

Colaboraciones especiales



**EL SALVAMENTO DEL
*VILLA DE MADRID***

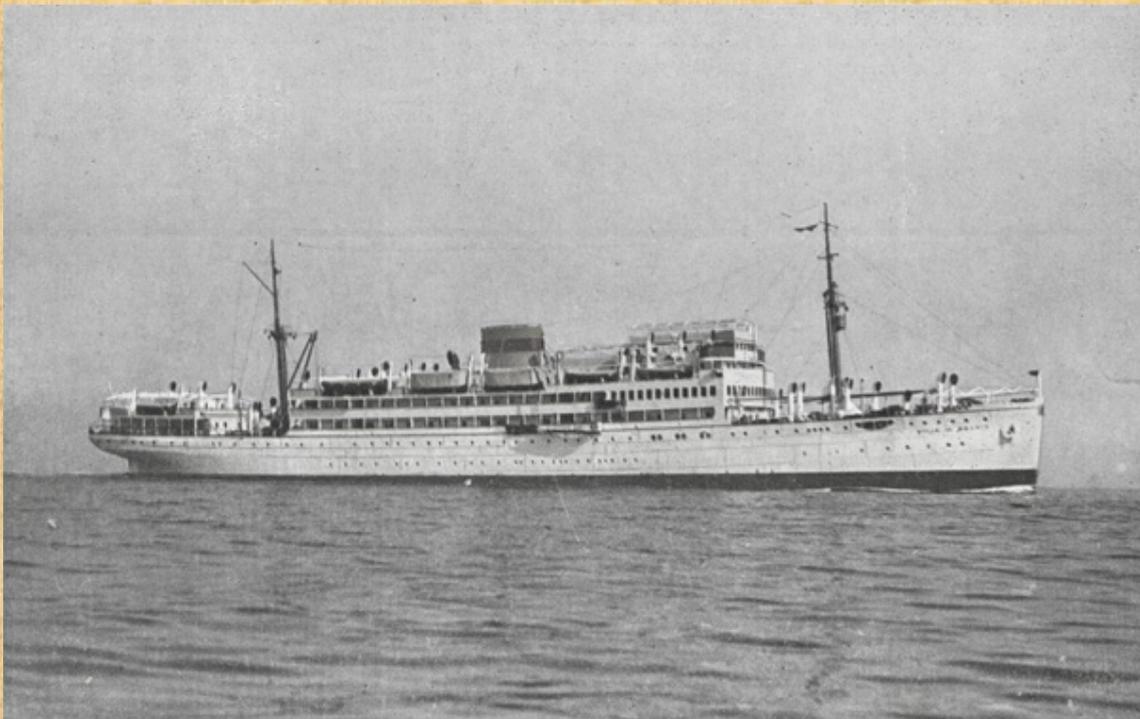
Manuel Rodríguez Aguilar

El salvamento del *Villa de Madrid*

Manuel Rodríguez Aguilar

Mi agradecimiento a Javier Aznar

La ofensiva sobre Cataluña avanzaba sin interrupción, lo que iba a marcar el principio del fin de la Guerra Civil española. A principios de 1939, mientras las fuerzas terrestres progresaban desde varios frentes hacia la ciudad de Barcelona, los aviones nacionales bombardeaban sin interrupción el puerto y sus instalaciones. Numerosos mercantes españoles y de otras nacionalidades intentaban mantener la normalidad en sus operaciones portuarias, cosa que se conseguía a duras penas y a veces con graves pérdidas humanas y materiales.



El *Villa de Madrid* tomado por su costado de estribor. Postal de la época.

Atracado por el costado de babor en el muelle de España, y con la proa apuntando al interior de la Dársena del Comercio (Paramento Este), se encontraba el buque *Villa de Madrid*. En uno de los ataques

aéreos, un día del mes de enero de 1939 la magnífica motonave de la Compañía Trasmediterránea recibió varios impactos de bombas sobre su cubierta, destrozando las dos bodegas de proa y una de popa. También en su costado exterior recibió metralla que le ocasionaron varias vías de agua. Poco a poco, fue escorando a estribor a causa de la entrada de agua hasta clavarse en el fango a diez metros de profundidad. La posición que iba adoptando el buque hacía que el costado de babor, que quedaba fuera del agua, ejerciera una enorme presión sobre el paramento del muelle.

