunicació entre Reus i Tarragona i durant la tarda-nit dos parelles d'hidroavions atemptarien el tràfic entre Cambrils i Tarragona i Tarragona i El Vendrell; mentre que a les 19:45 hores serien atacades les vies de ferrocarril de Calafell i Sant Vicenç de Calders i a les 23:00 hores la carretera del Vendrell a Torredembarra.

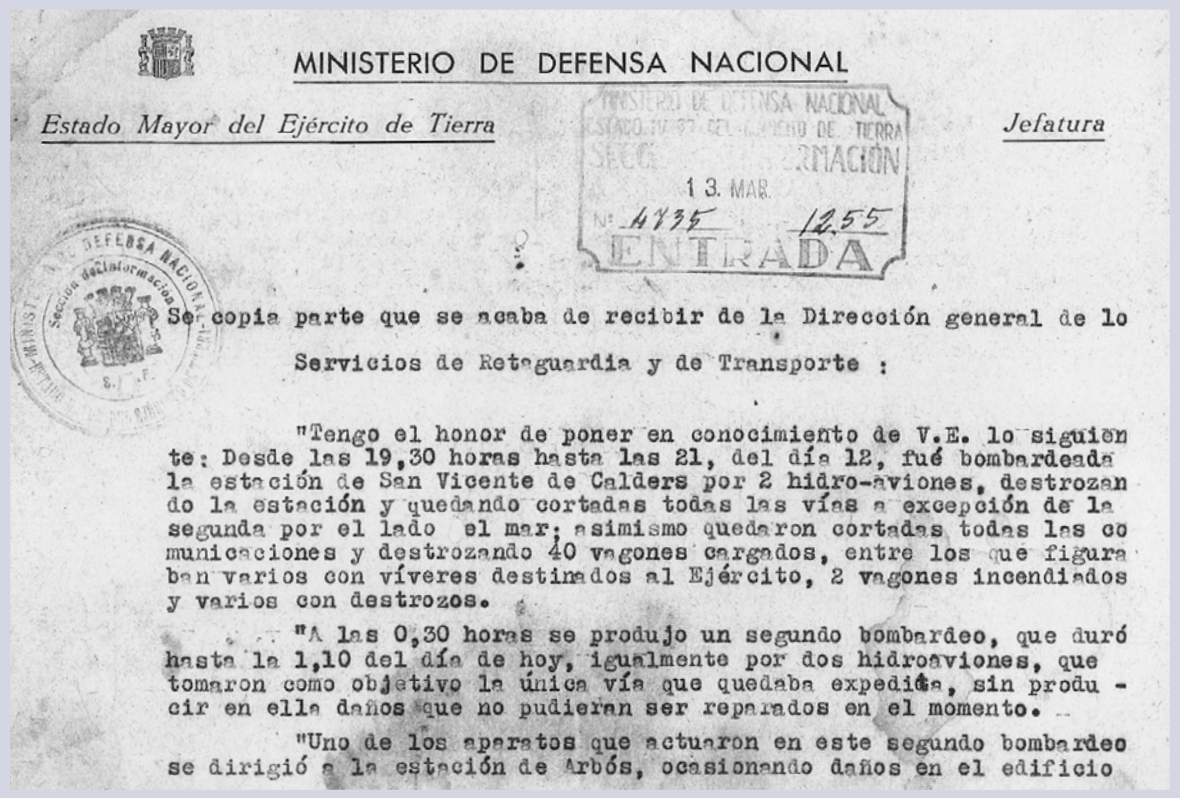
El dia 11 l'activitat realitzada pels agressors seria més freqüent, ja que a les 12:30 hores cinc trimotors *S-79* llançarien 20 bombes de 60 kg per la costa, al castell del Moro, sense ocasionar víctimes ni danys; a les 13:04 hores uns altres dotze aparells metrallarien Cambrils i desapareixerien per l'Ametlla de Mar, bombardejant el sector de Vandellòs; mentre que a les 16:20 hores un hidroavió bombardejaria els voltants de Vandellòs llançant unes 20 bombes explosives de 50 kg., vuit minuts després ho van fer a l'Hospitalet de l'Infant i a les 20:00 hores a les vies fèrries de Sant Vicenç de Calders i les carreteres de El Vendrell. Per la nit, els hidroavions tornarien a efectuar les seves operacions de bombardeig a les comunicacions de Tarragona com de costum, les mateixes accions que farien també la nit del dia 13 i el 14, vigília aquesta darrera de l'entrada dels sollevats a Tarragona. I és que amb la proximitat de l'entrada de les tropes rebels a la ciutat de Tarragona els bombardeigs se centrarien sobretot a la zona de Sant Vicenç de Calders. Així, el dia 12 a les 19:10 hores serien atacades les estacions de Calafell i Sant Vicenç de Calders i una hora més tard les carreteres de El Vendrell a Valls, Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès. El dia 13 seria bombardejada l'estació de Sant Vicenç de Calders a les 04:15 afectant l'encreuament de vies de Reus-Tarragona; una altra vegada a les 05:09 hores (on també seria atacada nou minuts abans la carretera de Calafell); a les 09:30, les vies de ferrocarril a Cunit; a les 19:54, les carreteres de El Vendrell cap a Valls i Tarragona i a les 21:40 hores, novament l'estació de Sant Vicenç de Calders, sent també bombardejada la carretera general. Al dia següent seria atacada la carretera de El Vendrell a Valls, a les 12:30 hores i l'estació de Sant Vicenç de Calders, tornant-se a bombardejar els mateixos objectius el mateix dia, el primer a les 17:30 hores i el segon a les 21:45 hores, sent atacada també en aquesta darrera acció Torredembarra i Tarragona. A les 23:00 hores i una hora més tard de nou seria agredida l'estació de Sant Vicenç de Calders. Com a exemple de l'actuació que realitzaria l'aviació franquista a les vies de comunicació tarragonines, aquell mateix dia a les 22:12 hores des de El Vendrell s'informava que l'aviació franquista es dedicava a bombardejar les carreteres per on circulaven camions de gent i de material evacuat. Unes hores més tard d'aquesta informació, a les 01:10 hores del dia 15 serien precisament atacades les carreteres de El Vendrell.

Aquell mateix dia a les 11:00 hores fins a vuit bimotors *He-111* envestirien les vies fèrries de Calafell i de Cunit, mentre que una hora més tard, fins a dotze *He-111*l'agressiò seria a l'estació de Sant Vicenç de Calders, objectiu que seria també atacat a les 13:00 hores en aquest cas per tres *JunkersJu-87 Stuka*.

Per una altra part, aquell mateix dia també serien atacades les carreteres de El Vendrell, com seria el cas de l'agressió realitzada a les 12:00 hores per dos *Dornier Do-17* i tres *Junkers Ju-87*; una hora més tard, ho va ser la carretera N-340 entre El Vendrell i l'Arboç per fins a divuit bimotors *He-111* en tres grups i a les 14:00 hores quan uns altres catorze *He-111* atacarien la carretera de El Vendrell.

El dia 16 els atacs a les comunicacions començarien ben aviat i a les 02:15 hores un *He-59* atacaria l'estació de Sant Vicenç de Calders. Els darrers bombardeigs que es realitzarien a les vies de comunicació de les poblacions de la província de Tarragona no podien tenir un altre objectiu que la zona de Sant Vicenç de Calders, sense cap mena de dubte un dels llocs més bombardejats durant la guerra i que seria novament atacat el dia 16 a les 02:15 hores per un sol hidroavió *He-59*; mentre que al dia següent, i per preparar el camí per les forces franquistes, serien bombardejades a les 15:00 hores les carreteres de El Vendrell per dos hidroavions *Dornier Do-17*, finalitzant així els atacs a les vies de comunicació de la província de Tarragona.

***Informes sobre bombardeigs a les vies fèrries*[414]**



MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Estado Mayor del Ejército de Tierra — *Jefatura*

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
ESTADO MAYOR DEL EJERCITO DE TIERRA
SECCION DE INFORMACION
13. MAR.
Nº 4735 12.55
ENTRADA

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Sección de Información

Se copia parte que se acaba de recibir de la Dirección general de lo Servicios de Retaguardia y de Transporte :

"Tengo el honor de poner en conocimiento de V.E. lo siguiente: Desde las 19,30 horas hasta las 21, del día 12, fué bombardeada la estación de San Vicente de Calders por 2 hidro-aviones, destrozando la estación y quedando cortadas todas las vías a excepción de la segunda por el lado el mar; asimismo quedaron cortadas todas las comunicaciones y destrozando 40 vagones cargados, entre los que figuraban varios con víveres destinados al Ejército, 2 vagones incendiados y varios con destrozos.

"A las 0,30 horas se produjo un segundo bombardeo, que duró hasta la 1,10 del día de hoy, igualmente por dos hidroaviones, que tomaron como objetivo la única vía que quedaba expedita, sin producir en ella daños que no pudieran ser reparados en el momento.

"Uno de los aparatos que actuaron en este segundo bombardeo se dirigió a la estación de Arbós, ocasionando daños en el edificio

4.1.4. Els bombardeigs als centres industrials i militars.

Referent als atacs realitzats als nuclis industrials, moltes poblacions litorals catalanes comptaven amb una o més indústries que en molts casos adaptarien la seva producció a la guerra arribant, fins i tot, a que algunes fossin intervingudes per la Generalitat. La majoria d'aquestes indústries es concentraven a Barcelona, i per la seva proximitat, a Badalona, tot i que diferents poblacions costaneres també comptarien amb importants instal·lacions[415]. Per exemple, i segons la informació recollida a l'informe realitzat pels rebels el 10 de gener de 1939 sobre la defensa i recursos de la costa republicana i anomenat anteriorment[416], existien diferents indústries ubicades a la ciutat de Tarragona. Es deia que Tarragona comptava amb l'important factoria de la CAMPSA, situada a la desembocadura del riu Francolí, amb capacitat per més de 20 milions de litres de combustible, així com altres petites fàbriques dedicades a material de guerra i que estaven emplaçades al nucli de la ciutat.

Els atacs a aquests nuclis industrials començarien també força aviat, al 1937. Durant aquest any es realitzaria alguna agressió, però seria sobretot a partir del 1938 quan aquests tipus d'atacs augmentarien, intensificant-se durant el segon semestre de l'any, duent-se a terme al mateix temps que es realitzava la batalla de l'Ebre amb la intenció de colpir la rereguarda republicana i minvar la seva producció. Aquests tipus d'atacs serien protagonitzats en la seva gran majoria per l'Aviació Legionària italiana amb base les Balears, tot i que també intervindrien, en alguns casos, aparells alemanys de la Legió Còndor. També cal dir que serien atacades en diferents bombardeigs aeris moltes més indústries de poblacions de la costa catalana, sobretot per la ubicació d'aquestes, ja

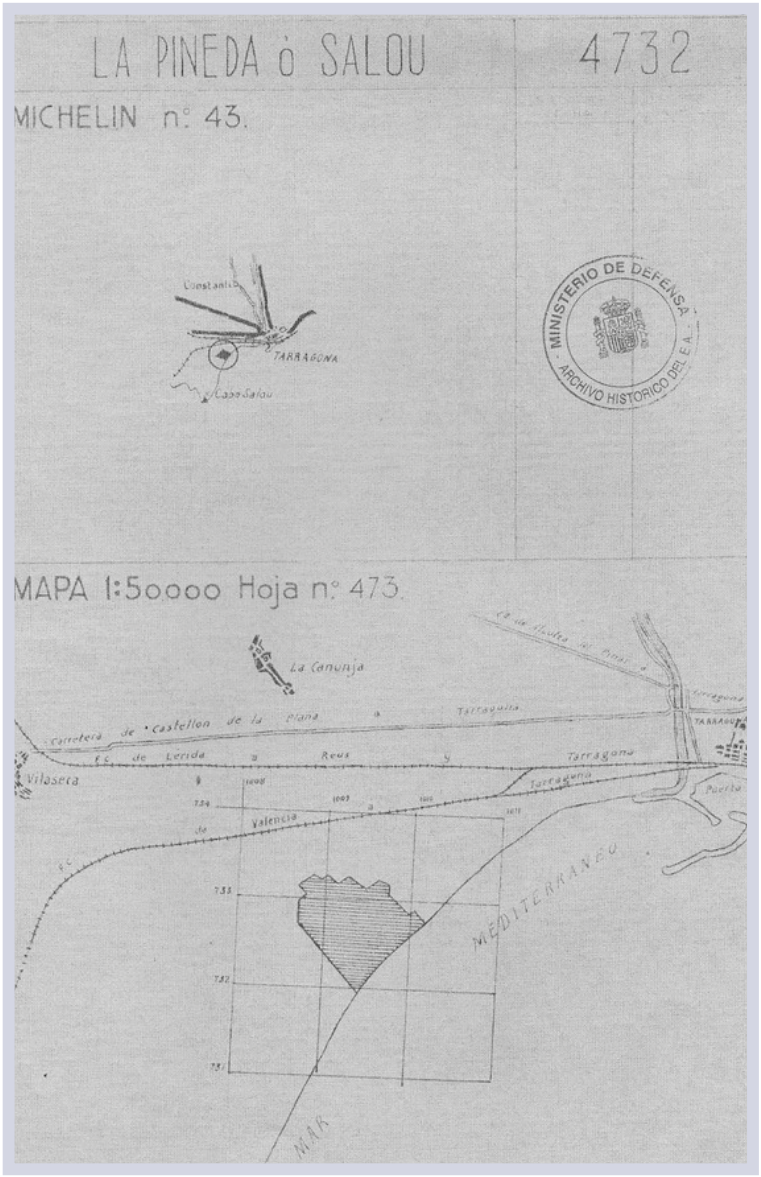
414 Caixa 716. Secció Incorporats. AGGCE

415 Veure la Tesis Doctoral de MADARIAGA, *Las Indústrias de Guerra en Cataluña (1936-1939)*, Universitat Rovira i Virgili. 2003.
416 Veure apartat 2.6. El sistema d'espionatge franquista i Caixa 7. FP Infiesta. *Recursos y Defensa de la costa roja*. BPR-UB.

que moltes es trobaven al mateix nucli de la població o pròximes a estacions del ferrocarril i els bombardeigs contra aquests objectius farien que aquestes indústries també es veiessin involucrades, com seria el cas de La Tabacalera de Tarragona, que quedaria destruïda degut als bombardeigs que hi hauria de patir el port de la ciutat.

Com a centres militars ubicats a la costa, s'establirien diversos locals que s'habilitarien com a casernes auxiliars, a més a més d'existir les ja habilitades abans de la guerra. Entre aquestes, s'adequaria a Palafrugell un convent de monges i un casal de milícies; a Arenys de Mar, la Fàbrica Colomer; a Canet de Mar, l'antic col·legi dels Salesians; a Mataró, la caserna d'artilleria; a Premià de Mar, l'antic col·legi de les Germanes Maristes i l'antic col·legi dels Salesians; a Barcelona, en canvi, existirien fins a setze casernes o locals habilitats amb aquest objectiu, mentre que a Tarragona s'habilitarien sis locals d'aquest tipus, igual que al nord de Cambrils, a l'anomenat Parc Samà, mentre que a Tortosa serien habilitats quatre edificacions més. Però, entre els centres militars republicans ubicats a la costa, els que patirien més atacs serien els camps d'aviació, com els del Penedès, sobretot durant l'any de 1938.

***Plànol de l'aeròdrom republicà de Salou-La Pineda*[417]**



417 A 2085. AHEA.

Fins a finals del 1938 s'anirien succeint alguns atacs als camps d'aviació, així, el 4 de novembre a les 18:45 hores un hidroavió llançaria una bomba d'uns 70 kg pels voltants de Santa Margarida i els Monjos, tot i que aquesta no esclataria. Al dia següent serien diversos els camps d'aviació que haurien de patir diferents agressions aèries, ja que a les 13:00 hores fins a 50 avions bombardejarien els voltants dels camps d'aviació de Valls, Reus, Pla de Cabra, i els quatre camps d'aviació del Penedès. El primer d'aquests seria el de Santa Oliva, atacat per nou *S-79* a les 13:11 hores; sis minuts després serien atacats simultàniament per cinc *S-79* els aeròdroms de Pacs-Vilobí i de Sabanell, ocasionant un mort en el primer d'aquests, mentre que a les 13:30 hores els nou *S-79* atacarien l'aeròdrom de Santa Margarida i els Monjos, així com el seu centre urbà, ocasionant vuit víctimes mortals. D'altra banda, el dia 6 de novembre seria bombardejat l'aeròdrom de La Pineda i el de Reus per una formació de vint-i-nou *He-111* i tres *Junkers Ju-87 Stuka*.

Amb la campanya de Catalunya iniciada al desembre de 1938 per l'exèrcit franquista, els bombardeigs sobre els camps d'aviació s'intensificarien. El 10 de gener de 1939 a les 13:05 hores seria atacat per cinc *S-79* l'aeròdrom de Sabanell i dos dies després, entre les 08:05 i les 08:15, serien bombardejats per cinc caces *Messerchmitt Bf-109* els aeròdroms de Santa Oliva, Santa Margarida i els Monjos i Pacs del Penedès, ocasionant un mort a cadascun dels dos últims i la pèrdua de diversos avions republicans que es trobaven a terra (quatre al aeròdrom dels Monjos) i diversos camions i cotxes, que resultarien incendiats[418].

4.2. L'AVIACIÓ REPUBLICANA EN LA DEFENSA DE LA COSTA.

La costa catalana patiria molts més atacs aeris que no pas navals i l'amenaça aèria es convertiria en una realitat més gran i factible que no pas la invasió terrestre-naval que des dels primers mesos de la guerra havia atemorit la població catalana del litoral. Per tal de defensar el territori, es crearia una defensa activa, un dispositiu destinat a la localització i la neutralització de les agressions dels sollevats en territori propi. Les forces republicanes necessitarien tant avions de caça, per poder interceptar els avions franquistes en les seves agressions a la costa, com material de guerra antiaeri per detectar els aparells i poder abatre'ls, però tant una cosa com l'altra escassejarien a les files republicanes de tal manera que moltes ciutats costaneres es veurien totalment indefenses davant d'aquestes agressions.

4.2.1. L'esquadrilla republicana de defensa de costes.

Per a la defensa activa aèria de la costa es començarien a destinar algunes unitats, tot i que aquestes només participarien al principi en reconeixements de la costa. Seria a partir de la desfeta de l'operació a les Balears, a l'estiu de 1936, quan els hidroavions de l'Aeronàutica Naval de Barcelona començarien a realitzar diferents operacions a la costa catalana, sent les més freqüents les de vigilància. Aquestes operacions es veurien incrementades amb l'entrada al Mediterrani dels creuers rebels *Canarias* i *Almirante Cervera* cap a finals de setembre, establint així un perill constant a les aigües catalanes. Precisament, la presència d'aquests vaixells en aquestes aigües faria augmentar les operacions dels hidroavions que patirien les primeres agressions, com seria el cas del dia 1 de desembre de 1936 quan un dels creuers abatria amb el seu foc antiaeri en aigües d'Arenys de Mar un Savoia *S-62* republicà.

Durant els primers dies de gener de 1937, diversos aparells Savoia *S-62* formarien dues esquadrilles i des de les bases de Barcelona i del port dels Alfacs, base aquesta última preparada durant els primers dies de desembre de 1936, realitzarien diferents missions destacant sobretot el reconeixement de la costa, així com la protecció del propi tràfic marítim. Per donar un exemple clarificador de les seves operacions destacarem les missions realitzades per aquests aparells durant els primers deu

418 Veure ARNABAT, Ramon, CABEZAS, Adrián, GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *El Penedès sota les bombes*. Pàgs. 347-353.

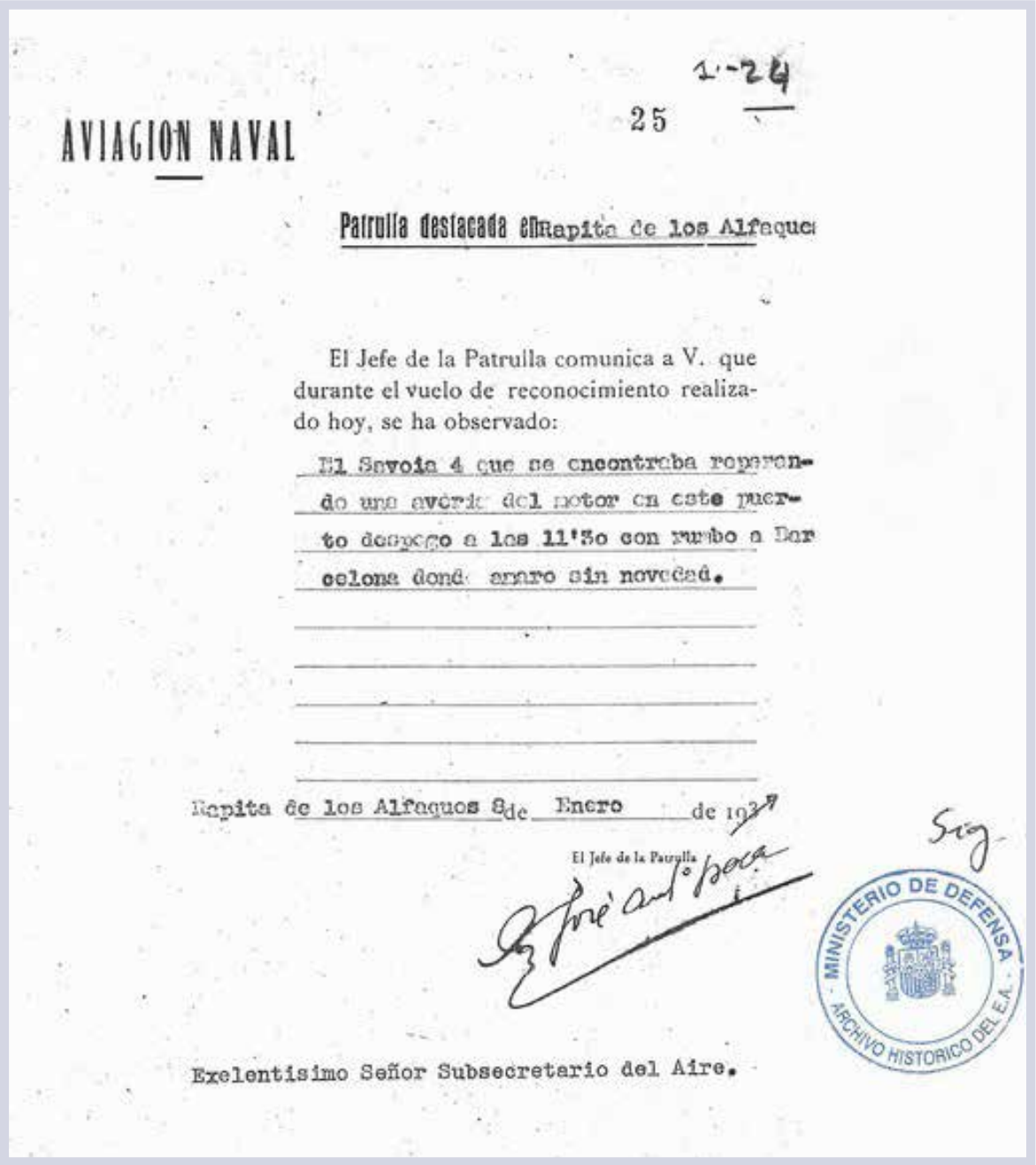
dies de gener[419]. El 6 de gener el Savoia *S-4* sortiria de Barcelona a les 11:00 hores amb l'objectiu de reconèixer la costa i escortar el vaixell governamental *Ciudad de Barcelona* que trobaria a l'altura de la badia de Sant Jordi, però li sorgiria un important contratemps quan després de reconèixer l'itinerari a seguir, l'aparell observaria com a l'altura del cap de Tortosa tenia una pèrdua d'aigua del motor, fet que l'obligaria a amarar a les 13:00 hores als Alfacs, comunicant aquesta situació immediatament a Barcelona. El Savoia *S-4* no podria volar fins que no es solucionés el problema i no seria fins al dia següent quan el material necessari per a la reparació de l'avaria seria portat per l'aparell *S-39*; però, tot i les reparacions realitzades,efectuant-se-li proves d'uns 30 minuts, l'hidroavió no sortiria de la base dels Alfacs fins l'endemà. Finalment, el dia 8 el mateix aparell *S-4* sortiria de Sant Carles de la Ràpita a les 12:00 hores i efectuaria un reconeixement de la costa des d'aquella base fins a Barcelona, no trobant res anormal, amarant a les 13:30 hores sense cap novetat. D'altra banda, l'aparell *S-39* també havia sortit hores abans dels Alfacs, en concret a les 09:15 hores, amb rumb al cap de Creus i Colera i després de reconèixer la costa continuaria fins al cap Bear i aigües franceses sense trobar cap novetat digna de menció, amarant a Roses per posar-se en contacte amb la conselleria de defensa on l'informarien que uns vaixells rebels que havien estat observats per la zona havien desaparegut dues hores abans de l'arribada de l'hidroavió amb rumb est. Davant d'aquesta notícia, l'hidroavió s'enlairaria poc més tard per reconèixer la costa i el mar fins passada l'altura de Port-Vendrés i cap a l'interior, on trobaria un pailebot francès a 10 milles de la costa navegant amb rumb sud. Més tard tornaria a Roses per si existia cap novetat sobre els vaixells rebels però al no haver-ne, tornaria a la base dels Alfacs on amararia a les 13:30 hores sense cap novetat.

Al dia següent serien realitzades dues missions de reconeixement protagonitzades pels Savoias *S-4* i *S-10*, realitzant-se les dues pràcticament a la mateixa hora. L'operació realitzada pel *S-4* es tractaria del reconeixement de la part nord de la costa catalana, o sigui, des de Barcelona fins a Portbou i a unes 30 milles de profunditat mar endins. L'aparell estava pilotat per Antonio Gómez, Ortín i Colungo i sortiria a les 10:00 hores, posant especial atenció totes les cales durant el reconeixement i podent veure durant la missió diversos vaixells com el *Procida* francès i el *Mira* italià i un bimotor francès quan l'hidroavió estava a donant la volta per damunt de Portbou per tornar a la base, on amararia a les 13:00 hores. L'altra operació seria realitzada pel *S-10* de Gerardo Esteban, Prades i Piqueras sortint a les 10:15 hores de la base de Barcelona amb la missió de reconèixer la part sud de la costa catalana, és a dir, fins als Alfacs i reconeixent la costa també fins a unes 30 milles de profunditat, però al no veure res anormal tornaria a la base de Barcelona amarant-hi a les 13:30 hores. Aquest mateix dia 9 amararia al port dels Alfacs procedent de València el Savoia *S-9*, enlairant-se novament a les 15:15 hores amb rumb al seu port d'origen, probablement realitzant la mateixa operació de reconeixement de la costa.

Però les baixes d'hidroavions de l'Aeronàutica Naval s'anirien succeint sobretot durant el primer semestre del 1937, tant per atacs de vaixells de superfície rebels com per accidents. Així el 20 febrer quan es trobava enlairant-se el *Vickers Vildebeest T-16* de la base de l'Aeronàutica al Moll del Contradic del port de Barcelona amb una mina a bord, aquest xocaria amb una escullera del port i esclataria la mina que portava destruint l'avió i morint el seu pilot l'auxiliar naval, Sebastián Baró,però resultant il·lès l'altre tripulant, el tinent Manuel Godía. Al mes següent, el 20 de març cauria un hidroavió Savoia *S-62* a la bocana del Moll de Barcelona morint el capità d'aviació, Francisco Morilla, i resultant ferits de gravetat els tinents Gerardo García i Manuel Godía. Aquest últim, curiosament, havia resultat il·lès en l'accident del mes anterior. Un darrer accident es produiria el 10 d'abril quan el Savoia *S-4* capotaria davant la costa de Calafell morint el mecànic, José Vázquez Corbacho, i l'observador, tinent Rafael Prades Alentado, tot i que pescadors de la zona podrien salvar el pilot, el tinent de navili, Rodrigo Rodríguez Pineda, que seria traslladat a l'hospital de Tarragona[420].

419 Caixes A 109 i A 206. AHEA.
420 GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939).* Pàg. 306-307.

***Ordre d'operacions d'un hidroavió republicà*[421]**



1-24

25

AVIACION NAVAL

Patrulla destacada en Rapita de los Alfaque

El Jefe de la Patrulla comunica a V. que durante el vuelo de reconocimiento realizado hoy, se ha observado:

El Savoia 4 que se encontraba reparando una avería del motor en este puerto despego a las 11'30 con rumbo a Barcelona donde arribo sin novedad.

