



EL "CIUDAD DE BARCELONA" O EL COLMO DE LOS DESGUACES

Separata del libro:

**"SOLO EL MAR LO SABE
Naufragios y sus vestigios, recuerdos y tesoros
en los mares de Catalunya"**

De Rafael Espinós

ISBN: 84-6040625-3
Depósito legal: B.41.009-1991

EL "CIUDAD DE BARCELONA" O EL COLMO DE LOS DESGUACES

Separata del libro:

**"SOLO EL MAR LO SABE. Naufragios y sus vestigios,
recuerdos y tesoros en los mares de Catalunya.**

De Rafael Espinós

La más siniestra forma de morir que el mar puede dar al hombre no es la asfixia, ni el golpe brutal contra las rocas, ni la explosión de la santabárbara. Es la **ventosa**; la súbita descompresión del buzo, cuyo cuerpo sufre, de golpe, el aplastamiento por la masa de agua. Son cuatro, cinco, seis, o siete kilos por centímetro cuadrado de la piel, que revienta inmediatamente.

La **ventosa** se produce cuando el buzo trabaja a cierta profundidad, a la que ha podido adaptarse gracias a recibir en su escafandra aire bombeado a presión suficiente para que, repartido por los pulmones a todo el cuerpo, pueda contrarrestar la presión exterior, que es el peso de varias toneladas de agua sobre su cuerpo.

Si alguien corta, de forma accidental o voluntaria, el tubo de goma que une la escafandra metálica del buzo con la bomba de aire y el escafandrista se encuentra a cierta profundidad, se produce instantáneamente el golpe de ventosa. El choque del peso del agua no afecta la cabeza, protegida por la escafandra, pero desgarrar y revienta el resto del cuerpo. Todas las partes blandas – tejidos, vasos, vísceras – abandonan súbitamente el soporte del esqueleto y la protección de la pelvis y la caja torácica. La piel estalla, y la masa informe de tejidos busca refugio en el interior de la escafandra metálica. Cuando suben el cadáver, se ofrece un espectáculo horripilante; la escafandra está llena de carne, embutida a presión, que envuelve la cabeza. Bajo la escafandra queda sólo un esqueleto, jirones de tejido y hule o goma.

Dos de los buzos que vaciaban la valiosa carga del "Ciudad de Barcelona" poco después del fin de la guerra civil española sufrieron esta muerte. Pudo ser accidental, pero pocos lo creen. Todavía cuarenta y pico años después de la tragedia, se produce un silencio incómodo cuando alguien pregunta qué fue de aquellos buzos, y por qué se produjo el suceso. Hay, sin embargo, una respuesta común: los dos buzos molestaban.

- Mire usted – dice mi interlocutor anónimo -, la recuperación de la carga del barco fue complicada y dantesca. Primero, a poco de hundirse, los buzos de la República intentaron ponerlo de nuevo a flote, pero la operación fracasó, porque el "Ciudad de Barcelona" había sufrido un boquete enorme, de unos ocho o nueve metros de diámetro, a la altura de la sala de máquinas, y no había nadie que

podiera taponar un agujero de ese calibre a treinta metros de profundidad. Así que los buzos sacaron lo que pudieron, motos, placas de metal, lingotes, ropa y latas de alimentos. Una de las motos quedó en Blanes. Era de fabricación rusa, muy sólida, y fue objeto de una reparación cuidadosa que le permitió rodar hasta los años setenta.

>>... Luego le tocó el turno a los que ganaron la guerra. Apenas si había acabado de matarse la gente por cuestiones de política, cuando empezó a asesinarse por dinero. Vinieron otras gentes a inspeccionar el barco con sus buzos, y hablaron de lo mismo que habían hablado los de la República: de reflotar al "Ciudad de Barcelona". Nosotros no podíamos opinar, pero sabíamos que no lo lograrían. Así que trajeron un barco militar, un remolcador, para cargar lo que encontraban en el pecio, y varias barcas con compresores para los buzos. Se pusieron manos a la obra, y a poco, empezamos a oír rumores de contrabando. En los bares se hablaba de que muchos buzos dejaban boyas semihundidas que sostenían parte de la carga más valiosa: los lingotes de metal, piezas de tejido, barriles de madera llenos de monedas de cobre que eran simples círculos de metal sin acuñar...

