

Colaboraciones especiales



El ataque y hundimiento del *Ciudad de Cádiz*

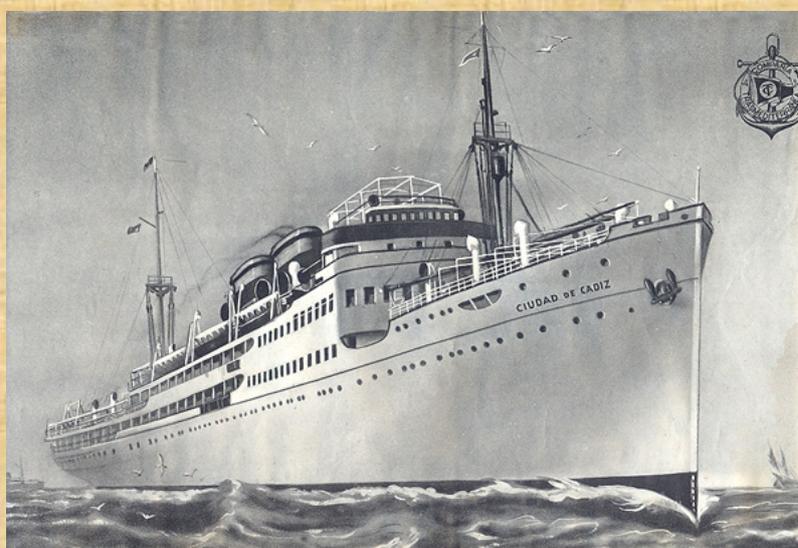
Manuel Rodríguez Aguilar

El ataque y hundimiento del *Ciudad de Cádiz*

Manuel Rodríguez Aguilar

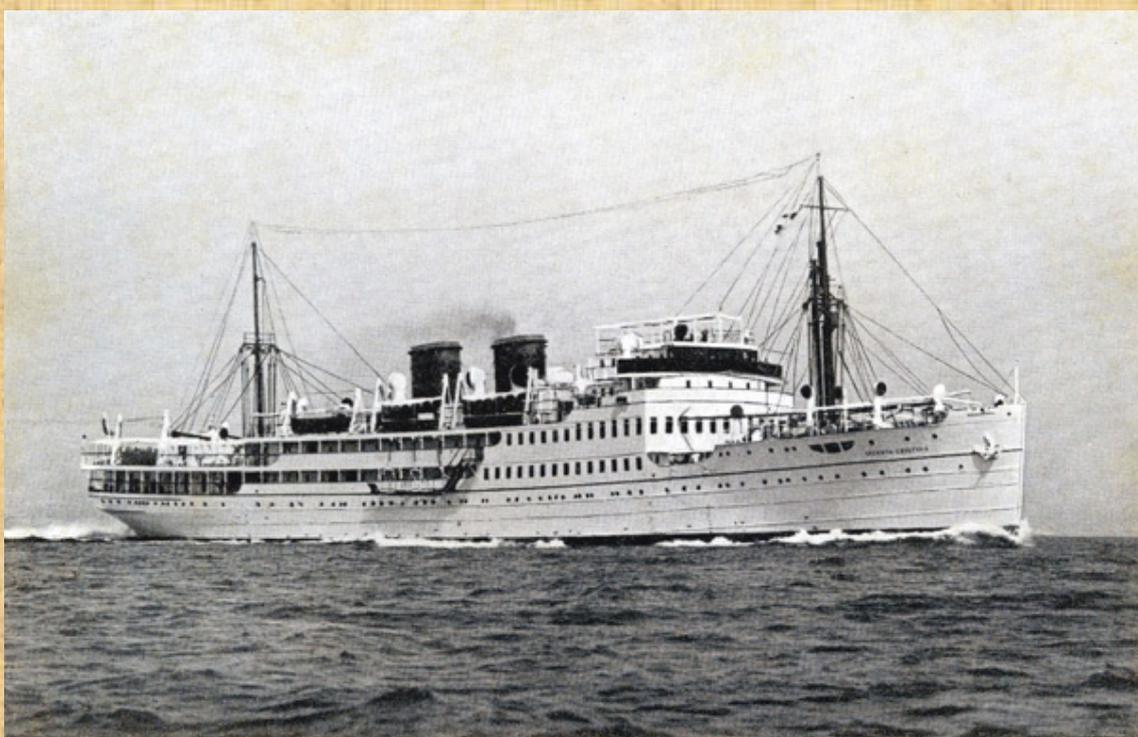
Mi agradecimiento a Pílar Casado, jefa de sala del archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación.

