ANNO XVII E. F. - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - EDITORIALE AERONAUTICA - ROMA - QUESTO NUMERO COSTA UNA LIRA

CATALOGNA

DOCUMENTARIO FOTOGRAFICO DELL'ASSEDIO AEREO

(Disegno di Mario Sironi)

LLE SIERRAS NEV[illegible] OSTA DEL MEDITERRANEO, [illegible] A COSTA [illegible] I BOMBARDIERI LEGIONARI HANNO SCONVOLTO LA RESISTENZA ROSSA NELLA CA[illegible]

UNA VISIONE DEI MOLI DI BARCELLONA SCONVOLTI DAL TIRO DELL'AVIAZIONE LEGIONARIA. SULLO SFONDO LA MOTONAVE «VILLA DE MADRID» CHE, SVENTRATA DALLE BOMBE DEGLI AVIATORI, SI È ADAGIATA SUL FONDO SABBIOSO DEL BACINO

LA POTENZA DECISIVA DELL'ARMA AEREA

NELLA LIBERAZIONE DELLA CATALOGNA E DI MINORCA

La liberazione palmo a palmo della Spagna, una guerra che non poteva essere di assoluto sterminio e di applicazione incondizionata dei mezzi distruttivi, appunto per il suo carattere di risparmio e di rispetto nei confronti della popolazione civile, ha richiesto da parte dell'Arma aerea una strategìa accorta, oculata e tenacissima nel perseguire il raggiungimento di determinati obiettivi, mentr'era impegnata a mantenersi in una linea che non eccedesse al di là dal campo tipicamente militare arrecando danni e lutti agli abitati delle città.

Tutta la potenza distruggitrice dell'Aeronautica, così come nella guerra moderna può affermarsi ed espandersi, ha dovuto avere nella campagna spagnola, per una sensibile opportunità di non distruggere gli agglomerati urbani e di non colpire le popolazioni inermi, un'applicazione severa e limitata.

Ciò non toglie che l'Arma aerea abbia dimostrato, durante tutte le fasi della guerra, la sua perfetta autonomia d'impiego e il suo valore decisivo.

La roccaforte del bolscevismo

La battaglia della Catalogna, iniziatasi il 23 dicembre 1938 e terminata il 26 gennaio 1939, è una sequela di combattimenti senza tregua a puntate dirette, a strette avvolgenti, ad assalti di attacchi e contrattacchi per un fronte ampio e periglioso: la saldezza delle posizioni rosse irte di armi e di reticolati, l'asperità naturale del terreno, i frequenti agguati in ogni anfratto e in ogni cespuglio rendevano la marcia delle truppe di Franco e delle legioni volontarie quanto mai difficile e micidiale. Era un combatter duro più che per il superamento della famosa cinta di ferro di Bilbao.

In Catalogna le milizie bolsceviche avevano trovato il terreno propizio per concentrare il massimo della resistenza, per tenere la difesa militare della regione a regola d'arte.

Si sa che il focolaio d'infezione del bolscevismo e dell'anarchia era stata sempre la Catalogna, fomento di terrori rivoluzionarii per tutta la Spagna. Si sa che un concetto di autonomia, una sorta di campanilismo patriottardo, metteva quel che si dice il punto d'onore in alcuni gruppi di cittadini catalani e li affiancava agli usurpatori rossi.

Regione di per sè ricca, modernamente attrezzata, facile al rifornimento per il porto di Barcellona che per il suo traffico gareggiava prima della guerra con i maggiori porti mediterranei, Genova e Marsiglia, la Catalogna rappresentava la roccaforte più munita e più importante del bolscevismo.

L'imprendibilità di questa roccaforte era stata proclamata e dimostrata dai cosiddetti tecnici militari della stampa gialla europea. Non è a dire, ad ogni modo, che i tecnici avessero sempre le traveggole. La Catalogna era un'impresa di rischio e di grave impegno per l'esercito di Franco.

Sul finire dell'anno, l'impresa apparve matura, e sùbito se ne delineò l'urgenza.

La strettoia della rovina

La situazione militare dei rossi, per quanto ancòra solida ed imponente, aveva avuto il suo logorìo demoralizzante nella seconda battaglia dell'Ebro, ch'era costata al nemico la perdita di centomila uomini e ventitremila prigionieri che rappresentavano un notevole sintomo di resa.

Da questo fatto d'armi favorevole ai Nazionali dopo un'estate accanita di lotte e di contrasti su posizioni precarie, il Generale Franco aprì le linee di partenza per un'offensiva in grande stile da lanciare immediatamente, nonostante l'inclemenza della stagione invernale.

La Catalogna, conclamata fortezza di resistenza ad ogni costo da parte dello stato maggiore bolscevico, mostrava qua e là le crepe che annunciano il crollo. Puntelli ed aggiustamenti non valevano più a mantenere il complesso dell'organizzazione militare nemica ch'era già sulla china della decadenza se non sull'orlo del precipizio.

Da sei mesi, cioè dai primi di luglio del 1938, l'Aviazione legionaria martellava diuturnamente i centri di rifornimento e le vie d'accesso al cuore della regione catalana, ch'era l'organo massimo distributore d'uomini, di viveri, di materiali ai capisaldi della resistenza rossa.

Bisognava rompere il flusso d'ogni specie d'alimenti: colare a picco le navi, rovinare gli approdi e le banchine, incendiare i magazzini, far crollare i ponti e le passerelle di fortuna sui fiumi, non dar requie ai nodi stradali, tagliare a mezzo le strade, rovistare nei campi dove si concentrassero truppe e materiali, rovesciare le tonnellate d'esplosivo nei campi d'aviazione, chiudere all'aviazione nemica ogni via d'attività, contrastarla ora per ora, sì che non avesse fiato per agire d'iniziativa; e, nello stesso tempo, immobilizzare le rappresaglie nemiche in terra e in cielo.

Còmpiti, questi, della più vasta portata che l'Aviazione legionaria sa di poter adempiere con i mezzi che ha: mezzi perfetti — se pur relativamente scarsi — e uomini decisi, valorosissimi.

Gli aviatori legionarii si assumono la consegna, ed innalzano immediatamente al cielo la formidabile responsabilità, di un assedio aereo in piena regola che cingerà d'una cintura d'offensiva la Catalogna.

L'anello di fuoco

È un'impresa di grande valore strategico che nasce dal travaglio della guerra moderna questo vero e proprio assedio aereo che cinge d'un anello di fuoco minaccioso le torri arcigne delle città fortificate, quell'assieme di mura e di baluardi che simboleggiano sulle carte le fortezze imprendibili. Minaccioso anello in perpetua rotazione, tremendo come certe meteore apocalittiche, che distacca dal suo complesso i bolidi fischianti delle bombe ad alto esplosivo. Le bombe sconquassano e penetrano, spandono la rovina, rumoreggiano gli echi del terrore, prendono sulle materie secche e infiammabili, sventolano le fiamme ed estendono l'incendio: non c'è via di scampo da questo fuoco che cade dal cielo come il castigo di Dio.

Le batterie controaeree non valgono ad attenuare lo slancio dei bombardieri legionari: passano gli apparecchi sterminatori fra le cortine dei proiettili, nelle fitte parabole degli *shrapnells* e delle granate dirompenti, con prodigiosa baldanza. Anche gli apparecchi da caccia avversarii più d'una volta hanno subìto lo scacco dagli apparecchi da bombardamento del Tercio. E l'Aviazione legionaria si conquista così la dignità battagliera originalissima di questo assedio alla Catalogna per le vie del cielo.

Il martellamento aereo sui campi di aviazione e sulle officine di montaggio e riparazione dei rossi, e poi gli attacchi vittoriosi dei velivoli da caccia determinarono il dominio del cielo delle squadriglie legionarie: senza di che sarebbe stato difficile, se non forse impossibile, lo sviluppo del ciclo operativo della battaglia terrestre.

I bombardamenti dei «Falchi» e dei «Pipistrelli» delle Baleari sui porti e sulle opere militari costiere della Catalogna, continui, implacabili, precisissimi, preclusero la via dei rifornimenti marittimi e provocarono la distruzione di enormi quantità di materiale bellico.

Azione in campo tattico

L'aviazione raggiungeva così gli obiettivi strategici che si era prefissi nel periodo che precedeva ed iniziava l'offensiva terrestre, e successivamente vi partecipava orientando parte delle proprie forze allo sviluppo delle operazioni in campo tattico.

Mentre le squadriglie delle Baleari andavano intensificando le proprie azioni sulle opere militari costiere, quelle del continente proseguivano con opera diuturna a bombardare gli accampamenti e gli accantonamenti delle riserve rosse nella zona di Sarroca, di Cogull, di Torrebeses, e premevano sopra le postazioni dell'artiglieria nemica nella fascia fortificata che fronteggiava la testa di ponte nazionale di Seros.

Spiegata che fu l'offensiva di Franco nei varii settori della battaglia con vasta manovra, l'avanzata delle truppe del nord non procede' di pari passo con quelle legionarie del C.T.V.; sì che il C.T.V. si trovò alla testa di ponte del Rio Sed col fianco sinistro scoperto. La fase dell'offensiva assumeva così un aspetto critico, pieno d'incognite, per molti versi pericoloso.

In questa situazione, l'Aviazione legionaria per cinque giorni tempestò di bombe le divisioni rosse che specialmente si apprestavano ad attaccare il fianco sinistro. Le migliori truppe marxiste della famosa divisione Lister, già partite all'attacco, furono dapprima inchiodate, quindi travolte dai tiri delle formazioni da bombardamento, che senza sosta si avvicendarono sugli obiettivi, mentre i «Ba 65» spezzonavano e mitragliavano da bassa quota.

A quest'azione di massa parteciparono complessivamente 248 apparecchi pesanti (157 «S. 79» e 91 «B.R. 20», nonchè 17 «Ba. 65»), lanciando 171.580 chilogrammi di bombe e sparando 6.100 cartucce di mitragliatrice.

La manovra bolscevica, fermamente contenuta di fronte, fallì sul fianco sinistro del C.T.V. per merito precipuo dell'Aviazione legionaria.

Quando si determinò il crollo della linea marxista il 19 gennaio, l'Aviazione legionaria, pur continuando le sue crociere di bombardamento nel campo tattico terrestre, massime sotto il Monserrat, dov qualche unità rossa si manteneva ferma ed ostinata, fu lanciata prevalentemente sul porto di Barcellona e sugli altri porti della Catalogna in concomitanza ai reparti delle Baleari, per inibire il traffico e togliere ai rossi ogni speranza di afflusso o sgombro di truppe verso i porti più settentrionali.