Coincidiendo con la finalización de los trabajos de la recién creada Comisión de la Armada para Salvamento de Buques en El Musel, las tropas nacionales finalmente tomaban a principios de 1939 la ciudad de Barcelona. En su puerto se encontraron 38 artefactos hundidos: 34 buques de diferentes tipos y tonelaje, dos secciones del dique flotante y deponente y dos flotadores del mismo. Uno de ellos era el *Villa de Madrid*, considerado como el más importante de todos los buques hundidos en el puerto de Barcelona.

Las autoridades militares decidieron que era preciso extender a otras zonas de la Península la gran labor realizada por la Comisión en Gijón y su siguiente destino era el puerto de la capital catalana. Los medios materiales y humanos aumentaron, y hasta Barcelona se trasladó el equipo más completo compuesto por el buque-base *Castillo Arévalo*, de 1.374 TRB, el pesquero *Imanol*, de 30,2 TRB, que estaba preparado para la asistencia a buzos, tres cabrias de 80, 60 y 25 toneladas de la Junta de Obras del Puerto, y un buen número de compresores, bombas y otros dispositivos auxiliares. También consiguieron varios locales que tenían pensado utilizar de almacén de material y como talleres de construcción y reparación. Los salvamentos comenzaron el 1 de febrero de 1939 con el remolcador *Besós*, de 202 TRB y perteneciente a la Junta de Obras del Puerto.

Debido al importante despliegue de medios, las operaciones de salvamento se estaban simultaneando en varias embarcaciones a la vez. A finales del mes de abril se trasladaron al *Villa de Madrid*, que presentaba innumerables destrozos y una importante escora a estribor que hacía imposible andar por cubierta. Por tanto, los hombres necesitaban descolgarse a través de cabos, complicando enormemente los trabajos de preparación. Ampliando el detalle anterior, el siguiente párrafo lo recogía el periódico La Vanguardia de Barcelona en un reportaje titulado "Salvamento de buques" en su edición del 23 de julio de 1936: "Nos explicaba un oficial maquinista que penetró en uno de los buques hundidos en el puerto, inclinado sobre su costado de estribor más de treinta grados, que una vez dentro del buque y pasando y repasando cámaras y camarotes, para cerciorarse del estado en que se hallaba, llegó a marearse como un turista del primer vuelo. Los pies -decía- no sabía donde ponerlos; a

veces tenía que andar por las paredes de las cámaras, porque el piso no existía y las puertas tenía que levantarlas, como si se tratara de abrir tapas del suelo, y, claro, esto me desorientaba completamente, pues pisaba la pared de un lado, mientras con la cabeza daba contra la pared de enfrente... En fin, ni en los grandes temporales me mareé tanto como el día que penetré de costado, pues en ningún momento pude estar vertical, en el buque hundido en el fango del puerto...". Lo anterior se refería a nuestro protagonista.

Como primera actuación se efectuó un reconocimiento del casco para conocer su estado bajo el agua, tanto interno como externo. Los buzos hicieron un gran trabajo localizando los agujeros producidos por las bombas y la metralla y determinaron que no se apreciaban grandes daños en las zonas de buena accesibilidad del casco. No fue difícil localizar datos de la distribución de los mamparos estancos, la resistencia de cubiertas y mamparos, además de otros elementos importantes. Toda esta información se recibió en la Oficina de Proyectos, donde los ingenieros elaboraron varios croquis y prepararon un plan de salvamento prestando especial atención a dos cuestiones: la resistencia de la cubierta y de los mamparos y la estabilidad durante todos los momentos del salvamento.

Una vez aprobado el plan se puso en marcha la sección de Trabajos, que introdujo las modificaciones necesarias para su aplicación práctica. El primer paso consistió en repasar el casco en las áreas dañadas taponando los numerosos agujeros. Para evitar que el buque diera la vuelta se prepararon unos ramales de cable amarrados a puntos fijos de la cubierta y montados sobre poleas, las cuales estaban fijadas mediante cadenas a grandes bloques previamente construidos en el muelle. Estos ramales de cable de sujeción servían para mantener en todo momento el equilibrio. Además, se empleó por primera vez el montaje de las bombas de achique en bateas flotantes que se introducían por las escotillas de las bodegas. Con estas bateas flotantes, las bombas quedaban siempre a la misma distancia del agua y no se inclinaban con el buque, consiguiendo excelentes resultados que se aplicarían en posteriores salvamentos.