Uno de los buques mercantes al servicio de la República que viajaba a los puertos soviéticos del Mar Negro durante la Guerra Civil española fue el *Ciudad de Cádiz*. Transcurría el verano del año 1937. Atracado en los muelles del puerto de Odessa, el bonito *liner* español esperaba concluir las operaciones de carga y poner rumbo a la península. En esta ocasión, el cargamento se componía de 73.875 kilogramos de acero, 177 cajas de piezas y 43 camiones, un importante envío para la ciudad de Valencia, el destino que las autoridades le habían programado. Al mando de la motonave de la Compañía Trasmediterránea se encontraba el capitán Francisco Mugartegui Tellechea, su primer maquinista era José Marimón Vinardell y el resto de la tripulación estaba compuesta por 77 hombres.



El *Ciudad de Cádiz*, precioso liner de la Compañía Trasmediterránea.

Con todos los trámites finalizados el buque se hizo a la mar. La navegación por el Mar Negro fue completada sin contratiempos. El paso por el Bósforo y los Dardanelos transcurrió con normalidad, si bien nadie podía evitar que en sus orillas hubiera numerosos ojos indiscretos que identificarían sin duda al *Ciudad de Cádiz*. A continuación, esa información se convertiría en un mensaje de gran importancia, que era transmitido a los contactos que tenían designados. Una vez recibido, el contenido se analizaba y los responsables decidían la acción a tomar. Para terminar, los encargados se lo comunicaban al ejecutor, que era el que se encargaba del trabajo final.



El *Ciudad de Cádiz*, cuando todavía llevaba el nombre de *Infanta Cristina*.

A primeras horas de la mañana del domingo 14 de agosto de 1937, el *Ciudad de Cádiz* abandonó confiado el Estrecho de los Dardanelos. Su primera referencia sería la isla turca de Bozcaada, también conocida con el nombre de Tenedos (por los griegos), próxima a la entrada del estrecho. Cuando el faro instalado en su parte más occidental (Faro de Bozca-Ada) se encontraba por el través de babor, el capitán ordenó al timonel poner rumbo verdadero S-29-W. Como en anteriores ocasiones, suponía hacer el rumbo directo hasta el Cabo Doro, con el fin de acceder al canal de su mismo nombre que separa las islas griegas de Andros y Tinos.

Había transcurrido una hora desde el cambio de rumbo (a unas 10 millas de Mandai Adassi) cuando las personas que montaban guardia en el puente advirtieron con gran sorpresa que un submarino emergía a cierta distancia por la amura de estribor. Una vez en superficie lo vieron pasar de vuelta encontrada con su proa rumbo a la isla Bozcaada. En la vela se distinguía pintado en rojo el distintivo C-3, pero sin mostrar pabellón alguno. La primera impresión fue que se trataba de un sumergible extranjero, bastante nuevo y con poderosa artillería. De acuerdo con la Protesta del capitán, "El submarino de construcción muy moderna, provisto de dos gruesos cañones uno a proa del puente y cara a la popa del periscopio, además estaba provisto de dos cañones antiaéreos y se veía el aparato del radiogoniómetro." Aunque no lo sabía, estaba hablando del sumergible italiano *Ferraris*, de la clase *Arquimede*, que había entrado en servicio en 1935. El armamento, visible en la cubierta, estaba compuesto por dos cañones de 100/43 mm O.T.O. y dos ametralladoras de 13,2 mm Breda. Lo mandaba el capitán de corbeta Sergio Lusena en lo que suponía la segunda campaña submarina italiana, que había comenzado a primeros del mes de agosto.

Poco a poco el submarino se fue alejando hasta colocarse a unas tres millas por la popa del mercante. En ese instante giró ciento ochenta grados y comenzó a seguir la derrota del *Ciudad de Cádiz*. El



