

CIUDAD DE PALMA: DEL BLANCO AL GRIS Y VICEVERSA

José María BARCELÓ-FORTUNY



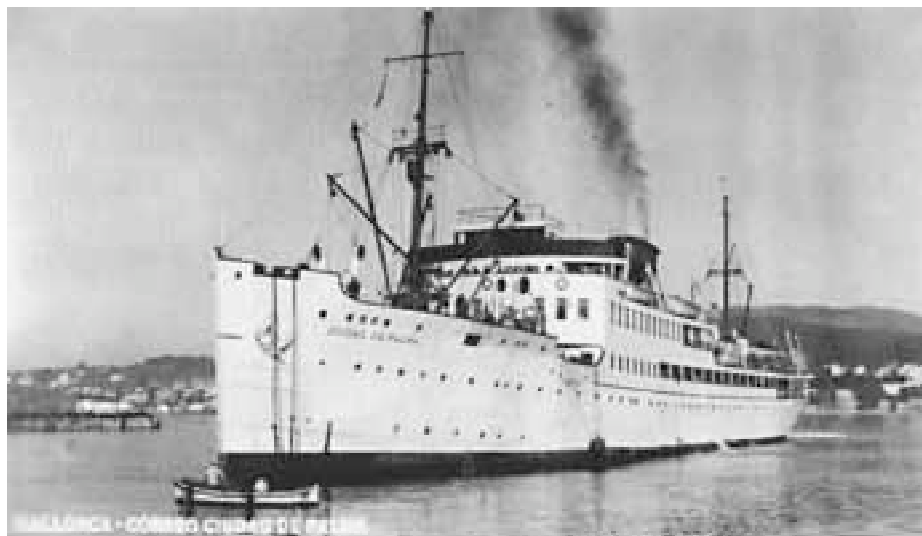
ESULTA casi innecesario recordar que en el transcurso de la Guerra Civil española los bandos contendientes se vieron forzados a tener que echar mano de numerosos buques de la Marina mercante y de pesca con objeto de utilizarlos en calidad de unidades auxiliares. Lo hicieron republicanos y nacionales e igualmente la llamada Marina de Euskadi, ésta basada exclusivamente en unos pocos cargueros y, sobre todo, en *bous* de pesca convenientemente artillados.

De entre aquellos muchos barcos hay historias ciertamente singulares y poco conocidas algunas, especialmente las que se refieren al bando perdedor, ya que, en su momento, poco o simplemente nada se escribió sobre sus andanzas guerreras. Es la eterna historia sobre vencedores y vencidos: la gloria para los primeros y, en el mejor de los casos, sólo el silencio para los segundos.

Nos ocupamos aquí de uno de aquellos barcos cuya «historia de guerra» sí es conocida —en parte, cuando menos—, ya que quedó al servicio del bando que finalmente resultaría vencedor, y lo cierto es que como crucero auxiliar primero y como buque hospital después tuvo una curiosa trayectoria, aunque sin llegar a adquirir la notoriedad de otros «auxiliares», con el añadido de un accidente de mar ocurrido bastantes años después de terminada la contienda y en cuyo feliz desenlace tuvo precisamente bastante que ver un buque de nuestra Armada. Se cumple ahora poco más de medio siglo de ello.

Algo que, aunque muy jovencito todavía, sí pudo vivir quien esto firma, sobre todo a través de múltiples comentarios en una época en la que cualquier incidencia que afectara a un buque-correo, medio de desplazamiento de primer orden y poco menos que obligado para enlace entre islas y tierras continentales, constituía un tema de conversación casi generalizado. La aviación comercial estaba todavía escasamente desarrollada por aquel entonces en España.

Empezaremos, pues, por ahí: el día en que la motonave *Ciudad de Palma*, que cubría la línea regular Barcelona-Palma, embarrancó una mañana de



Antigua postal del *Ciudad de Palma* en el puerto que le diera nombre.

intensa niebla en la punta conocida por El Mular, junto a cala Figuera, en el extremo occidental de la amplia bahía de Palma. El buque, perteneciente a la Compañía Trasmediterránea, procedía de Barcelona con numeroso pasaje y carga general. Se trataba de una unidad de 4.085 toneladas construida en Italia por los astilleros Cantieri Navale de Monfalcone, de Trieste. Con el nombre *Infante Don Alfonso*, había hecho su viaje inaugural, precisamente entre los puertos de Barcelona y Palma el 16 de abril de 1930, y al año siguiente, con el advenimiento de la República, tomó el nombre ya definitivo de *Ciudad de Palma*, que conservaría hasta el final de sus días. Atrás quedaban cientos de viajes entre la Península y los archipiélagos canario y balear.