>>Por la noche, los mismos buzos o amigos suyos, que se dedicaban al contrabando, enganchaban las boyas con sus bicheros e izaban la carga. Por cada tres fardos que se cargaban en el remolcador quedaban uno o dos semisumergidos, a disposición de los contrabandistas, que los repescaban para venderlos luego en el mercado negro. Luego los rumores se hicieron más desagradables: se decía que algunos buzos arrancaban de las calaveras de los muertos las muelas y dientes de oro para venderlos después. Otros se oponían y les insultaban, diciendo que no dejaban descansar a los cadáveres... El caso es que hubo amenazas de delación y al día siguiente, o a los pocos días, los tubos de goma que llevaban aire comprimido desde los compresores de las barcas hasta las escafandras de los buzos aparecieron, a media faena, desconectados; quizás cortados. Se dijo que había sido un accidente desgraciado, pero casi nadie se lo creyó...

Los dos cadáveres – dos escafandras sangrientas de las que pendían huesos y cartílagos – fueron depositados apresuradamente en Blanes y cargados en un camión, que los llevó a un cementerio desconocido. Los trabajos de recuperación se suspendieron inmediatamente. El remolcador puso proa al sur, y regresó a Barcelona.

* * *

Construido en Italia en 1929, por encargo de la Compañía Trasmediterránea, el "Ciudad de Barcelona" fue bautizado como "Infante D. Jaime" y entró en servicio en 1.930. Desplazaba 5.500 toneladas y medía 100 metros de eslora. Con el advenimiento de la República, cambió su nombre, y con la guerra de actividad. Incautado por las autoridades militares, fue destinado al transporte de tropas y material de guerra. Intervino en el desembarco de Mallorca y después en el transporte de Barcelona a Marsella llevando, en ocasiones, aviadores y voluntarios de las Brigadas Internacionales. Alguna vez hizo transportes a Odessa.

El 30 de mayo de 1.937, el buque regresaba de Marsella a Barcelona cargado hasta los topes: en las sentinas y bodegas llevaba tanquetas, neumáticos, motocicletas, lingotes de estaño de 50 kilos de peso cada uno y barriles con monedas de cobre sin acuñar. También transportaba grandes piezas de tejido de algodón caqui, para uso militar, y se especula con la posibilidad de que parte de la carga, consignada en secreto, fuera de placas de tungsteno, un metal de gran valor estratégico y de muy alto precio.

Pero la carga humana que transportaba el "Ciudad de Barcelona" en su última singladura era igualmente valiosa. Había embarcado en Marsella a 312 voluntarios de las Brigadas Internacionales. Eso es lo que se ha escrito. De hecho, muchos de los pasajeros, apretados en camarotes provisionales, eran negros senegaleses enviados a hacer la guerra a miles de kilómetros de distancia y con un interés probablemente relativo en la política española. Era carne de cañón, enviada por conveniencia de terceros a un destino incierto.



El pecio del "Ciudad de Barcelona", codiciado por todos. Foto Admetlla.

Tuvieron una pésima suerte. A la altura de Creus, el serviola divisó una mancha oscura en el horizonte que se fue precisando como un submarino que se aproximaba peligrosamente. A una distancia prudencial, el submarino se sumergió y entonces una angustia irreprimible embargó a la tripulación. Parece que el segundo oficial intentó convencer al capitán del barco de virar inmediatamente a estribor y poner proa al puerto de Roses, pero el capitán prefirió acelerar la marcha y seguir hacia Barcelona. Al avistar Palamós y Sant Feliu de Guíxols, el oficial insistió en la conveniencia de intentar ganar el refugio del puerto, pero recibió idéntica respuesta.