Rapita de los Alfaques 8 de Enero de 1939

El Jefe de la Patrulla

Exelentisimo Señor Subsecretario del Aire.

MINISTERIO DE DEFENSA · ARCHIVO HISTORICO DEL E.A.

Cap a la primavera, en concret el dia 16 de maig es constituiria a la zona governamental les F.A.R.E. (Forces Aèries de la República Espanyola) desapareixent d'aquesta manera l'Aeronàutica Naval i englobant-se les seves unitats a les noves forces creades, tot i que aquests hidroavions continuarien realitzant diferents missions per la costa catalana.

Seguint amb l'organització, els responsables de les forces aèries republicanes pensarien amb unitats de primera línia en període de descans per tal de realitzar la defensa de les principals ciutats litorals, així com amb unitats que estiguessin en període de formació o de transició de personal. D'aquesta manera, durant l'agost i el setembre de 1937 alguns *Xatos*(caça rus Polikarpov *I-15*) de la 3a i 4a esquadrilla realitzarien la vigilància del litoral català, especialment el gironí, protegint. A més a més, la descàrrega de mercants en ports com el de Roses o protegint els vagons de mercaderies en

421 A 102. AHEA.

estacions com les de Portbou; cap a la tardor noves unitats anirien augmentant les forces destinades a la defensa de la costa. Però, tot i aquesta bona voluntat i els primers èxits aconseguits per part de l'aviació republicana en la defensa del litoral, la realitat seria ben diferent degut a l'extens front que hi havia a mitjans de 1937. A finals de setembre del mateix any, el comandament republicà decidiria crear una aviació de caça específica per la protecció de les costes i del tràfic marítim. Seria nomenat com a cap d'aquesta nova aviació de defensa de costes, el capità José Riverola Gruas, que organitzaria aquest nou servei i situaria, entre d'altres, patrulles de *Xatos* a Figueres, el Prat i Alacant i patrulles de *Mosques* (avió rus Polikarpov *I-16*) a Sagunt i Reus, tot i que toparia amb el problema de la manca d'avions, tan necessaris al front[422].

Finalment, a finals de novembre de 1937 seria creat un grup d'aviació que es coneixeria amb el nom d'Esquadra Mixta número 7, organitzada amb tots els avions de procedència no soviètica, però que a primera línia tenien una escassa capacitat combativa[423]. En realitat la formaven tots aquells aparells que li sobraven a les forces aèries republicanes als diferents fronts de combat i que havia de ser reorganitzat per poder treure-li alguna utilitat, sent tots aquests avions de diferent tipus com caça, bombardeig, transport, hidroavió, cooperació, reconeixement, etc... i de procedència molt diversa, ja que n'hi havia d'origen francès, nord-americà, anglès o txec, entre d'altres. Amb tots aquests aparells es crearien tres grups: el Grup 71 de Caça i Assalt amb quatre esquadrilles; el Grup 72 de Bombardeig amb tres esquadrilles i el Grup 73 d'Hidroavions, també format amb tres esquadrilles. El primer dels grups, l'anomenat Grup 71, operaria íntegrament a zona catalana i estava format per avions de caça i assalt amb l'objectiu de realitzar missions de defensa de costes, protecció de navegació, defensa de ciutats i rereguarda, tot i que sempre allunyats de primera línia.

L'anomenada esquadrilla de defensa de costes tindria una activitat molt intensa sobretot durant el segon semestre de 1938, moment en què els bombardeigs franquistes també serien més freqüents en objectius de la costa. Els avions republicans haurien de fer nombroses sortides pràcticament a diari per tal d'interceptar els aparells agressors, tot i que poques vegades ho aconseguirien degut principalment a diferents factors com la rapidesa amb què es feien els atacs i la dificultat que representava detectar-los, ja que encara no existia el radar i els sistemes de detecció eren força rudimentaris, consistents en confiar en els fonolocalitzadors, els projectors i en una xarxa de guaites establerts per tota la costa. Aquesta rapidesa en el moment de realitzar els atacs influïa molt alhora d'interceptar els avions agressors, ja que moltes vegades es perdia un temps valuós entre que es donava l'alarma i sortia un avió del servei de costes d'algun aeròdrom de la zona atacada, ja que moltes vegades quan l'aparell es trobava sobre l'objectiu bombardejat, els avions agressors ja havien marxat d'aquest punt i tornaven a les seves respectives bases. Quan aquest sistema funcionava, exemples de rapidesa en la comunicació i sortida dels avions republicans, s'establirien combats aeris entre agressors i defensors moltes vegades sobre el mar, arribant a aconseguir per ambdós bàndols la destrucció d'algun aparell de l'enemic.

Els avions republicans també realitzarien serveis de protecció damunt de ciutats, com els realitzats a la ciutat de Barcelona o a diferents aeròdroms, així com reconeixements marítims o de protecció i acomboiament tant de combois com de vaixells sols. Referent a la protecció de vaixells aquests consistien en acomboiar embarcacions que navegaven prop de la costa, rellevant-se moltes vegades els aparells sobre els mateixos vaixells, mentre que els reconeixements consistien a volar entre dos punts de la costa i mar endins, per tal de detectar alguna presència adversària, tant marítima com aèria i realitzat aquest servei sempre per un hidroavió.

Un exemple de com eren les missions a efectuar eren les realitzades pels aparells *Delfin Grumman*,

422 Íbidem. Pàg 313.

423 La informació sobre aquesta Esquadra Mixta número 7 ha estat proporcionada per David Gesalí, especialista en la matèria i autor de diferents obres relacionades amb la guerra aèria a la Guerra Civil com és el llibre de GESALÍ, David, *Delfín. El avión Grumman CC&F G-23 Delfín en la Guerra Civil Española*, Escuadra 7, 2005.

destinats a l'aeròdrom de Cardedeu[424]. Aquests aparells realitzaven les missions anomenades anteriorment: protecció de ciutats (principalment Barcelona), protecció de vaixells en trànsit per la costa catalana i protecció de ports durant les operacions de càrrega i descàrrega. Dintre de les tasques de protecció s'afegien també les de reconeixement i consistien en recórrer la línia de la costa entre Portbou i Tarragona i anotar els moviments de tots els vaixells que poguessin observar. D'altra banda, les missions de protecció eren de cobertura a un lloc determinat, sent aquesta planificada per torns i realitzant-se en vols de llarga durada a una altura entre els 4.500 i els 5.000 metres. El problema de la llarga durada d'aquest tipus d'operacions i l'altura que assolien feia que els pilots finalitzessin esgotats, incrementat aquesta circumstància per la falta d'equip necessari per volar a aquestes altures. I és que durant els primers mesos dels *Grumman*, destinats a la defensa de costes, aquests aparells se centrarien en les tasques de protecció i reconeixement, tot i que ho farien desarmats per problemes de sincronització, mentre que la missió d'interceptar els aparells adversaris recauria en les unitats de caça del Grup 71 de defensa de costes i en els grups de caça 21 i 26 en trànsit que descansaven a Sabadell i a l'aeròdrom del Prat de Llobregat, tot i que per circumstàncies de la guerra aquestes variarien i també serien utilitzats els *Delfin Grumman* en aquestes tasques d'intentar interceptar els aparells franquistes.

Les operacions realitzades per aquesta Esquadrilla de Defensa de Costes no serien gaire abundants als cels de la costa tarragonina, ja que aquesta se centraria més en la defensa de la zona litoral de Girona i, sobretot, en la defensa aèria de Barcelona, tot i que durant el darrer semestre de 1938 sí que realitzaria alguna que altra missió de vigilància i de defensa de la costa tarragonina.

A principis del mateix any 1938, un cop establerta l'esquadrilla de defensa de costes, els seus aparells també aconseguirien diferents èxits, potser el més famós perquè es va publicar a la premsa[425], seria el cas del 21 de març de 1938 quan el sergent Josep Sarrió, en mans d'un *Dewoitine* aconseguiria abatre un *He-59*, que cauria a la carretera de Cambrils a l'Hospitalet de l'Infant morint els quatre tripulants i ferint de gravetat un cinquè, així com fent fugir un altre hidroavió *He-59*[426]. Però els aparells d'aquesta nova esquadrilla de caces també haurien de patir pèrdues importants, com, per exemple, el cas d'un *Mosca* el dia 21 d'octubre que s'estavellaria a 30 km mar endins entre Salou i Cambrils, morint el pilot i perdent-se l'aparell quan aquest havia sortit amb un altre avió de l'aeròdrom de Reus per alarma a Tarragona[427]; el número de pilots i aparells perduts a l'aigua en servei de protecció de la costa o com a resposta immediata a les agressions rebels seria molt elevat.

Gràcies sobretot als butlletins republicans, podem saber la intensitat i les diferents operacions realitzades pels avions destinats al servei de defensa de costa de Catalunya durant el darrer semestre de 1938, en aquest cas a la costa tarragonina[428]. Destacaria, per exemple, les tres sortides que realitzarien avions republicans durant la nit del 4 al 5 d'agost a la zona de Tarragona davant la presència de dos hidroavions alemanys, tornant tots ells sense novetat o la protagonitzada el dia 21 d'octubre quan a les 12:15 hores s'enlairarien dues patrulles de caça degut a que cinc aparells rebels es trobaven bombardejant la població de Tarragona, entaulant combat entre ells fins que els caces republicans esgotarien les seves municions. No és registraria cap anormalitat al combat, tot i que sí tindria incidència en un aparell que a l'aterrar se li plegaria el tren tenint lleugeres avaries. Al dia següent serien efectuats també altres serveis com el realitzat a les 10:05 hores degut a una alarma produïda al sector de Tarragona, acció que provocaria que s'enlairessin dues patrulles de caça per intentar establir combat amb aparells rebels en direcció als camps d'aviació, sortint encara una altra patrulla de caça amb la mateixa missió, tot i que tornaria sense novetat.

424 Veure GESALÍ, David, *Delfín. El avión Grumman CC&F G-23 Delfín en la Guerra Civil Española*, Pàg. 74-75.
425 *Última Hora*, 21 de març de 1938.
426 GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939).* Pàg. 409-412.
427 Íbidem, Pàg. 356
428 Les operacions realitzades per l'Esquadrilla de Defensa de Costes venien reflectides en uns butlletins que es feien diàriament, sobretot a partir del 1938, on s'especificava a més a més les diferents zones. La zona nord era la que corresponia a Catalunya. Caixa 9762. SHEMA.AGMAB.

El dia 23 de novembre patrulles aèries de l'anomenat Exèrcit de l'Est republicà també reconeixerien el port dels Alfacs, en possessió dels sollevats, on trobarien set velers i unes deu o dotze barques de pesca, mentre que a les 10:25 hores s'enlairarien dues patrulles a la zona tarragonina que tornarien als seus respectius aeròdroms sense poder assolir als aparells agressors.

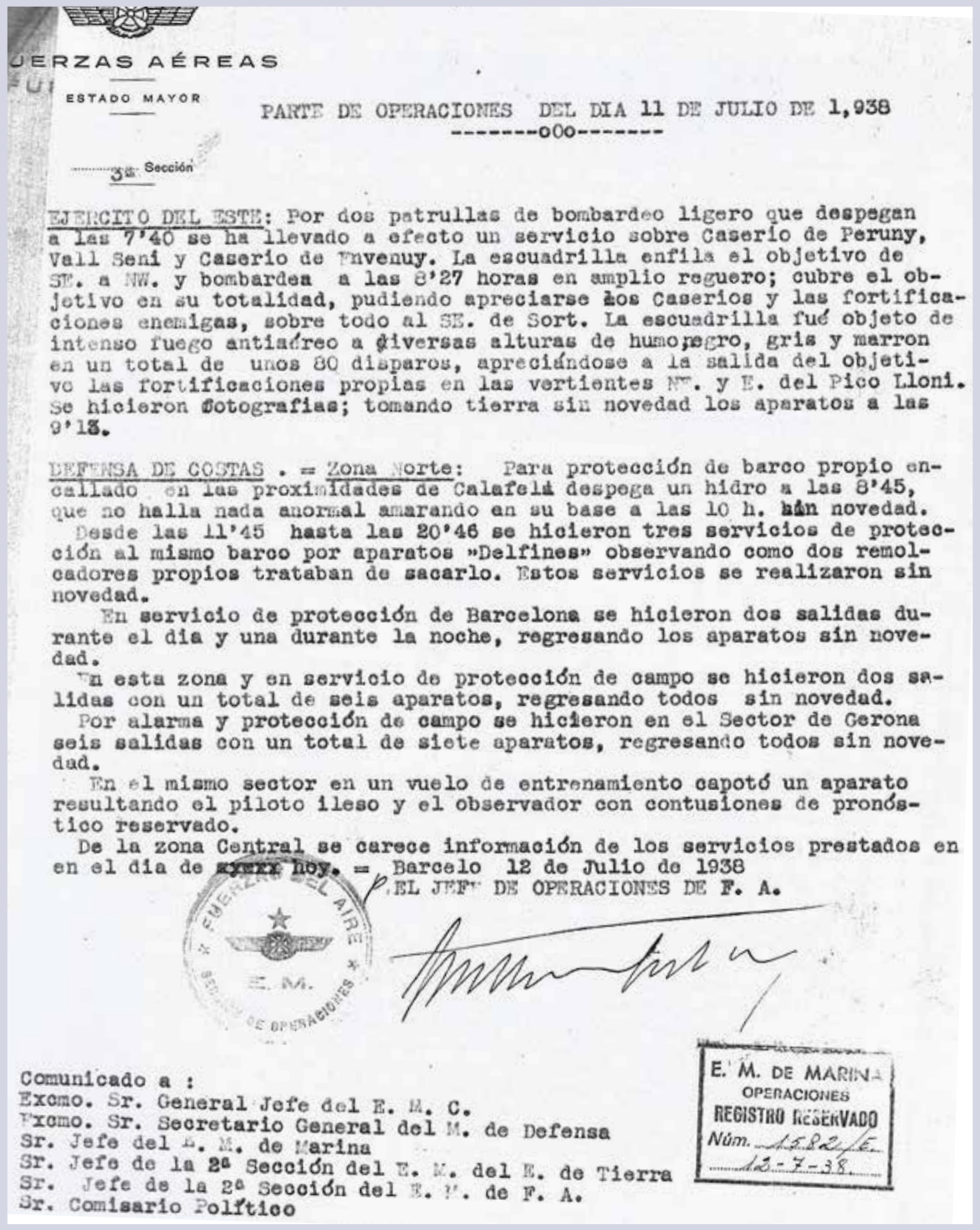
D'aquí fins l'inici de l'anomenada campanya de Catalunya per part de l'exèrcit franquista, o sigui, cap a la darrera setmana del mes de desembre, els atacs s'intensificarien cada vegada més, igual que els serveis que hagueren de realitzar els avions republicans. Així, el dia 16 de desembre a les 09:35 hores, i per falsa alarma al sector de Tarragona, s'enlairaria una esquadrilla de caça que tornaria sense novetat; mentre que a les 10:05 hores sortiria una patrulla de caces en servei de protecció al seu camp, tot i que un dels aparells s'incendiaria resultant totalment destrossat, però salvant la vida el pilot que podria llançar-se amb paracaigudes. Una hora més tard d'aquest incident s'enlairarien dues esquadrilles de caça més en servei de protecció als seus camps d'aviació, trobant deu avions al servei dels sollevats, on cinc d'ells es dirigirien al camp d'aviació de El Vendrell (Santa Oliva) i els restants al de Santa Margarida i els Monjos. Els primers variarien ràpidament el seu rumb bombardejant les proximitats de Calafell i les immediacions de l'estació de El Vendrell, mentre que els altres cinc no realitzarien cap acció ofensiva i apareixerien per Tarragona, però fugirien davant la presència dels caces republicans internant-se pel sud-est de Montblanc. Més tard, a les 12:40 hores s'enlairarien dues esquadrilles de caces i dues patrulles més per assenyalar-se la presència d'aviació enemiga per la zona de Salou, podent observar cinc aparells pel Vendrell, cinc per les immediacions dels Monjos i cinc més que evolucionarien prop dels anteriors, però sense poder assolir-los.

Al dia següent al sector de Tarragona, i per alarma, a les 09:30 hores s'enlairarien dues esquadrilles de caces per les immediacions del seu camp d'aviació sense observar res anormal. A les 11:20 hores en servei de protecció i vigilància sortirien cinc patrulles de caça que evolucionarien per les immediacions dels camps del desplegament de la caça, tampoc sense trobar res i a les 14:17 hores sortirien també dues patrulles més de caça que prestarien servei de patrulla per la costa, per la part compresa entre Tarragona i Vilanova i la Geltrú, tornant també sense cap novetat.

El 18 desembre, i per alarma al sector de Tarragona, s'enlairaria a les 09:50 hores una patrulla de caces que tornaria sense novetat a les 10:05 hores comprovant que l'alarma era per la presència d'un avió correu francès. Poc temps després, a les 10:25 hores una nova patrulla de caces sortiria amb la missió d'efectuar un reconeixement a la zona costanera compresa entre Tarragona i la desembocadura de l'Ebre amb l'objectiu de localitzar vaixells rebels, efectuant el servei a uns 500 metres d'altura per haver núvols baixos i internats a uns 6 km de la costa però sense observar res anormal durant el recorregut. Finalment, a les 14:30 hores,després de rebre un avís d'aviació franquista al sector de Tarragona sortiria una nova patrulla de caces, tot i aquesta tornaria sense novetat.

Dos dies després, el 20 de desembre a les 10:10 hores i per la presència de fins a 29 aparells de bombardeig a Tarragona i un grup de cinc a sis aparells que es dirigirien als camps dels desplegaments de l'aviació de caça governamental, sortirien tres esquadrilles de caça, atacant una d'elles cinc aparells rebels que es dirigien a Valls i que desapareixerien ràpidament davant l'atac de la caça republicana, aterrant tots els avions republicans sense novetat. Més tard, a les 12:10 hores i, precisament, per alarma al mateix sector de Tarragona, sortirien unes altres tres esquadrilles de caces que patrullarien pels camps d'aviació d'aquell sector sobre Valls i atacarien un bimotor de reconeixement, que canviaria de rumb dirigint-se a El Vendrell on, novament, seria atacat per la caça republicana, internant-se llavors al mar i tornant totes les unitats sense cap novetat. Encara sortiria una patrulla de caça més a les 14:05 hores per alarma al mateix sector, tot i que sense cap novetat aterrarien a les 14:45 hores.

***Butlletí d'operacions de l'Esquadrilla de Defensa de Costes*[429]**



UERZAS AÉREAS

ESTADO MAYOR

3ª Sección

PARTE DE OPERACIONES DEL DIA 11 DE JULIO DE 1,938

--------ooo--------

EJERCITO DEL ESTE: Por dos patrullas de bombardeo ligero que despegan a las 7'40 se ha llevado a efecto un servicio sobre Caserío de Peruny, Vall Seni y Caserío de Envenuy. La escuadrilla enfila el objetivo de SE. a NW. y bombardea a las 8'27 horas en amplio reguero; cubre el objetivo en su totalidad, pudiendo apreciarse los Caseríos y las fortificaciones enemigas, sobre todo al SE. de Sort. La escuadrilla fué objeto de intenso fuego antiaéreo a diversas alturas de humo negro, gris y marron en un total de unos 80 disparos, apreciándose a la salida del objetivo las fortificaciones propias en las vertientes NW. y E. del Pico Lloni. Se hicieron fotografias; tomando tierra sin novedad los aparatos a las 9'15.

DEFENSA DE COSTAS . = Zona Norte: Para protección de barco propio encallado en las proximidades de Calafell despega un hidro a las 8'45, que no halla nada anormal amarando en su base a las 10 h. sin novedad.

Desde las 11'45 hasta las 20'46 se hicieron tres servicios de protección al mismo barco por aparatos »Delfines» observando como dos remolcadores propios trataban de sacarlo. Estos servicios se realizaron sin novedad.

En servicio de protección de Barcelona se hicieron dos salidas durante el dia y una durante la noche, regresando los aparatos sin novedad.

En esta zona y en servicio de protección de campo se hicieron dos salidas con un total de seis aparatos, regresando todos sin novedad.

Por alarma y protección de campo se hicieron en el Sector de Gerona seis salidas con un total de siete aparatos, regresando todos sin novedad.

En el mismo sector en un vuelo de entrenamiento capotó un aparato resultando el piloto ileso y el observador con contusiones de pronóstico reservado.

De la zona Central se carece información de los servicios prestados en en el dia de ~~xxxx~~ hoy. = Barcelo 12 de Julio de 1938

EL JEFE DE OPERACIONES DE F. A.

FUERZAS DEL AIRE E. M. SECCION DE OPERACIONES

E. M. DE MARINA OPERACIONES REGISTRO RESERVADO Núm. 1582/E. 13-7-38

Comunicado a :
Excmo. Sr. General Jefe del E. M. C.
Excmo. Sr. Secretario General del M. de Defensa
Sr. Jefe del E. M. de Marina
Sr. Jefe de la 2ª Sección del E. M. del E. de Tierra
Sr. Jefe de la 2ª Sección del E. M. de F. A.
Sr. Comisario Político

En canvi, a primera hora del matí del dia 21, sortiria una patrulla de caces per efectuar un reconeixement per mar a la zona del delta de l'Ebre, analitzant-se àmpliament la zona, tot i la boira existent. Durant el vol podria observar un aeròdrom a l'oest de Sant Jordi i un altre al sud de la carretera, resultant sent un camp d'aviació el de la Sènia i l'altra el d'Alcanar. Més tard, i per alarma produïda al sector de Valls per la presència de 28 aparells de bombardeig i 12 caces, sortirien diversos aparells de caça republicans. Els aparells franquistes bombardejarien el camp d'aviació de Valls on llançarien 150 bombes, així com a les immediacions de Pla de Cabra. Com a

429 Caixa 9762. SHEMA. AGMAB.

conseqüència del bombardeig resultarien tocats alguns aparells republicans que es trobaven a terra al camp d'aviació de Valls i que no havien pogut sortir per falta de temps. Dels aparells que sortirien s'havia d'assenyalar que, tot i la precipitació, arribarien a establir combat amb els aparells agressors, metrallant en algunes passades, tot i que sense resultat positiu. Referent als aparells republicans que sortirien a l'encontre dels avions franquistes, tots tornarien sense novetat, excepte un que el seu pilot portava una bala a la cama com a conseqüència del combat.

Dos dies després s'iniciava la campanya de l'exèrcit franquista sobre Catalunya i els avions republicans destinats a la defensa de la costa hagueren de realitzar nombrosos serveis més i no només destinats a la defensa de costa, ja que per part dels rebels, a l'aviació destacada a les Balears també se l'afegiria l'aviació continental, utilitzant sobretot les bases de l'Aragó i del sud català com els aeròdroms d'Alcanar i de la Sènia, augmentant d'una manera molt considerable el número d'atacs sobre territori català, unes operacions que tindrien el seu punt culminant amb la desfeta de Catalunya a primers de febrer de 1939. Però tot i així, els avions de la caça republicana encara aconseguirien alguns èxits sobre cels de la província, el del 4 de gener de 1939 a Tarragona per diversos *Mosques* quan seria abatut un *He-111* morint dos dels seus tripulants i caient el bombarder alemany al mar davant de Salou. També la proesa aconseguida el dia 21 de gener pel pilot Francisco Alférez Jiménez quan pilotant un *Xato* va poder abatre un *Junker Ju-87 Stuka* en l'únic combat que es té constància que es desenvoluparia durant la Guerra Civil amb aquest tipus d'avió alemany, tot i que aquest finalment no patiria danys i podria aterrar a la platja de Coma-ruga[430].

4.2.2. Les armes antiaèries republicanes en la defensa de la costa.

La defensa antiaèria seria un dels aspectes militars més dèbils de l'exèrcit republicà al llarg de tot el conflicte, ja que mai va poder comptar amb les peces suficients per defensar el seu territori, centrant el material existent sobretot a Barcelona, així com a altres poblacions on destacarien Tarragona o Roses,ja que la prioritat seria dotar d'armament antiaeri als diferents fronts de guerra.

Dintre dels elements de defensa es trobaven els canons i les metralladores antiaèries, així com els elements de detecció per tal de poder prevenir qualsevol atac aeri protagonitzat per les forces rebels com eren els fonolocalitzadors i projectors.

La defensa aèria del territori es regularia amb diferents decrets i directrius sent el primer d'aquests el del 14 de març de 1937 quan la D.E.C.A. (*Defensa Española Contra Aeronaves*) passaria a dependre de la sotssecretaria d'aviació. Aquest decret tenia la voluntat de millorar l'eficàcia dels serveis que formaven la defensa antiaèria, inclosos els complementaris de les xarxes aèries, escolta i radio i es procedirien a reorganitzar-los i centralitzant-los en un sol departament[431].

Segons aquest primer decret es comunicava que la defensa antiaèria del territori republicà estaria a càrrec del ministeri de Marina i Aire i que totes les unitats existents i les que es crearien per la defensa antiaèria pertanyerien a l'arma de l'Aire. S'establiria per tant la comandància de la D.E.C.A., que passaria a dependre de la sotssecretaria de l'Aire al que li corresponia el comandament tàctic i administratiu, a més de la inspecció d'instrucció i del material de les unitats de la defensa antiaèria en servei de campanya o de costa de tot el territori republicà, a excepció de l'artilleria i defensa passiva embarcada; l'alta direcció de les escoles de defensa antiaèria, les propostes d'adquisició del material de defensa antiaèria i la distribució d'aquesta en tot el territori, excepte el material que es cedís temporalment a unitats incorporades als exèrcits en operacions.

Posteriorment, el 3 de maig es crearia també per un altre decret la direcció de la D.E.C.A., confirmant la subordinació al ministeri de Marina i Aire i a la sotssecretaria d'Aviació i amb dependència directa

430 GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939)*. Pàg. 478-479.
431 *Gaceta de la República*, número 73. 14 de març de 1937.

del cap de les forces de l'aire en tot allò referent a les missions tàctiques[432].

Segons aquest darrer decret, s'organitzaria definitivament aquesta D.E.C.A.; així, la secció d'escola tindria cinc especialitats: artilleria, projectors i fonolocalitzadors, metralladores, globus i defenses passives locals. La secció de material constaria de tres negociats: subministrament, municionament i fabricació; mentre que la xarxa d'escolta havia de tenir quatre negociats més: centre director de radio, telegrafia, telefonia i topografia. D'altra banda, la secció D.E.C.A. locals passives constarien, a la seva vegada, de quatre negociats: regulació del tràfic, allistament de personal civil, enginyers de la defensa passiva i emmascarament, enllumenat i senyals d'alarma. Finalment, i per tal d'unificar tots aquests diferents elements combatents i crear les unitats orgàniques de la D.E.C.A., es crearia a més, la secció de comandància de les forces, amb un estat major, un inspector de projectors i fonolocalitzadors i quatre negociats: organització, informació, operacions i serveis.

A l'octubre del 1937la direcció de la D.E.C.A., seria traslladada, juntament amb el govern central de València, a Barcelona, acció que permetria assolir un nivell d'organització i un desplegament d'efectius molt més eficient, tot i que aquesta es veuria superada davant dels nombrosos bombardeigs aeris a que seria sotmesa Catalunya per part de l'aviació rebel fins a finals del conflicte.

Referent a les armes antiaèries,aquestes es podien dividir en dos tipus: les bateries d'artilleria antiaèries que tenien una gran potència de foc, i els antiaeris lleugers, com metralladores i canons petits que tenien com a principals objectius la dissuasió dels metrallaments aeris i dels atacs a baixa altura. Aquestes últimes tenien una major mobilitat, tot i que acostumaven a estar situades en construccions elevades i realitzaven diferents funcions de protecció, tant d'edificis cèntrics i seus oficials, així com de fàbriques i centrals d'energia o nuclis de comunicació i de les pròpies bateries de canons, tant de costa com antiaèries. Però el que tenien en comú aquests dos tipus d'armament es que el govern republicà les va haver d'importar quasi en la seva totalitat donada l'escassetat, (a l'inici del conflicte l'únic canó de campanya antiaeri reglamentari era el canó Skoda de 76,5 mm Model 1919), sent la U.R.S.S. el principal proveïdor.