Sería en 1948 cuando hizo su único viaje trasatlántico, con destino a Nueva York, para recoger a un grupo de estudiantes que iban a seguir un curso en diversas universidades españolas. Un viaje por cierto algo accidentado. Había sido fletado el *Ciudad de Palma* por el Ministerio de Asuntos Exteriores y al entrar en aguas portuarias de la «ciudad de los rascacielos» fue abordado por una gabarra que le produjo importantes daños en la proa y en la amura de babor. Además de obligarle a entrar en dique, aquello demoró por espacio de casi tres semanas el embarque del abigarrado grupo estudiantil.

Corría el 1 de abril de 1953 y el *Ciudad de Palma* se disponía a entrar en la bahía de Palma. Como la niebla era aquel día especialmente intensa, la motonave avanzaba con grandes precauciones y a una velocidad no superior a los 10 nudos. No contaba entre sus equipos de navegación, todavía, con radar

alguno, de manera que cuando el banco de niebla «echó la persiana» frente al puente de gobierno, el capitán tuvo que fiarlo todo a su conocimiento del terreno que pisaba. Pero un traspié lo tiene cualquiera y, pese a las muchas precauciones adoptadas, el *Ciudad de Palma* fue a clavarse en los bajos de cala Figuera.

Un laborioso rescate

Nada pudo hacer por sus propios medios para zafarse de las rocas y dada su proximidad con el puerto de Palma, distante unas pocas millas solamente, pronto acudieron en su ayuda varios barcos y numerosas embarcaciones menores. Lo primero fue rescatar al pasaje, de lo que se ocuparon los correillos de la propia Trasmediterránea *Ciudadela* y *Ciudad de Alcudia* y una lancha de la Tabacalera.

Reconocido el casco por un equipo de buzos, se vio que la motonave había sufrido escasos daños —únicamente una vía de agua poco importante a la altura de la bodega número 1—, pero el barco había hecho «cama» en el corte que abrió la quilla sobre la piedra caliza del saliente, lo que hacía presagiar que no sería tarea fácil sacarlo de allí, sobre todo ante la inexistencia en el puerto mallorquín de los medios necesarios para poder llevar a cabo con rapidez la operación. O eso se creía.

Se realizaron los primeros intentos dando los dos pequeños correillos —con una potencia conjunta de tan sólo 684 HP— sendos cables de remolque, operación que no dio ningún resultado. Cómodamente asentado en el bajo, el *Ciudad de Palma* ni se inmutó. A bordo del dragaminas *Bidasoa* se trasladaron al lugar del accidente el almirante don Jerónimo Bustamante y el comandante militar de Marina de Mallorca, capitán de navío Victoriano Sánchez Barcáiztegui, que con dirigentes de la Trasmediterránea trazaron un plan de salvamento que empezaba por coordinar todos los esfuerzos.

En principio, y con objeto de aligerarlo de peso, se vaciaron las bodegas de la motonave de toda la carga que el día anterior había embarcado en Barcelona y que incluía treinta coches; aunque lo primero que se procuró salvar, después del pasaje, claro está, fueron las sacas de correspondencia. Precisamente en su calidad de buque-correo, la correspondencia constituía la carga más importante. La puntualidad en el reparto era en aquel entonces algo poco menos que sagrado y en consecuencia se organizó un servicio especial para que la correspondencia pudiera ser distribuida aquella misma tarde en Palma y a la mañana del día siguiente en el resto de la isla.

Pese a los reiterados esfuerzos realizados a lo largo de los días siguientes, el *Ciudad de Palma* seguía encallado y entretanto fueron apareciendo en la bahía de Palma algunos buques de salvamento de diversas nacionalidades. Atraídos por la noticia, aquellos peyorativamente llamados «cuervos de mar»

HISTORIAS DE LA MAR

habían hecho acto de presencia en el menor tiempo posible. No estaba sin embargo la Trasmediterránea para gastos extraordinarios e ignoró su paciente espera, fondeados no lejos de la zona. De ser ello factible, había que sacar la motonave del atolladero por sus propios medios y con el menor costo posible.

Pero cómo, si no se contaba con esos «medios propios». Se intensificó la colaboración de la Armada y se incorporó a las tareas de salvamento el cañonero *Pizarro*, que por aquel entonces estaba de apostadero en Palma, juntamente con el ya antes citado dragaminas *Bidasoa*. Habían transcurrido ya varios días desde que se produjera la encallada y el estado de la mar había perdido la placidez de las primeras jornadas.