Anche il porto di Valencia, poichè i rossi intendevano trasferire un ingente nucleo di forze dal fronte sud a quello catalano, più volte fu battuto dagli aviatori bombardieri legionari del continente e da quelli delle Baleari. Si seppe poi che soltanto 9000 uomini, imbarcati nottetempo a Valencia, poterono essere trasportati al Nord, senza che potessero comunque puntellare la situazione pericolante.

Dopo la conquista di Barcellona, l'Aviazione legionaria, mentre serrava il cerchio di fuoco sul territorio ancòra occupato dal nemico, volle infliggere il colpo di grazia all'aviazione marxista, ed alzò in massa i suoi stormi per coglierla allo scontro o per cercarla al nido.

Un'azione di vasta portata, agile e formidabile, si concluse sui campi di Figueras e Villajurga, con la distruzione, nel giro di pochi minuti, di 30 apparecchi da caccia e 2 da bombardamento.

I residui dell'aviazione rossa inseguiti dalle intrepide ali legionarie sorvolarono allora, fuggendo, il confine dei Pirenei, ed atterrarono disordinati e derelitti su un campo di fortuna ai confini della Francia.

Storia d'un "ultimatum"

Quattro giorni prima della conquista di Barcellona, il Comando dell'Aviazione legionaria delle Baleari che ben conosceva l'organizzazione militare di Minorca — restata sempre sotto il controllo dell'esplorazione aerea — proponeva un piano per la sollecita occupazione dell'isola, piano ritenuto di sicuro successo sia per la valutata capacità combattiva del nemico nell'eventualità di uno sbarco dei Nazionali, sia per la situazione di Minorca rimasta moralmente e materialmente isolata dalla Catalogna.

Le squadriglie delle Baleari, dopo aver intensificato i voli di ricognizione sull'isola, il giorno 4 febbraio con una imponente formazione di velivoli volteggiante per circa mezz'ora nel cielo dell'isola, effettuava un'azione dimostrativa, lanciando manifestini che, mentre illustravano la vittoria dei Nazionali in Catalogna, esortavano la popolazione alla resa, e davano cinque giorni di tempo al presidio per deporre le armi.

L'azione serrata, attivissima dei « Falchi » delle Baleari continuava quindi su Minorca nelle giornate del 5 e del 6 febbraio; ma, mentre le artiglierie contraeree dei bolscevichi sparano raffiche nutrite, l'eco del crollo del fronte rosso è portato insistente sull'isola dal rombo degli aeroplani. La popolazione sente la disfatta dei marxisti sopraffattori. E questi raccolgono le forze, dànno la caccia ai sospetti, tentano esasperati la difesa sul terreno che cede : si aggrappano a tutte le risorse di crudeltà e di violenza per mantenere la resistenza.

Dalla notte del 6 alle prime ore dell'8 febbraio spirò aria di diplomazia nelle trattative di resa, sulla nave inglese *Devonshire*, dove s'era recato in missione il comandante spagnolo Sertorius. I « Falchi » delle Baleari, frattanto, bombardavano la flotta rossa ancorata a Cartagena per chiuderle la rotta verso Minorca.

Ma la mattina dell'8 di febbraio, mentre sembra che le trattative vadano troppo per le lunghe, tarpando così le ali all'azione risoluta, accade il fatto nuovo.

Lo sbarco degli aviatori

L'azione intimidatoria dell'Aviazione legionaria è servita a suscitare la sommossa nella punta occidentale dell'isola, a Ciudadela; e il pronunciamento antibolscevico tentato da un manipolo di audaci guadagna terreno, prende posizione, si dilata d'ora in ora coraggiosamente implacabile. Una pronta ricognizione aerea accerta che l'insurrezione è davvero in atto da Ciudadella al Mercadal. Ma la reazione marxista va schierandosi sollecitamente contro gl'insorti con un grande sforzo d'uomini in marcia verso il focolaio della rivolta. Evidentemente i rossi, pur mantenendosi la staffa delle trattative di resa, seguitano a perpetuare la repressione violenta e la carneficina.

Il Comando dell'Aviazione legionaria ordina, allora, che siano bombardate le opere militari di Mahon, quartiere generale della resistenza oltranzista. Il fuoco aereo avvampa per un'ora sul centro più sensibile del nemico che paventa perciò l'inizio dell'offensiva minacciata nei manifestini allo spirare del termine di cinque giorni per la resa.

Un ufficiale dell'Aviazione legionaria da caccia ha dovuto atterrare per incidente di volo in un campo di fortuna presso Ciudadela. Egli si rende conto così della decisa volontà degli insorti e conseguentemente della necessità d'un pronto aiuto da Maiorca a questa parte dell'isola che rappresenta da qualche ora il varco aperto della conquista. Riescito con un motoscafo ad attraversare il braccio di mare fra Minorca e Maiorca, egli approda a Porto Cristo, e porta le pressanti notizie ai comandi militari delle Baleari.

È urgente sbarcare sùbito alla conquista di Minorca : i rossi sono rimasti sconvolti dall'Aviazione legionaria; il bombardamento aereo lì ha arrestati a mezza strada nella marcia di repressione verso gl'insorti di Ciudadela; l'isola di Minorca è virtualmente in mano dei Nazionali. Ma un ritardo potrebbe compromettere la rivolta antibolscevica, e ritardare chi sa fino a quando la conquista dell'isola.

Dall'alba del 9 febbraio, per tutta la giornata, pattuglie di caccia legionari vanno a rotazione su Minorca per proteggere le operazioni di sbarco delle truppe nazionali.

Lo sbarco, la presa di possesso dell'isola contesa, avvenne alle 11 del 9 di febbraio : totale conquista dell'Aviazione.

Fu proprio una schiera di avieri, inquadrata da ufficiali aviatori, la prima a toccar terra e ad acclamare l'alza-bandiera.

* * * *

I MAGAZZINI DEI MOLI DI BARCELLONA ACCOGLIENTI I RIFORNIMENTI DI MATERIALE BELLICO DELLE BRIGATE ROSSE, DISTRUTTI DALLA CONTINUA AZIONE AEREA DEGLI AVIATORI LEGIONARI

IL VAPORE DA CARICO « MIOCENE » COLPITO ED INCENDIATO MENTRE SBARCAVA MATERIALE DESTINATO ALLA RESISTENZA DEI ROSSI. L'ECCEZIONALE FOTOGRAFIA È STATA PRESA DAGLI UFFICIALI DELLA CAPITANERIA DEL PORTO DI BARCELLONA ROSSA, ED È STATA RINVENUTA DOPO LA LIBERAZIONE DELLA CITTÀ

SCORCIO DI UNA NAVE AFFONDATA IN PORTO, ED ADAGIATA SUI FONDALI. FOTOGRAFIA ESEGUITA SUBITO DOPO L'INGRESSO IN BARCELLONA DELLE TRUPPE LIBERATRICI

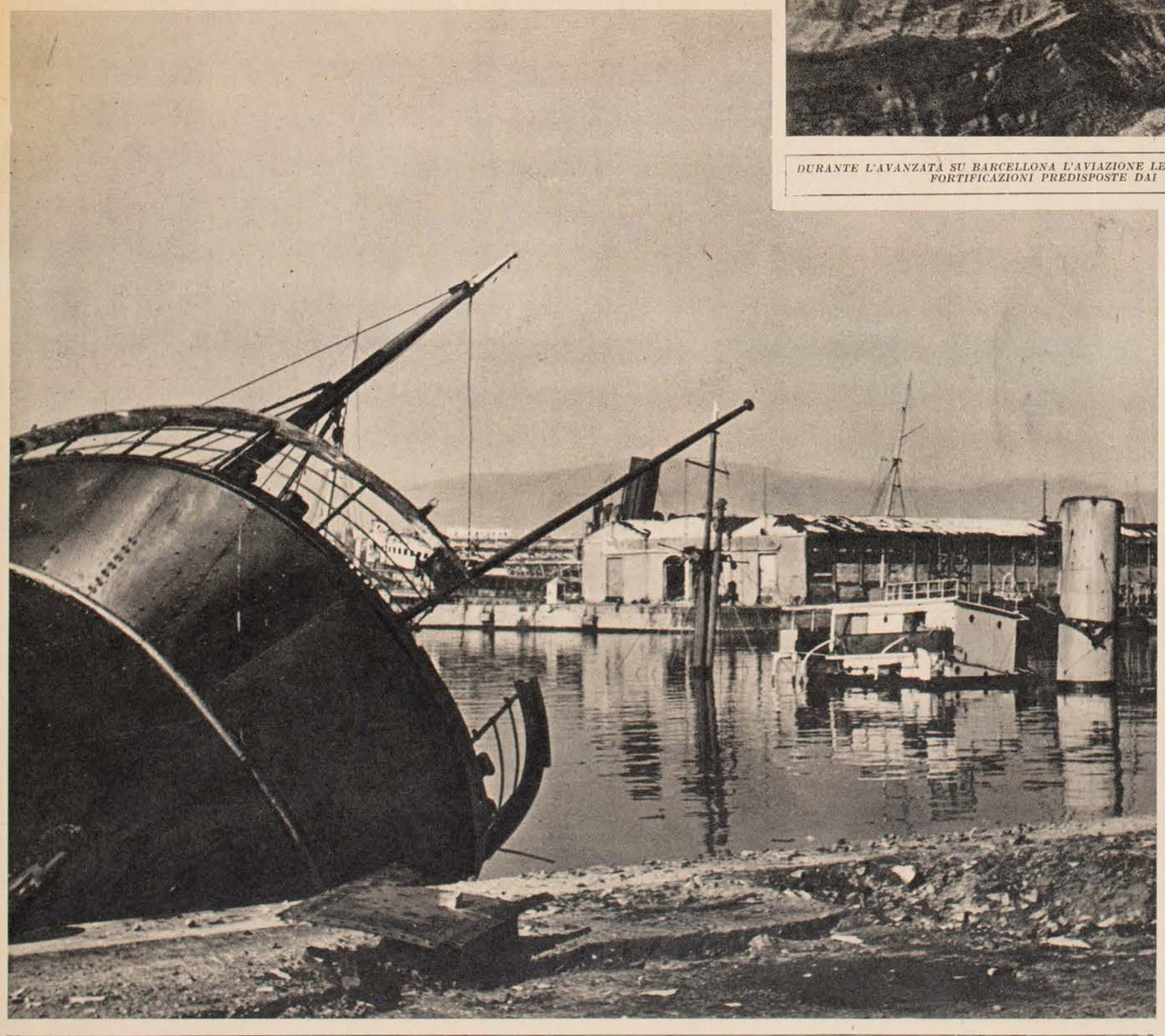
SU UN CAMPO DI FORTUNA DELL'AVIAZIONE LEGIONARIA MENTRE SI PREPARA L'OFFESA: ASSALTATORI CHE COMPLETANO IL PROPRIO CARICO PRIMA DI LANCIARSI A SGOMINARE LE DIFESE ROSSE