Segons unes informacions d'agents franquistes, a principis de 1938 a Catalunya existien principalment tres tipus de canons antiaeris: el canó model *Lander* 1914 de 76,2 mm, el canó model 1931 del mateix calibre (tots dos d'origen rus) i el canó *Vickers* de 105 mm d'origen anglès. Segons aquestes informacions, el canó model *Lander* 1914 de calibre 76,2 mm i amb un abast de 6.000 metres era considerat material antiquat amb un tancament deficient per acer defectuós. Per la seva part, el canó model 1931 calibre també de 76,2 amb un abast de 9.000 metres i el canó *Vickers* de 105 mm de calibre, aquest últim construït a la factoria de Reinosa (Cantabria) eren considerades armes modernes i molt efectives. Referent a les metralladores antiaèries, la principal era la suïssa *Oerlikon* de 20 mm de la que existien dos tipus que diferien molt poc un de l'altre amb un abast de 2.500 a 3.000 metres[433].

Les metralladores antiaèries s'utilitzarien en un número més elevat que les bateries de canons en la defensa antiaèria i eren molt més barates d'adquirir i de transportar amb un elevat valor militar per la seva potència de foc donat l'avantatge de la seva mobilitat gràcies al ràpid desplaçament que aquestes oferien, ja que podien canviar constantment de posició i només eren servides per un total de cinc homes com a màxim. L'anomenada metralladora *Oerlikon* de 20 mm de fabricació suïssa es convertiria, a més a més, en l'arma de defensa antiaèria més utilitzada pels republicans.

Sobre la classificació de les bateries també s'informaria en una altra nota dels agents franquistes. En aquesta es deia que una bateria indicada per una sola xifra representava que eren canons Vickers de 105 mm; si eren dos xifres, començant per la unitat, representava un canó rus modern de 76,2 mm

432 *Gaceta de la República*, número 123. 3 de maig de 1937.
433 Doc.1/1-2. Carpeta 73. Caixa 1222. AGMAV. Document amb data 3 abril de 1938.

i de l'any 1931 reformat i, en aquest mateix cas però començant pel número 2,se suposava material rus del any 1914 en molt mal estat i del mateix calibre de 76,2 mm. En canvi, si la quantitat era de tres xifres començant pel número 5 volia dir que les bateries eren metralladores, de 20 mm de calibre, mentre que si començaven pel número 4 se suposava que es tractava de material Skoda[434].

D'altra banda, la caserna central de la D.E.C.A. estava situada a Barcelona, curiosament a la torre de José Bertran Musitu (cap del servei d'espionatge franquista)[435], situada al carrer Wagner número 2, a la barriada del Putxet, a Sant Gervasi, lloc on residia també l'Estat Major del Exèrcit Republicà (arma de terra). A més, s'utilitzava una torre veïna com a caserna central que servia pels soldats que havien de traslladar-se a Barcelona amb motiu d'un canvi d'armes[436].

En total, entre canons i metralladores antiaèries, els republicans importarien 355 peces de nou models i cinc calibres diferents, resultant aproximadament unes 210 peces del tipus *Oerlikon* de 20 mm[437]; però, tot i les importacions que realitzaria el bàndol republicà d'armes antiaèries, aquest continuaria amb el greu problema de la manca de defensa antiaèria al seu territori fent-se extensible, lògicament, al litoral; fins i tot la ciutat de Barcelona estaria mal defensada i això que seria la ciutat catalana amb més material antiaeri, però també la més castigada pels bombardeigs franquistes[438].

El seguiment de les peces antiaèries a la costa catalana resultava una tasca difícil, ja que aquestes eren traslladades força sovint, depenent de les necessitats del front, davant les poques existències d'aquest tipus d'armes. Moltes vegades s'hauria de recórrer a les informacions dels agents al servei dels sollevats per saber l'existència d'aquestes. Pel que respecta a la situació de les armes antiaèries situades a la costa catalana, en una relació de primers d'abril i també provinent d'un agent franquista, es detallava que la situació de les peces antiaèries a Catalunya era la següent[439]: a Reus i a Roses hi havia emplaçades una bateria de 76,2 mm model 1917; a Tarragona i a Lleida, una bateria Oerlikon de 20 mm; a Portbou i a Puigcerdà, una bateria de 76,2 mm model 1917 i una altra Oerlikon de 20 mm; a Port de la Selva, dos seccions de peces Oerlikon de 20 mm; a la conca hidrogràfica de Lleida, un conjunt de metralladores Maxim; a Girona i a Figueres, dues bateries de canons Oerlikon de 20 mm i metralladores antiaèries a les fàbriques Pirelli de Manresa i Vilanova i la Geltrú.

Respecte a Tarragona serien instal·lades tota una sèrie de metralladores antiaèries, tal i com quedaria reflectit en una memòria descriptiva sobre l'assumpte realitzada pel comandant militar de Tarragona, d'acord amb la comandància de la D.E.C.A. amb data 15 de gener de 1938[440]. Segons aquesta memòria i amb l'objectiu d'organitzar la defensa de possibles atacs aeris contra els principals objectius militars i població civil, serien assenyalats diversos emplaçaments de metralladores antiaèries damunt de terrats o parts altes d'edificis d'aquesta ciutat, remetent al sector número 6 de Defensa de Costes perquè realitzés les obres d'instal·lació i protecció convenients, tant per les màquines com pels servidors de les mateixes. Ja que aquests emplaçaments eren provisionals i per tal de poder donar-los mobilitat, així com aprofitar part de les obres a executar, es protegirien les màquines amb un parapet circular de 1,50 metres de radi de doble fila de sacs terrers de 1 metre d'altura i, així mateix, una petita caseta també protegida lateralment de sacs terrers i coberta que servia de salvaguarda als carregadors de municions i als servidors de la metralladora, encara que, tant el parapet circular com la caseta servia únicament de protecció contra els trets de les metralladores dels avions enemics i com a molt contra els impactes de la metralla. Aquests emplaçaments donaven una gran sobrecàrrega al lloc on s'instal·laven les metralladores, produïda

434 Caixa A 93. AHEA. 20 Març de 1938.
435 Veure apartat 2.6. El servei d'espionatge franquista.
436 Doc.1/1-2. Carpeta 73. Caixa 1222. AGMAV. Document amb data 3 abril de 1938.
437 Informació extreta de l'obra de José Mª MANRIQUE GARCÍA i Lucas MOLINA FRANCO, *Las Armas de la Guerra Civil Española.* pàg.262.
438 Veure Joan VILLARROYA, *Els bombardeigs de Barcelona durant la guerra civil (1936-1939)*. Barcelona, Abadia de Montserrat, 1999; i Santiago ALBERTÍ i Elisenda ALBERTÍ, *Perill de bombardeig! Barcelona sota les bombes 1936-1939*. Barcelona, Albertí, 2004.
439 AHEA. A 92. Reproduït al llibre de GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939).* Pàg. 232.
440 Doc.1/3. Carpeta 8. Caixa 1156. AGMAV. Document signat a Tarragona el 15 de gener de 1938.

per les mateixes i els sacs terrers, així com per afiançar aquests darrers. Per tant, obligaria a reforçar la majoria dels terrats que patien aquestes càrregues amb biguetes de ferro de variable esquadra segons els casos, així com realitzar diverses obres de paleta i fusteria. El lloc d'emplaçament de les defenses antiaèries i el detall de totes aquestes obres eren les següents:

-) Edifici de la factoria de la CAMPSA, masia pròxima a la CAMPSA i Tabacalera. En aquests tres edificis es procediria al reforçament de les bigues del terrat, la construcció del parapet circular amb sacs terrers i, annexa als mateixos, una caseta de protecció pels servidors de la metralladora. Únicament al segon d'aquests tres emplaçaments es disposaria de la caseta de protecció sota del lloc on quedava emplaçada la metralladora.

-) Plaça de braus. Aprofitant una de les torres s'instal·laria la metralladora i el corresponent parapet, construint sota del terrat, i a 2 metres del mateix, una solera protegida lateralment sobre la que s'instal·laria el recanvi i la caseta pels servidors; havent d'instal·lar les corresponents escales a l'emplaçament de la metralladora.

-) Església de Sant Joan. A la torre de l'església de Sant Joan a 1 metre de la cresta dels seus murs es construiria la corresponent solera damunt la qual s'instal·laria la metralladora, havent procedit al desmuntatge de l'agulla que cobria el campanar. Sobre les bigues que suportaven les campanes i sota de l'emplaçament de la metralladora es trobava el lloc destinat al recanvi. També havia estat necessari construir les corresponents escales de comunicació entre les diverses plantes i obrir una porta independent que comunicava la torre amb l'exterior donant independència a la torre amb la nau de l'església per estar convertida en cooperativa.

-) Comandància militar. Sobre el terrat s'havia aixecat una plataforma (mitjançant quatre pilars d'obra, biguetes i taulons) sobre la que s'utilitzava la metralladora i parapet de sacs, mentre que sota de la plataforma i amb la protecció conseqüent quedaria habilitat el recanvi i la protecció dels servidors.

Més endavant, l'estiu de 1938 la D.E.C.A. es dividiria en unitats al front i unitats a la rereguarda, sent dues les agrupacions principals a Catalunya: l'Agrupació de Defensa de Barcelona i l'Agrupació de Defensa de la zona de Figueres. La primera, per tant, centrada com indica el seu nom a la defensa de Barcelona i la segona, a la zona nord catalana, concretament a l'Empordà per la seva importància com a zona de recepció i trasllat d'armament a través de la frontera francesa i els ports[441]. En aquestes dates el territori català comptaria amb una brigada de maniobra, una brigada de posició i una xarxa d'observació. La brigada de maniobra estava formada por les agrupacions número 1 i número 3, amb dos grups i una companyia de metralladores cadascuna; mentre que la brigada de posició comprenia l'Agrupació de Barcelona, amb 3 bateries pesades, dos grups i dues companyies de metralladores. D'altra banda, l'Agrupació de Figueres tenia destacaments a Figueres, Portbou, Puigcerdà, Roses, Port de la Selva, Sant Feliu de Guíxols i als aeròdroms de Celrà i Vilajuïga. Sobre la xarxa d'observació, aquesta comptava amb 4 companyies d'observació a Girona, Barcelona, Tarragona i Montblanc; una companyia de transmissions i destacaments d'il·luminació a Barcelona, Cornellà, Port de Selva, Roses i Reus. Pel que fa a les peces antiaèries, l'Agrupació de Defensa de Barcelona comptava amb 4 peces de 105 mm, 10 peces de 76,2 mm, 27 peces de 20 mm i 10 de 7,62 mm; mentre que l'Agrupació de Figueres comptava amb 14 peces de 76,2 mm, 4 peces de 40 mm i 24 peces de 20 mm[442].

Igualment sobre la part de les transmissions de la D.E.C.A. i gràcies, com no, als informes d'agents franquistes, es deia que aquestes estaven ben organitzades, que les diferents agrupacions i grups

441 GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939).* Pàg. 232.
442 VERA DELEITO, Antonio i Jorge VERA DELEITO APARICI, *Defensa antiaérea republicana (1936-1939). Artilleria y refugios (algo de valor)*. Utiel, Gráficas Llogidí, 2000. Pàg. 91-93.

comptaven al seu lloc de comandament amb oficials de transmissions, sent el material francès, rus i espanyol, abundant les centraletes i terminals de la primera nacionalitat, mentre que era utilitzat fil espanyol construït en la seva majoria a les fàbriques Pirelli de Vilanova i la Geltrú i Roqué de Manlleu[443].

Però on més es detallaven les ubicacions d'aquests elements de defensa antiaèria a la costa seria a l'informe redactat a primers de gener de 1939 pels rebels sobre costa republicana i tractat ja abans[444].

Tot i que en aquest informe existirien informacions poc concretes, en alguns casos, mentre que en altres s'augmentaria en abundància el número d'armes adjudicades a cada població, si que val la pena recordar quines serien les que es descriuria sobre les poblacions del litoral tarragoní[445].

Segons aquest informe Tarragona comptava amb dues bateries antiaèries situades una a l'estació del ferrocarril i l'altra, al centre de la població. També disposaria d'una secció de il·luminació fixa, en concret la número 24, formada d'un fonolocalitzador, un projector de 0,90 m, i dos de 0,60 m., a més a més d'una altra bateria antiaèria situada al riu Francolí al costat de Constantí. També es donava la informació que existien a Cambrils dos canons antiaeris, tot i que la seva localització era imprecisa; i diverses metralladores antiaèries a les rodalies de l'Hospitalet de l'Infant, on dues estaven situades al castell de Sant Felip.

D'altra banda, i pel que fa al seu ús, les armes antiaèries cada vegada anirien entrant més en escena, participant en la defensa del cel de les poblacions catalanes que disposaven d'aquest material. Els canons i metralladores automàtiques participarien cada vegada que el seu sector era atacat, sent, per exemple, les armes antiaèries de Montjuïc les que més s'utilitzarien degut als intensos atacs al port de la ciutat comtal, impactant moltes vegades amb els seus trets als avions agressors[446]. Però aquestes bateries també actuarien en altres moments, ja que quan no entraven en acció realitzaven pràctiques de tir per ser mes eficaces de cara al combat i tenir les seves dotacions més ben entrenades. Gràcies als butlletins d'informació de la D.E.C.A. sabem les actuacions que farien aquestes quant a pràctiques de tir[447]. Cal dir que les accions més destacades de les bateries serien les desenvolupades durant el segon semestre de 1938 quan acabarien assolint i abatent algun avió al servei del bàndol rebel com el del dia 3 d'agost, quan un hidroavió *He-59* que bombardejaria pels voltants de l'Ametlla de Mar seria assolit per foc de metralladora antiaèria des de terra ferint al pilot, que no tindria més remei que realitzar un amaratge d'emergència als Alfacs.

Sobre els sistemes de detecció antiaeri, el gran avantatge dels avions rebels era la seva difícil detecció per part republicana, ja que aquests no comptaven amb un sistema apropiat, cosa que feia que els bombardeigs tinguessin un alt percentatge d'aconseguir-se sense pràcticament oposició. Però els republicans, tot i els limitats recursos que disposaven, aconseguirien nombroses vegades detectar els avions atacants, destacant entre els mitjans per realitzar-ho els fonolocalitzadors, els projectors i els llocs de vigilància o observatoris.

El fonolocalitzador consistia en un aparell d'aspecte una mica estrafolari amb dos seients i quatre grans altaveus que, mitjançant el so que recollien, podia advertir de la presència d'avions adversaris amb anticipació fent possible, a la vegada, reconèixer la direcció i en combinació amb una altra estació d'observació, l'altura del vol aproximat. Era de gran ajut sobretot per les bateries antiaèries, ja que podia donar les dades d'azimut i cota dels avions, necessàries pel tir artiller de les bateries i el seu moviment anava sincronitzat sobretot de nit amb els projectors. Cal dir que el màxim rendiment d'aquests aparells era quan col·laboraven dos o tres estacions que estaven comunicades entre elles

443 GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939).* Pàg. 224-225. i Caixa A 92. AHEA.
444 Veure apartat 2.6. El sistema d'espionatge franquista.
445 Caixa 7. FP. Infiesta. BPR-UB. *Recursos y Defensa de la costa roja*.
446 Veure l'apartat 4.1.1.1. Els bombardeigs sobre el Port de Barcelona.
447 Caixa 8. FP. Infiesta. BPR-UB. Butlletí Junta de Defensa Passiva de Catalunya.

contínuament per telèfon o per radi.[448]

Un altre dels elements que s'utilitzarien per detectar l'aviació enemiga eren els projectors, en aquest cas per d'explorar el cel davant de les amenaces nocturnes i poder il·luminar, així, els possibles avions agressors i facilitar la feina a l'artilleria antiaèria. A començaments de la Guerra Civil, els primers projectors que s'instal·larien a la costa serien destinats a vigilar el front marítim perquè es temia molt més una agressió per mar que no pas per l'aire, però el desenvolupament del conflicte demostraria justament el contrari, de manera que acabarien instal·lant-se molts més projectors antiaeris que a la costa. Fins i tot, els projectors d'exploració de costa serien emprats a la defensa antiaèria, tot i que els projectors antiaeris havien de tenir unes característiques més especials, com una major mobilitat i un millor grau de automització per poder acompanyar el tir de les bateries antiaèries, a més a més de tenir una gran potència, amb una llum estreta per enlluernar al pilot, i havien de descriure grans angles en el seus moviments, estimant-se en tres o quatre els nombre ideal de projectors per cada bateria antiaèria. Cadascuna d'aquestes bateries havia d'actuar amb independència, disposant cadascuna del seu propi generador. Però quan no es tenien suficients projectors, l'espai s'havia de dividir en sectors que s'anirien explorant successivament, cosa que feia molt més difícil localitzar els avions enemics. Per aquest motiu, s'associava l'exploració acústica amb la lluminosa, establint fonolocalitzadors que senyalessin la presència i la direcció de l'enemic. Per una altra part, els projectors acostumaven a ser de 1,5 metres, tot i que també n'hi havia d'unes mesures més petites, per exemple de 1,20 metres, podent arribar a il·luminar horitzontalment fins uns 15 km i depenien directament de la D.E.C.A., concretament de les delegacions de projectors, independentment de les agrupacions, zones i bateries assignades, mentre que el personal a càrrec dels projectors procedia delcos d'enginyers. Al litoral català existirien diferents projectors dintre del servei d'il·luminació de la costa, utilitzats sobretot en la defensa marítima[449].

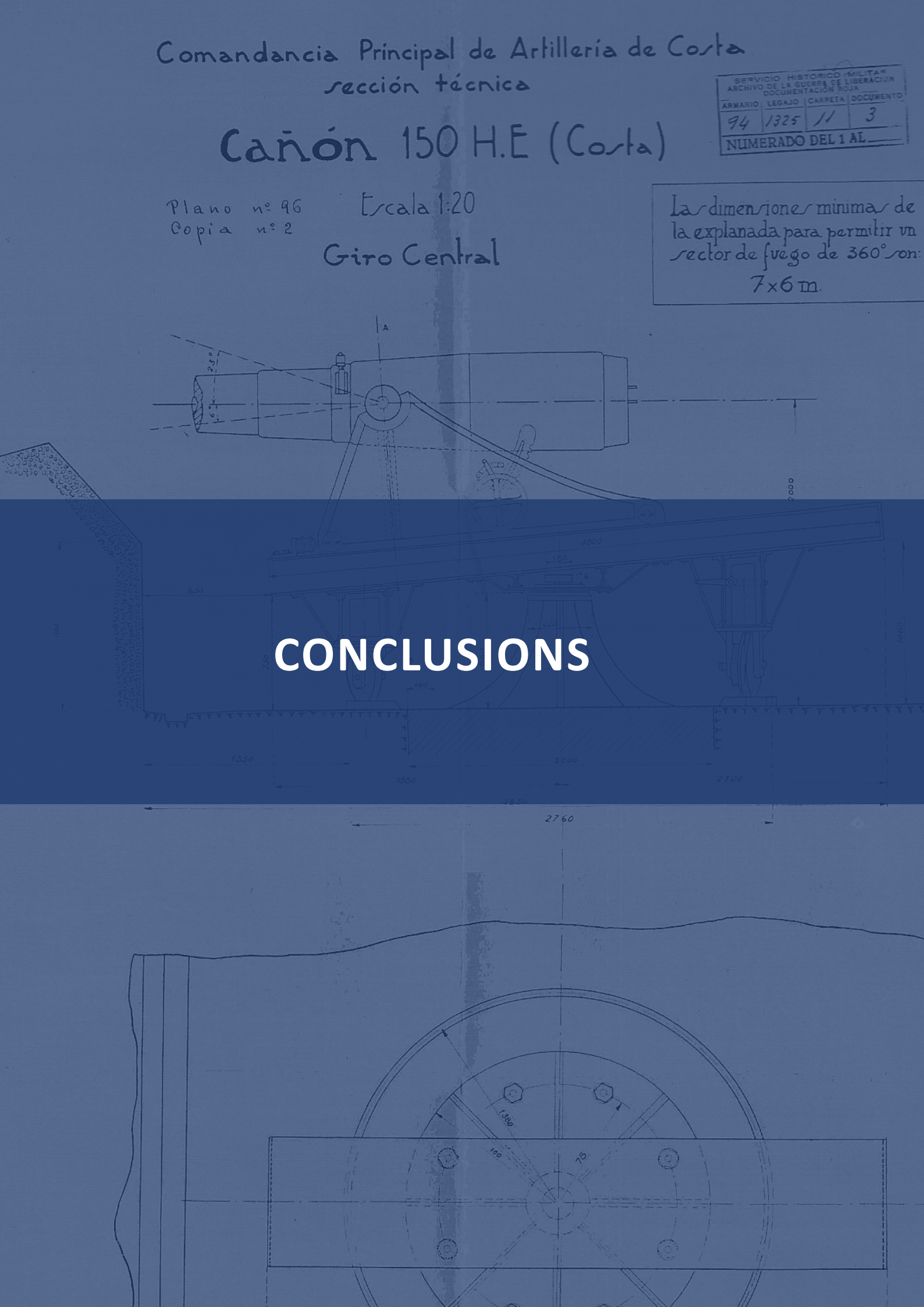
Quant al mètode que s'utilitzaria per detectar els avions rebels, aquest consistiria en l'establiment d'una xarxa d'observatoris, coneguts amb el nom de *Puestos de Red de Escuchas*, pertanyents a la D.E.C.A., i que feien un servei de guaites, juntament amb els guaites de costes, ja comentats anteriorment al tractar el tema de l'observació de la costa[450]. Tal i com recolliria un agent franquista a principis de 1938 sobre els projectors i la xarxa d'escolta, aquest informava que hi havia una infinitat de projectors a tot el territori republicà. En concret, a Barcelona, n'hi havia uns 15 distribuïts per la ciutat sent tots projectors de 1,50 metres de diàmetre i d'origen rus. El mateix informador també deia que la xarxa d'escolta estava organitzada per mitjà d'observadors col·locats en diversos punts estratègics de la costa catalana amb la missió d'observar l'horitzó per descobrir la presència d'aviació i que comunicaven qualsevol informació a la seu central que estava instal·lada a Barcelona, (l'anteriorment esmentada i situada al carrer Wagner número 2).Des d'allà era on es donava el senyal d'alarma a la població[451]. Cap al final de 1938, una altra informació franquista recolliria les estacions ràdio d'observatoris antiaeris que es trobaven a Catalunya. Com no podia ser d'altra manera, Barcelona era la central de tota Catalunya mentre que Cervera era la central de totes les estacions de ràdio que es trobaven al front del sector nord de l'Ebre, on destacaven la del cap de Salou en servei d'observatoris i que donava butlletins antiaeris i meteorològics i les de Reus, El Vendrell i Vilafranca del Penedès, situades les tres en els respectius aeròdroms. Pel que fa al nord de Catalunya, Sant Feliu de Guíxols era la central de totes les estacions de ràdio de la costa nord del servei antiaeri, destacant les de Blanes i Figueres, situades als respectius aeròdroms, i Cadaqués i Begur en servei d'observatoris[452].

448 Axiu Montserrat Tarradellas i Macià (AMTM). Lligall A.1. Indústries de Guerra. Carpeta 13 "Descripció del fonolocalitzador". ARNABAT, Ramon, CABEZAS, Adrián, GESALÍ, David, ÍÑIGUEZ, David, *El Penedès sota les bombes*. Pàg. 130.
449 Veure apartat 2.2.3. El servei d'Il·luminació.
450 Veure apartat 2.2.1. Els Observatoris de l'Artilleria de Costa i de la D.E.C.A.
451 Doc.1/1-2. Carpeta 73. Caixa 1222. AGMAV. Document amb data 3 abril de 1938.
452 Doc.1/9-10. Carpeta 19. Caixa 1359. AGMAV. Emplaçaments de les estacions radio d'observatoris antiaeris. Situació el 14 de desembre de 1938.

Emplaçaments de les estacions ràdio d'observatoris antiaeris[453]



453 Doc.1/9-10. Carpeta 19. Caixa 1359. AGMAV.



CONCLUSIONS

CONCLUSIONS

El litoral de la província de Tarragona, i en general la costa catalana, tindria un paper força important durant la Guerra Civil, ja que destacaria per ser la principal via d'entrada dels vaixells que comerciaven amb la República o ser un dels principals objectius permanents dels diferents bombardeigs que realitzarien els vaixells i, sobretot, els avions del bàndol sollevat.

Amb la desfeta de la sublevació a tota Catalunya i, per tant, la lleialtat del territori a la causa governamental, a l'inici del conflicte la costa esdevindria la rereguarda a l'establir-se el front a l'Aragó, i més, quan el bàndol governamental comptaria amb el gruix de les unitats navals, fent així que aquesta quedés protegida de qualsevol amenaça naval.

A principis d'agost de 1936, els republicans intentarien aconseguir el control de les Balears, on sí havia triomfat la sublevació (excepte a l'illa de Menorca que estava sota control republicà), a través d'una operació de desembarcament que seria després clau per a la costa catalana. En canvi, la desfeta de l'operació i l'abandonament de Mallorca per part de les tropes republicanes durant els primers dies de setembre tindria unes conseqüències tràgiques per la costa catalana i, de fet, per tot el Principat.

Juntament amb aquesta desfeta de l'operació de les Balears i el trencament del bloqueig de l'Estret de Gibraltar que farien els vaixells franquistes *Canarias* i *Almirante Cervera* a finals de setembre, es començarien a adoptar les primeres mesures de defensa de la costa catalana. D'aquesta manera s'iniciaria l'emplaçament d'antigues peces artilleres i l'enviament a la costa dels primers milicians, així com també s'originarien els primers treballs de fortificació del litoral, destacant entre aquests l'estudi que faria el capità Medrano respecte a tota la costa tarragonina.

En canvi, quan veritablement el litoral de Catalunya sentiria de ple la guerra i el perill que aquesta representava, seria el 30 d'octubre de 1936, data en què el creuer franquista *Canarias* canonejaria la ciutat de Roses. Aquest atac naval esdevindria un punt d'inflexió a la costa catalana i a la seva rereguarda, ja que a partir d'aquest fet, qualsevol localitat costanera catalana, incloses totes les del litoral de la província de Tarragona, van poder sentir com n'eren de vulnerables davant d'aquests tipus d'atacs i sobretot davant de qualsevol temptativa de desembarcament. Precisament seria amb aquest fet quan veritablement es començarien els treballs més seriosos de defensar la costa amb l'establiment de milicians a tot el litoral català, així com la construcció dels primers treballs de defensa com serien trinxeres i nius de metralladora, completant-se també l'artillat de la costa amb diferents bateries artilleres. Els republicans en la defensa de la costa utilitzarien uns efectius molt necessaris durant aquest temps al front d'Aragó, però el temor de poder ser víctimes d'un desembarcament faria que s'accelerés aquesta defensa. Curiosament seria una por accentuada per la facilitat amb què les forces republicanes havien pogut desembarcar a les Balears un parell de mesos abans i que ara podien patir les mateixes conseqüències les terres catalanes. No cal dir que per aquelles dates al bàndol sollevat li era totalment impossible realitzar cap tipus de desembarcament, ja que no tenia els mitjans suficients ni necessaris per realitzar-lo. Tot i així, la costa catalana entraria en una voràgine de construcció d'elements de defensa, destacant les trinxeres, els nius de metralladores i els emplaçaments artillers amb l'objectiu de defensar qualsevol platja que pogués ser lloc d'un hipotètic desembarcament per part franquista. Fins i tot, i mobilitzaria la mateixa població civil en molts dels casos per realitzar aquestes accions, aconseguint pràcticament un total artillat de la costa catalana que arribaria a emplaçar uns 120 canons i construir uns 450 nius de metralladores, estant uns 81 nius situats al litoral tarragoní. El problema seria que aquests nius de metralladora no disposaven d'armament, estant molts d'ells, sobretot els inicials, construïts de manera molt rudimentària o mala orientats, havent-se, per tant, de realitzar un treball doble.

Sobre les peces artilleres establertes al litoral català, aquestes tampoc podien complir la seva funció d'artilleria de costa, ja que pràcticament totes les peces que s'establiren al litoral serien obsoletes, algunes d'elles de museu, que havien participat a les darreres guerres del segle XIX i que poc podien fer davant dels potents canons dels creuers del bàndol sollevat. Tot i així, s'establirien més de 30 bateries a la costa catalana (una desena al litoral tarragoní) amb aquest material obsolet, tot i que la seva actuació al conflicte seria més aviat testimonial.