La tarde del día 5 se preparó todo para lo que en definitiva sería el último intento.

A primeras horas de la mañana del día siguiente se tendieron varios cables desde el buque de guerra y se inició la operación, confiándolo todo en la pericia de la dotación y en los 5.000 caballos que daban las dos turbinas Parsons del cañonero. La operación salió a las mil maravillas y, obediente a los sucesivos tirones, el *Ciudad de Palma* se zafó definitivamente de la sumergida roca. Hubo abrazos a bordo de ambos barcos, salvador y salvado, y sonaron espontáneos aplausos por doquier. Situados en lugares estratégicos de la costa, numerosos curiosos habían madrugado para presenciar la operación.

Para decepción de los «cuervos» que seguían aguardando expectantes a que fueran requeridos sus servicios, el *Pizarro* había hecho el trabajo.



Embarrancado a la entrada de la bahía de Palma.



El cañonero *Pizarro* en su «época mallorquina».

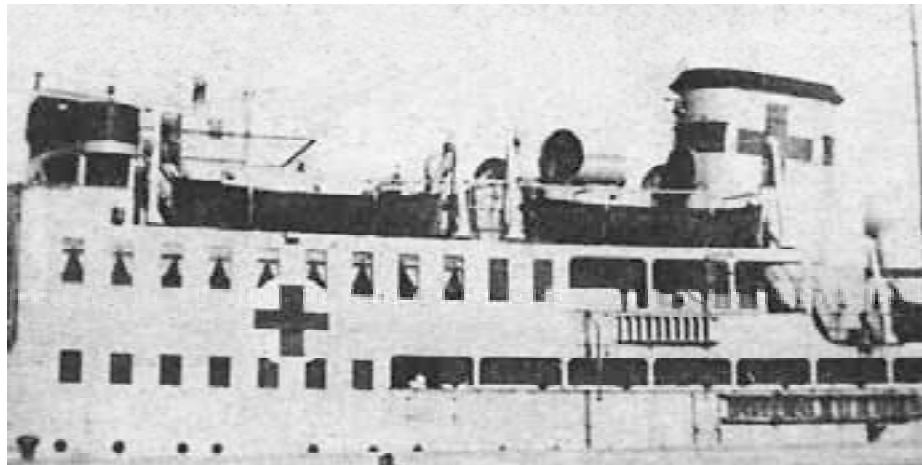
Libre ya de ataduras, la motonave fue conducida a remolque al puerto de Palma, donde la «Tras» sí disponía de un taller mecánico para averías. «Por obra y gracia del cañonero *Pizarro* —se destacaba en un diario local—, el *Ciudad de Palma* ya está en puerto. El júbilo a la llegada de la motonave fue extraordinario. Las sirenas de las embarcaciones sonaron en su honor. Había emoción en los marinos al paso del *Ciudad de Palma*».

¿Un júbilo exagerado? No crean. Así se sentían y así se vivían las cosas de la mar, en las islas, en aquellos ya un poco lejanos tiempos.

La Trasmediterránea se apresuró a agradecer, privada y públicamente, la decisiva colaboración de la Armada en aquella operación y lo mismo hicieron las autoridades locales.

Crucero auxiliar y buque hospital

Retrocedamos ahora unos años en el tiempo, de cuando aquel *Ciudad de Palma* fue incautado por el llamado Gobierno de Burgos y con el falso nombre de *Ariadne* enviado, junto con los vapores *Jaime I* y *Mallorca* y la escolta de un destructor italiano, a La Spezia para ser armado como crucero auxiliar. Transcurría el mes de noviembre de 1936 y en el astillero triestino cambió el blanco de su casco por el gris propio de los barcos de guerra, al tiempo que era armado con dos cañones de 120 mm y otros dos de 76 mm.



El *Ciudad de Palma* en su época como barco hospital.

Así pintado y armado, y ya de regreso a España, hizo la campaña del Cantábrico, llegando a arbolar la insignia del contralmirante Luis de Castro Arizcun, jefe de las Fuerzas de Bloqueo en aquella zona.

Lo cierto es que en calidad de crucero auxiliar no tuvo una intervención especialmente relevante. No llegaría a adquirir la notoriedad, por ejemplo, de la también motonave de la Cía. Trasmediterránea *Ciudad de Valencia*, que con un igualmente falso nombre —*Nadir*, en su caso— se dedicó a hostigar el tráfico mercante republicano en el mar del Norte. Tras la caída de Asturias se le retiró a aquel *Ciudad de Palma* la artillería para pasar a desempeñar un tipo de misión muy diferente, siendo habilitado como barco hospital.