El 23 de mayo de 1939 concluyeron los trabajos de salvamento del Villa de Madrid, con un coste final de 190.000 pesetas. El buque, que hacía el número trece de los salvados en Barcelona, fue trasladado a final de año a los Talleres Nuevo Vulcano, donde sería sometido a una profunda reparación. El 24 de julio de 1940, a primeras horas de la mañana, nuestro protagonista se hizo a la mar para efectuar las pruebas oficiales tras la importante reconstrucción a que había sido sometido. A las cinco de la tarde quedó atracado en un punto muy cercano del muelle donde resultó hundido meses antes. Nueve días más tarde partía para su primer viaje con destino a Buenos Aires.

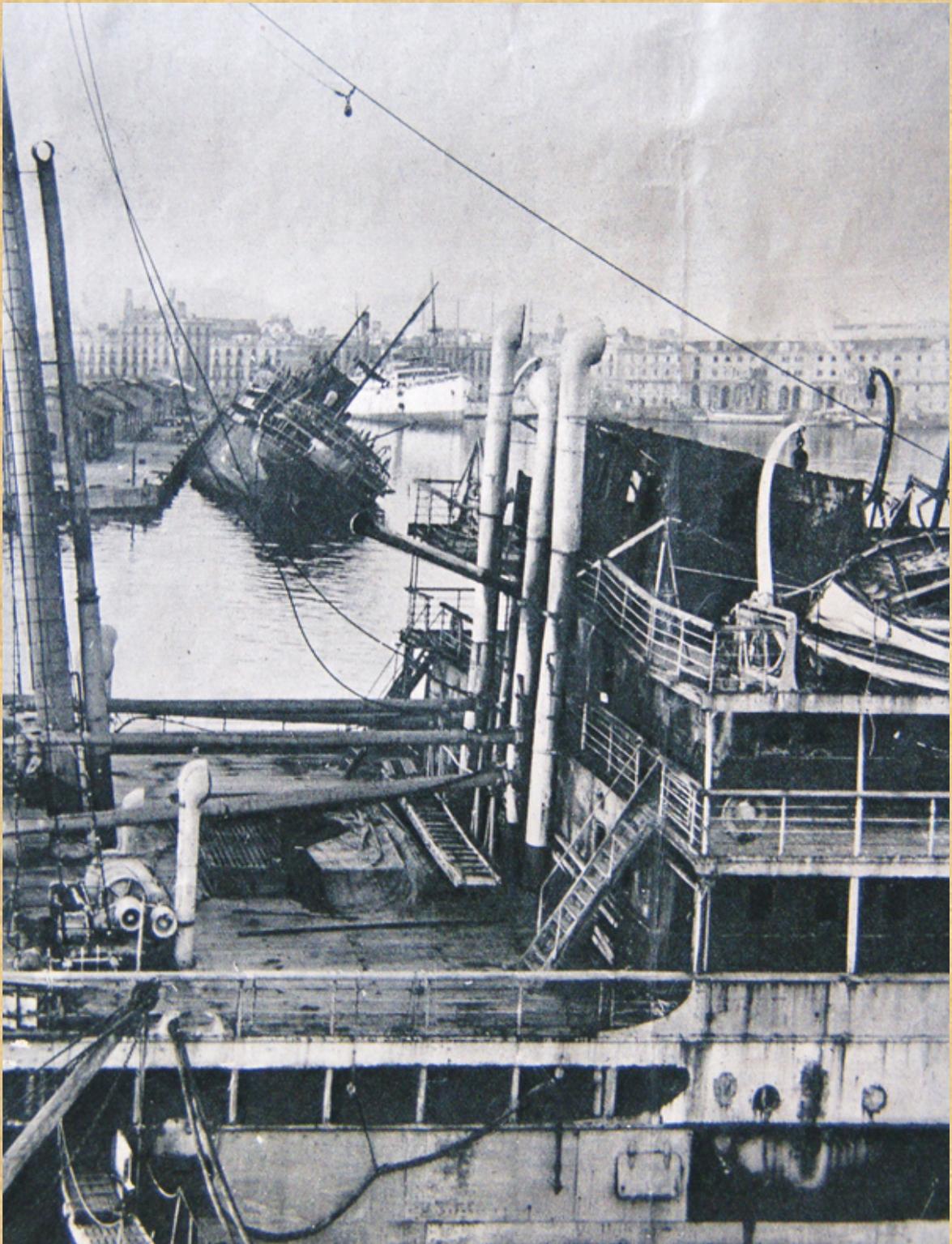


Vista aérea del puerto de Barcelona en la que se puede observar la posición de los buques afectados por los bombardeos. La flecha roja señala la posición del *Villa de Madrid*.



Estado en que quedó el *Villa de Madrid* como consecuencia de los daños producidos por los bombardeos. Asentado sobre el fondo y escorado unos 30° sobre su costado de estribor, el de babor ejercía una enorme presión sobre el paramento del muelle. En la imagen inferior se observa un detalle de la popa.