Quant a les unitats emplaçades a la costa, també es destinarien a principis de la guerra una gran quantitat de milicians que haguessin estat molt més útils pels interessos republicans en altres llocs com el front de l'Aragó, però la por d'un desembarcament a terres catalanes faria que s'emplacessin a la costa, i al litoral tarragoní, un gran contingent de milicians procedent de la Catalunya central. Mica en mica, i amb la creació de l'Exèrcit Popular de la República, aquests milicians donarien pas a les Brigades Mixtes, on més d'una d'aquestes noves unitats acabaria establint-se al litoral tarragoní, que esdevindria un bon lloc per donar aquesta tasca de protecció a una unitat en formació o a brigades que tornaven del front. També s'organitzarien a la costa catalana diversos destacaments de defensa ràpida, així com altres unitats encarregades de la primera defensa de la costa per si hagués qualsevol desembarcament, mentre que jugaria un paper molt important com a guaites les forces de Carrabiners establertes al litoral i que romandrien al llarg de tota la guerra realitzant aquesta tasca.

Un altre aspecte important seria el paper que jugarien les diferents marines en el conflicte i que tindrien les seves repercussions a la costa catalana i, en especial, a les aigües tarragonines. D'una banda, la marina del bàndol sollevat realitzaria una estratègia molt agressiva a la costa catalana a la que atacaria en diferents ocasions, tot i no comptar amb molts elements, com seria el cas dels diferents atacs que hauria de patir davant dels creuers franquistes poblacions com Tarragona; de l'altra, la marina republicana tindria un paper molt més modest, realitzant una estratègia ultra-defensiva sense aprofitar el seu major número d'unitats, deixant, per tant, el Mediterrani a favor de les unitats sollevades i totalment entregada a la costa catalana.

Dintre d'aquest aspecte seria destacable la creació el juny de 1937 de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya que jugaria un paper clau en la defensa del tràfic marítim per aigües catalanes, degut al paper, gairebé insignificant, que realitzaria la flota republicana en aigües catalanes, que, a banda de destacar tres unitats durant tres setmanes de desembre de 1936, només realitzaria alguna missió de protecció al tràfic marítim pel litoral català, desentenent-se completament de la defensa de la seva costa i deixant aquesta tasca als petits pesquers armats de la Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya.

El tràfic marítim, per la seva banda, essencial pel bàndol republicà pel subministrament tant d'armes com de qualsevol tipus de matèries primeres tindria en els ports catalans (així com el de Cartagena i València) les principals vies d'entrada, destacant també el de Tarragona. Però aquest tràfic marítim seria greument castigat i perseguit per unitats al servei dels sollevats que, fins i tot, minarien aigües catalanes, i per submarins italians que realitzarien diferents campanyes amb l'objectiu de frenar-lo, sent força actius en aigües tarragonines. En canvi, seria sobretot l'aviació al servei dels sollevats la que causaria un autèntic malson pels vaixells mercants, arribant a enfonsar gran quantitat de vaixells en els seus atacs, com els diferents vaixells enfonsats al port de Tarragona durant el conflicte. I és que l'ajut rebut per part d'Alemanya i, sobretot, d'Itàlia als sollevats esdevindria fonamental perquè aquests aconseguiren els seus objectius en tots els fronts, ja que li proporcionaria al bàndol franquista un avantatge primordial molt difícil de contrarestar per una República que el seu màxim aliat era la U.R.S.S., i on l'ajut d'aquesta havia de travessar el perillós mar que s'havia convertit el Mediterrani, gràcies a l'actitud decidida italiana de donar suport obertament des del principi del conflicte al bàndol sollevat.

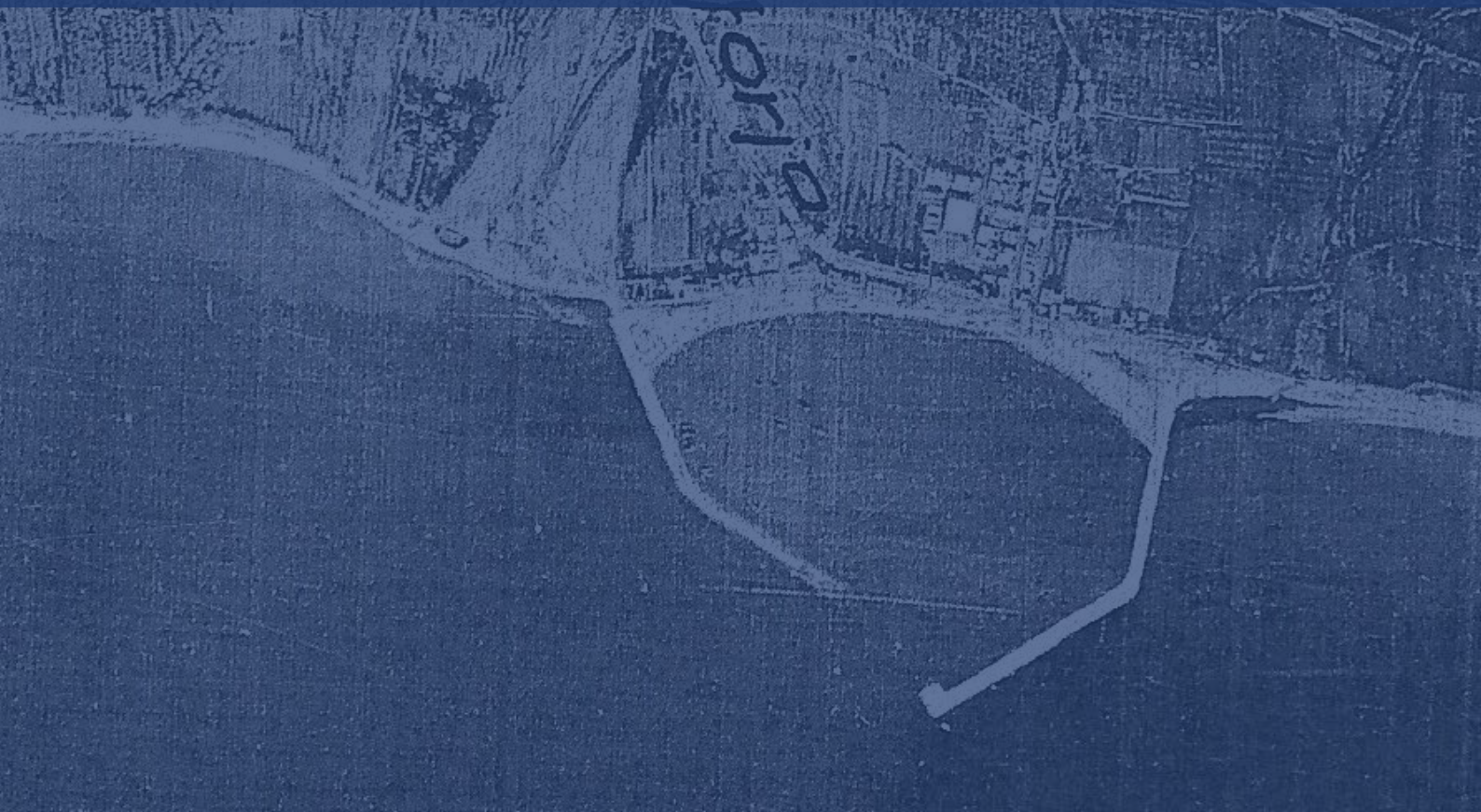
Però sense cap tipus de dubte son més va patir la costa no seria pel mar sinó per l'aire, ja que des dels primers bombardeigs de finals de 1936, el litoral català seria l'escenari de l'espectacular ofensiva aèria que protagonitzarien tants els avions italians i alemanys com, en menor mesura, els espanyols del bàndol sollevat fins al final del conflicte. Durant aquest temps, els avions al servei dels sollevats bombardejarien tant ciutats com ports catalans, així com infraestructures de caire industrial, militar o de comunicacions establertes al litoral tarragoní, provocant un gran nombre de víctimes, així com una gran destrucció a tota la franja costanera tarragonina, intentant anul·lar, sobretot, les comunicacions al ser objectius primordials les vies de ferrocarril i els ports. Per tal de defensar el cel de la costa tarragonina també s'establiria una esquadrilla d'aviació de defensa de costes i s'emplaçarien a diversos llocs del litoral diferents elements antiaeris, tot i que resultarien insuficients davant de la superioritat aèria que aconseguirien els sollevats i els seus aliats.

Cal fer menció especial al sistema d'espionatge que muntarien els sollevats a territori republicà, especialment a la costa tarragonina, ja que actuarien tota una sèrie d'agents que informarien amb tota mena de detalls de les fortificacions i del sistema d'artillat de la costa republicana, els objectius industrials, les vies de comunicacions i, fins i tot, ports i tràfic marítim, entre d'altres qüestions; informant, així, de tota una sèrie d'informacions, molt necessàries per les unitats militars franquistes, per saber tots els elements de defensa de la costa republicana i els seus punts forts i febles. De fet, la costa tarragonina seria primordial pel bàndol franquista, ja que seria el lloc on es projectaria realment realitzar un desembarcament de tropes gràcies a les informacions obtingudes pels agents franquistes.

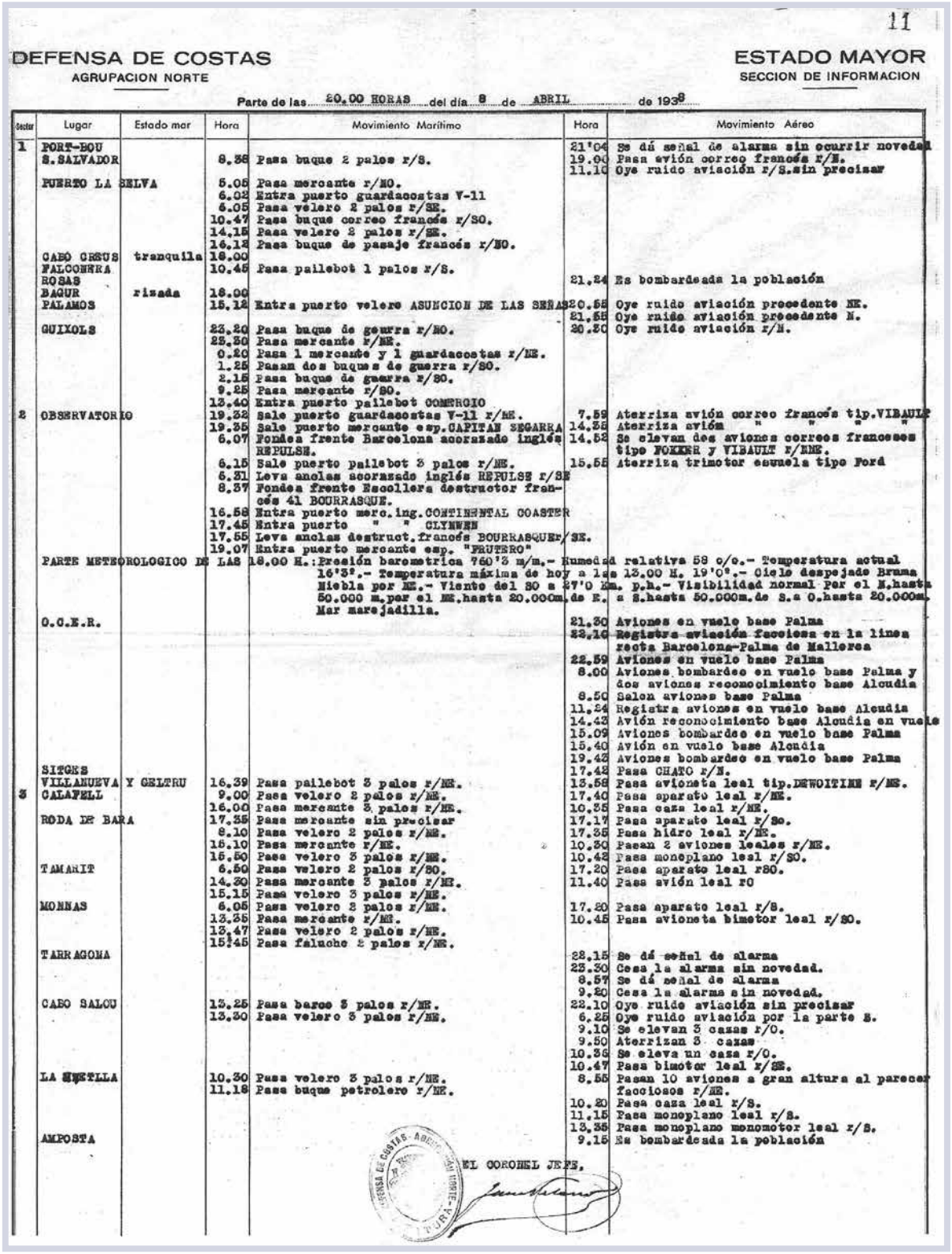
Per finalitzar, es pot fer esment que si els republicans haguessin pogut aconseguir el control de totes les Illes Balears durant l'agost de 1936, probablement el conflicte hagués agafat un caire diferent i a la costa mediterrània republicana, incloent la costa catalana, no s'hauria desenvolupat ni organitzat la defensa comentada, ni hagués patit els continus atacs aeris i, potser tampoc, navals, ja que sense la base que va esdevenir Mallorca, que va actuar com si es tractés d'un gran portaavions ancorat al Mediterrani, els avions que atacarien la costa no haguessin tingut cap base per poder realitzar els nombrosos bombardeigs sobre aquesta. A més, l'actuació dels vaixells franquistes també hagués estat probablement molt més reduïda al no disposar de cap port al Mediterrani, però, sempre i quan, l'actuació de la flota republicana també hagués estat molt més ofensiva. En aquest cas la flota republicana podria haver protegit d'una manera més directa i efectiva el tràfic marítim, així com el litoral i, per tant, no havent de disposar la costa catalana amb tants efectius per la seva defensa, necessaris aquests en altres fronts de guerra.



ANNEXES



DOCUMENT 1. BUTLLETINS D'INFORMACIÓ DE DEFENSA DE LA COSTA.[454]



11

DEFENSA DE COSTAS
AGRUPACION NORTE

ESTADO MAYOR
SECCION DE INFORMACION

Parte de las 20.00 HORAS del día 8 de ABRIL de 1938

Sector	Lugar	Estado mar	Hora	Movimiento Marítimo	Hora	Movimiento Aéreo
1	PORT-BOU				21'04	Se dá señal de alarma sin ocurrir novedad
	S.SALVADOR		8.38	Pasa buque 2 palos r/S.	19.00	Pasa avión correo francés r/N.
					11.10	Oye ruido aviación r/S.sin precisar
	PUERTO LA SELVA		5.05	Pasa mercante r/NO.		
			6.02	Entra puerto guardacostas V-11		
			6.05	Pasa velero 2 palos r/SE.		
			10.47	Pasa buque correo francés r/SO.		
			14.15	Pasa velero 2 palos r/SE.		
			16.12	Pasa buque de pasaje francés r/NO.		
	CABO CREUS	tranquila	18.00			
	FALCONERA		10.45	Pasa pailebot 1 palos r/S.		
	ROSAS				21.24	Es bombardeada la población
	BAGUR	rizada	18.00			
	PALAMOS		15.12	Entra puerto velero ASUNCION DE LAS SEÑAS	20.55	Oye ruido aviación procedente NE.
					21.55	Oye ruido aviación procedente N.
	GUIXOLS		23.20	Pasa buque de guerra r/NO.	20.30	Oye ruido aviación r/N.
			25.30	Pasa mercante r/NE.		
			0.20	Pasa 1 mercante y 1 guardacostas r/NE.		
			1.25	Pasan dos buques de guerra r/SO.		
			2.15	Pasa buque de guerra r/SO.		
			9.25	Pasa mercante r/SO.		
			13.40	Entra puerto pailebot COMERCIO		
2	OBSERVATORIO		19.32	Sale puerto guardacostas V-11 r/NE.	7.59	Aterriza avión correo francés tip.VIBAULT
			19.35	Sale puerto mercante esp.CAPITAN SEGARRA	14.36	Aterriza avión " " " "
			6.07	Fondea frente Barcelona acorazado inglés REPULSE.	14.52	Se elevan dos aviones correos franceses tipo FOKKER y VIBAULT r/NNE.
			6.15	Sale puerto pailebot 3 palos r/NE.	15.55	Aterriza trimotor escuela tipo Ford
			6.31	Leva anclas acorazado inglés REPULSE r/SE		
			8.37	Fondea frente Escollera destructor francés 41 BOURRASQUE.		
			16.58	Entra puerto merc.ing.CONTINENTAL COASTER		
			17.45	Entra puerto " " CLYNWEN		
			17.55	Leva anclas destruct.francés BOURRASQUE r/SE.		
			19.07	Entra puerto mercante esp. "FRUTERO"		
	PARTE METEOROLOGICO DE LAS 18.00 H.: Presión barometrica 760'7 m/m.- Humedad relativa 58 c/c.- Temperatura actual 16'3º.- Temperatura máxima de hoy a las 13.00 H. 19'0º.- Cielo despejado Bruma Niebla por NE.- Viento del SO a 27'0 Km. p.h.- Visibilidad normal Por el N.hasta 50.000 m.por el NE.hasta 20.000m.de E. a S.hasta 50.000m.de S.a O.hasta 20.000m. Mar marejadilla.					
	O.C.E.R.				21.30	Aviones en vuelo base Palma
					22.10	Registra aviación facciosa en la linea recta Barcelona-Palma de Mallorca
					22.59	Aviones en vuelo base Palma
					8.00	Aviones bombardeo en vuelo base Palma y dos aviones reconocimiento base Alcudia
					8.50	Salen aviones base Palma
					11.24	Registra aviones en vuelo base Alcudia
					14.43	Avión reconocimiento base Alcudia en vuelo
					15.09	Aviones bombardeo en vuelo base Palma
					15.40	Avión en vuelo base Alcudia
					19.42	Aviones bombardeo en vuelo base Palma
	SITGES				17.42	Pasa CHATO r/N.
	VILLANUEVA Y GELTRU		16.39	Pasa pailebot 3 palos r/NE.	13.58	Pasa avioneta leal tip.DEWOITINE r/NE.
3	CALAFELL		9.00	Pasa velero 2 palos r/NE.	17.40	Pasa aparato leal r/NE.
			16.00	Pasa mercante 3 palos r/NE.	10.35	Pasa caza leal r/NE.
	RODA DE BARA		17.35	Pasa mercante sin precisar	17.17	Pasa aparato leal r/SO.
			8.10	Pasa velero 2 palos r/NE.	17.35	Pasa hidro leal r/NE.
			18.10	Pasa mercante r/NE.	10.30	Pasan 2 aviones leales r/NE.
			15.50	Pasa velero 3 palos r/NE.	10.42	Pasa monoplano leal r/SO.
	TAMARIT		6.50	Pasa velero 2 palos r/SO.	17.20	Pasa aparato leal rSO.
			14.30	Pasa mercante 3 palos r/NE.	11.40	Pasa avión leal rO
			15.15	Pasa velero 3 palos r/NE.		
	MONNAS		6.05	Pasa velero 3 palos r/NE.	17.20	Pasa aparato leal r/S.
			13.35	Pasa mercante r/NE.	10.45	Pasa avioneta bimotor leal r/SO.
			13.47	Pasa velero 2 palos r/NE.		
			15'45	Pasa falucho 2 palos r/NE.		
	TARRAGONA				28.15	Se dá señal de alarma
					25.30	Cesa la alarma sin novedad.
					8.57	Se dá señal de alarma
					9.20	Cesa la alarma sin novedad.
	CABO SALOU		13.25	Pasa barco 3 palos r/NE.	22.10	Oye ruido aviación sin precisar
			13.30	Pasa velero 3 palos r/NE.	6.25	Oye ruido aviación por la parte S.
					9.10	Se elevan 3 cazas r/O.
					9.50	Aterrizan 3 cazas
					10.36	Se eleva un caza r/O.
					10.47	Pasa bimotor leal r/SE.
	LA SENTILLA		10.30	Pasa velero 3 palos r/NE.	8.55	Pasan 10 aviones a gran altura al parecer facciosos r/NE.
			11.18	Pasa buque petrolero r/NE.		
					10.20	Pasa caza leal r/S.
					11.15	Pasa monoplano leal r/S.
					13.35	Pasa monoplano monomotor leal r/S.
	AMPOSTA				9.15	Es bombardeada la población

EL CORONEL JEFE,

454 Caixa 701. Secció Incorporats. AGGCE

9

DEFENSA DE COSTAS
AGRUPACION NORTE

ESTADO MAYOR
SECCION DE INFORMACION

Parte de las 20'00 HORAS del dia 7 de MARZO de 193 8

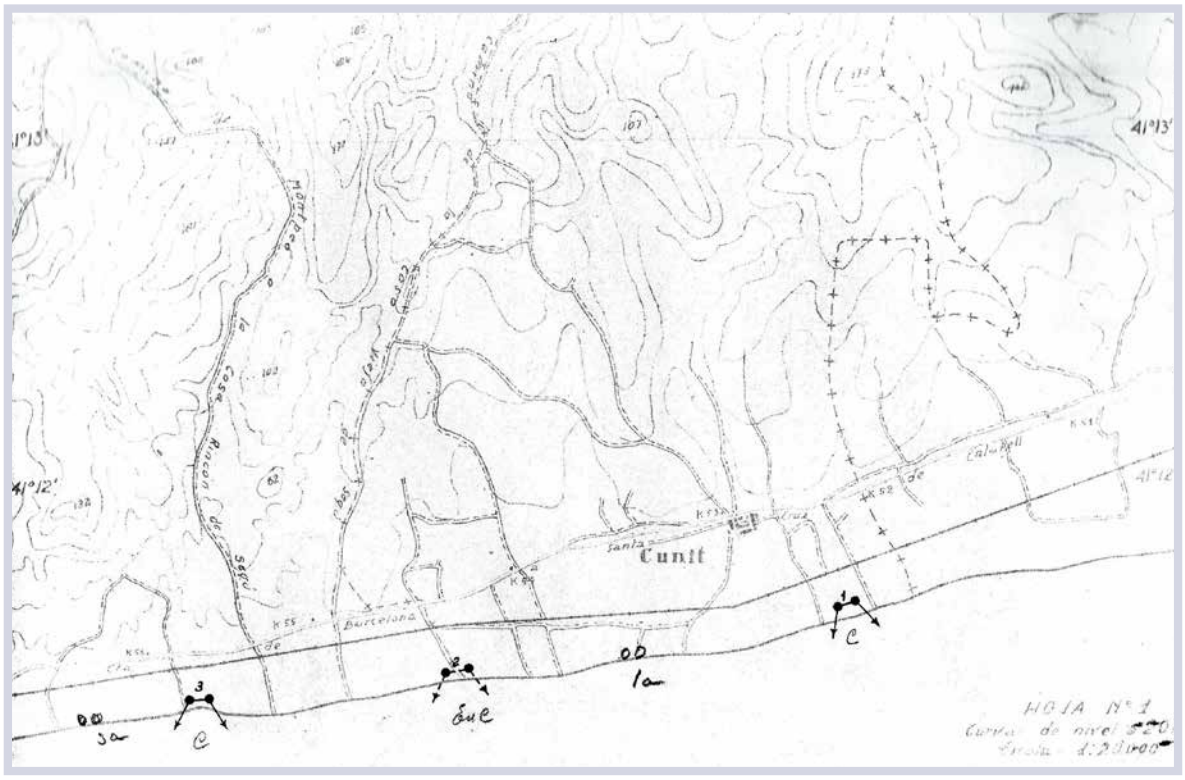
	Lugar	Estado mar	Hora	Movimiento Marítimo	Hora	Movimiento Aéreo
1	PORT-BOU		13'56	Oye detonaciones por NE.		
	PUERTO LA SELVA		12'52	Pasa mercante r/NE.		
			16'22	Pasa destructor r/NO.		
	CABO CREUS	rizada	21'55	Divisa barco r/E.		
	FALCONERA		22'30	" " "		
	FARO ROSAS				13'53	Sale Rosas un hidro VIKERS.
					16'52	Oye aviación por el S/.
					18'00	Amariza hidro VIKERS.
	BAGUR	Calma	18'00			
	GUIXOLS				14'02	Pasa hidro leal VIKERS r/SO.
					17'20	Pasa hidro leal VIKERS r/E.
					18'35	Se-dá la señal de alarma
2	CALELLA				14'24	Pasa hidro VIKERS r/SO.
					17'14	" " " r/NE.
	OBSERVATORIO		8'30	A las 6'36 entra puerto guarda costa español V-12.	8'20	Se eleva correo francés VIBAULT Fº AMTT r/SO.
					8'43	Se eleva hidro VIKERS evolucions s/puerto
			13'09	Entra puerto pailebot 2 palos.	8'47	Amariza el citado aparato
			16'40	Entra puerto mercante SEBASTIAN MARTIN.	12'35	Se eleva bimotor DOUGLAS r/E.
			17'55	Sale puerto balandra 1 palo r/SO.	12'52	Aterriza correo francés VIBAULT.
					13'31	Se eleva correo francés VIBAULT r/NNE.
					14'44	Amariza hidro VIKERS BR-00 3.
					16'51	Se eleva hidro BR-00 2 r/NE.
			18'00	PARTE METEOROLOGICO.- Presión barometrica 768'5 m/m.-Humedad relativa 67 %.-Temperatura actual 12º.-Temperatura máxima de hoy a las 14'00,15'4º.-Cielo 2/10 cubierto de st.Cist, Niebla.-Viento del SO. a 10'5 Km. p. h.-Visibilidad normal de NE. á SO.hasta 20000 m. resto hasta 10.000 m.-Mar Llana.-		
	O.C.E.R.				8'15	Avión bombardeo en vuelo de la base Palma
					8'43	Tres aviones " " " " "
					8'51	Avión de Bombardeo " " " "
					9'40	A las 8'45 un avión de bombardeo de la base de Palma a 25 millas al SºBarcelona
					12'45	Muy aviones bombardeo en vuelo de la base de Palma.
					16'45	Registra avión bombardeo de la base Alcudia.
	FARO LLOBREGAT		15'55	Pasa mercante r/NE.	8'25	Se eleva un avión con r/S.
			16'30	Entra puerto mercante anterior	8'40	Se eleva hidro VIKERS r/NE.
					12'25	Se eleva Prat un avión.
					12'50	Aterriza avión correo francés
					13'30	Se eleva correo francés r/NE.
					14'45	Se eleva un hidro VIKERS
					14'50	Amariza hidro anterior.
					16'55	Se eleva un hidro r/E.
	CASTELLDEFELS				12'49	Pasa correo francés VIBAULT r/NE.
	VILLANUEVA Y GELTRU		8'45	Pasa pailebot 2 palos r/NE.		
3	CALAFELL		12'50	Pasa velero 2 palos r/Barcelona		
	RODA BARA		7'35	Pasa velero 2 palos r/Barcelona		
			10'50	Pasa velero 1 palo r/NO.		
			12'35	Pasa mercante r/NO.		
	TAMARIT		10'05	Pasa mercante r/NE.	7'45	Pasa avión leal de reconocimiento
			10'45	Pasa mercante r/NE.		
	MONRAS		19'05	Sale Tarragona mercante inglés r/E.	7'47	Divisa avión leal encima Tarragona
			6'05	Sale " velero 2 palos	8'00	Pasa avión r/Reus
			6'35	Pasa velero 2 palos r/NE.		
			11'12	Sale Tarragona mercante 2 palos r/NE.		
	CABO SALOU		15'15	Pasa velero 1 palo r/SO.		
	AMETLLA				17'05	Pasa aparato leal r/S.
					16'15	Pasa avión leal r/E.
	MARTINENCA		10'00	Pasa velero 2 palos r/SO.	12'45	Pasa avión leal r/NE.
			15'30	Pasa velero 2 palos r/SO.		
	ALCANAR		10'20	Sale de la Rápita velero r/b.	12'20	Pasa avión leal r/E.