SU UN CAMPO DI FORTUNA DELL'AVIAZIONE LEGIONARIA MENTRE SI PREPARA L'OPERA DI REDENZIONE: « BOMBARDIERI » CHE VENGONO CARICATI CON SACCHI CONTENENTI PANE DA LANCIARE ALLE POPOLAZIONI NON ANCORA RAGGIUNTE DALLE ORGANIZZAZIONI NAZIONALI DI SOCCORSO E DI RIFORNIMENTO

SUL COMPLICATO MOSAICO DEL DIFFICILE TERRENO SPAGNOLO SI PROFILA UNA BOMBA LEGIONARIA

LA STAZIONE MARITTIMA, CHE CON I SUOI MODERNISSIMI IMPIANTI COSTITUIVA L'ORGOGLIO DEL PORTO DI BARCELLONA, RIPETUTAMENTE COLPITA DAI BOMBARDIERI ASSEDIANTI DAL CIELO, È STATA COMPLETAMENTE PARALIZZATA. QUESTA FOTOGRAFIA È STATA ESEGUITA SUBITO DOPO LA LIBERAZIONE; UN CARTELLO « ROSSO » È ANCORA AL SUO POSTO

DURANTE L'AVANZATA SU BARCELLONA L'AVIAZIONE LEGIONARIA HA COMPIUTO SENZA SOSTA E SENZA RISPARMIO UN'AZIONE FORMIDABILE DI MARTELLAMENTO DELLE FORTIFICAZIONI PREDISPOSTE DAI ROSSI. QUESTA FOTOGRAFIA DOCUMENTA UNO DEGLI ASPETTI DI QUESTA GRANDE ATTIVITÀ



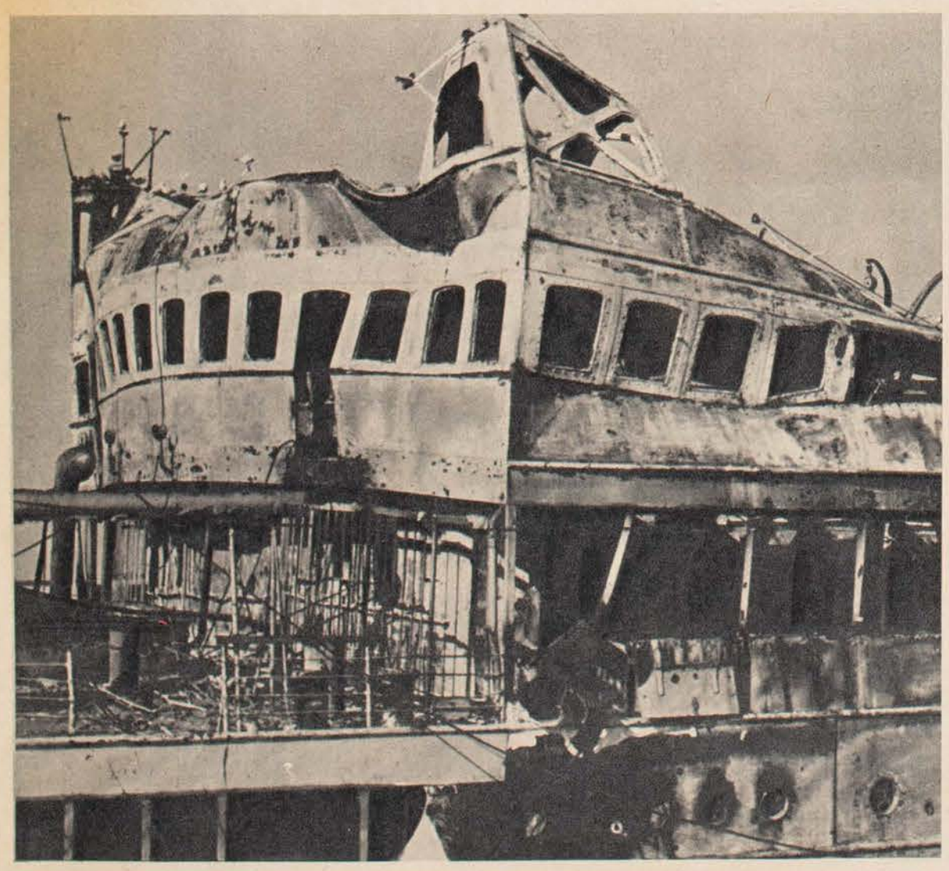
VISIONE DI UNO DEI BACINI MINORI DEL PORTO. NAVI DA CARICO AFFONDATE E MAGAZZINI DANNEGGIATI TESTIMONI DELL'ATTIVITÀ DEI BOMBARDIERI NAZIONALI

IL MARTELLAMENTO CONTINUO DEGLI STORMI DA BOMBARDAMENTO AVEVA TAGLIATO TUTTE LE RISORSE TECNICHE DELL'ORGANIZZAZIONE PORTUALE DI BARCELLONA. QUESTA FOTOGRAFIA ESEGUITA DOPO LA LIBERAZIONE DELLA CITTÀ MOSTRA BINARI DIVELTI E MAGAZZINI SVENTRATI

IL PIROSCAFO «MAHON» AFFONDATO IN UNA DARSENA È ANDATO COMPLETAMENTE PERSO «CORPO E BENI» PER UNA SALVA LEGIONARIA

UNO DEI MOLI RAGGIUNTI DAL FUOCO DEL CIELO: EDIFICI COMMERCIALI COLPITI E NAVI AFFONDATE FINO AD APPOGGIARSI SUL FONDO BASSO

I RESTI DI ALCUNI DEI NUMEROSI SERBATOI DI CARBURANTE DELLA C.A.M.P.S.A. COLPITI E INCENDIATI DAI BOMBARDIERI LEGIONARI; L'INCENDIO ACCESO DELLE LORO BOMBE FIAMMEGGIÒ PER CINQUE GIORNI NEL CIELO DI BARCELLONA



EFFETTO DEL BOMBARDAMENTO AEREO SU UNA NAVE MODERNA; IL PONTE DI COMANDO DELLA MOTONAVE «VILLA DE MADRID» RAGGIUNTO DA UNA BOMBA

ECCEZIONALE FOTOGRAFIA PLANIMETRICA CHE DOCUMENTA I DANNI DI UN BOMBARDAMENTO AEREO: SERBATOI DI CARBURANTE SQUARCIATI DALLE BOMBE E DISTRUTTI DALL'INCENDIO, UNA NAVE AFFONDATA E MAGAZZINI COLPITI

He aquí el "Villa de Madrid", recientemente rescatado a las aguas de nuestro puerto por los servicios de la "Comisión de la Armada para salvamento de buques". — Véase el reportaje que sobre la obra de esta benemérita institución iniciamos en la página segunda de este número y terminamos en la última con una amplia información gráfica

dinense en nombre del espíritu. La ciudadela acostumbra a responder con la exhibición de sus privilegios, válidos, como los del Temple, aun contra bombardeos aéreos. La historieta tiene lo suyo: a un bastonero le dijeron, allá por los años de la otra guerra europea, que varios aviones alemanes habían volado sobre el Temple. "No es posible—respondió—, porque no son miembros." Este bastonero, que era un conservador, explicaba una clara lección con pasmosa sencillez. Yo no digo que ataña a la fe universal en los tesoros del espíritu el que en un testamento de un lord, inventariando castillos, se incluyan los fantasmas de la familia, homicidas o penitentes; pero que esto tiene que ver con la defensa de esa fe universal, es evidente. Privilegios y fantasmas, aunque los primeros sean usos de mercader y los segundos violadores de doncellas: "cash and carry", toma y daca, y pájaro en mano...

Si púnica es Inglaterra, lo menos púnico de la isla es la City. En su día se contarán, hablando del imperialismo inglés, las doce guerras púnicas de Albión: púnicas y púdicas guerras entre una conciencia de ciudadano romano que le salía naturalmente al mercader, aunque fuera tabernero y su taberna, porque trascendía a Oporto, "One more spring", y un instinto de jineteria del mundo — no caballeria — que le rezuma al condesito — verdadero o falso, Byron o Disraeli — cuando recuerda que existen los orientes y que la sangre es, casi siempre, ingrediente falaz. Que cartagineses y romanos hayan resultado ambos vencedores, fué, en lenguaje victoriano, "cosa de Dios, un accidente". Y lord Halifax en su isla, como un "inglés de Dios". La voz de lord Halifax tiembla cuando habla de los grandes problemas espirituales. Es una voz oxfordiana que haya sentido, emocionada, el "Cor a cor auditur" del Cardenal Newman cuando restauraba la palabra del Señor para que las cosas de Dios no fueran un simple accidente, un accidente mortal para Inglaterra. Dividida el alma por el mucho mundo, en Inglaterra había menos caridad que fe. Lord Halifax, que bien puede terminar en güelfo, dice: "Luchamos para mantener el reino del derecho y de la caridad en las relaciones de hombre a hombre y en la gran comunidad de los pueblos." Por este camino se va a Roma o, y esto sería política congruente con inmediatas esperanzas, a París, donde bien puede ser que hayan comenzado a hacer nidos hogaño los más hermosos pájaros de antaño.

No creamos, así como así, en la conversión de los púnicos, que de deseos del alma a veces hace caldos el diablo; pero tampoco desesperemos. Hoy, oyendo hablar de caridad en la City londinense, tanto como pedir a Dios que le regale a Inglaterra panales de virtud caritativa, pedíamos libre fuero para quemar el Reino Unido si su petición de caridad es trampa de gibelino de la isla. Y otro día hablaremos de una conversación que este transeúnte sostuvo con Sir James B... acerca de la bandera que haya de ondear en la isla de Malta. Pongamos la caridad inglesa a prueba, fuera de Gog y Magog, privilegios y fantasmas, "cash and carry", toma y daca.

ALVARO CUNQUEIRO

Chocolates y Bombones

"TRENS"

Fuente, 7

Villafranca del Panadés

Bodegas Bosch Güell S. A.

Crianza y Exportación de Vinos

Villafranca del Panadés

Bar Victoria

Antonio Carilla

Rambla de Ntra. Sra. 6

Villafranca del Panadés

Bodegas Hispano Americanas

S. VERDAGUER

BARCELONA

BAÑERAS • CALENTADORES
BIDETS • WATER-CLOSETS
LAVABOS • ETC.