De las obras de acondicionamiento para este nuevo menester se encargaría la Sociedad Española de Construcción Naval en su factoría de Sestao. En las bodegas y cámaras, convenientemente habilitadas, se instalarían camas para 500 hospitalizados y también fue dotado de un quirófano y demás equipos sanitarios considerados indispensables. Recordemos aquí que en el transcurso de la guerra también había sido habilitado como barcohospital, aunque por parte republicana, el *liner* de la Trasatlántica *Marqués de Comillas*, siendo incorporado como tal a la fuerza naval que, con la columna del capitán Bayo, desembarcaría y reembarcaría en Mallorca.

Pintado nuevamente de color blanco y ahora con grandes cruces rojas en los costados, el buque de nuestra historia se dedicó durante poco más de un año, desde el 4 de febrero de 1938 hasta abril del año siguiente, al transporte de enfermos y heridos desde el puerto de Bilbao a otros alejados de la guerra —Gijón, Ferrol, La Coruña y especialmente Vigo— para ser convenientemente atendidos en hospitales de aquellas ciudades. Nada menos que 20.867 heri-

dos —la mayoría de los cuales procedían del llamado frente del Ebro— y 7.640 enfermos recibieron asistencia a bordo del *Ciudad de Palma* en el transcurso de aquellos catorce meses. La tripulación era mixta, con oficiales de la Marina de guerra —entre ellos el comandante, un capitán de corbeta— y de la Marina mercante.

Al terminar la guerra fue devuelto a la Trasmediterránea, que lo mantuvo en servicio hasta 1968, siendo subastado y adjudicado a Federico Suárez, de Hospitalet de Llobregat, y desguazado en 1968-69 en Villanueva y La Geltrú.

En aquella campaña bélica, la Compañía Trasmediterránea vio incautadas nada menos que cincuenta y dos unidades, mixtas, de carga y, sobre todo, de pasaje: 29 por parte del Gobierno de la República y 23 a cargo de los nacionales. De aquel total se perdieron once buques y otros muchos sufrieron graves desperfectos.

Un merecido lugar en la historia

En 1966, una de las firmas habituales y seguramente más ilustradas de esta REVISTA GENERAL DE MARINA, R. González Echegaray, hacía breve historia de los buques de la Marina mercante que en el transcurso de aquella guerra fueron utilizados en el bando de los nacionales en calidad de buques combatientes, como auténticas unidades regulares y todas las prerrogativas de un buque de guerra, o como transportes de guerra. Se lamentaba sin embargo el autor de que no se investigara más a fondo, cuando todavía era tiempo, sobre todos y cada uno de los barcos que en uno u otro bando acabaron vistiéndose aquel gris provisional, como tituló su colaboración.

Fuera de historias, quedaban barcos que en su momento adquirieron especial renombre por sus servicios o hazañas guerreras, entre ellos —además de otros muchos— los valientes *bous* armados de la Marina de Guerra Auxiliar de Euskadi, que en marzo de 1937 hicieron frente, con pérdida de buques y numerosas vidas humanas, al mismísimo crucero *Canarias* en el transcurso del llamado combate de Machichaco. En una época oscura de la historia de España, con muy pocas concesiones al enemigo, el entonces capitán de navío Salvador Moreno, comandante del crucero, del que se decía que era hombre tan férreo en el mando como persona con un gran corazón, llegaría a solicitar personalmente al general Franco clemencia para los supervivientes del *bou Nabara* en reconocimiento al arrojo demostrado por aquellos valerosos tripulantes en el transcurso de tan desigual combate. Y Franco accedió.

Una referencia a aquellos buques porque, al margen de en el País Vasco, sus historias son aún poco conocidas, al contrario de algunos que lucharon en el bando nacional —el remolcador armado *Galicia*, por ejemplo, que en cola-

boración con el destructor *Velasco* llegaría incluso a hundir un submarino—, cuyas hazañas fueron en su momento ampliamente divulgadas

Ahora que hay un resurgir en la publicación de libros no necesariamente ideológicos por razón de pertenencia —siquiera sea generacional— a uno u otro bando referidos a aquella contienda, cabría celebrar que algún estudioso dedicara su atención al conjunto de aquellos barcos que en cumplimiento de unos ideales hicieron una «guerra menor» hasta ahora escasamente divulgada. Sería realmente injusto que la historia acabara olvidándolos, y con ello también a los valientes, hombres de mar todos ellos, que con arrojo y escasos medios en la mayoría de los casos los tripularon.