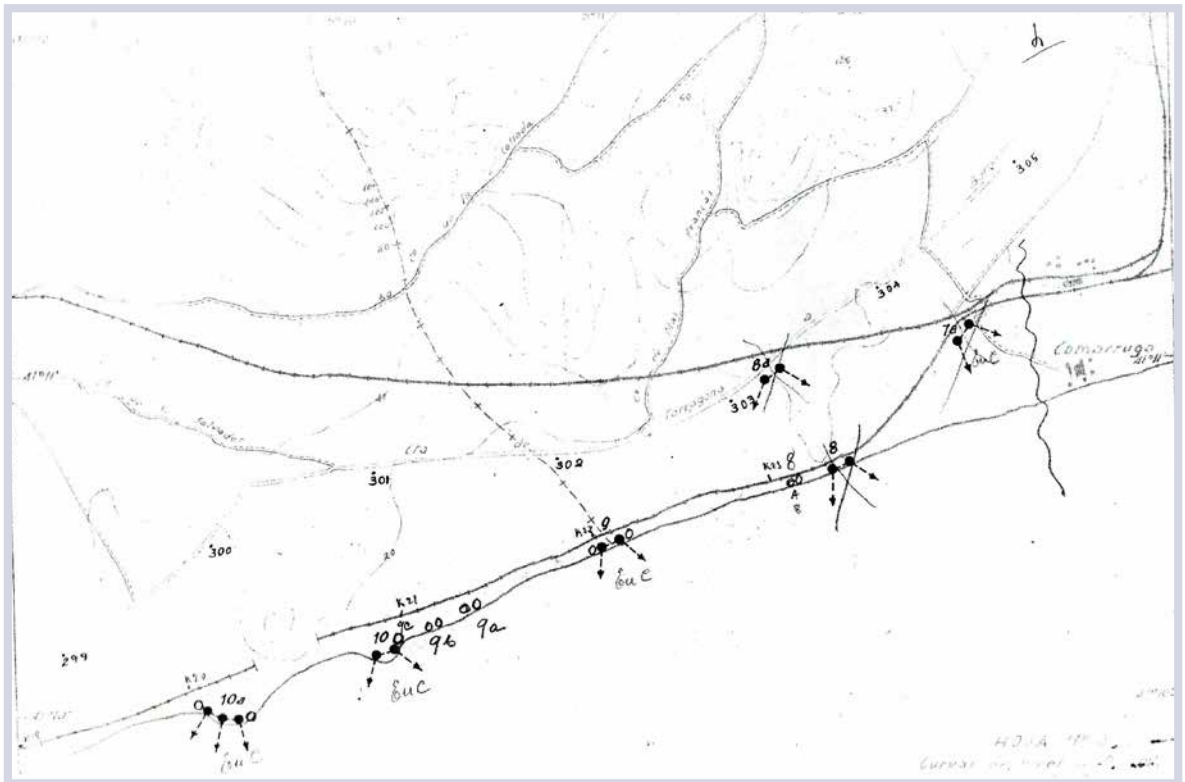
EL CORONEL JEFE

DEFENSA DE COSTAS - AGRUPACION NORTE - JEFATURA

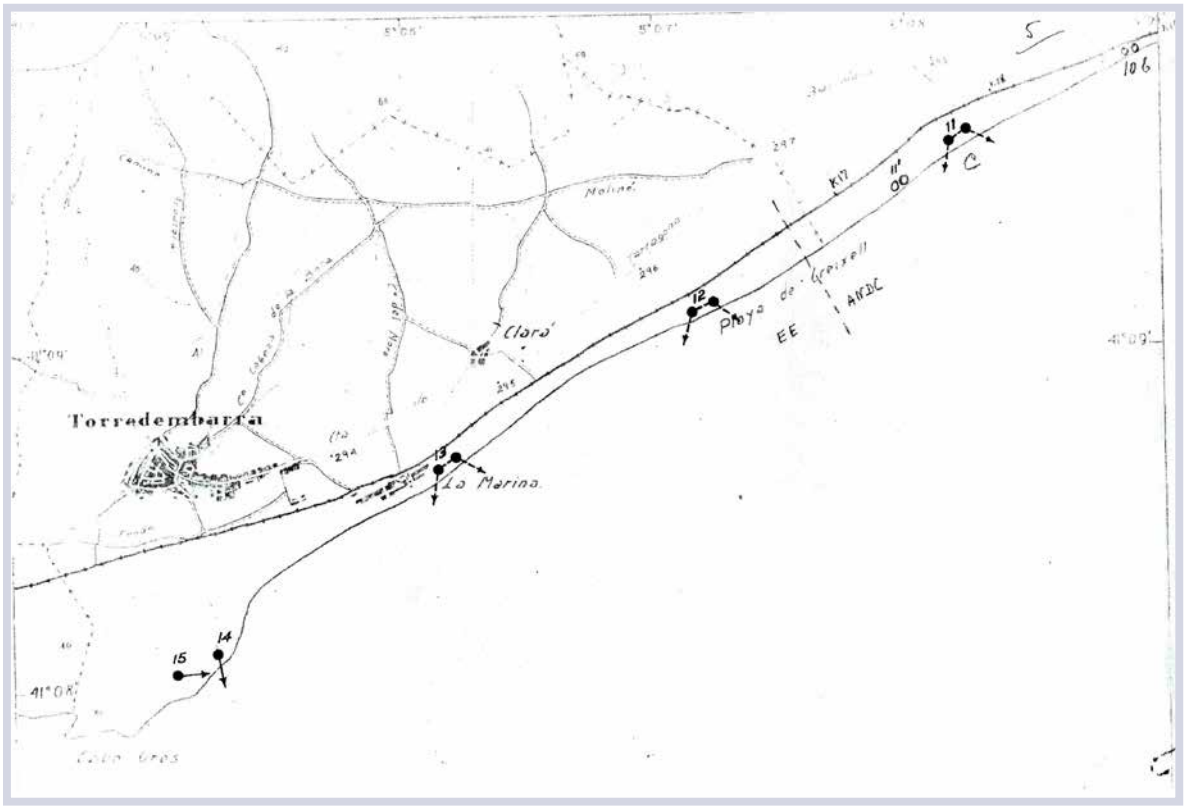
GRAL INSPECTOR GENERAL DE ARTILLERIA.

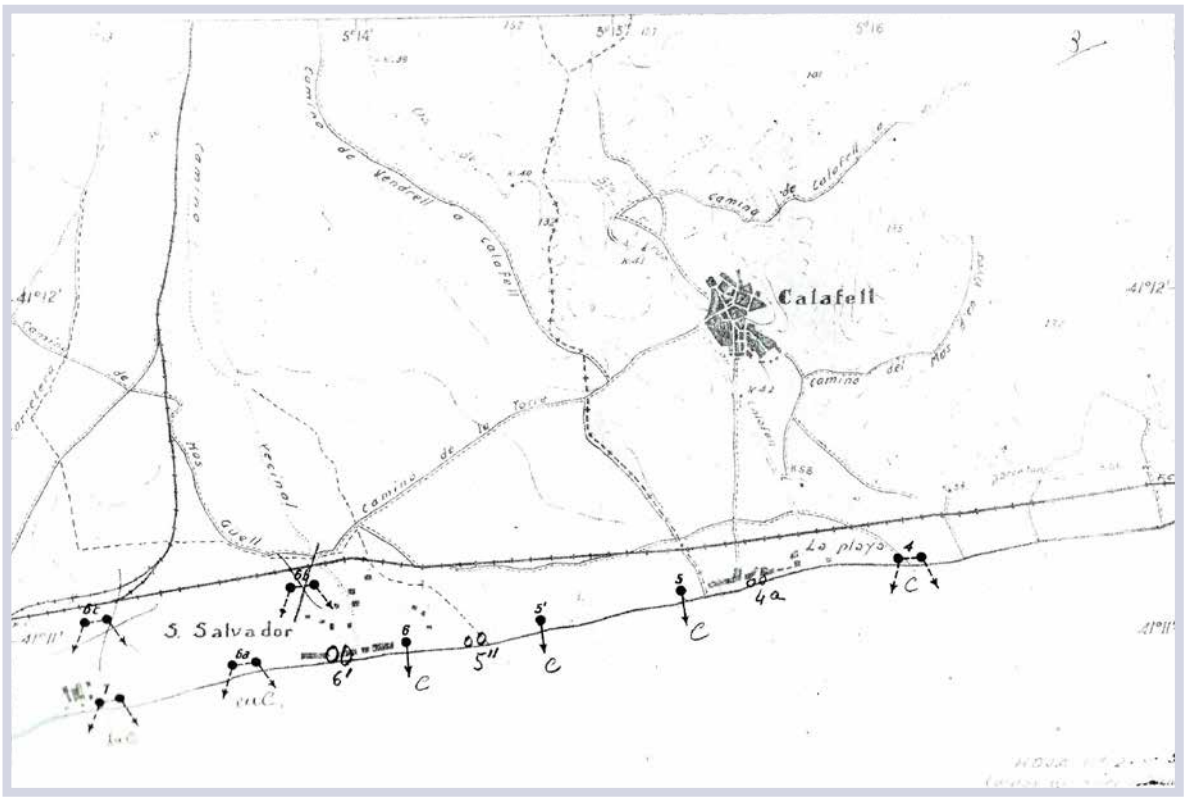
DOCUMENT 2. MAPES DE POSICIONS DEFENSIVES DE LA COSTA ENTRE CUNIT I TARRAGONA.[455]

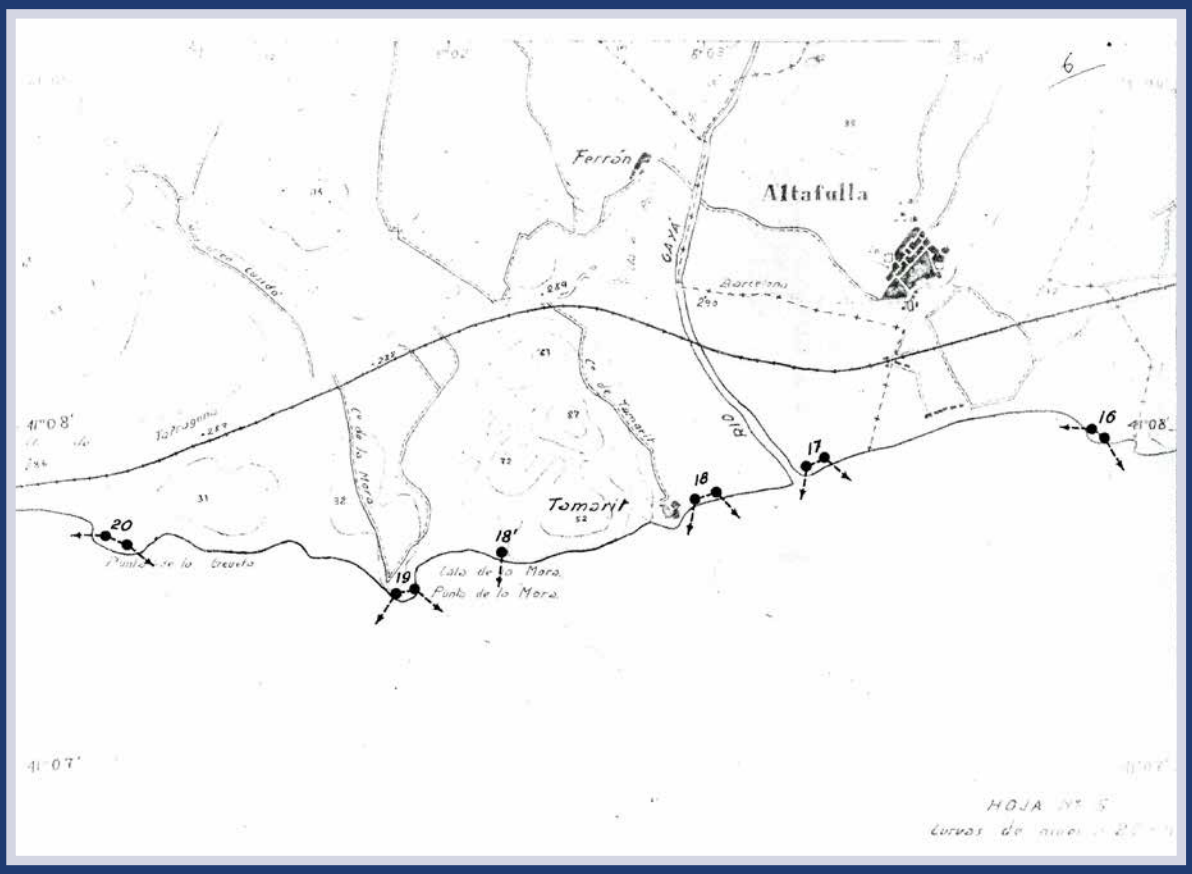


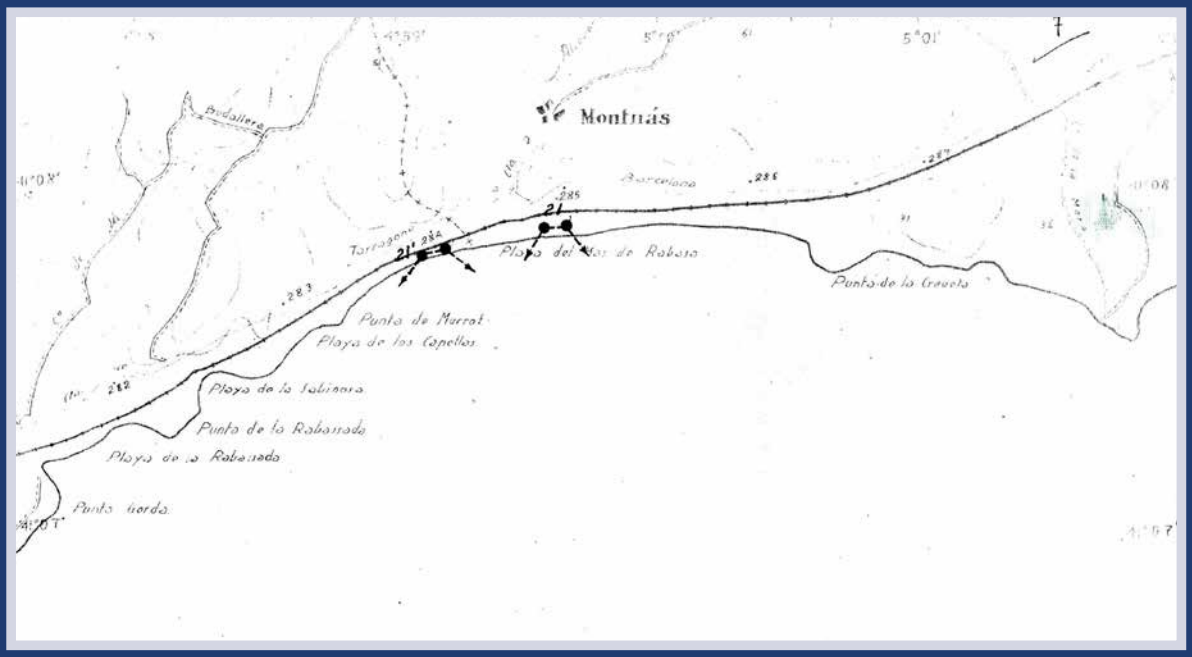


455 Doc.1/1-16. Carpeta 10. Caixa 1156. AGMAV.

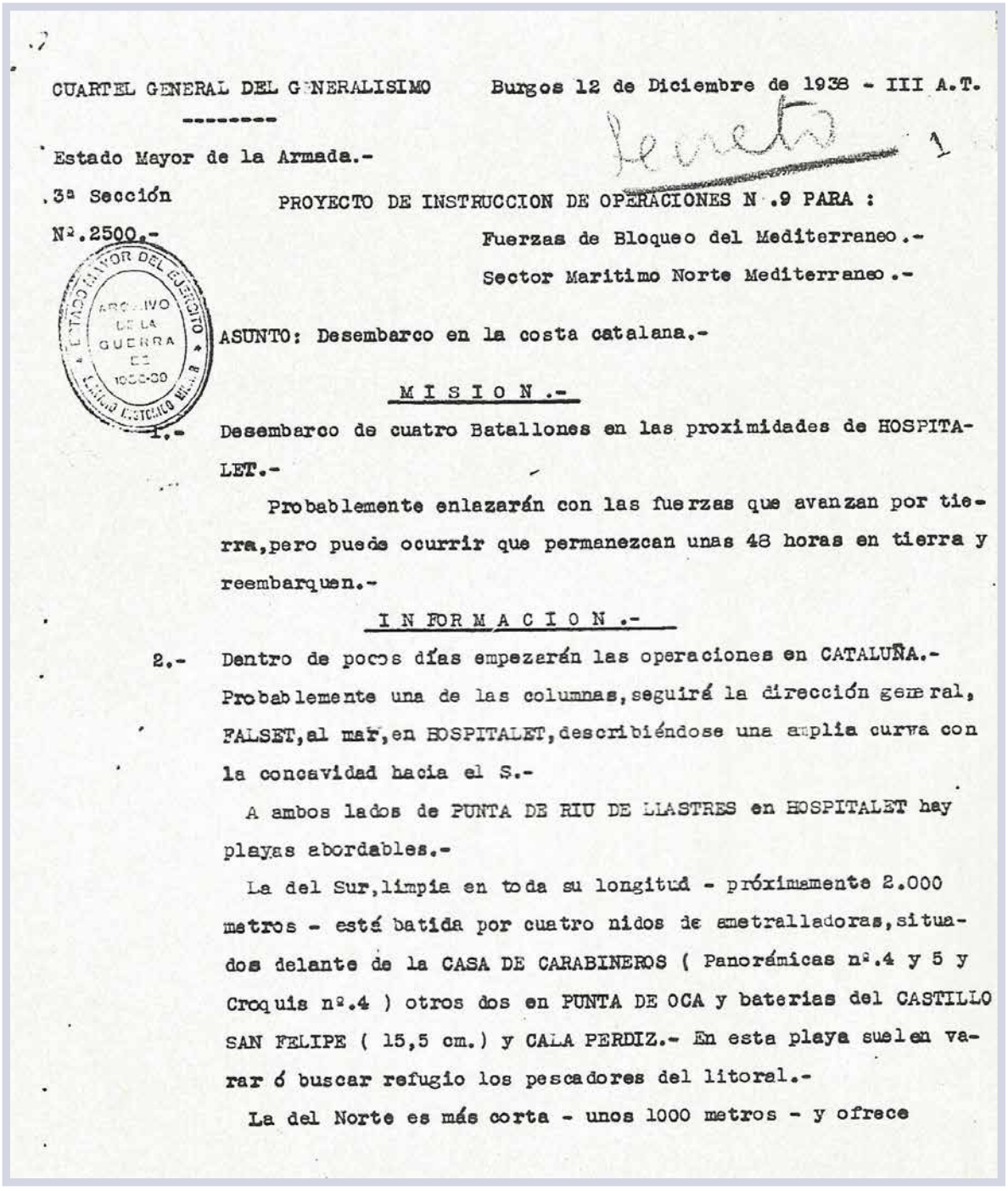

Torredembarra
Clará
La Marina
Playa de Greixell
EE
ANDC
Molinó
Cabo Gros
41°09'
41°08'


Calafell
S. Salvador
La playa
Camino de Vendrell a Calafell
Camino de Calafell
Camino del Mas
Camino de la Torre
Camino de Mas Guell
Camino vecinal
41°12'
41°11'


6
Ferrán
Altafulla
GAYÁ
Barcelona
RIO
Tamarit
Tarragona
41°08'
41°07'
16
17
18
18'
19
20
Cala de la Mora
Punta de la Mora
Punta de la Creuta
HOJA Nº 5


7
Montnás
Bodallera
Barcelona
Tarragona
41°08'
41°07'
21
21'
Playa del Mas de Rabasa
Punta de la Creuta
Punta de Murrot
Playa de los Capellas
Playa de la Sabinosa
Punta de la Rabassada
Playa de la Rabassada
Punta Gorda

DOCUMENT 3. ORDRE D'OPERACIONS DE DESEMBARCAMENT A LA COSTA DE L'HOSPITALET DE L'INFANT.[456]



CUARTEL GENERAL DEL GENERALISIMO — Burgos 12 de Diciembre de 1938 - III A.T.

Estado Mayor de la Armada.-

3ª Sección

Nº.2500.-

Proyecto 1

PROYECTO DE INSTRUCCION DE OPERACIONES N .9 PARA :

Fuerzas de Bloqueo del Mediterraneo.-

Sector Maritimo Norte Mediterraneo.-

ASUNTO: Desembarco en la costa catalana.-

M I S I O N .-

1.- Desembarco de cuatro Batallones en las proximidades de HOSPITALET.-

Probablemente enlazarán con las fuerzas que avanzan por tierra, pero puede ocurrir que permanezcan unas 48 horas en tierra y reembarquen.-

I N F O R M A C I O N .-

2.- Dentro de pocos días empezarán las operaciones en CATALUÑA.- Probablemente una de las columnas, seguirá la dirección general, FALSET, al mar, en HOSPITALET, describiéndose una amplia curva con la concavidad hacia el S.-

A ambos lados de PUNTA DE RIU DE LLASTRES en HOSPITALET hay playas abordables.-

La del Sur, limpia en toda su longitud - próximamente 2.000 metros - está batida por cuatro nidos de ametralladoras, situados delante de la CASA DE CARABINEROS (Panorámicas nº.4 y 5 y Croquis nº.4) otros dos en PUNTA DE OCA y baterias del CASTILLO SAN FELIPE (15,5 cm.) y CALA PERDIZ.- En esta playa suelen varar ó buscar refugio los pescadores del litoral.-

La del Norte es más corta - unos 1000 metros - y ofrece

456 Doc.1-10. Carpeta 40. Caixa 2597. AGMAV.

en su extremidad Sur (PUNTA RIU DE LLASTRES) una pequeña zona pedregosa.- Su preparación defensiva es menor: dos nidos de ametralladoras sobre CALA FIGUERAS: no parece existir batería alguna (extremo este que se ha ordenado comprobar) pero puede resultar batida indirectamente por las de Cllo.SAN FELIPE y CALA PERDIZ.-

SERVICIO HISTÓRICO MILITAR ARCHIVO DE LA GUERRA

Las noticias que se tenían sobre organización defensiva,han sido confirmadas por observaciones aéreas y otras muy minuciosas practicadas por el Submarino " General Sanjurjo ".-

Ambas playas son igualmente hondables.-

HOSPITALET está rodeado de terreno montuoso hacia el SW.y W.y llano,ondulado,subiendo en pendiente,hacia el N.- Está dominado por el Vértice de la PORTELLADA (737 metros) á 5 Kms.al W;por otras alturas (300 mts.) á 3,5 Kms.al W.y por la cota LA ESPELTA (522 mts.) á 4,5 Kms.al NW.-

Cerca de SALOU hay un aerodromo a unas 11 millas (20 Kms.) de HOSPITALET.-

Las distancias cuyo conocimiento interesa son:

VINAROZ - HOSPITALET	42	millas.
FAROLA BAÑA - HOSPITALET	32	id.
SAN CARLOS DE LA RAPITA - Fª.BAÑA	6	id.
PALMA - FAROLA BAÑA	121	id.
PALMA - HOSPITALET	130	id.
HOSPITALET - TARRAGONA	18	id.

El viento mistral ,NW,sería un obstáculo para el transporte de las fuerzas,pues suele soplar con gran fuerza en el GOLFO DE SAN JORGE.-

Entre el 10 y el 30 de Diciembre se puede contar con 9 h. 45 m.de luz que empiezan hacia las 7 h.terminando a las 16 h.

45 m.y con 14.15 m.de oscuridad.-

Entre el 1 y el 20 de Enero tenemos unas 10 h.30 m.de luz entre las 6 h.45 m.y las 17 h. 15 m.y 13.30 h.de oscuridad.- 3

La luz será llena el 5 de Enero y nueva el 21 de Diciembre y el 20 de Enero.-

Dado el estado actual material y moral de la Flota roja no es de prever reacción en masa por su parte,pero sí acciones aisladas por destructores ó submarinos.-

No existen campos minados en esta parte de la costa.-

E J E C U C I O N .-

3.- Idea general de la maniobra.-

Pudiera desarrollarse como sigue:

Acumular previamente en PALMA y VINAROZ los elementos con que se cuentan.- (En ejecución y próxima á terminarse).-

Conociendo la fecha del desembarco con 72 horas de anticipación,el día D-1,se concentrarán en Vinaroz los elementos necesarios para la operación y al anochecer del mismo día embarcarán en motoras de pesca dos batallones completos que remolcados por patrulleros y dragaminas se dirigirán á concentrarse al S.del FARO DE LA BAÑA (encendido con sector visible sólo hacia el Sur).-

De SAN CARLOS DE LA RAPITA saldrán cuatro motoveleros con otros dos batallones y el convoy así formado se dirigirá con la protección inmediata de Cruceros Auxiliares,Minadores,Cañoneros,Patrulleros y Lanchas rápidas y la protección lejana de la Flota,al punto de desembarco.-

Un grupo independiente y a titulo de finta,llevara á cabo,3 horas antes del amanecer,un bombardeo intenso en las proximidades de VILLANUEVA y GELTRU (40 millas de HOSPITALET) tomando como obje-

tivo las obras fortificadas costeras y la misma playa.-

Al rayar el alba se efectuará el desembarco del primer escalón, con la protección de la aviación propia.- Después las motoras atracarán a los motoveleros para embarcar los otros dos batallones que constituyen el segundo escalón y los trasladarán á tierra.-

El desembarco será protegido por el fuego de las fuerzas de escolta inmediata y de alguno de los Cruceros.-

4.- Organización de los mandos.-

La operación la dirigirá el Almirante Jefe de las Fuerzas de Bloqueo del Mediterráneo.-

El Capitán de Navío López Cortijo, Jefe del Sector Norte del Mediterráneo, organizará el convoy cuyo mando directo lo asumirá el Capitán de Navío Jefe del E.M. de las Fuerzas de Bloqueo del Mediterráneo, designado para dirigir el desembarco en sí.-

Se nombrará un Jefe de playa y se embarcarán Oficiales en cada grupo de tres motoras.-

5.- Elementos de que se dispone.-

Treinta y seis barcas (36) de pesca, conocidas en el litoral por el nombre de " vacas".- Son embarcaciones de 12 á 20 Tns. de desplazamiento, con un metro de calado, cubierta corrida y propulsión á motor: Cada una puede transportar á cubierto sobre 40 hombres.-

Todas las " vacas " irán provistas de planchas para desembarcar (reunidas ya en VINAROZ) de fácil maniobra.-

Cuatro (4) motoveleros de unas 150 Tns. de desplazamiento y 2 metros de calado.- Pueden conducir 400 hombres por unidad.-

Muy probablemente seis (6) "candrays" (embarcaciones destinadas al transporte de sal en los caños de SAN FERNANDO) también do-

tados de motor y capaces para 100 hombres por barco.-

Veinte (20) unidades para dar remolque y convoyar a las "Vacas",á tomar de entre los patrulleros y dragaminas afectos á Fuerzas Navales de Bloqueo,artillados en general,con una pieza de 76 m/m.-

Para apoyo directo de la operación : tres cañoneros tipo " Dato " , tres minadores tipo " Jupiter " , Cruceros Auxiliares " Mar Negro " , " Lázaro " y " Sister " .- Total 4 piezas de 15,24 cm.-; 12 de 120 m/m.;16 de 100 m/m.;12 de 76 m/m.y 2 de 8,8 cm.