DESPACHO: Rda. Universidad 9
TELEFONO 10421

TALLERES: ENTENZA 37-39
TELEFONO 32189

CARTAS DE CASTILLA

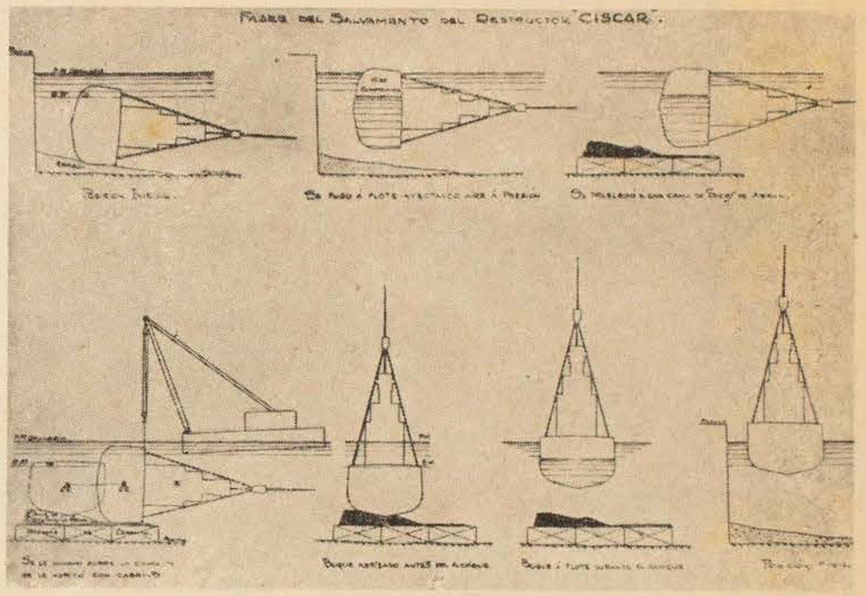
AMOR Y VIENTO SUR

ción del Coronel de Ingenieros de la Armada don Juan Antonio Suances, que más tarde fué nombrado Ministro de Industria y Comercio. Esta Comisión no tenía otro objeto que poner a flote el destructor «Císcar», hundido en el puerto de Musel, junto al dique noroeste.

Previos los imprescindibles reconocimientos, la Comisión solicitó cinco meses de plazo y un millón y medio de pesetas para salvarlo. Y obtenida la aprobación del proyecto, puso manos a la obra. Harto difícil fué el trabajo de los hombres de la Comisión, por la posición del buque en el fondo del puerto y también por el escaso material de salvamento de que se disponía. Pero el tesón de todos pudo más que los inconvenientes que se oponían a la realización del proyecto, y el 21 de marzo del año siguiente, o sea antes de cumplirse los cuatro meses de iniciados los trabajos, el «Císcar» quedó a flote.

Su recuperación costó solamente 700.000 pesetas, o sea menos de la mitad de lo previsto. Y el éxito obtenido animó a la Comisión a proseguir sus trabajos y sucesivamente fueron puestos a flote del mismo puerto de Musel los cuatro mercantes «Sama», «Sotón», «Elcano» y «Reina», todos ellos hundidos a bastante profundidad.

El del «Císcar» ha sido el salvamento más difícil llevado a cabo hasta la fecha por la Co-



tó del destructor. Así, vemos el buque en su posición inicial, seguido de su primera puesta a flote, realizada inyectándole aire a presión. Luego fué trasladado a una cama de sacos de arena, al objeto de trabajar con más seguridad, ya que en ella carecía de movilidad. Hundido de nuevo, sobre la cama, se le adrizó con cabrias para proceder luego al achique que le puso nuevamente a flote, esta vez ya con carácter definitivo.

LA COMISION ACTUAL Y SUS ELEMENTOS

Lo del «Císcar» fué, pues, en realidad, un ensayo. La Comisión, toda ella formada por personal exclusivamente español, tanto en su aspecto manual como en el técnico, demostró en ocasión de aquel salvamento y en el de los cuatro mercantes citados, que era capaz de realizar una obra altamente eficaz.

Y cuando llegó la liberación de Barcelona, se procedió a organizar una sección de la repetida Comisión que se trasladó en seguida a nuestra ciudad y empezó sus trabajos. Pronto lo provisional se convirtió en definitivo, y de aquella antigua «Comisión Naval de Salvamento de Buques» nació la actual «Comisión de la Armada para Salvamento de Buques», que dirige el teniente coronel de Ingenieros de la Armada don Luis Santomá.

Su finalidad tiene amplios vuelos. Se trata nada menos que de limpiar de buques hundidos todos los puertos españoles y de salvar todo lo salvable sin necesidad de recurrir a las compañías extranjeras, que percibirían sus emolumentos en divisas y cobrarían sus trabajos a un precio notablemente más crecido. Aquí está, por

L'AGONIA DEL PORTO DI BARCELLONA

SOTTO IL MAGLIO DELLE SQUADRIGLIE DELLE BALEARI

BARCELLONA, *febbraio*.

Quando entrate, dalla Plaza de la Paz, nel recinto del porto di Barcellona, vedete un cartellone che promette, per 70 centesimi di « peseta », la visita in vaporetto al grande bacino portuale. È una vecchia promessa, attualmente non mantenuta; come non si può più andare, con la teleferica, dal Miramar ai bagni di San Sebastiano, là fuori, alla Barceloneta. I battelli del servizio turistico non ci sono più, e le torri-stazione del trasportatore aereo, intatte nell'ossatura, sembran devastate da una bufera alle piattaforme, e difatti lo sono poichè lo spostamento d'aria delle esplosioni ha strappato o divelto quanto c'era di sovrapposto.

Non c'è attualmente un mezzo, dunque, per visitare il porto o per averne una visione d'assieme, salvo che non si salga al Montjujch. E se si riflette che son 10 chilometri di sviluppo di banchine, si ha l'idea di quanto faticosa vi si prospetti una visita. Io mi divertii, il giorno dell'occupazione, a girare sul bacino per più di un'ora, a bassa quota finalmente, dopo tanto volare a cinquemila e più; e certo ne ebbi l'impressione più profonda e unitaria. Barcellona è oggi lo spettacolo più impressionante, la visione più tragicamente eloquente che in pochi minuti possa venirci offerta dall'alto.

Al porto di Barcellona si trovano sempre centinaia di persone in visita: sono aviatori delle diverse Legioni aeree franchiste, sono marinai d'ogni bandiera, sono gli abitanti stessi che, tenuti per due anni fuori dal recinto dalle sentinelle, dai reticolati aggiunti e dalla paura dei bombardamenti, vogliono ora rendersi conto di quello che vi è avvenuto in cento incursioni. Sui bombardamenti di Barcellona da parte dei « Falchi » delle Baleari, c'è una letteratura imponente; ma essa era ispirata dagli uffici di propaganda rossa, in Barcellona stessa o nei paesi amici del governo di Negrin. Per anni, i quotidiani o i settimanali dei diversi fronti popolari hanno parlato di azioni metodiche sulle città, di stragi di donne e bimbi, di « criminalità fascista »; fotografie di case demolite, di voragini, paurosi scorci di ferraglia contorta. E soprattutto narrazioni di stragi di innocenti, sui quali si sarebbero avventati, sadicamente, i « perversi aviatori di Mussolini ».

La città intatta

La realtà è qui, terribile ma esaltante. Il porto è una rovina sola, un cimitero di navi, ma la città è intatta, se si toglie Barceloneta, che del porto fa parte inscindibile e che protende le sue case sino all'altezza del molo detto delle Baleari. C'è ancora la traccia, tutt'intorno, della siepe di filo spinato stesa dai rossi per impedire alla popolazione, e agli osservatori stranieri, di rendersi conto esatto dei danni arrecati dagli aerei al porto; fuori della siepe, Barcellona mostra il suo volto bellissimo, liscio, senza la butterazione dell'esplosivo.

I « Falchi » delle Baleari, piccola aliquota di una Armata aerea, possono vantarsi di un capolavoro bellico che non ha riscontro; sempre presi di mira, di giorno e di notte, dalle batterie contraeree assai attive, e attaccati spesso da pattuglie da caccia, la loro precisione di tiro non ha mai smentito la fama degli equipaggi italiani, il cui addestramento è veramente superiore. Dei loro lanci trovate i segni spaventosi sino al fascio di binari della « Gare de France » proprio a ridosso di Barceloneta; al di là di quel limite, come se il filo spinato fosse visibile da 5000 metri d'altezza, non c'è un impatto. Un solo bombardamento di rappresaglia, ordinato dal Generalissimo dopo le incursioni rosse del dicembre 1937 su Burgos, Siviglia, Cordova, Valladolid e Salamanca, venne eseguito dai « Falchi » sulla città; e se produsse danni, si vide subito che Franco ne aveva previsto l'immediata efficacia intimidatoria, poichè da quel giorno cessarono gli attacchi della aviazione rossa alle città aperte nazionali.

Sono trentuno i piroscafi affondati, semiaffondati o comunque ridotti a scafi buoni soltanto per imprese di demolizione, che potete contare nel porto di Barcellona. E sono una cinquantina i vapori che, colpiti, hanno d'urgenza lasciato il bacino portuale, coi loro mezzi o a rimorchio, dopo i bombardamenti. Sarà sommamente interessante la pubblicazione, che certo verrà fatta più avanti a cura della Jefatura del Aire, dei diarii della capitaneria di porto barcellonese.

Il cimitero delle navi

La visita al porto la si inizia dalla Plaza de la Paz, come dissi, dove intatti sono il monumento a Colombo, e gli edifici della Dogana e della Capitaneria. Quest'ultima corre, con la sua scura costruzione, lungo il Molo de la Muralla parallelo al Paseo de Colon. E la prima impressione di sbalordimento per la precisione estrema, miracolosa di tiro dei legionari delle Baleari, l'avete appunto quando v'accorgete che a dieci metri dalla Capitaneria stessa, con la prua che quasi tocca il molo, c'è un grande scafo di piroscafo semisommerso e rovesciato. Questa impressione la proverete ogni momento perchè è evidente, palmare, la cura straordinaria dei puntatori dei « Falchi » di eseguire il lancio sulle navi, quasi soltanto sulle navi. Bombe sui magazzini ne sono arrivate, ma se la maggior parte di essi è mal ridotta, lo è soprattutto per lo spostamento d'aria delle esplosioni sui vapori o sulle banchine. Tetti volati via, porte scorrevoli di lamierone ondulato sfondate, capriate intere d'acciaio contorte; e un tritume di vetro dappertutto. Se d'acchito avete la sensazione che ci vorranno due anni per rimettere in sesto l'attrezzatura portuale, dopo un esame un poco appena approfondito vi rendete conto che in sei mesi di buon lavoro a terra non rimarrà traccia della bufera.

Quello che invece non so proprio come potrà essere sgombrato senza formidabili mezzi d'una coalizione di imprese particolarmente attrezzate, è il complesso degli specchi d'acqua delle tre grandi darsene. Su dieci chilometri di banchine, cioè di spazio utile per l'ormeggio dei bastimenti, non giudico ce ne siano due ai quali un vapore possa accostare. Sono troppi gli scafi che sono andati ad appoggiarsi sul fondale mentre erano all'attracco; e sono troppi i relitti che imbottigliano, quasi, l'imbocco alle diverse darsene. Gran daffare oggi per i piloti del porto quello di condurre a riva un piroscafo anche di medio tonnellaggio, in quel labirinto di relitti, in quel cimitero di navi.