Fue una cacería con ribetes de sadismo. El submarino "General Sanjurjo", cedido por el gobierno italiano al de Franco, era un buque ultramoderno, bautizado con el nombre de "Torricelli" tres años antes. Bien armado, era potente y veloz. Siguió tranquilamente al "Ciudad de Barcelona", a sabiendas de que este barco iba desarmado, y esperó el momento más idóneo para torpedearlo.

Ese momento llegó, a las seis de la tarde, en aguas de Malgrat. Un testigo de la tragedia, Fernando Ros, actual presidente de la Cofradía de Pescadores de Blanes, se encontraba allí con su familia. El inquietante submarino se había dejado ver de nuevo, y el capitán del "Ciudad de Barcelona" intentó una maniobra desesperada: embarrancar el barco en los fondos de Malgrat para salvar la tripulación y el pasaje. A esa hora, Ros y su familia observaron como el barco se lanzaba hacia la costa.

“El “Ciudad de Barcelona” vino hacia nosotros, perseguido por el submarino, que había salido a la superficie y acababa de lanzarle un torpedo, que falló, pero cuando el barco estaba sólo a unos cuatrocientos metros de la playa, le disparó un segundo torpedo que estalló en la sala de máquinas. El hundimiento fue casi inmediato. Se había abierto un enorme boquete, y el barco escoró rápidamente y se hundió. Desde el momento de la explosión hasta que el mar se lo tragó, no transcurrió más de un minuto, o minuto y medio”.

Algunas barcas salieron a recoger a los supervivientes, que fueron muy pocos, porque la rapidez del hundimiento determinó que el remolino de agua absorbiera a muchos de los que habían tenido la sensatez de arrojarse por la borda. La corriente los aspiró hasta el fondo; los deglutió y ahogó. El submarino siguió navegando en la superficie, y el primer torpedo acabó varando en Lloret de Mar. La tragedia estaba consumada. Un avión de escolta que volaba en círculos sobre el lugar del naufragio, llamado seguramente por radio, enderezó su rumbo y desapareció por el horizonte. Algunos naufragos ganaron el calor de los hogares de Blanes, y el “Ciudad de Barcelona” fue a apoyar dulcemente su quilla sobre un fondo de 30 metros. En su vientre, convertido en ataúd de hierro, dormían más de trescientos cadáveres.

Las olas los fueron devolviendo a la superficie. A lo largo de los dos años que siguieron al naufragio, el mar iba desprendiéndose de cadáveres putrefactos. Algunos de ellos eran senegaleses.

Del pecio no queda hoy apenas nada. Sólo restos de la popa, la quilla y el costillar. La avaricia humana lo destruyó a través de un tercer desguace conseguido gracias a una adjudicación sorpresiva. Los submarinistas del CRIS, para quienes un barco, hundido a una profundidad accesible, era un magnífico banco de pruebas (y también un buen vivero de servias y meros), pusieron el grito en el cielo. Fue en vano: la dinamita destruyó la obra muerta, y buena parte de los hierros del buque volvieron a ser fundidos para dar vida a edificios, automóviles y máquinas.

Pocos años después, a principios de los sesenta, se llevó a término la cuarta y última. Un vaporcito sustituyó al pailebote mallorquín y al remolcador que en campañas anteriores habían trasladado buzos y equipos. Esta vez, sin embargo, los dinamiteros decidieron trabajar a mayor velocidad, y las explosiones de los barrenos fueron tan fuertes que algunas casas del pueblo se agrietaron. Por fin se decidió poner fin al desguace. Hierros informes y huesos, caprichosamente repartidos en un fondo de arena, son los últimos vestigios del “Ciudad de Barcelona”.

Rafael Espínós

De su libro “Sólo el Mar lo sabe”