Apoyo indirecto á prestar por la División de Cruceros y Flotilla de destructores (3 unidades únicamente por encontrarse en reparación el " V.Melilla " y el " Velasco ").-

Un barco algibe y un remolcador.-

6.- Fuerzas de desembarco.-

En VINAROZ se termina de organizar el Batallón de Infantería de Marina que desembarcará en primer lugar.-

En VINAROZ se concentrará uno de los Batallones de Infantería que ha de tomar parte en la operación,y en SAN CARLOS DE LA RAPITA los otros dos.-

En cada una de las motoras embarcará una Sección de fusiles ó ametralladoras.- Tres motoras,á remolque de un patrullero,llevarán una Compañía completa.- Un grupo de cinco patrulleros con 15 motoras á remolque,conducirá un Batallón completo.-

Los dos batallones que han de constituir el primer escalón irán remolcados por 10 patrulleros,en 30 motoras.-

Además,con cada grupo irán otros dos patrulleros,remolcando motoras con material y encargados de recoger las que pudiesen

perder los remolques.-

Estos dos grupos irían seguidos por otro formado por los cuatro motoveleros donde irán embarcados los dos Batallones que constituyen el 2º escalón de desembarco (gráfico).-

Todo el conjunto irá escoltado por Cruceros Auxiliares,Minadores,Cañoneros,Patrulleros y Lanchas rápidas.-

MINISTERIO DEL EJÉRCITO ARCHIVO DE LA GUERRA DE LIBERACIÓN

7.- Embarco de las fuerzas.-

En VINAROZ embarcarán en las motoras los dos Batallones del primer escalón,al oscurecer del día D-1 y en SAN CARLOS DE LA RAPITA, en los motoveleros,los dos batallones del segundo escalón.-

8.- Convoy.-

El convoy se formará una milla al sur de la FAROLA DE LA BAÑA, encendida en dirección Sur.-

Protegido por la fuerza de protección inmediata se dirigirá al punto de desembarco.-

9.- Protección del convoy.-

La Flota protegerá el traslado de fuerzas en la forma siguiente:

a).- Protección inmediata con una fuerza organizada á base de Cruceros Auxiliares,Minadores,Cañoneros,Patrulleros y Lanchas rápidas.-
b).- Protección á distancia con la Flota.-
c).- Protección estratégica con exploración aérea y submarina.-
d).- Convendría que el E.M.del Aire ayude á la fijación de la Flota enemiga con bombardeos aéreos contundentes en CARTAGENA, VALENCIA y BARCELONA.-

10.- Finta.-

Un grupo independiente y a titulo de finta,llevará á cabo,3 horas antes del amanecer,un bombardeo intenso en las proximidades de VILLANUEVA y GELTRU (40 millas de HOSPITALET) tomando como objetivo las obras fortificadas costeras y la misma playa.- Los buques que lo integren exhibirán luces bajas y amortiguadas con intermitencia

en forma tal,que permita suponer al enemigo se proyecta un desembarco en dicha zona.- Esta operación auxiliar terminará antes de romper el día,retirándose los buques á lugar fijado.-

11.- Desembarco.-

El desembarco será al rayar el alba del día D en la playa N.de HOSPITALET.-

Se neutralizará el fuego de las baterias de SAN FELIPE y CALA PERIZ y se destruira si existe,la de la playa al NE.de HOSPITALET.-

Se batirán con fuego continuo y próximo los nidos de ametralladoras conocidos y cualquier otro punto de resistencia.-

Se desembarcará el segundo escalón con la mayor rapidez.-

Se cooperará a la ocupación de las posiciones que el mando ordene.-

12.-Protección.-

Durante el desembarco,se atenderá a proteger a las fuerzas de la posible actuación de la aviación roja,con el fuego de los buques y con las ametralladiras amtiaéreas que se monten en algunas de las barcas de pesca.-

El Estado Mayor del Aire proporcionará protección de aviación propia durante el desembarco y después del desembarco.-

13.-Sostenimiento.-

La Flota atenderá al sostenimiento de las fuerzas desembarcadas.-

a).- Con fuego artillero y de armas automáticas de los Cañoneros, Patrulleros,y Minadores.-
b).- Con fuego antiaéreo.-

14.-Aprovisionamiento.-

Se organizará el transporte y desembarco de las municiones.-

El transporte y desembarco de los viveres.-

El algibe,provisto de gran longitud de manguera,proporcionará agua potable que se acumulará en bidones desfondados.- Esto,caso que los informes sobre la existencia de agua potable en HOSPITALET sean negati-

vos.-

15.- Reembarco.- 8

Hay que preveerlo aunque no es probable tenga lugar.-

Las barcas,cargadas,no podrían arrancar de la playa y por ello hay que construir desembarcederos.-

Procedería unir a las fuerzas de desembarco una Sección de Pontoneros,con los elementos necesarios para construir tres embarcaderos, sobre caballetes,de unos treinta metros de longitud.-

16.- Elementos auxiliares.-

La Flota preverá : elementos que puede necesitar,por ejemplo remolcadores para sacar las barcas de la playa,lanchas para enlaces,elementos de señales,transporte de heridos,etc.solicitando de este E.M. lo que considere necesita.-

17.-Comunicaciones.-

Es importantísino que sea constante y segura la comunicación entre los elementos desembarcados y los buques.-

Se organizarán radios de campaña,señales de banderas,banderas de meno y señales ópticas para asegurar este enlace.-

Se redactará un código sencillo,si se cree necesario,para las señales referentes a la artillería.-

Se atenderá también a las señales en el convoy.- Este Estado Mayor procurará adquirir lámparas electricas de mano de gran utilidad.-

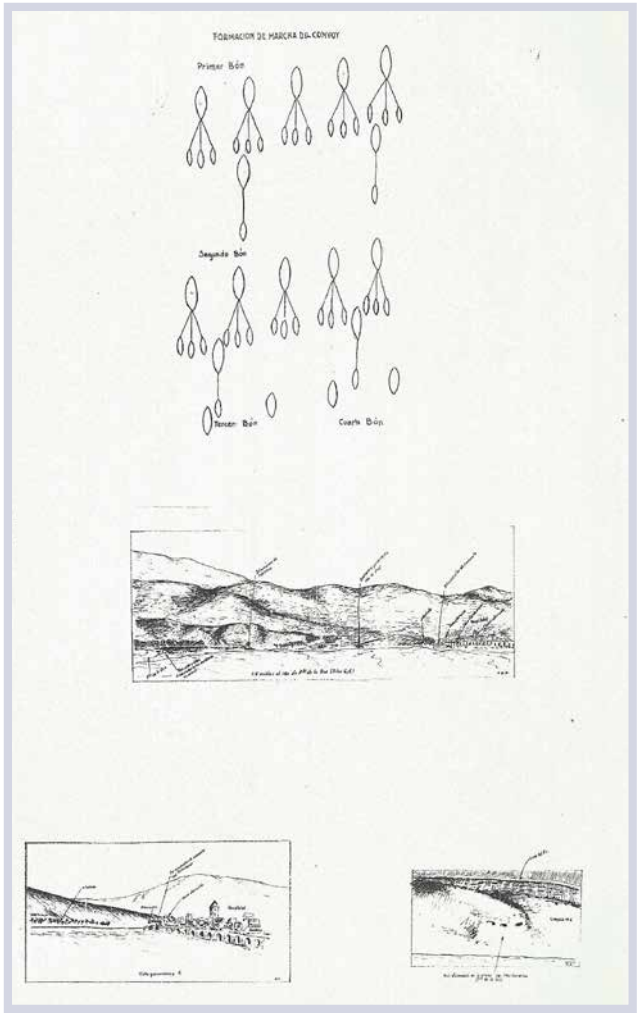
18.-Precauciones especiales.-

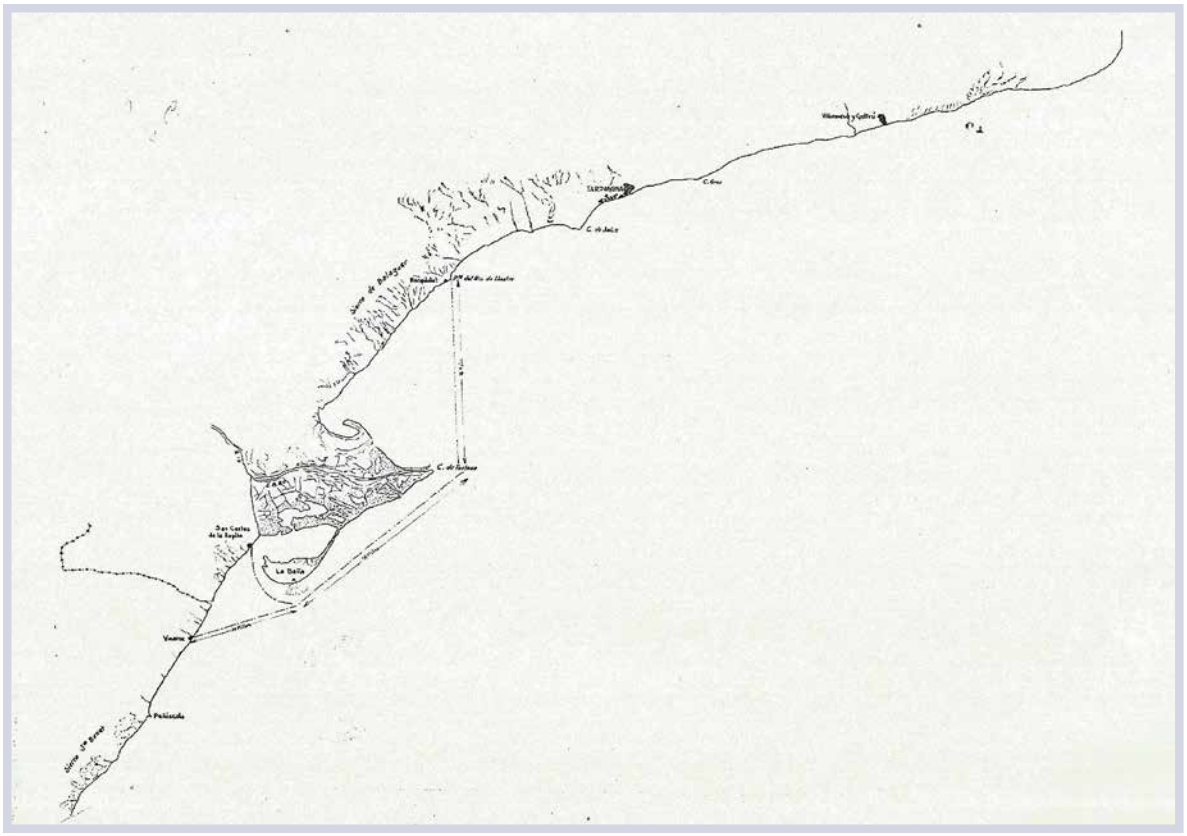
Se asegurará el secreto,tomando toda clase de precauciones.-

Las barcas de pesca seguirán dedicadas a sus faenas habituales hasta el día D-2,que serán concentradas en VINAROZ.-

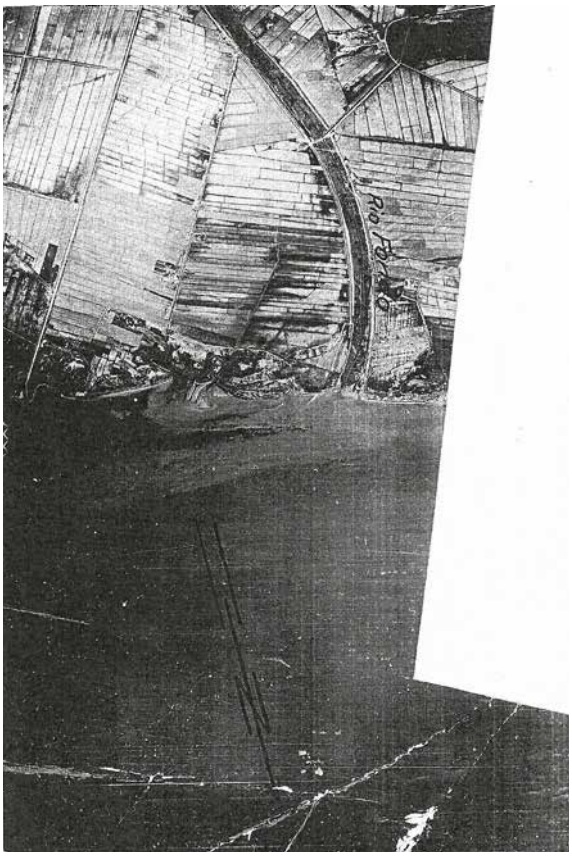
Los patrulleros, Rastreadores,Lanchas I y C que no estén habitualmente en el sector marítimo de Levante,no llegarán á la costa hasta el día D-1.-

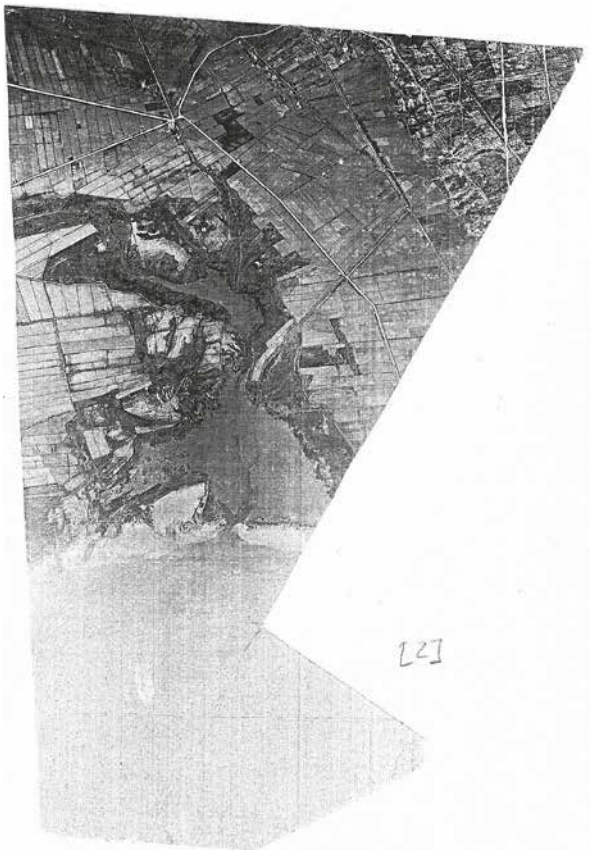
- Es copia -


FORMACION DE MARCHA DE CONVOY
Primer Bón
Segundo Bón
Tercer Bón
Cuarto Bón



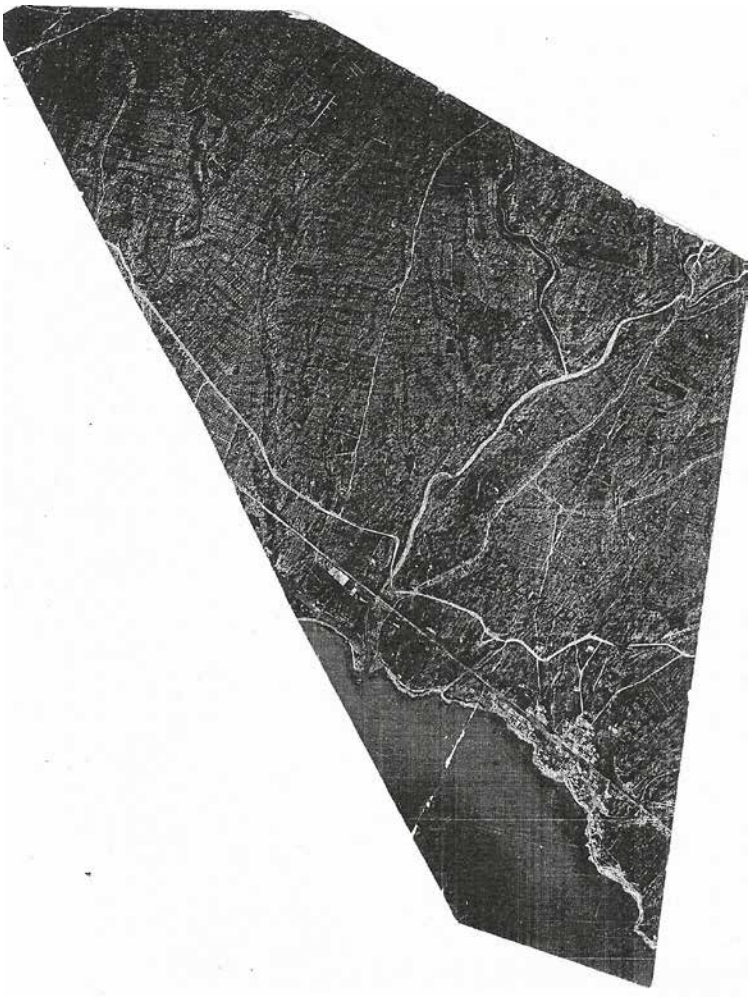
DOCUMENT 4. FOTOGRAFIES AÈRIES DE RECONEIXEMENT DE LA COSTA TARRAGONINA DES DE RIU FONDO FINS A SALOU.[457]

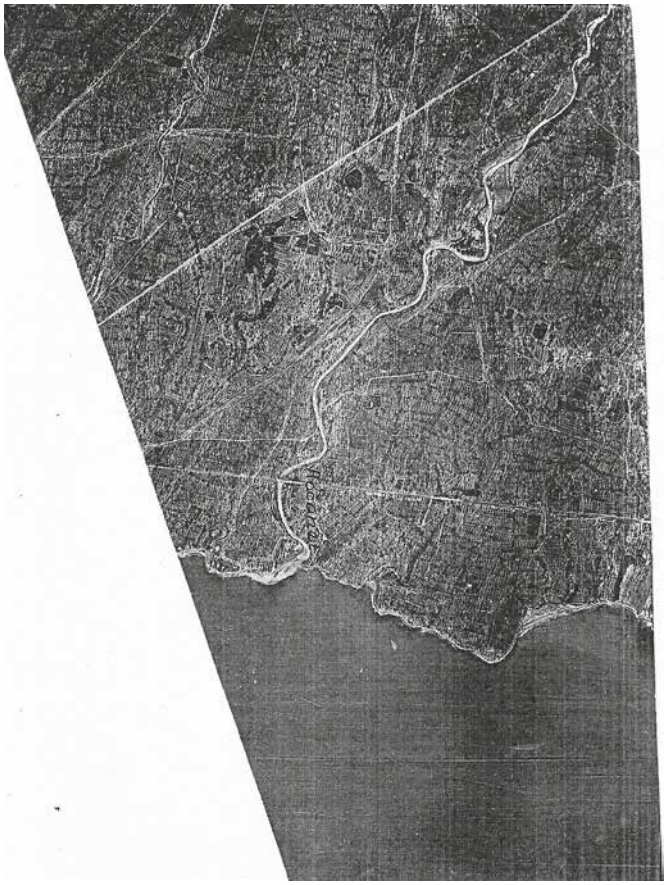


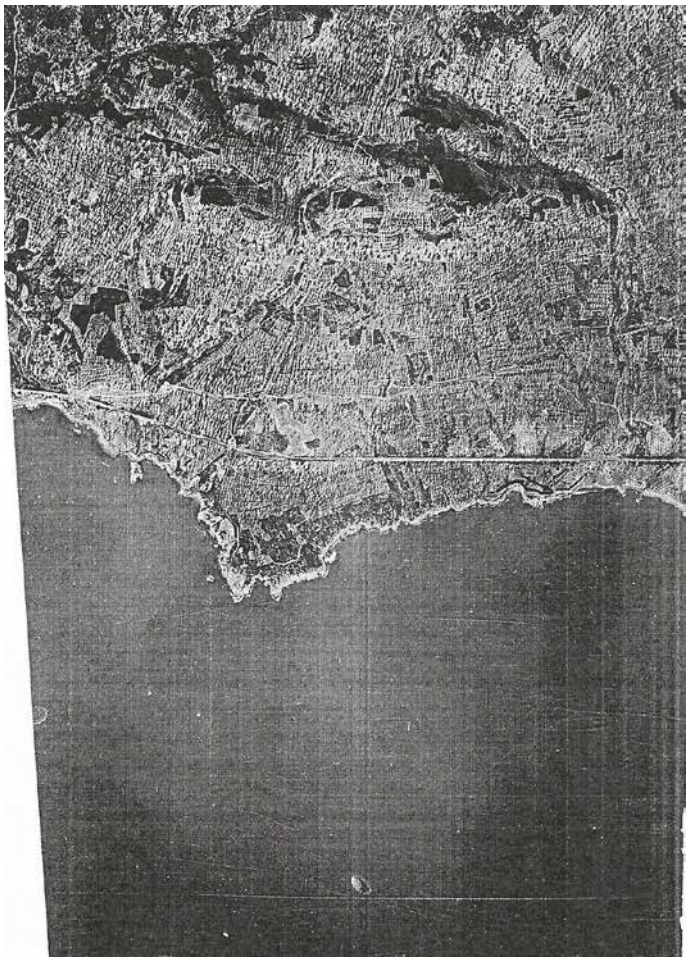


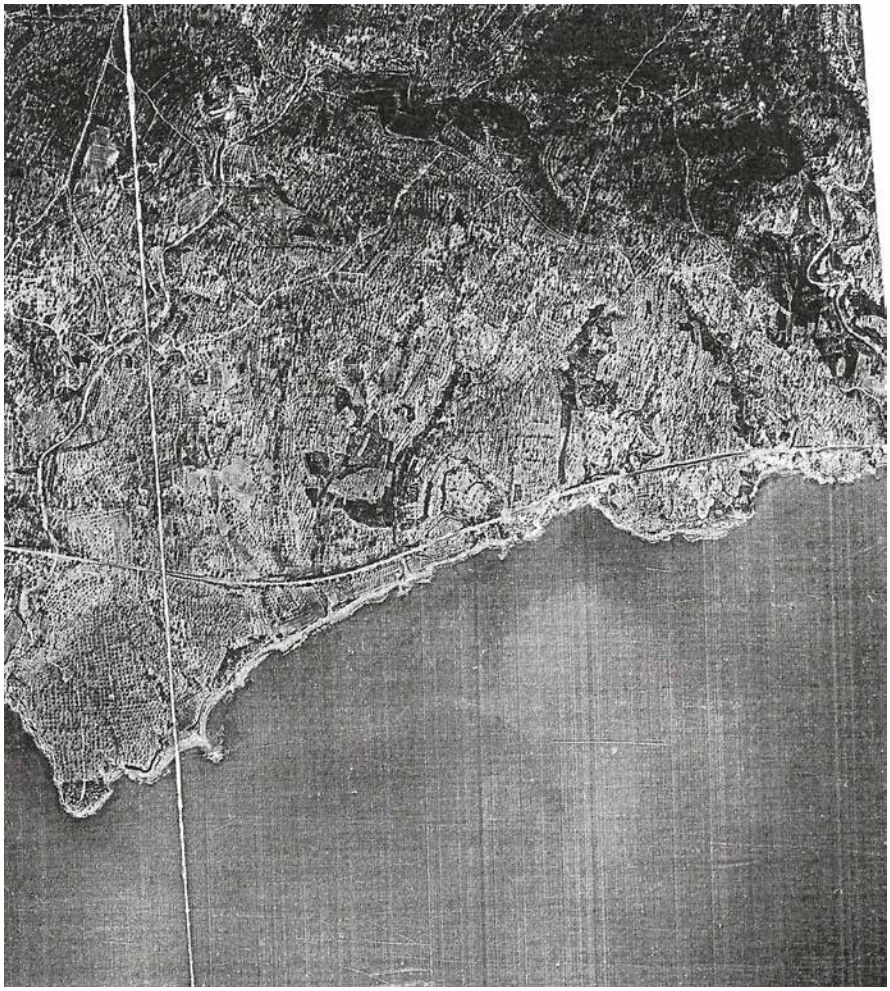
457 Caixa 9042. SHEMA. AGMAB

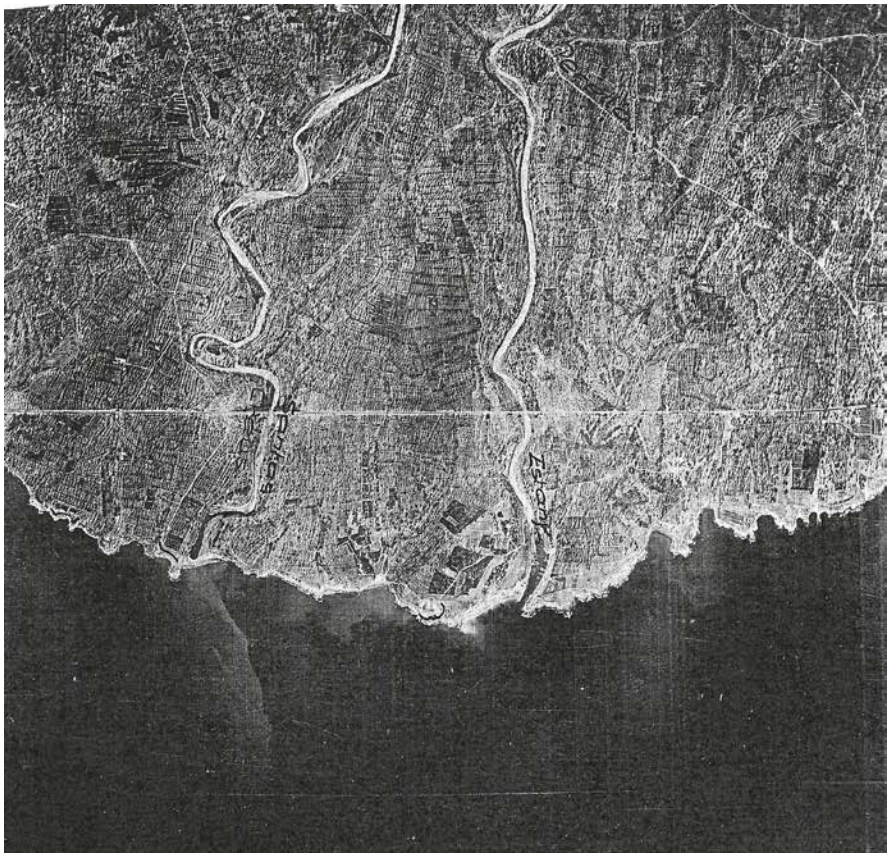

[3]