I relitti della distruzione

Neppure l'acqua, dopo un mese che non ci sono più bombardamenti, tende ancora a riprendere il suo colore marino; è fango liquefatto, oleoso di nafta, vischioso, pesante, maleolente, che nessuna marea riesce a portar fuori nell'aperto Mediterraneo, e a diluire nell'infinito.

Cimitero di ignoti, lo direste, il porto di Barcellona. Salvo lo *Stancroft*, di Gibilterra, vapore contrabbandiere celebre che pareva nessuna bomba potesse raggiungere, e che tirò infatti innanzi per due anni il suo ben rimunerato traffico sino a quando venne colto in pieno a proravia, cosicchè s'inclinò in avanti lasciando emergere la sua ruota poppiera, col nominativo; salvo l'*Argentina*, grande nave per tanto tempo risparmiata poichè si sapeva che serviva da prigione galleggiante di gente colpevole di patriottismo e che, infine, colpita con le incendiarie, bruciò per una settimana e si appoggiò con la sinistra al molo delle Baleari; salvo qualche altra che chissà per quale legge misteriosa non è andata a picco, semidemolita com'era da qualche bomba da cento, voi vedete emergere soltanto fumaioli, ponti di comando, alberature, tughe di « carrette » di ogni tipo, andate giù come secchie bucate. E c'è ancora qualche gru dal braccio proteso in fuori, come se anche dallo scafo sommerso volesse trarre il carico d'armi o di polveri venuto dalla Russia o dalla Francia o dal Messico o dagli Stati Uniti o chissà da dove.

Un viscidume di alghe fangose, uno sciacquìo lugubre, un movimento pendolare di cime; e ovunque, nei relitti, lo squarcio nero, slabbrato, della esplosione. Spettacolo tremendo, indimenticabile, chè poche cose al mondo sono tragicamente morte come le navi morte.

L'incendio che acceca

Quando le truppe erano ancora sul Llobregat, o stavano marciando su Sabadell per avvolgere Barcellona, noi dal volo vedevamo il gran fumo di un incendio salire a picco dall'avamporto, sottile, fino all'altezza del Montjuich, poi, preso dal vento, allargarsi e ricadere greve sulla città; eran le carboniere di una nave che ardevano, malgrado che lo scafo fosse quasi completamente immerso.

L'incendio è durato molti giorni, paradossale perchè, con le soprastrutture della nave a pelo d'acqua, sembrava che il fuoco trovasse alimento nell'acqua stessa.

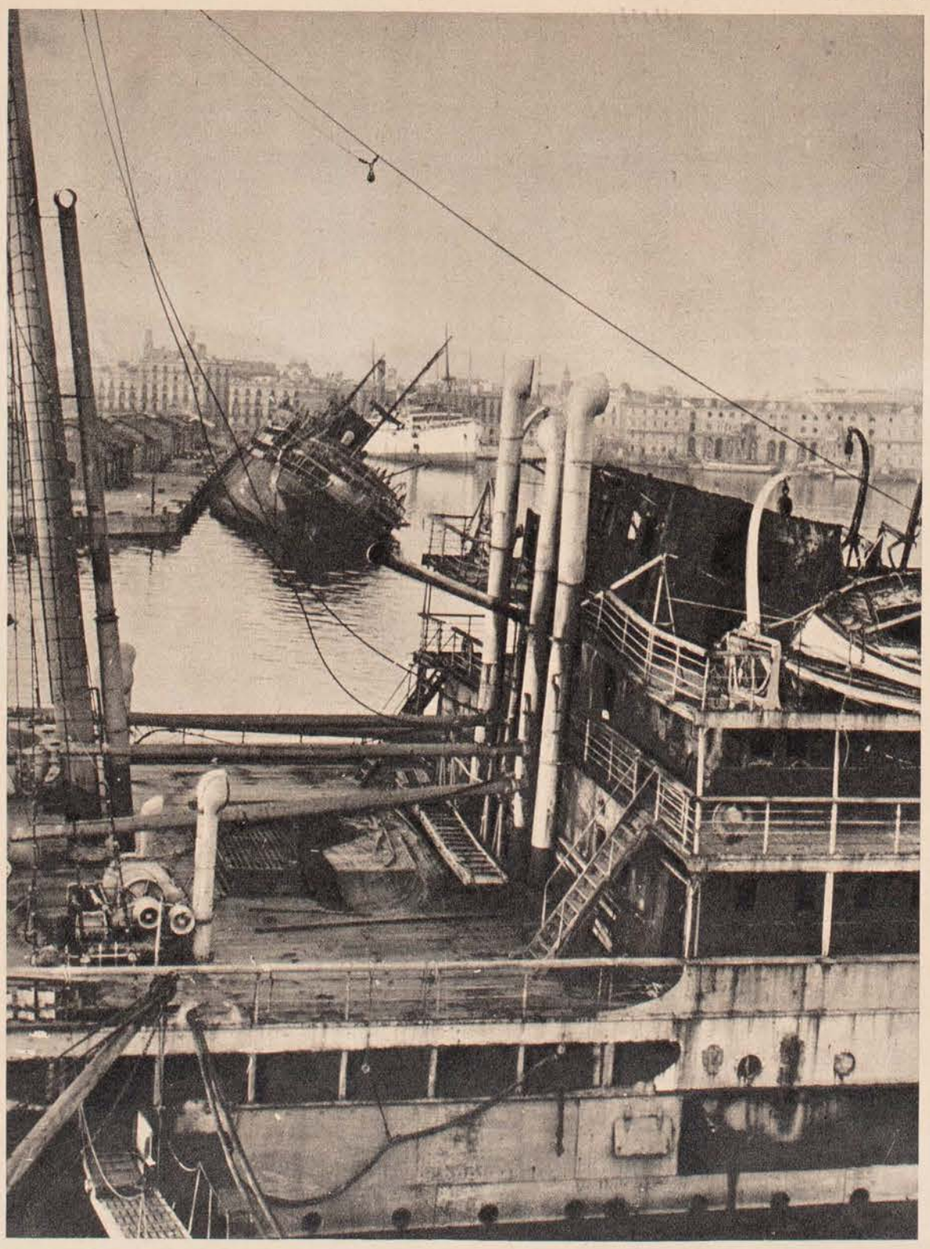
Era l'ultimo incendio « bellico » di Barcellona, ormai liberata dall'incubo; era l'ultima cappa nera gravante sulla città, acre, raschiante la gola di tutti. Poi m'hanno accompagnato a vedere la batteria dei serbatoi di carburanti della Campsa, colpita in pieno molti mesi addietro da una formazione dei « Falchi ». Visione infernale, dantesca, là sotto il Montjuich, vicino alla strada ferrata. Chi m'accompagnava mi disse l'ossessione della città in quei giorni, immersa sempre nel nero, come in un nebbione londinese, con due milioni di persone tossicolanti.

« Fu un colpo gravissimo per i rossi — aggiunse — e noi ne godevamo perchè si comprendeva che ogni nave affondata e ogni litro di benzina distrutto affrettava la fine. Ma in quel fumo non vivevamo più, e tememmo di non rivedere mai l'azzurro terso del cielo della Catalogna ».

* *

IN UNO DEI BACINI PIÙ PROFONDI DEL PORTO DI BARCELLONA LE NAVI COLPITE SONO AFFONDATE COMPLETAMENTE. QUESTA FOTOGRAFIA MOSTRA QUEL POCO ANCORA EMERSO DI UNA NAVE DA CARICO

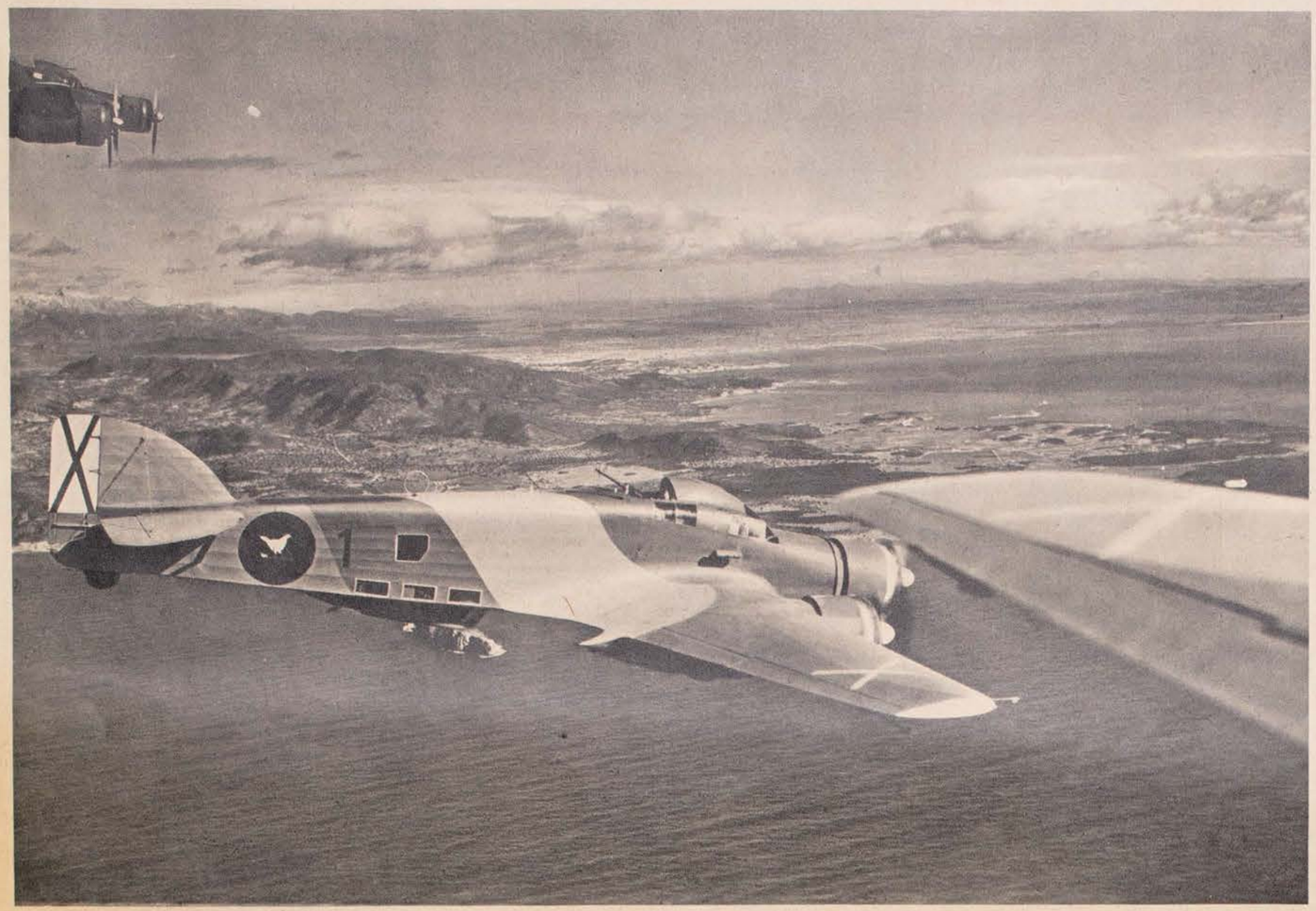
I SERBATOI DI CARBURANTE DELLA C.A.M.P.S.A. DI TARRAGONA, E GLI IMPIANTI VICINI, RAGGIUNTI DALLE BOMBE, INCENDIATI E DISTRUTTI