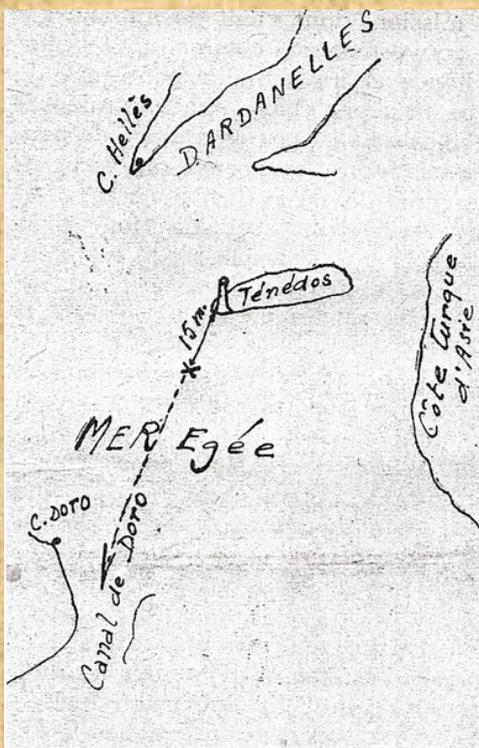
Capitán Francisco Mugartegui Tellechea, al mando del *Ciudad de Cádiz* durante su último viaje.

capitán, viendo el peligro que corrían, ordenó al primer maquinista aplicar todas las revoluciones que pudieran dar sus motores. El "extraño compañero de viaje", con más velocidad, empezó a acercarse con la clara intención de torpedearle. Sin embargo, la maniobra fue mal ejecutada por el comandante del submarino. Por entonces, el oficial de radio del mercante llevaba ya varios minutos transmitiendo desesperados mensajes de socorro. El submarino volvió a la carga hasta colocarse, alrededor de las 10:30 horas (hora de Estambul), a una distancia segura de 300 a 400 metros por el costado de estribor del indefenso buque. En esos momentos, el Faro de Bozca-Ada se encontraba a 15 millas por la popa y la ciudad de Bababurun a unas 18 millas.

Sin previo aviso comenzó a disparar uno de sus cañones. Tras el primer disparo de intimidación, que afectó a la superestructura y al

mástil que soportaba las antenas de radio, los mismos artilleros de cubierta, "vestidos de ordinario con trajes de faena no observando ningún distintivo", se encargaron de izar "la bandera monárquica de los rebeldes fascistas." En el buque español izaron rápidamente la bandera blanca, que no sirvió de nada porque, a continuación, vieron partir del submarino dos torpedos y su letal estela en la superficie. El primero impactó a la altura de los camarotes de primera clase y el segundo en la bodega nº 2, contiguos uno del otro, abriendo dos grandes boquetes. La secuencia fue rematada con otros siete disparos de cañón repartidos por toda la superestructura. A tan corta distancia ninguno de los disparos erró en el gran e indefenso blanco, aunque, con toda la suerte del mundo, sin que se produjeran desgracias personales.

El capitán ordenó abandonar el buque, que empezó a hundirse lentamente de proa y escorado a estribor, lo que dio tiempo suficiente a la tripulación para lanzar al agua tres botes salvavidas y embarcar en ellos. El misterioso submarino, primero se acercó hacia su víctima y después se alejó a una media milla de distancia para contemplar el espectáculo hasta que, pasados dieciséis minutos del primer disparo, el *Ciudad de Cádiz* desaparecía bajo las aguas en la posición: 39° 38'N de latitud y 25° 46'E de longitud. A continuación viró, puso rumbo Oeste y desapareció del lugar a toda máquina.



Plano elaborado a mano alzada por el capitán, con el lugar del hundimiento.

Dos siluetas se divisaban en el horizonte. A las once de la mañana, los tres botes salvavidas llegaban al costado del petrolero soviético *Varlaam Avanesov*, de 6.557 TRB y perteneciente a la naviera estatal Sovtorgflot. El capitán Ostachewsky había forzado sus máquinas para acercarse a la posición del ataque que había sido transmitida en los mensajes de socorro. Su tripulación ayudó a subir a bordo a todos los hombres excepto a dos que fueron recogidos por un buque danés, que también había atendido las llamadas de socorro. Estos dos hombres se habían quedado a bordo con la intención de salvar a varios perros y gatos. Finalmente tuvieron que tirarse al agua al no darles tiempo a embarcar en los botes. Con gran fortuna todos se encontraban sanos y salvos. El petrolero, que se dirigía a un puerto ruso, hizo escala en el

puerto turco de Canakkalé (Chanak), en pleno Estrecho de los Dardanelos. Al no recibir permiso para desembarcar, los supervivientes fueron llevados a Estambul, donde el capitán presentó el 17 de agosto ante el Cónsul de España, Ángel Giménez Cuende, la oportuna Protesta.

Manuel Rodríguez Aguilar

12 de abril de 2011