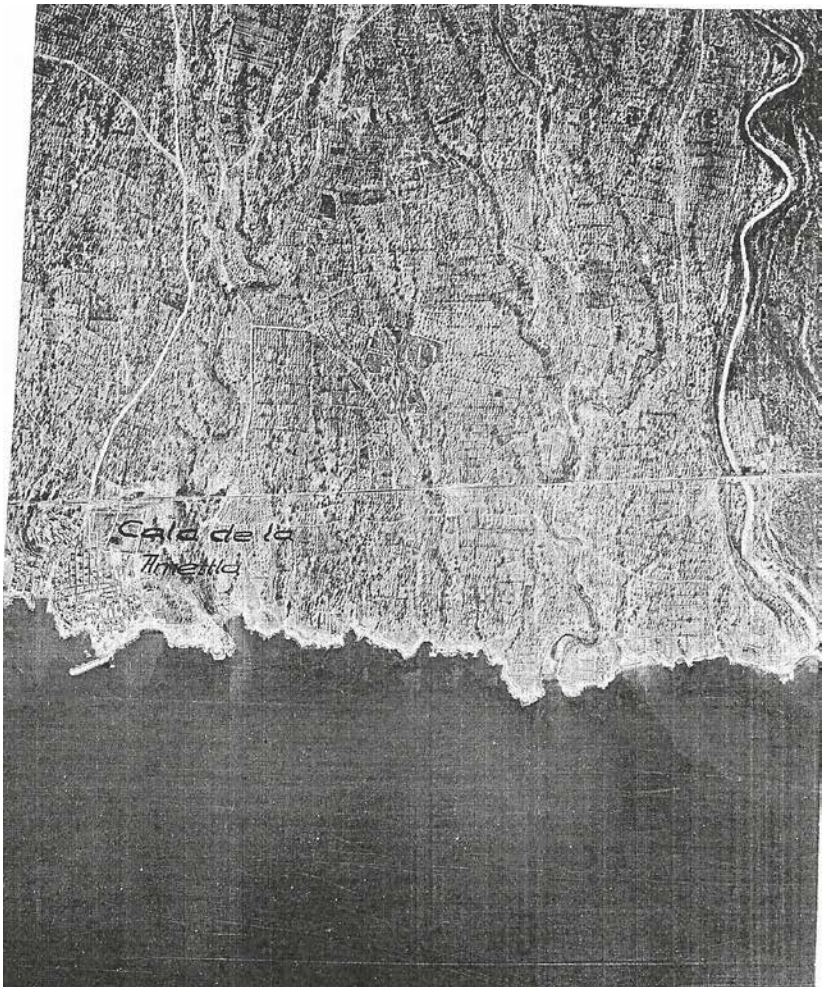


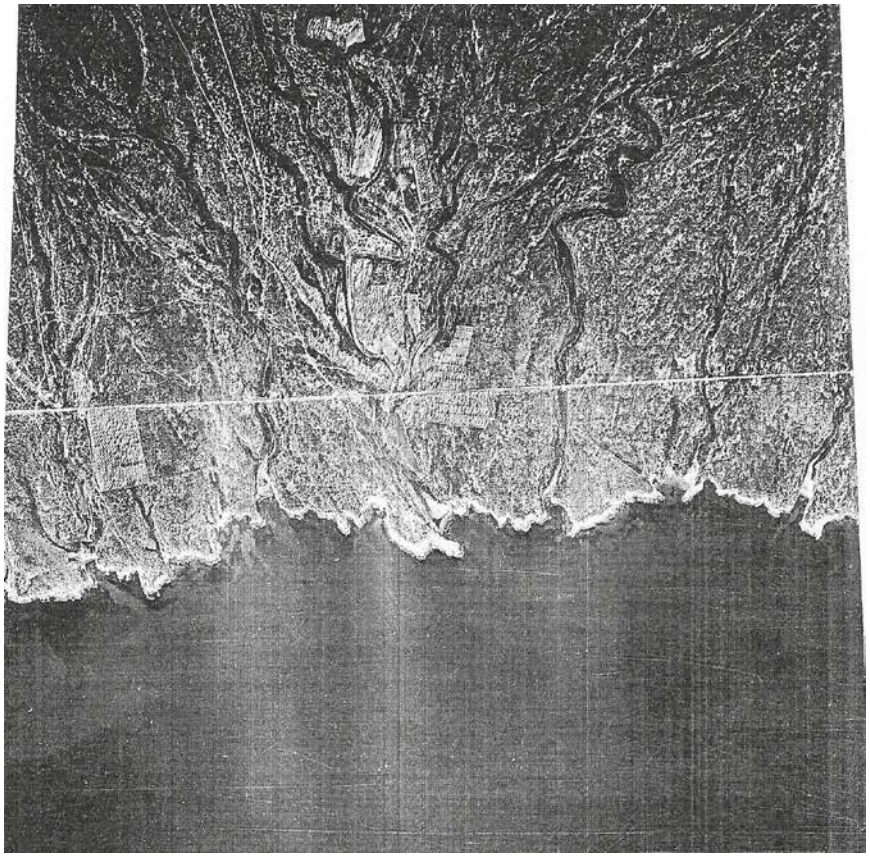


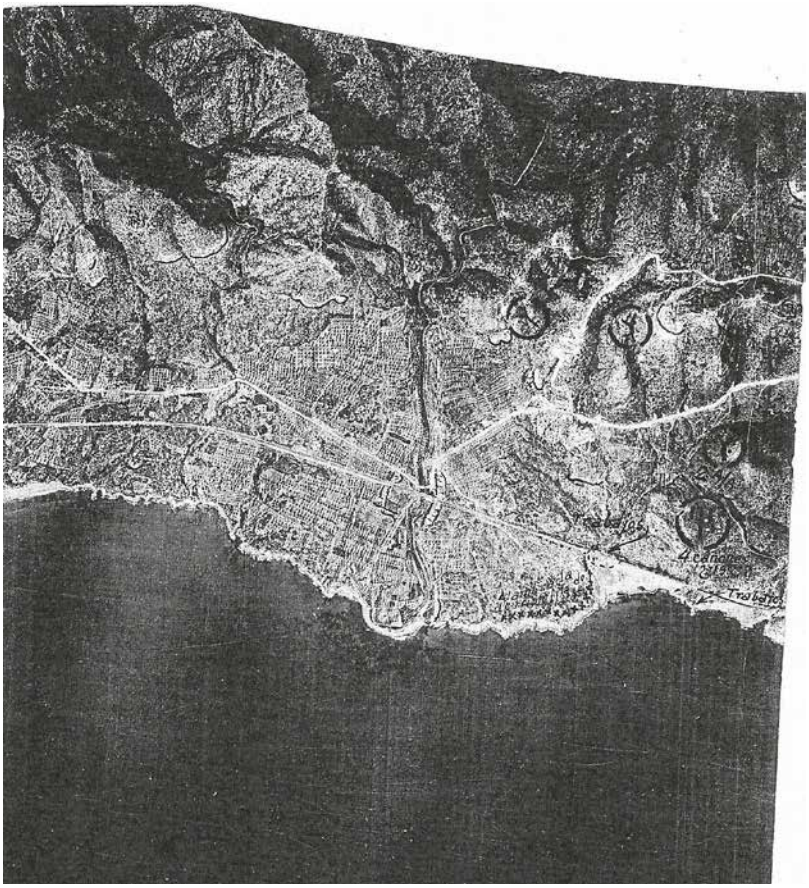


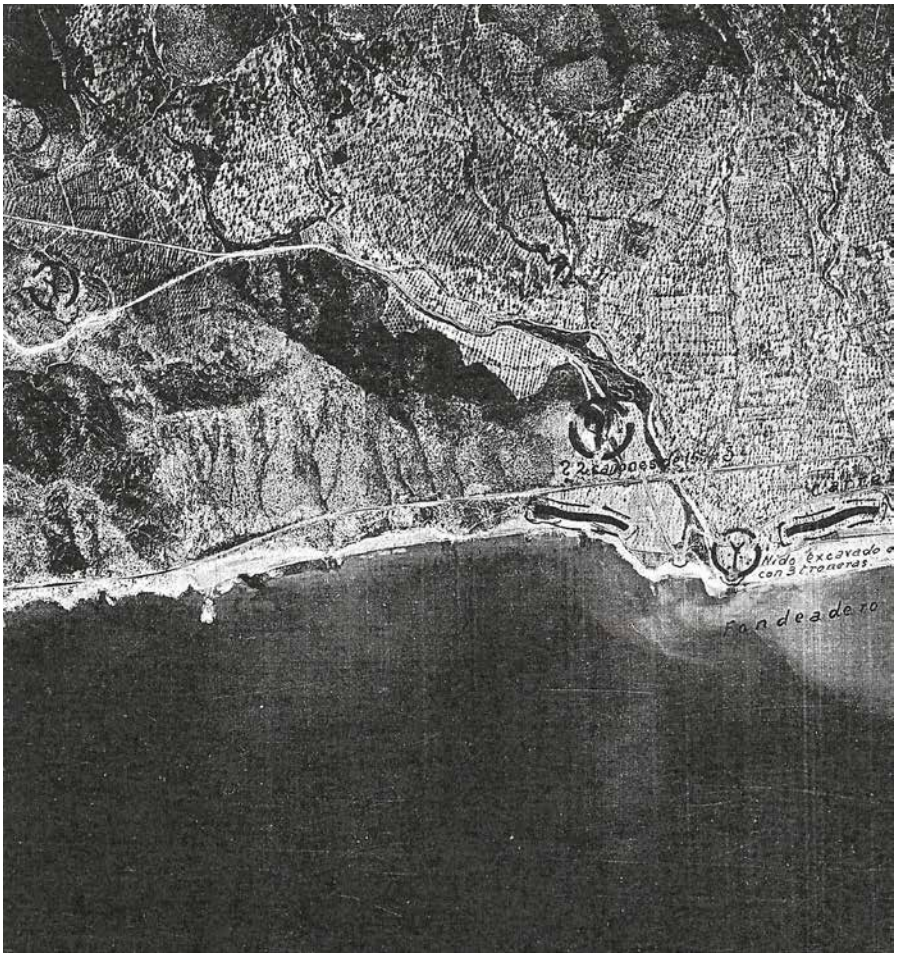


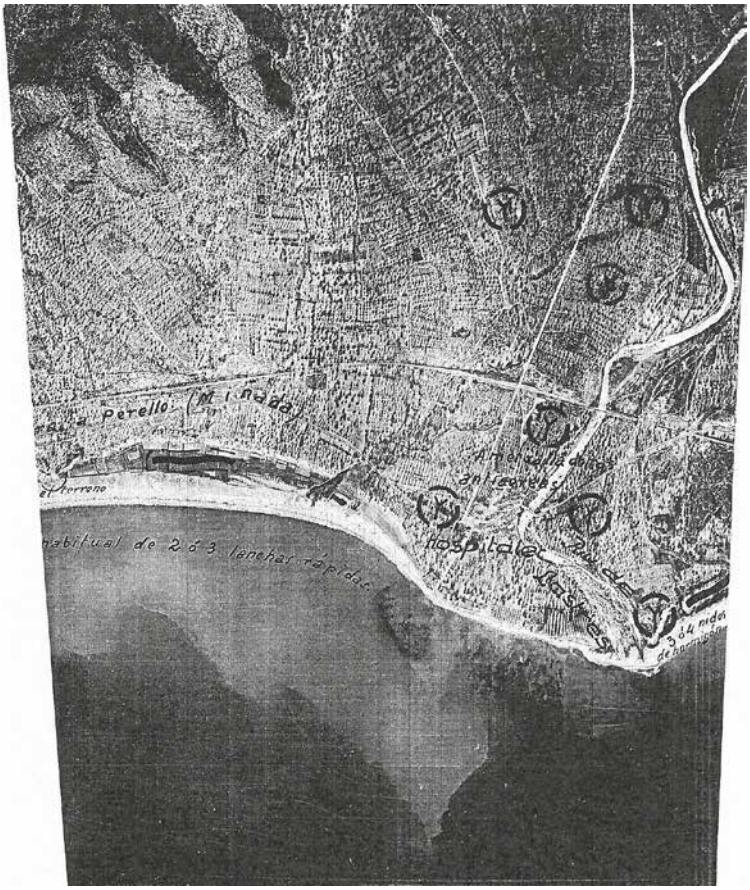


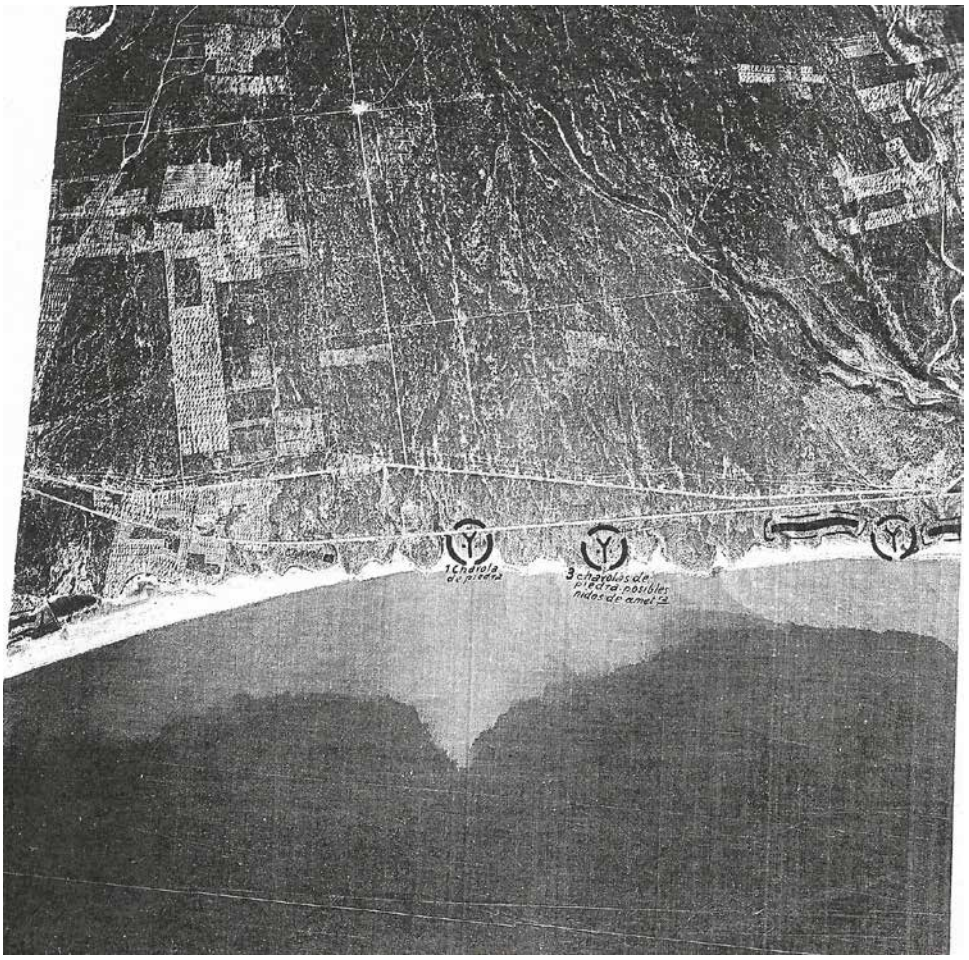

Cala de la
Ametlla

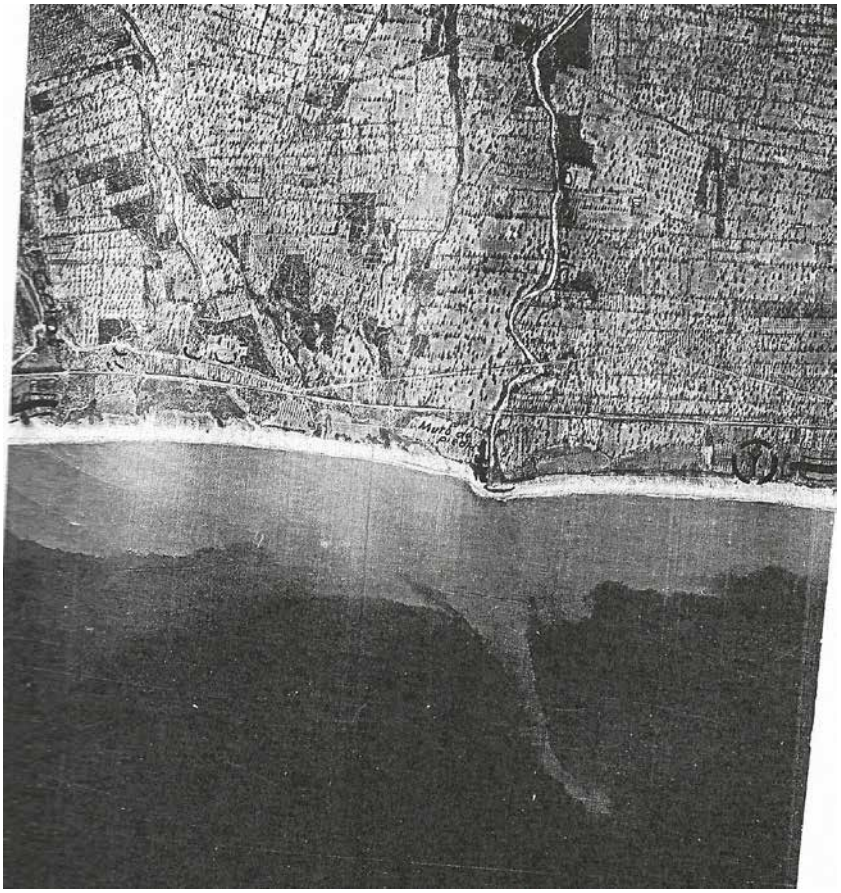




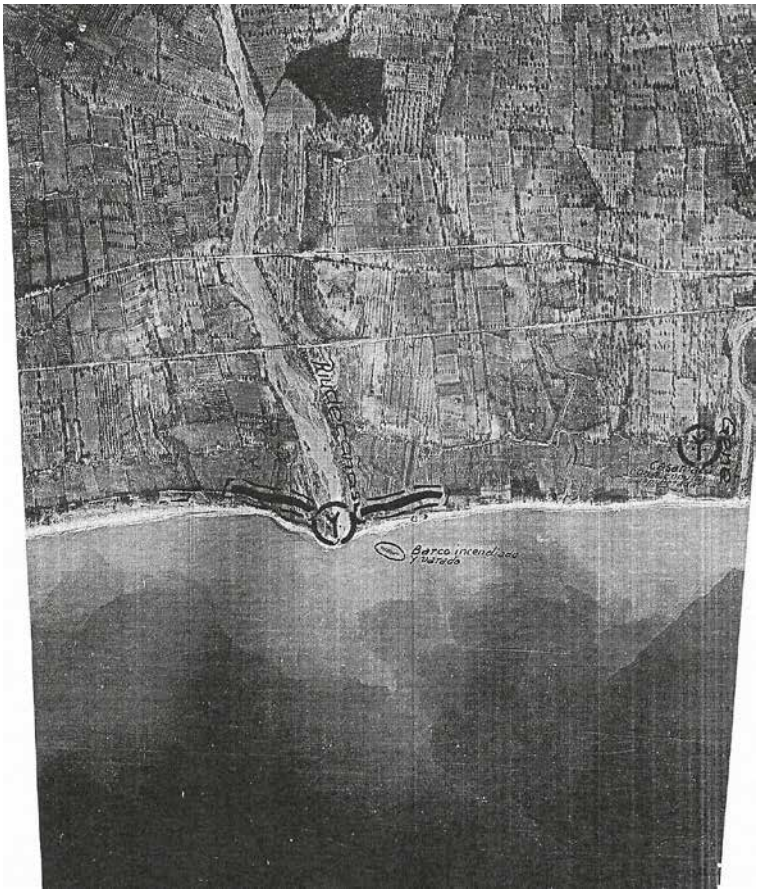

Nido excavado
con 3 troneras
Fondeadero


Perello
habitual de 2 ó 3 lanchas rápidas
hospital


1 Chalola
3 chavolas de piedra posibles nidos de ametlla



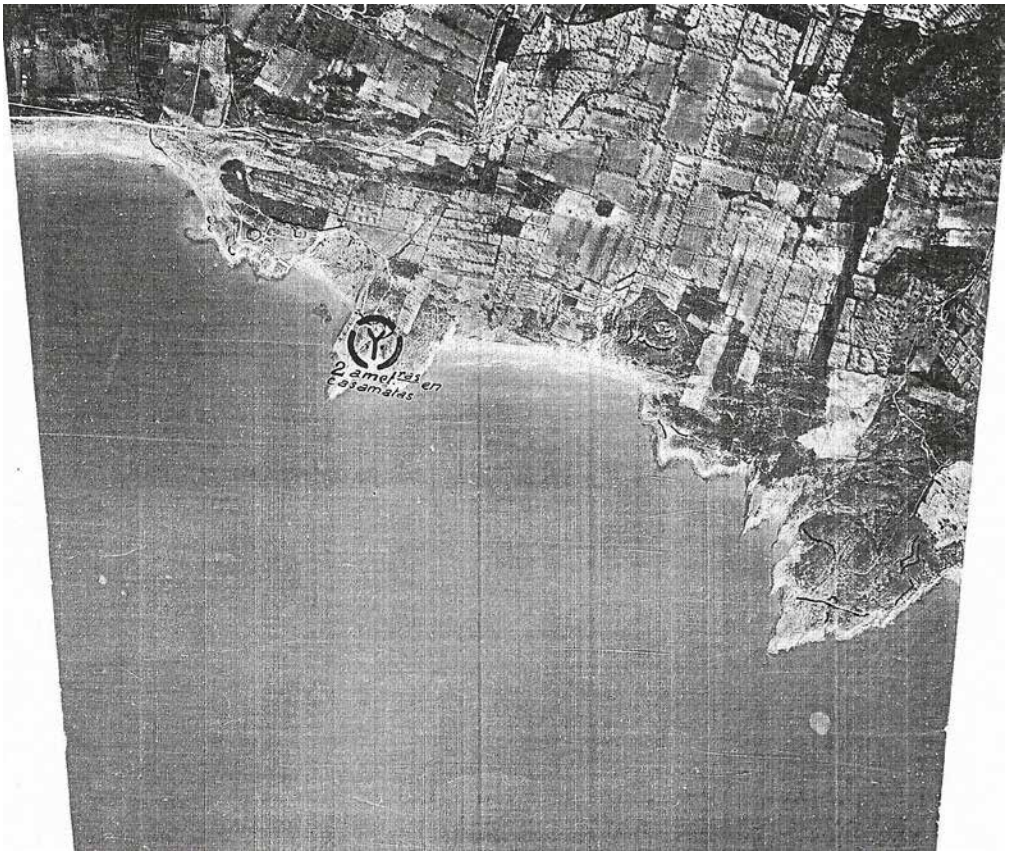


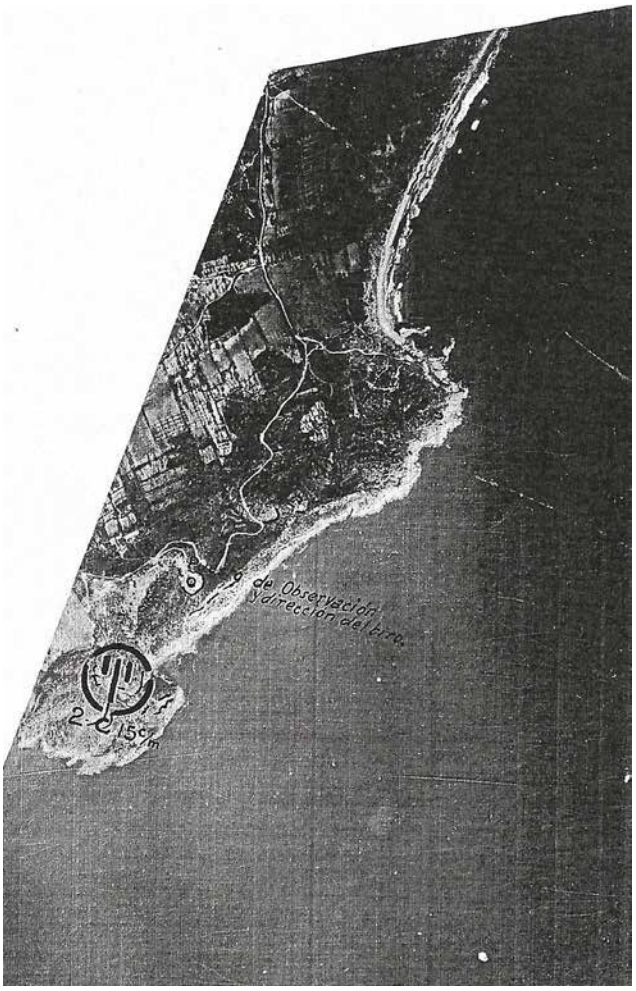

Barco incendiado y varado

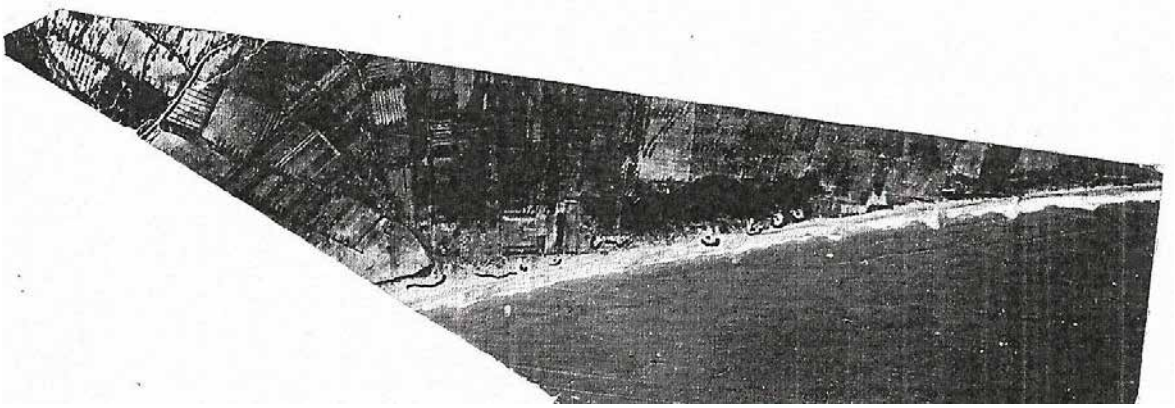

Cambrils

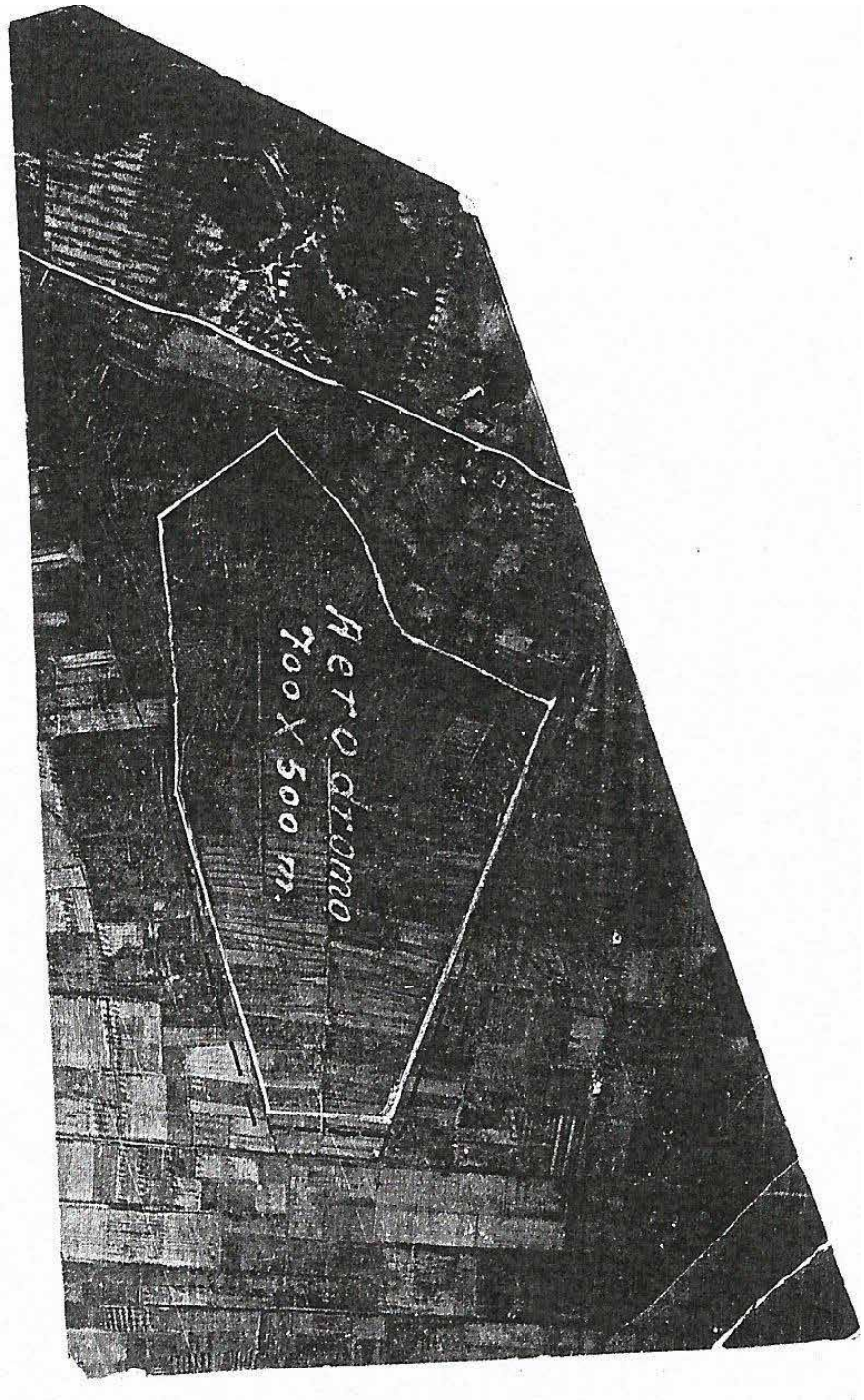


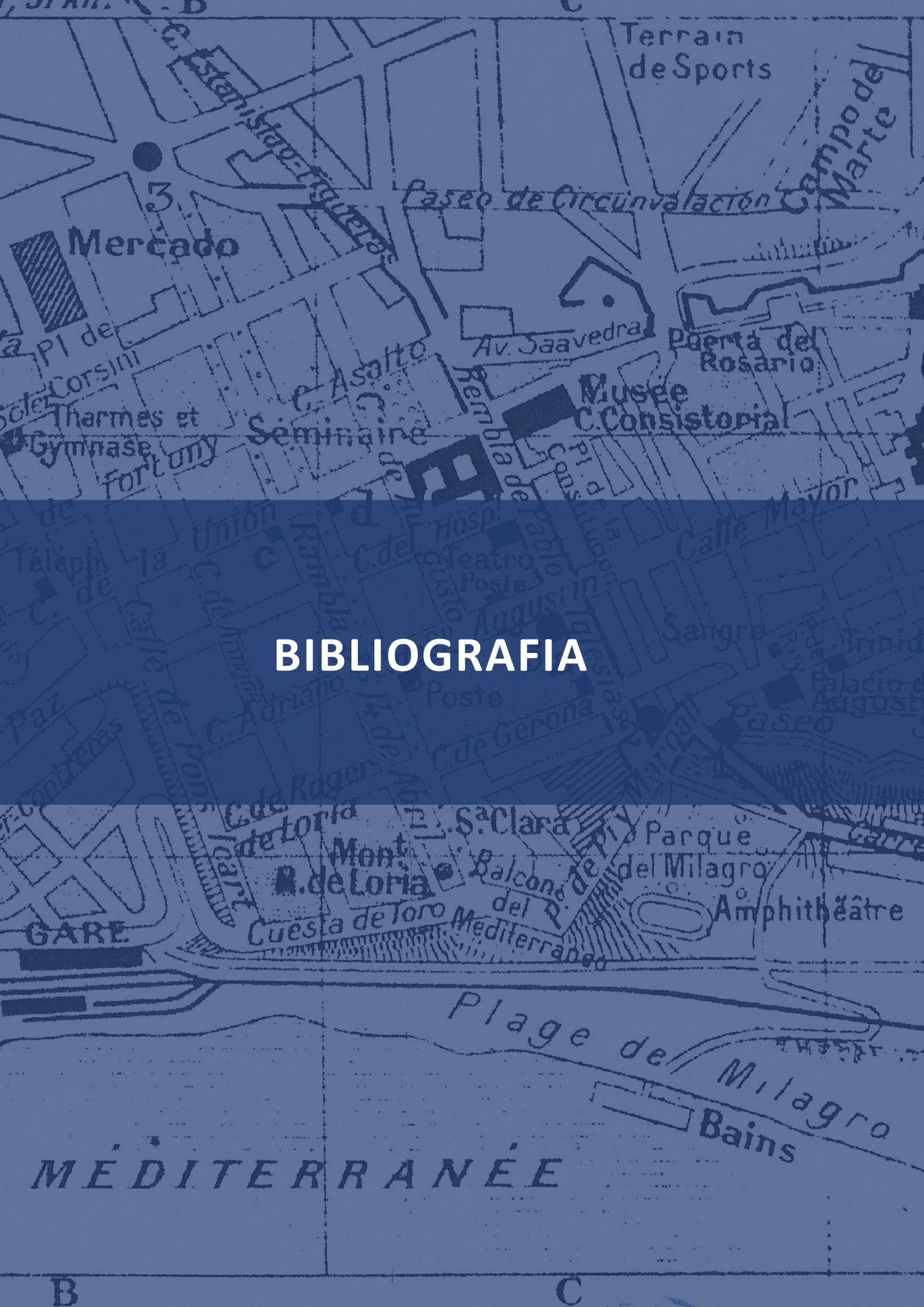



2 ametra en
casamata


de Observación
y dirección del fuego
2 - 15cm




Aerodromo
700 x 500 m.



BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

ARXIUS I BIBLIOTEQUES

Arxiu de la Diputació de Barcelona (ADB)
Arxiu Nacional de Catalunya (ANC)
Archivo General de la Guerra Civil de Ávila (AGMAV)
Archivo General de la Marina don Álvaro de Bazán (AGMAB)
Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA)
Archivo General de la Guerra Civil Española (AGGCE)
Archivo Intermedio Militar Pirenaico (AIMP) de Barcelona
Arxiu General del Museu Marítim de Barcelona (AGMMB)
Archivo de la Comandancia de Obras Militar de Barcelona (ACOMB).
Arxiu del Museu del Ferrocarril de Catalunya (Vilanova i la Geltrú).
Arxiu Comarcal del Maresme
Arxiu Municipal de Cunit
Arxiu Històric Comarcal de Vilanova i la Geltrú
Arxiu Històric Municipal de Sitges
Arxiu Municipal de Castelldefels
Arxiu Municipal de Gavà
Arxiu Municipal del Prat de Llobregat
Arxiu Municipal de Vandellòs-Hospitalet de l'Infant.
Biblioteca del Pavelló de la República de la Universitat de Barcelona (BPR-UB),
Biblioteca Histórico-Militar de Barcelona, Caserna de El Bruc.
Biblioteca de la Facultat d'Història de la Universitat de Barcelona.
Biblioteca del Museu Marítim.

PUBLICACIONS I REVISTES

ABC (Madrid)
Adelante
Acció Sindical (Valls)
Anuario Militar de España (Madrid)
Ara (Palafrugell)
L'Autonomista (Girona)
Boletín Oficial del Estado
Butlletí del Comitè de Defensa Local(Vilanova i la Geltrú)
Diari de Girona
Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya
Diari de Tarragona
Diari Oficial del Ministerio de la Guerra / de Defensa Nacional
Ebre 38
L'Espurna (Girona)
Front (Girona)
Gaceta de Madrid / de la República
Llibertat (Mataró)
Memorial del Arma de Ingenieros
El País (Barcelona i Madrid)
El Punt (Girona)

Recull (Blanes)
Revista Aeroplano
Revista Española de Historia Militar
Revista General de Marina
Revista de Historia Militar
Revista de Historia Naval
Serga
Solidaridad Obrera
La Vanguardia
Última Hora

ALTRES FONTS

www.adar.es
www.aviacioiguerracivil.com
www.elgrancapitan.org
www.griegc.com
guerracivil.mundoforo.com
www.totselsnoms.org
www.trasmeships.es
www.wikipedia.com

LLIBRES I ARTICLES

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

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

ALCOFAR NASSAES, José Luis, *La aviación legionaria en la Guerra Española*, Barcelona, Editorial Euros. 1975.

-*Las Fuerzas Navales en la Guerra Civil Española*. Barcelona. Dopesa. 1971.

-*La Marina de Guerra Italiana en la Guerra de España*. Barcelona. Editorial Euros. 1976.

-*Los Asesores Soviéticos (los Mejicanos) en la Guerra Civil Española*. Barcelona. Editorial Dopesa. 1971.

ALEMANY, Joan, *Els fars de Catalunya.*Tiana. Rosa Esteve i Associats. 2006.

ALONSO, Bruno, *La Flota Republicana y la Guerra Civil de España (Memorias de su Comisario General)*. México. Imprenta Grafos. 1944.

ALPERT, Michael, *El ejército republicano en la Guerra Civil*. Madrid. Editorial Crítica. 2007

-*La Guerra Civil Española en el mar*. Siglo XXI. Madrid. España Editores. 2008.

AMAT TEIXIDÓ, Jordi, *República i Guerra Civil a Calella, 1931-1939*. Mataró. Caixa d'Estalvis Laietana. 1994

ARNABAT, Ramon, ÍÑIGUEZ, David, CABEZAS, Adrián i GESALÍ, David, *El Penedès sota les Bombes. Crònica d'un setge aeri 1937-1939. Alt Penedès, Baix Penedès i Garraf*. Vilafranca del Penedès.

Cossetània Edicions i Institut d'Estudis Penedesencs. Col·lecció Esquadra 11 número 2. 2012.

BARCELÓ-FORTUNY, José María, *Historia y Estela del Crucero Canarias.* Madrid.Editorial Almena. 2004.

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

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

CABEZAS SÁNCHEZ, Adrián, *La Guerra Civil a Vilanova i la Geltrú. (1936-1939). Aspectes militars*. Institut d'Estudis Penedesencs. Vilanova i la Geltrú. 2009.

CAPDEVILA, Juan, *La fortificación de campaña. Sindicato de la Indústria de la Edificación, Madera y Decoración*. Barcelona. 1938.

CARDONA, Gabriel, *Historia militar de una Guerra Civil*, Barcelona, Flor de Viento. 2006.

CASTELLANO RUIZ DE LA TORRE, Ricardo, *Los restos del Asedio. Fortificaciones de la Guerra Civil en el frente de Madrid. Ejército nacional*. Madrid. Editorial Almena. 2004.

- *Los restos de la Defensa. Fortificaciones de la Guerra Civil en el frente de Madrid*. Ejército Republicano. Madrid. Editorial Almena. 2007.

CASTELLS, Andreu, *Las Brigadas Internacionales en la guerra de España*, Barcelona. Editorial Ariel. 1974.

CASTILLO DUEÑAS, Adolfo, *Buques de Ybarra*. Sevilla. 1997.

CAYUELAS ROBLES, Ramón, *Relatos inéditos de los submarinos republicanos en la Guerra Civil Española (C-5 y C-2)*. Alacant. Editorial Club Universitario. 1999.

CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo, *Armada Española* (quatre volums). Madrid. Editorial Poniente. 1983.

CERVERA PERY, José, *Alzamiento y Revolución en la Marina*. Madrid. Editorial San Martín, 1978.

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

CLARA, Josep, *Els búnquers de la costa catalana. Patrimoni militar en temps de guerra (1936-1939)*. Col·lecció Camí Ral, núm 35. Barcelona. Rafael Dalmau Editor. 2012.

-*Bombardeig de Roses i nit de terror*, dins *Revista de Girona*, 118 (1986), p.472-476.

-*Els bombardeigs marítims a Palamós durant la Guerra Civil*, dins *Estudis sobre temes del Baix Empordà*, 6 (1987), p. 183-200.

-*Els bombardeigs a Blanes durant la Guerra Civil*, dins *Revista de Girona*, 123 (1987), p.390-394.

CLAVERO, Capità i BOUZA, S. Tinent, *Descripción de la ametralladora antiaérea Breda de 20 mm*, Madrid, Gran Capitán, 1942.

COLOMER, Margarida, *La Guerra Civil a Mataró, 1936-1939*, Barcelona. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. 2006.

COMPAÑÍA TRANSMEDITERRÁNEA. Historia de la Flota. Barcelona. Compañía Transmediterránea. 1998.

COMPTE I FREIXANET, Albert, *República i Guerra Civil a Castelló d'Empúries (entre la història i les memòries)*. Figueres. Gràfiques Canigó. 1995.

CONTELL I RUIZ, Josep Maria, *Gràcia, temps de bombes, temps de refugis. El subsòl com a supervivència*, Barcelona, Taller d'Història de Gracia, 2008.

DE RAMON I VIDAL, Jaume, *El Regiment Pirinenc número 1 de Catalunya*, Barcelona, Editorial Rafael Dalmau. 2004.

DE SOLA, Víctor María Y MARTEL, Carlos, *Estelas Gloriosas de la Escuadra Azul*. Cadis. Establecimientos Cerón. 1937.

-*Proa a España*. Cadis, Establecimientos Cerón. 1938.

DE SOLA, Víctor María, *Gestas de la Armada Imperial*. Cadis, Establecimientos Cerón i Librería Cervantes. 1939.

DEL CASTILLO, Enrique i BARUTELL, Carlos, *Ideas Modernas sobre Plazas Marítimas*. Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros del Ejército. 1904.

DOMÍNGUEZ BENAVIDES, Manuel, *La Escuadra la mandan los cabos.* Editorial Luz de México, 1944.

DUEÑAS ITURBE, Oriol, *La gran destrucció. Els danys de guerra i la reconstrucció de Catalunya després de la Guerra Civil (1937-1957*. Tesi Doctoral. Universitat de Barcelona. Juny 2012.

ENGEL, Carlos, *Historia de las brigadas mixtas del ejército popular de la República, 1936-1939*. Madrid. Editorial Almena. 1999.

ESTADO MAYOR DE LA ARMADA. *Comisión de la Armada para Salvamento de Buques*. Madrid. 1941.

FERNÁNDEZ GUIRAO, Francisco José i Rebecca Antonie TOMBERGS, *Arquitectura militar de la Guerra Civil en Murcia. Una fortificación olvidada: las casamatas de la Venta de Purias,* dins *Alberca*, 6 (2008). p. 155-177.

FIGUERES FRASNEDO, Xavier, *República i Guerra Civil a l'Ametlla de Mar*, Tortosa, Ajuntament de l'Ametlla de Mar. 2002.

FUENTE, Pablo de la, *Historia militar de la Guerra Civil a la comarca de la Selva*. *Patrimoni i memòria republicana*. Santa Coloma de Farners. Centre d'Estudis Selvatans. 2010.

FUENTES, Álvaro. *El Crucero Canarias proa a la victoria*. Madrid, Espasa Calpe. 1940.

GARANGOU, Sonia, *Malgrat 1930-1940: els anys silenciats. República, revolució, guerra i dictadura a un poble de l'Alt Maresme*. Malgrat de Mar,

GENERALITAT DE CATALUNYA, *Població de Catalunya 1936*. Servei Central d'Estadística. Generalitat de Catalunya. Departament de Presidència. 1936.

GESALÍ, David, *Delfín. El avión Grumman CC&F G-23 Delfín en la Guerra Civil Española*, Escuadra 7, 2005.

GESALÍ, David i ÍÑIGUEZ, David, *El Torpedo Aeri: un coet per a la República*. *Ebre 38* número 1, 2003, p. 37-46.

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

GÓMEZ-SANTOS, Marino, *Transmediterránea. Hacia el nuevo milenio. 1917-1997*. 1997.

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

GONZÁLEZ HUIX, Francisco Javier, *El asedio aéreo de Tarragona 1937-1939.* Tarragona. Diputació de Tarragona. 1990.

-*El puerto y la mar de Tarragona durante la Guerra Civil 1936-1939*, Tarragona, Institut d'Estudis Tarraconenses Ramon Berenguer IV, 1995.

-*Enero 1939. Un proyecto de desembarco en la zona Tamarit-Berà,* dins *Estudis Altafullencs*

-El torpedamiento del vapor Navarra en aguas de Altafulla durante la Guerra Civil, *Estudis Altafullencs*, número 12, 1988.

GOVERN DE LA GENERALITAT, *Normes generals i instruccions tècniques*. Barcelona. Conselleria de Treball i Obres Públiques, Junta de Defensa Passiva de Catalunya. 1937.

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

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

-Els búnquers del Cavaió (Arenys de Mar), dins *XXVI Sessió d'Estudis Mataronins*. Mataró, 28 de novembre de 2009. Comunicacions presentades. 2010, p. 203-217.

GUARNER, Vicenç, *L'aixecament militar i la Guerra Civil a Catalunya*, Barcelona. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. 1980.

-Cataluña en la Guerra de España, Madrid. Editorial Gregorio del Toro. 1975.

HERNÁNDEZ CARDONA, Francesc Xavier, *Història militar de Catalunya: Temps de revolta*, vol. IV. Barcelona. Dalmau, 2004.

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

HEIBERG, Morten i ROS AGUDO, Manuel, *La trama oculta de la Guerra Civil. Los servicios secretos de Franco*. Barcelona. Crítica, 2006

HOWSON, Gerald, *Armas para España*, Barcelona. Península. 2000.

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

INFIESTA PÉREZ, José Luis i Artemio MORTERA, *La Artillería en la Guerra Civil, Material fuera de servicio incorporado a la campaña*. Col·lecció La Maquina y la Historia. Número. 22. Valladolid, Editorial Quirón. 2000.

ÍÑIGUEZ GRÀCIA, David, *El Vesper de la Gloriosa. L'aviació republicana*, Calafell. Llibres de Matrícula. 2005.

JIMÉNEZ, Àngel, *La Guerra Civil a Sant Feliu de Guíxols (1936-1939)*, Sant Feliu de Guíxols, Ajuntament. 1995.

-Els bombardeigs a Sant Feliu de Guíxols durant la Guerra Civil, dins *Revista de Girona*, 105 (1983), p. 345-355.

-Artillers bascos i catalans a Sant Feliu de Guíxols, dins *Revista de Girona*, 130 (1988), p. 485-490.

JIMÉNEZ ARNAU, José Antonio i Ricardo, *A Madrid por la mar.* Saragossa. Editorial Heraldo de Aragón. 1938.

JOU ANDREU, David, SIERRA FARRERAS, Roland i TEIXIDÓ PASCUAL, Robert: *La Guerra Civil de 1936-1939 a Sitges*. *Tres conferències*. Sitges. Grup d'Estudis Sitgetans, 2001.

JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA. Dirección de las obras y servicios. *Memoria acerca del estado y progreso de las obras y servicios del puerto y de las vicisitudes ocurridas en el mismo y asuntos importantes durante los años 1935-1942, con reseña de varias obras para su ampliación y mejora*. Barcelona. 1942.

Lista Oficial de Buques de las Marina Militar, Mercante y Pesquera Españolas desde 20 toneladas.

Madrid, Edita Subsecretaria de la Marina Civil. 1935.

LLINÀS, Àngel i MUÑOZ, Mary: *Vallcarca. Una vall, una fàbrica, una colònia, 1936-1975*. Les Roquetes del Garraf: Grup d'Investigadors de les Roquetes del Garraf, 2006.

LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING. London. Compañía Transatlántica. Barcelona. 1935-36.

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

MADARIAGA FERNÁNDEZ, Francisco Javier, *Las indústrias de guerra de Cataluña durante la Guerra Civil*, tesi doctoral presentada a la Universitat Rovira i Virgili, Tarragona, abril de 2003.

MALUQUER I WAHL, Joan, *L'aviació de Catalunya els primers mesos de la Guerra Civil*, Barcelona, Pòrtic. 1978.

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

MARTÍNEZ LORENZO, Comandante, *Artillería de Costa*. Madrid. Ediciones Ejército. 1941.

MARTÍNEZ REVERTE, Jorge. *La Batalla del Ebro*. Barcelona: Crítica, 2006.

MARTÍNEZ SUÁREZ, Sandra, *Converses amb "biberons" de Sitges*. Sitges. Ajuntament de Sitges. 2006.

MAS GIBERT, Xavier, *Guerra, revolució i contrarevolució a Canet de Mar, 1936-1943*. Mataró, Caixa d'Estalvis Laietana. 2002.

MASSOT I MUNTANER, Josep, *El desembarcament de Bayo a Mallorca*, Barcelona. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1987.

MOLINA, Lucas i MANRIQUE, José María, *Legión Cóndor: Su historia olvidada*. Valladolid. Quirón, 2000.

MOLINA FRANCO, Lucas i VÁZQUEZ GARCÍA, Juan, *Los cañones de La Coruña. Un recorrido histórico y turístico por las defensas costeras del norte de España*. La Corunya. Alcañiz Fresno. 2004.

MONTLLÓ BOLART, Jordi i Joan Carles ALAY, *Els búnquers del litoral del Maresme. Un element patrimonial a punt de desaparèixer*, dins XV Sessió d'Estudis Mataronins, Mataró, 1999.

MONTOLIU, Miquel i Joan SANTACANA, *Memòria de guerra: Calafell, 1936-1939*, Calafell, Llibres de Matrícula, 1998.

MORÉ AGUIRRE, David, *La vida en los faros de España. El Cuerpo de Torreros de Faros de Técnicos. Mecánicos de Señales Marítimos (1851-1992)*. Barcelona. Edita Museu Marítim de Barcelona i Angle Editorial. 2010.

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

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

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

NOGUERA, Joan, *La Guerra Civil a Tamarit (1938-1939)*, Estudis Altafullencs, número 8 1984.

O'DONELL TORROJA, César, *Las pérdidas de buques mercantes republicanos causadas por hidroaviones de la Legión Cóndor durante la guerra civil española (1936-1939)*, Revista de Historia Naval, núm 43, 1993, p. 55-84.

OLIVEIRA, Mauricio de, *La tragedia española en el mar.* Cadis. Establecimientos Cerón i Libreria

Cervantes. 1937.

-*Las dos Españas en el mar.* Cadis. Establecimientos Cerón. 1937.

-*Marinos de España en guerra.* Cadis. Establecimientos Cerón i Libreria Cervantes. 1938.

-*Aguas de España, zona de guerra.* Cadis. Establecimientos Cerón i Libreria Cervantes. 1939.

Palamós 1936-1939. Diari de Lluís Barceló i altres veus, Palamós, Ajuntament de Palamós. 2006.

PARDO, Juan, *La Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Cataluña* (1937-1939), 1er Congrés d'Història Marítima de Catalunya, Museu Marítim, Barcelona, 2004.

PARDO CANALIS, Julio, *Cuando el mar no era un camino*. Saragossa. Tipografía La Editorial. 1937.

PERMUY LÓPEZ, Rafael A., *Ases de la Aviación Republicana (1936-1939)*. Londres. Galland Books, 2008.

PERNAU, Josep, *Diario de la caída de Cataluña*, Barcelona, Ediciones B, 1989

PUIG ROVIRA, Francesc Xavier, *Vilanova i la Geltrú 1936-1939. Guerra Civil, revolució i ordre social*, Barcelona, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2005.

PUJADÓ I PUIGDOMÈNECH, Judit, *Contra l'oblit. Els refugis antiaeris poble a poble*, Barcelona. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. 2006.

- *El Llegat Subterrani. Els refugis antiaeris de la Guerra Civil*. Badalona. Ara Llibres. 2008.

RAMON I PERA, Francesc Xavier, *Vilassar de Mar (1936-1939). Una història que no s'ha d'oblidar però que no s'ha de repetir*, Vilassar de Mar, Editorial Oikos-Tau, 1998.

RICART GIRALT, José, *Guía Marítimo Comercial de los Puertos de la Península Ibérica. Volumen Primero. Cataluña*. Edita Revista de Navegación y Comercio. 1894.

RODRIGO Y ALHARILLA, *La Casa Ramos, 1845-1960: más de un siglo de historia marítima*. Barcelona. Edició Museu Marítim de Barcelona. 2005.

RODRÍGUEZ MARTÍN GRANIZO, Gonzalo i GONZÁLEZ-ALLER, José Ignacio, *Submarinos republicanos en la Guerra Civil Española.* Madrid. Libreria Gabriel Molina. M Abella asociados. 2003.

ROJO, Vicente, *¡Alerta los pueblos! Estudio político-militar del periodo final de la guerra española*, Barcelona. Ariel. 1974.

-*Historia de la Guerra Civil Española*. Barcelona. RBA. 2010.

ROVIRA I VIRGILI, Antoni, *La guerra que han provocat. Selecció d'articles sobre la guerra civil espanyola*. A cura de Josep M. ROIG I ROSICH, Barcelona. Publicacions de l'Abadia e Montserrat. 1998.

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

SAIZ CIDONCHA, Carlos, *Aviación republicana. Historia de las Fuerzas Aéreas de la República Española (1931-1939)*, 3 volums. Madrid, Almena, 2006.

SALAS LARRAZÁBAL, Ramón, *Historia del Ejército Popular de la República*, Madrid. Editora Nacional, 1973, 4 vol.

SÁNCHEZ de ALCÁZAR GARCÍA, César. *Los Cañones Vickers de 381/45 mm*. Londres. Galland Books. 2010.

SÁNCHEZ DE TOCA, Joaquín, *Nuestra Defensa Naval*. Madrid. 1903.

SANTAELLA PASCUAL, Federico, *La Artillería en la Defensa de Cartagena y su Base Naval. Desde los*

orígenes al Plan Vickers de 1926. Editorial Áglaya. Cartagena. 2ª edició 2006.

SANTACREU SOLER, José Miguel, *Tres claves de la Guerra Civil en el Mediterráneo*.

SANTOCILDES, José i CASTAÑÓN, Carlos. *Órganos de Stalin... Made in Spain. La Artilleria cohete en el Ejército Español*. Cuadernos de Revista Española de Historia Militar, número 2. Valladolid. Quirón Ediciones. 2003.

SERVICIO HISTÓRICO MILITAR, *Partes oficiales de guerra 1936-1939*, Madrid, Editorial San Martín, 1977-1978, 2 volums.

SOLÉ SABATÉ, Josep Maria i Joan VILLARROYA I FONT, *Catalunya sota les bombes (1936-1939)*, Barcelona. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1986.

-*España en llamas. La guerra civil desde el aire*. Madrid. Temas de Hoy, 2003.

-*Breu història de la Guerra Civil a Catalunya*. (directors). Barcelona. Edicions 62. 2005.

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

SUEIRO, Daniel, *La Flota es Roja. (Papel clave del Radiotelgrafista Benjamín Balboa en julio de 1936)*. Barcelona, Argos Vergara. 1983.

TARAZONA, Francisco, *Yo fui piloto de caza rojo*. Madrid. San Martín. 1974.

TARRADELLAS, Josep, *La Indústria de Guerra a Catalunya (1936-1939). L'obra de la Comissió, creada per la Generalitat i el seu report d'actuació*. Lleida. Pagès editors. 2007.

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

VALLES COLLANTES, Francisco, *Páginas de gloria de la Marina Nacional Española (Diario de un voluntario)*. Cadis, Imprenta de Salvador Repeto, 1938.

VERA DELEITO, Antonio i Jorge VERA DELEITO APARICI, *Defensa antiaérea republicana (1936-1939). Artilleria y refugios (algo de valor)*. Utiel, Gráficas Llogidí, 2000.

VIDAL Y RUA, Antonio, *Defensa de Costas. Baterías Económicas*. Madrid. Imprenta del Memorial de Ingenieros. 1901.

VIDIELLA RAMON, Alfons, *El Vendrell 1936-1939*, Vilafranca del Penedès, Ramon Nadal, 2001.

VILA MITJÀ, Mercè, *L'Escala, 1931-1947 (República-Guerra Civil-Postguerra)*, L'Escala, Ajuntament de l'Escala, 1994.

VILAR, Pierre, *La Guerra Civil española*, Barcelona, Editorial Crítica, 1986.

VILAR I MASSÓ, Albert, *La Guerra a Calonge*, Palamós. Bar Xicu-Galeria Tot Art, 2001.

VILLARROYA, Joan, *Els bombardeigs de Barcelona durant la guerra civil (1936-1939)*. Barcelona. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. 1999.

YBARRA MENCOS, Íñigo i CASTILLO DUEÑAS, Adolfo, *La Naviera Ybarra.* Sevilla. Guadalquivir Ediciones. S.A. 2004.

ZARAGOZA, Cristóbal, *Ejército Popular y militares de la República (1936-1939).* Barcelona. Editorial Planeta. 1981.



SUMMARY



SUMMARY

The coastline of Tarragona, and in general the whole of the Catalan coast played a very important but unknown role during the Spanish Civil War (1936-1939). It was the main supplies access of the government side and also became one of the most important permanent targets of many warship bombings and air raids launched by rebel faction.

From the beginning of the conflict, and especially after the setting of the Aragon front, the Catalan coast became the rear-guard. Due to this, at the beginning of August 1936 the Republicans tried to regain total control of the Balearic Islands, all of them except for Minorca under the Nationalist control, through a seaborne attack. The result of this operation became very important for the Catalan coast. On the other hand, the defeat of this operation and the retreat from Majorca by the Republican troops on the first days of September had tragic consequences for the Catalan coast and throughout Catalonia.

Along with the defeat of the Balearic Islands military operation and the ease that republicans succeeded in some landings in Ibiza and Majorca, together with the blockade of the Strait of Gibraltar initially led by Republican ships and later broken by the Francoist ships Canarias and Almirante Cervera, at the end of September the first defence measures on the Catalan coast were taken, placing old artillery pieces and sending the first militias. The first coastal fortification works started. It is worth mentioning the study of the coastline of Tarragona led by Captain Eduard Medrano.

The danger of the Catalan coast became evident on October 30th 1936, when the Francoist cruiser Canarias performed the bombing of the village of Roses. This naval attack became a turning point for the Catalan coast and its rear-guard could become a target and felt vulnerable to any type of attacks or landing attempts.

Precisely, in order to avoid any disembarking on the Catalan coast serious defence works of the coastline were carried out, with the establishment of militias and self-defence fortification works. The Catalan coast would thus go through an intense period of building defence elements, such as trenches, machine gun nests or artillery emplacements with the main aim of being prepared to defend any beach against a hypothetical Francoist landing, as well as a home front ready to take into action. The plan was to arm the coast by placing 120 cannons and building up to 450 machine gun nests, 81 of them on the coast of Tarragona, but the lack of arms and the use of obsolete weapons was a big handicap for the defence of the Catalan coast.

As for the units positioned on the coast, at the beginning of the war many militias were sent for the fear of enemy disembarkations, establishing a contingent of combatants from central Catalonia. Gradually, and together with the creation of the People's Republican Army, the militia units gave way to the Mixed Brigades. Some of these Mixed Brigades settled on the Catalan coast in order to protect units undergoing training or those coming from the frontline. Along the Catalan coastline various detachments of fast defence as well as other units of first defence were organised.

Some patrols of Carabiniers settled along the coast and remained there throughout the war.

Another important aspect during the conflict would be the role of the different navy forces, and their impact on the Catalan coast and especially on the coast of Tarragona. The navy of the Rebel faction was assisted by the Italian navy. They carried out a very aggressive strategy, attacking on many occasions with disregard of the civil population of Tarragona. The Republican navy had a more modest role. Their strategy was ultra defensive and did not take advantage of their larger number of units, leaving the Mediterranean Sea under the control of the Francoists and consequently surrendering the Catalan coast.

Among the attacks against the Catalan coast, and more precisely the coast of Tarragona, we must highlight the actions performed by Italian submarines under the service of the Francoists. On the other hand, as a consequence of the almost insignificant service provided by the Republican Navy Forces, in June 1937 the "Flotilla de Vigilància i Defensa Antisubmarina de Catalunya" was created for the coastal defence. It was formed by a fleet of small armed fishing boats and played a prominent role in the protection of the maritime traffic in the Catalan waters. Maritime traffic was essential for the Republican side for the supply of arms and any type of raw materials and its means of access were the Catalan ports, like the one in Tarragona. For this reason it was severely attacked, especially by the insurgent air force.

The coast of Tarragona suffered frequent bombings performed by the German and Italian air forces, allied with the rebel faction. Thanks to their superiority, they would bomb either towns or ports as well as industrial, military or communication infrastructures placed all along the Catalan coast. This caused a great number of civilian casualties and a large destruction along the Catalan coastline, fully destroying railway networks and ports. On the other hand, despite the creation of the "Esquadrilla de Defensa de Costes" and placing coastal defence elements, the Republican antiaircraft defence was very poor.

Finally, the espionage system set up by the rebel faction along the Catalan coast deserves a special mention. They gathered detailed information concerning bunkers, Republican arming system along the coast or about the ports and maritime traffic, thus facilitating the work of the Francoist air force when planning their attacks.