VISIONE DI ROVINA DEL BACINO PRINCIPALE DEL PORTO DI BARCELLONA; FRA LE NAVI INFRANTE UNO DEI PIROSCAFI NAZIONALI ENTRATI NELLE ACQUE LIBERATE SORPRENDE COLLA SUA SAGOMA PULITA

I GRANDI MAGAZZINI DEI MOLI BARCELLONESI COMPLETAMENTE DISTRUTTI DAL BOMBARDAMENTO AEREO

I MAGAZZINI E GLI IMPIANTI DELLA C.A.M.P.S.A. DI TARRAGONA, SORGENTI INESAURIBILI PER RIFORNIMENTI ALL'ARMATA E ALL'AVIAZIONE ROSSE, COLPITI DAI BOMBARDIERI LEGIONARI



I BOMBARDIERI DELLE BALEARI CHE HANNO AVUTO UNA PARTE PREPONDERANTE NELL'ASSEDIO AEREO DI BARCELLONA IN UNA BELLA FOTOGRAFIA PRESA DURANTE UN VOLO IN GRUPPO

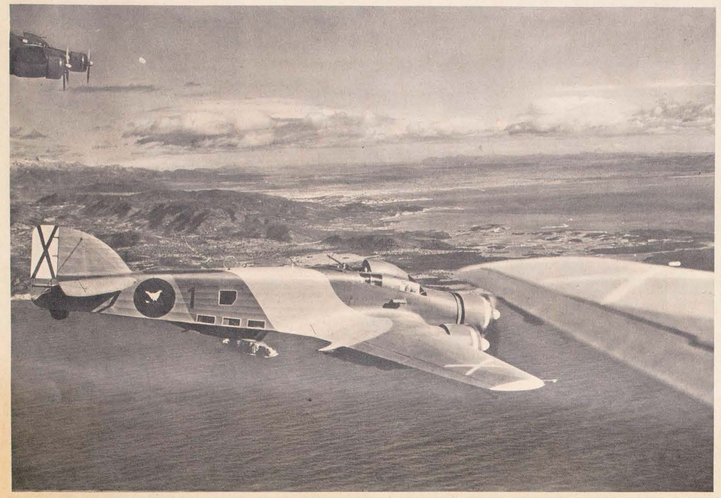
BARCELLONA CIMIT

NEI PUNTI SEGNATI NELLA FOTOGRAFIA PL CATA SONO STATE COLPITE DALL'AVIAZIONE 31 NAVI CONTRABBANDIERE DI CUI DIAMO

1. MIOCENE
2. RIO SEGRE
3. AVERINON
4. CAMPICO
5. IOLANDE
6. GUADAPERCAS
7. VELIERO
8. VELIERO
9. SAC 7°
10. STAMBROCK
11. TOFINO
12. ESPANA 3°
13. VILLA DE MADRID
14. ASUNCIA DE
15. ROSA V°
16. YORBEBROCK
17. AFRICAN MA
18. ARGENTINA

ALTRE 21 UNITÀ, DI CUI DIAMO QUI SOTTO I NOMINATIVI, SECON CAPITANERIA DEL PORTO DI BARCELLONA, SONO STATE M

* LAKE NEWCHATEL * STANWELL * CAMPERO * HALVILL * BERENICE *
* LEALTAD * SAC 2 * NEREAMETZA * SERAFIN 554 * ALCIRA * THORPE
* CAPITAN SE



I BOMBARDIERI DELLE BALEARI CHE HANNO AVUTO UNA PARTE PREPONDERANTE NELL'ASSEDIO AEREO DI BARCELLONA IN UNA BELLA FOTOGRAFIA PRESA DURANTE UN VOLO IN GRUPPO

BARCELLONA CIMITERO DELLE NAVI

NEI PUNTI SEGNATI NELLA FOTOGRAFIA PLANIMETRICA QUI SOTTO PUBBLICATA SONO STATE COLPITE DALL'AVIAZIONE LEGIONARIA E COLATE A FONDO 31 NAVI CONTRABBANDIERE DI CUI DIAMO QUI DI SEGUITO I NOMINATIVI:

1. MIOCENE
2. RIO SEGRE
3. AVERINON
4. CAMPICO
5. IOLANDE
6. GUADAPERCAS
7. VELIERO
8. VELIERO
9. SAC 7°
10. STAMBROCK
11. TOFINO
12. ESPANA 3°
13. VILLA DE MADRID
14. ASUNCIA DE LA PENA
15. ROSA V°
16. YORBEBROCK
17. AFRICAN MAMER
18. ARGENTINA
19. URUGUAY
20. ASILO NAVALE
21. SALVADOR
22. ARTEA MENDI
23. MAHON
24. ALICANTE
25. BATTELLO POMPA
26. ISABEL MATUTS
27. SOTTOMARINO C. 1
28. SCALTRO
29. LOPEZ DE LA TORRE
30. SIXTO CANOVA
31. RICARDO R.

ALTRE 21 UNITÀ, DI CUI DIAMO QUI SOTTO I NOMINATIVI, SECONDO I VERBALI UFFICIALI RINVENUTI NEGLI ARCHIVI DELLA CAPITANERIA DEL PORTO DI BARCELLONA, SONO STATE MESSE FUORI USO DAI BOMBARDAMENTI LEGIONARI.

* LAKE NEWCHATEL * STANWELL * CAMPERO * HALVILL * BERENICE * M. H. F. 604 * VERBORMILIA * TORRES Y BAGES * SAC 4 * SAC 6 * LEALTAD * SÄC 2 * NEREAMETZA * SERAFIN 554 * ALCIRA * THORPEBAY * GHOPHIE * BRAMHILL * MERCEDES * PRESIDENTE MACIA * CAPITAN SEGARRA

FOTOGRAFIA DI UN'AZIONE AEREA SUL PORTO DI BARCELLONA, ESEGUITA IL 1. DICEMBRE 1938 CON BOMBE DA 50 KG. È DA NOTARE LA PERFETTA PRECISIONE, DEL LANCIO CHE INQUADRA COMPLETAMENTE LA STAZIONE MARITTIMA ED I MOLI RISPETTANDO GLI EDIFICI CITTADINI

ITERO DELLE NAVI

AFIA PLANIMETRICA QUI SOTTO PUBBLI-
AZIONE LEGIONARIA E COLATE A FONDO
DIAMO QUI DI SEGUITO I NOMINATIVI:

CIA DE LA PENA
V°
EBROCK
CAN MAMER
NTINA

(19) URUGUAY
(20) ASILO NAVALE
(21) SALVADOR
(22) ARTEA MENDI
(23) MAHON

(24) ALICANTE
(25) BATTELLO POMPA
(26) ISABEL MATUTS
(27) SOTTOMARINO C. 1
(28) SCALTRO
(29) LOPEZ DE LA TORRE
(30) SIXTO CANOVA
(31) RICARDO R.

SECONDO I VERBALI UFFICIALI RINVENUTI NEGLI ARCHIVI DELLA
STATE MESSE FUORI USO DAI BOMBARDAMENTI LEGIONARI.

ENICE * M. H. F. 604 * VERBORMILIA * TORRES Y BAGES * SAC 4 * SAC 6
THORPEBAY * GHOPHIE * BRAMHILL * MERCEDES * PRESIDENTE MACIA
TAN SEGARRA

FOTOGRAFIA DI UN'AZIONE AEREA SUL PORTO DI BARCELLONA, ESEGUITA IL 1. DICEMBRE 1938 CON BOMBE DA 50 KG. È DA NOTARE LA PERFETTA PRECISIONE DEL LANCIO CHE INQUADRA COMPLETAMENTE LA STAZIONE MARITTIMA ED I MOLI RISPETTANDO GLI EDIFICI CITTADINI

IL DOMINIO AEREO DEI PORTI

UNA GROSSA NAVE COLPITA DAL BOMBARDAMENTO AEREO DURANTE L'OPERAZIONE DI SCARICO DEL SUO MATERIALE ED AFFONDATA PARZIALMENTE SUL FONDALE BASSO DEL PORTO

Il mare è la grande via di comunicazione per i trasporti d'ogni genere. La storia di tutti i tempi insegna che il rifornimento di un popolo non può fare a meno di essa, e che tagliare ad una marina mercantile le vie del mare significa inaridire le fonti della sua ricchezza in tempo di pace, privarlo dei mezzi di resistenza in tempo di guerra. Pertanto la strategia navale ha considerato e considera la paralizzazione del traffico come la forma di offesa più efficace e quella dalla quale può ottenersi anche la resa e discrezione.

Il diritto di belligeranza non è stato concesso alla Spagna franchista specialmente perchè il Diritto Internazionale esclude nella guerra marittima — contrariamente a quanto avviene per la guerra terrestre — il rispetto della proprietà privata, appunto perchè attraverso la guerra al traffico marittimo si può raggiungere una menomazione della capacità bellica — offensiva e di resistenza — dell'avversario.

Indipendentemente dalla sua potenzialità e quindi dalle reali sue possibilità di svolgere la guerra al traffico rosso secondo le due forme classiche del « blocco commerciale » e della « guerra di corsa », la flotta franchista non avrebbe potuto svolgere attività proficua contro il naviglio contrabbandiere, che attraverso il Mediterraneo riforniva la costa della Spagna rossa battendo bandiera di nazionalità varia, se non con l'alea di gravi complicazioni internazionali: appunto perchè il mancato riconoscimento del carattere di belligeranza impediva al naviglio militare franchista l'applicazione delle norme del Diritto Internazionale per la guerra marittima.

Allorquando, nel Mediterraneo, sommergibili nazionali silurarono piroscafi carichi di materiale bellico destinato ai rossi, non si ebbero forse le agitazioni così dette « umanitarie » di vari parlamenti e della stampa di quei paesi che preferivano il prolungarsi della tragedia spagnola ad una soluzione che avesse davvero un carattere di umanità?