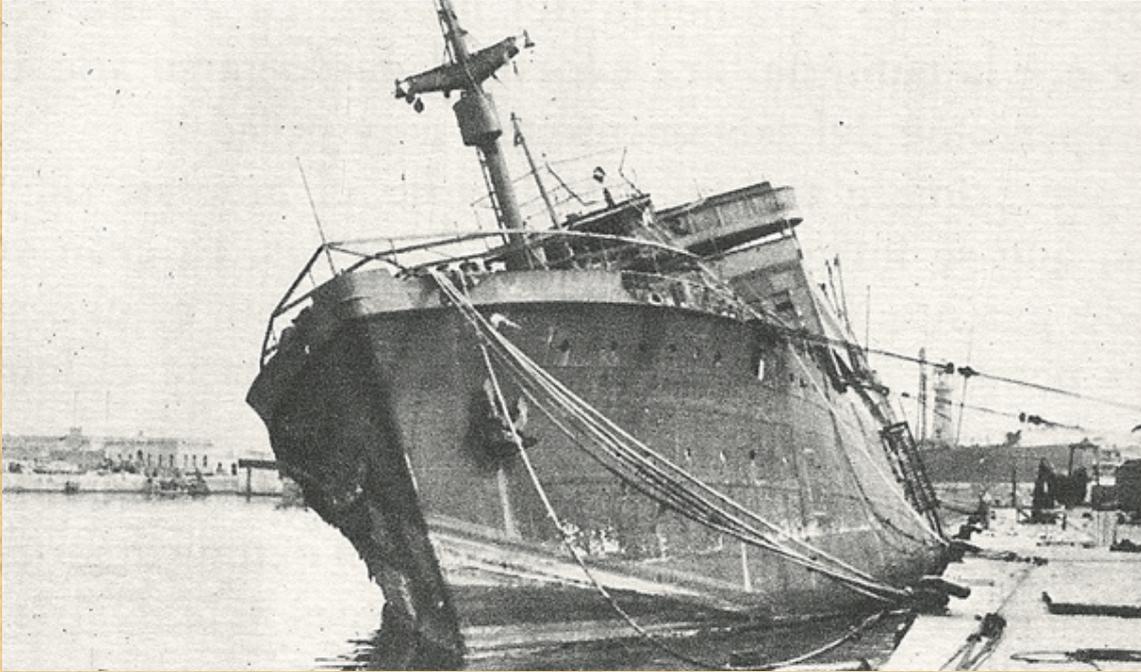
En esta fotografía se puede observar como el costado de babor está realizando presión sobre el paramento del muelle. Al fondo de la imagen se distingue el *Ciudad de Sevilla*, que quedó averiado.



Vista de la zona de la aleta de estribor. Se puede observar la fuerte escora que tenía el buque, que dificultaría enormemente los trabajos de salvamento.



Sistema de fijación al muelle, para evitar que el buque diera la vuelta, empleado durante los trabajos de salvamento.



El *Villa de Madrid* durante los trabajos de recuperación realizados por la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques.

Manuel Rodríguez Aguilar

Fotografías del estado del buque:

- Suplemento al nº 5 de L'Ala d'Italia. Fondo documental Museo Marítimo de Barcelona.

Fotografías de los trabajos de recuperación:

- Comisión de la Armada para Salvamento de Buques.