Non si ebbero forse le ripercussioni internazionali culminate nella conferenza di Nyon?

Ecco perchè all'impossibilità di esercitare almeno un blocco marittimo efficace l'Aviazione legionaria sostituì la possibilità di effettuare attacchi diretti ai porti della Spagna rossa, sbocchi di quelle vie che la politica europea manteneva libere e sgombre con l'artificioso cavillo giuridico mascherato dal « non intervento ».

L'azione di martellamento dei porti, scarsa nei primi tempi del conflitto, sospesa per alcuni mesi, ripresa dopo la battaglia d'Aragona e lo sbocco al mare dei nazionali (aprile 1938), fu condotta in maniera sempre più accentuata nel secondo semestre 1938 per intensificarsi — in rapporto agli effettivi aerei disponibili — allorquando fu decisa, iniziata e sviluppata la battaglia per la conquista della Catalogna.

Tagliare i rifornimenti

I porti attraverso i quali poteva svolgersi il traffico a favore della Catalogna erano Barcellona, Tarragona, Palamos, Rosas e Porto La Selva: i tre ultimi inadatti però a traffici di qualche importanza per la deficiente attrezzatura portuaria, per la scarsa profondità dei fondali, perchè troppo battuti dai vènti.

Il porto di Tarragona, scalo di capacità superiori, ma sempre limitate, era da considerarsi, dopo l'arrivo al mare delle truppe di Franco, troppo esposto per la vicinanza alle linee nazionali e quindi limitatamente sfruttabile.

L'unico porto catalano dove affluiva la quasi totalità del traffico marittimo era dunque quello di Barcellona — sempre considerato anche prima del conflitto uno dei principali empori marittimi del Mediterraneo — e che pertanto doveva considerarsi il polmone necessario alla potenzialità dell'esercito marxista ed alla vita della popolazione dell'intera Catalogna. L'attrezzatura portuale di Barcellona era tale da consentire in una sola giornata un traffico eguale a quello che globalmente tutti gli altri porti spagnoli in possesso dei rossi potevano svolgere in una diecina di giorni.

Nè dovevano trascurarsi, agli effetti dei possibili *trasferimenti via mare* di truppe rosse dal fronte sud a quello della Catalogna, i porti di Alicante e Valencia — questo anche importante se considerato come buona base di rifornimento per le truppe dei Corpi d'Esercito di Madrid, alle quali il perturbamento dei traffici marittimi poteva impedire anche eventuali manovre diversive o controffensive — ed infine il porto di Cartagena, rifugio della flotta rossa.

Il bombardamento di Cartagena

Per le precedenti considerazioni ed anche perchè la scarsità degli effettivi aerei a disposizione non avrebbero consentito una offensiva continua e massiccia su tutti i porti, l'Aviazione legionaria delle Baleari — alla quale fu affidato il còmpito di battere il litorale rosso — dedicò la sua attività principalmente contro i porti di Barcellona e di Valencia, pur non trascurando i rimanenti porti minori della Catalogna interessanti il traffico mercantile, allo scopo se non di impedire, di ostacolare fortemente il rifornimento di materiale bellico e di viveri, che rappresentavano condizione assoluta di vita per le truppe rosse.

Nei primi giorni dell'offensiva sul fronte terrestre, ogni velleità aggressiva della prudente flotta rossa fu stroncata dal bombardamento del porto militare di Cartagena col quale venivano colpite navi da guerra. (Quando un giorno — certo non molto lontano — i nazionali entreranno in Cartagena sapranno esattamente il perchè dell'inattività delle navi da guerra rosse).

Il pànico fra gli armatori

Ai danni materiali inferti al nemico, per il numero dei piroscafi affondati od avariati, per la pressochè totale distruzione dei valori o delle merci imbarcate, per la integrale distruzione dei depositi di petrolio, nonchè per la demolizione delle attrezzature portuali, bisogna inoltre aggiungere tutto il danno indiretto causato dal dominio aereo dei porti, danno che, pur non essendo or ora precisabile in cifre, è da considerarsi superiore a quello che le reali rovine manifestamente documentano.

Il bombardamento aereo dei porti rossi determinò innanzi tutto il pànico fra gli armatori contrabbandieri che divennero esosi fino al punto da pretendere, per il solo nolo dei piroscafi, un compenso pari al 40% del valore del carico trasportato (oggi per il porto di Valencia tale compenso non basta più). Crebbero le spese di assicurazione fino al punto di salire a oltre un milione di pesetas per ogni piroscafo; diminuì sensibilmente il traffico, chè troppo forti erano i rischi delle imprese marittime e troppa paura si era diffusa fra gli equipaggi contrabbandieri.

Il traffico del porto di Barcellona — prima intensissimo — andò sempre più diminuendo tanto che negli ultimi mesi arrivarono solo tre o quattro piroscafi per volta, ad intervalli di qualche giorno e talora dopo una settimana di assenza completa di traffico esterno, e questi piroscafi — altra grave conseguenza del dominio aereo dei porti — erano oramai ridotti a bastimenti di medio e piccolo tonnellaggio chè le grosse navi mercantili non erano più destinate a Barcellona nè sono più da tempo dirette a Valencia. Nessun armatore poteva e potrebbe osar tanto; nessuna compagnia di assicurazione affronta una grossa perdita inoppugnabilmente certa.

La paralisi del traffico

Nè la paralisi del traffico marittimo poteva essere attenuata in modo apprezzabile dalle due linee ferroviarie di Puigcerdà e Port Bou che, attraverso i Pirenei, congiungono la Catalogna alla Francia.

Infatti, per trasportare il carico di un solo piroscafo di 8.000 tonnellate occorrerebbero 1.000 vagoni ferroviari, attribuendo ad ognuno di essi la capacità media di 8 tonnellate, tenuto conto del volume del materiale ingombrante.

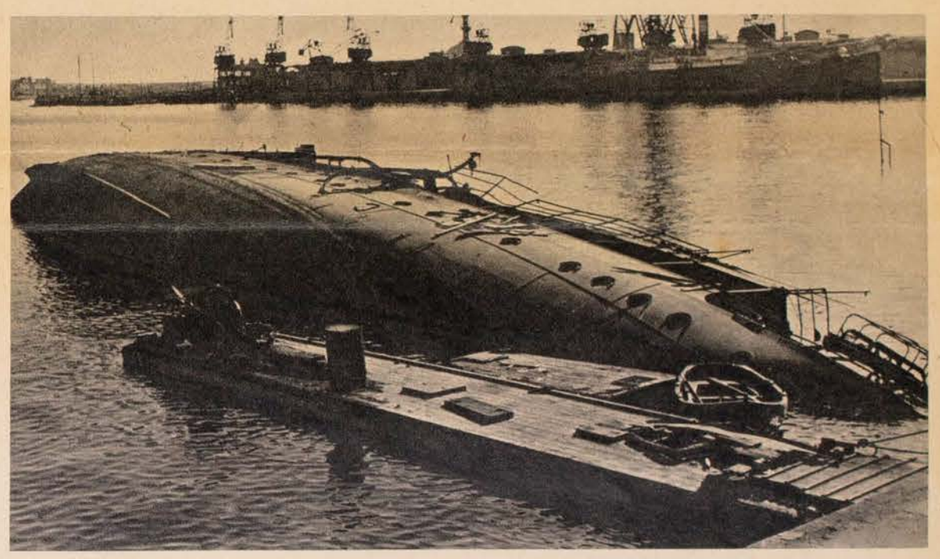
Supponendo ogni treno formato di 20 vagoni, media questa imposta dalla natura del percorso delle due ferrovie, si ha un totale di 50 treni necessari al trasporto del materiale scaricato da un solo piroscafo di 8.000 tonnellate.

È da tener presente, nel caso concreto, che la ferrovia del Puigcerdà ha un solo binario e, data la zona impervia attraversata, durante la stagione invernale dà scarso rendimento.

Da questi dati indicativi risulta chiaramente come il funzionamento delle due ferrovie, anch'esse del resto spesso fatte segno a incursioni offensive, non ha potuto che molto scarsamente compensare la paralisi quasi completa del porto di Barcellona, nè ha attenuato i danni gravissimi causati ai rifornimenti di ogni natura, resi sempre più pressanti dalle necessità belliche e dagli approvvigionamenti di tutta la popolazione civile. A Barcellona ed in tutta la Catalogna già da mesi si soffriva la fame.

« Tagliare ad un popolo la via del mare significa privarlo dei mezzi di resistenza in tempo di guerra... ». Dominando i porti rossi l'Aviazione legionaria ha privato il governo marxista e l'esercito di Catalogna della sua capacità di resistenza ed ha dimostrato come non soltanto — dato il modesto numero dei mezzi impiegati — vi sia stata nell'impiego dell'arma aerea una sproporzione enorme fra energie impiegate e danni arrecati al nemico; ma che il fattore aereo è elemento sicuro di dominio e di vittoria.

* * *

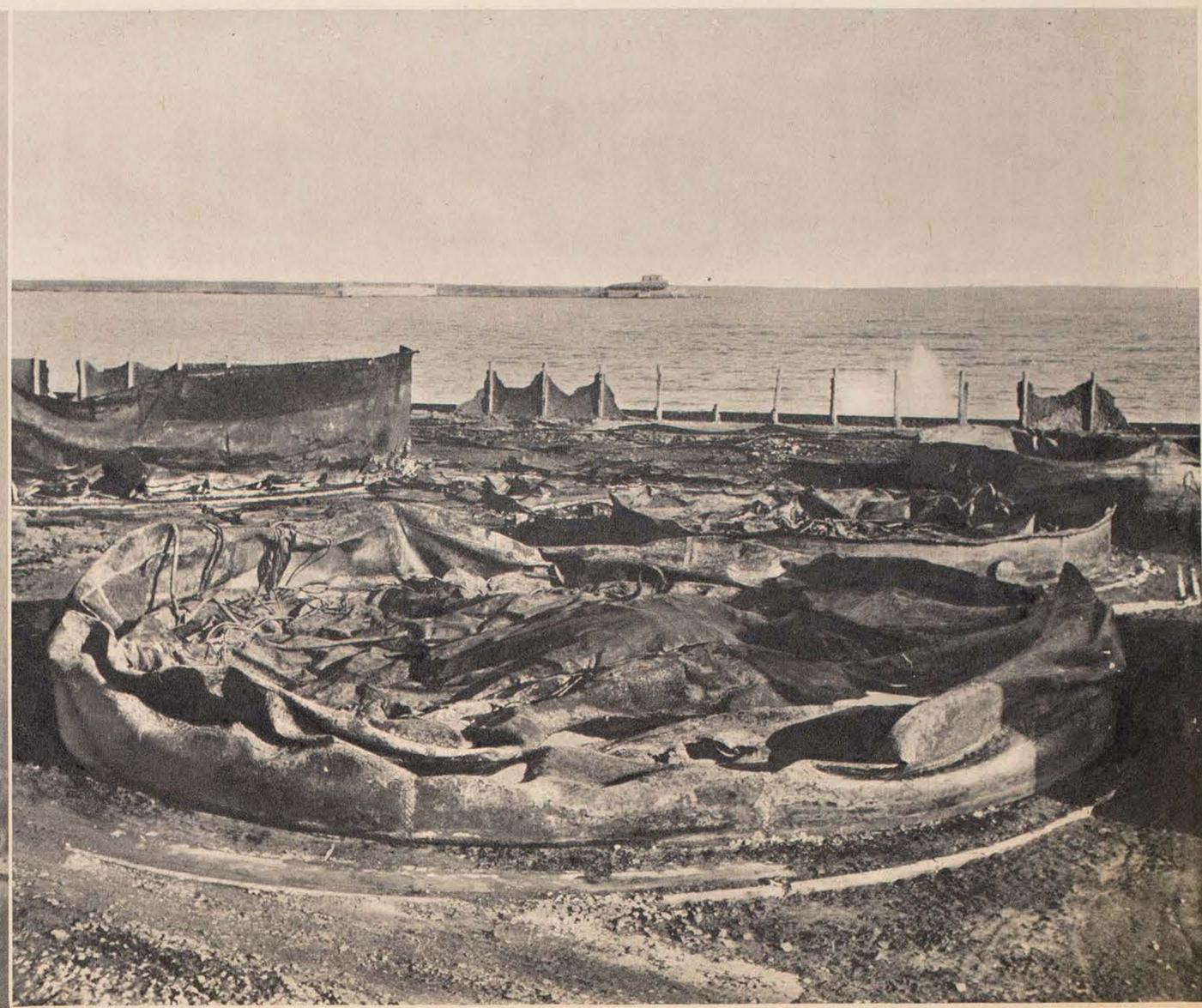


UNA NAVE DA CARICO RAGGIUNTA DALLE BOMBE AEREE, ROVESCIATA ED APPOGGIATA SUL FONDO

UN'ALTRA VITTIMA DEI BOMBARDIERI LEGIONARI: UNA NAVE COLATA A PICCO IN PIENA DARSENA

STRAGE DI IMBARCAZIONI E RIMORCHIATORI COMPIUTA DA BOMBE AEREE CADUTE NEI BACINI MINORI

VISIONE MATTUTINA, NELLA PRIMA ALBA DI LIBERAZIONE DEL PORTO BARCELLONESE



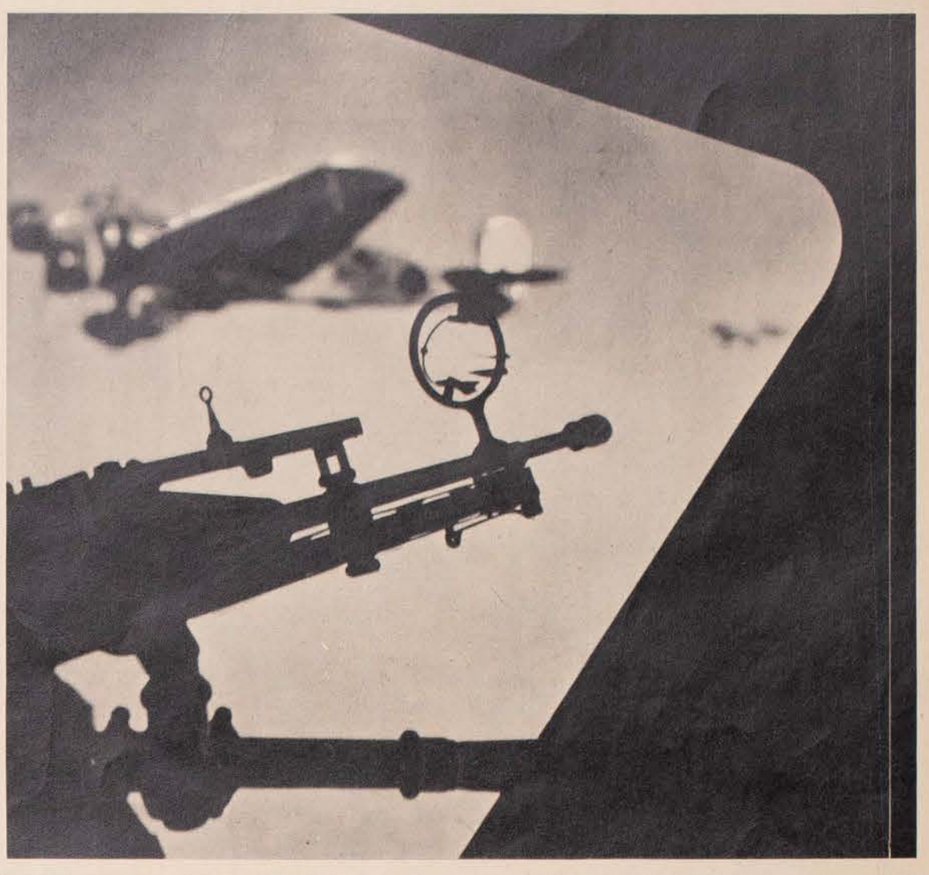
IL ROGO IMMANE ACCESO DAL BOMBARDAMENTO LEGIONARIO SULL'AREA OCCUPATA DAI DEPOSITI DI CARBURANTE DELLA C.A.M.P.S.A. HA DISTRUTTO LE FONTI DI RIFORNIMENTO ALLE QUALI ATTINGEVANO LE ARMI MOTORIZZATE ROSSE

EFFETTO DI UN COLPO IN PIENO SU UN PIROSCAFO DI GROSSO TONNELLAGGIO

IL PIROSCAFO «ARTEA MENDI» COLPITO DAL BOMBARDAMENTO AEREO È AFFONDATO DAVANTI AL MOLO

I MAGAZZINI PRINCIPALI DEL PORTO DI BARCELLONA SONO STATI RIDOTTI AD UN INFORME AMMASSO DI ROVINE DAL BOMBARDAMENTO AEREO

RELITTO DI UNA NAVE RAGGIUNTA E COLPITA DAI BOMBARDIERI LEGIONARI, ABBANDONATA DAL SUO EQUIPAGGIO E GETTATA DALLE CORRENTI SULLA COSTA SPAGNUOLA



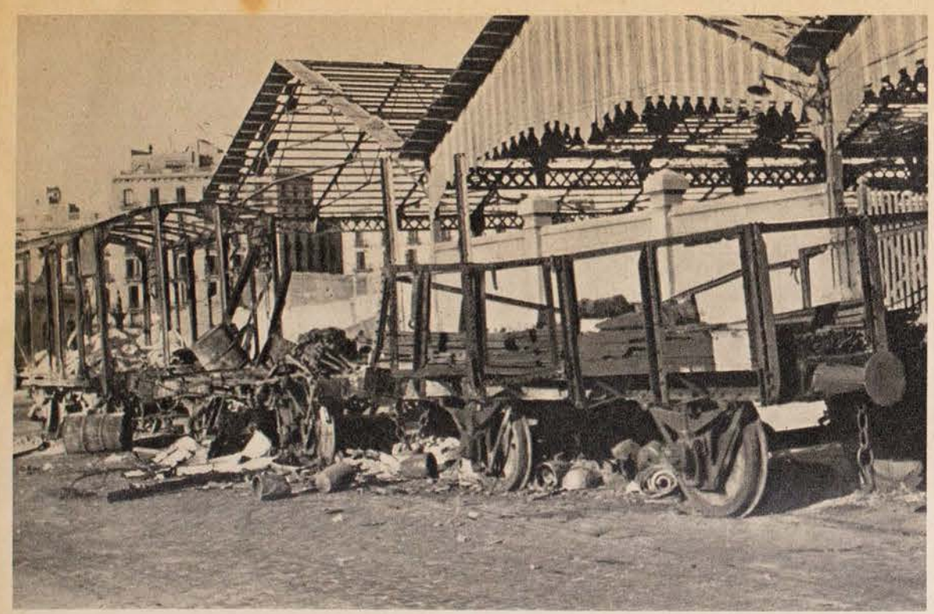
VOLO DI GUERRA: BOMBARDIERI FOTOGRAFATI DA UN POSTO DI DIFESA DI UN COMPONENTE LA PATTUGLIA

LA PARTE EMERSA DI UN CONTRABBANDIERE DI ARMI COLATO A PICCO DALLE BOMBE AEREE

NAVI RAGGIUNTE DAL BOMBARDAMENTO: IN PRIMO PIANO UNA NAVE DA CARICO SPROFONDATA SUI FONDALI DEL PORTO; IN FONDO UNA NAVE DI MAGGIORE TONNELLAGGIO CON LE SOPRASTRUTTURE SCONNESSE DAL TIRO BENE AGGIUSTATO

BARCELLONA DOPO LA LIBERAZIONE. LE PRIME NAVI CARICHE DI PANE E DI SOCCORSI ITALIANI ACCOSTANO AI MOLI ANCORA DEVASTATI, PASSANDO FRA LE CARCASSE DEI CONTRABBANDIERI SOMMERSI

IL PAUROSO INCENDIO DI UNA PETROLIERA RAGGIUNTA DAL BOMBARDAMENTO AEREO IN PIENO PORTO DI BARCELLONA. QUESTA FOTOGRAFIA È STATA RINVENUTA FRA I DOCUMENTI DELLA CAPITANERIA DI PORTO ROSSA DOPO LA LIBERAZIONE



CARRI FERROVIARI E TETTOIE RAGGIUNTE DALLE BOMBE AEREE; I CARICHI ERANO DESTINATI ALLE FORTIFICAZIONI ROSSE

SQUARCIO PROVOCATO DA UNA BOMBA DEI LEGIONARI

ECCEZIONALE FOTOGRAFIA COMPOSTA CON UN METODO SPECIALE MESSO A PUNTO DALL'AVIAZIONE LEGIONARIA. ESSA È STATA ESEGUITA IL 1o FEBBRAIO 1939, POCO DOPO LA LIBERAZIONE DELLA CITTÀ E DOCUMENTA LO STATO DEL PORTO DOPO LA CONTINUA ED EFFICACE AZIONE DI ASSEDIO AEREO. SONO VISIBILI ALCUNE NAVI COLPITE E AFFONDATE IN PORTO, ALTRE ESSENDO STATE RIMOSSE; SONO EVIDENTI I GRAVISSIMI DANNI PORTATI ALLE OPERE PORTUALI, IN ISPECIE A QUELLE DELLA STAZIONE MARITTIMA E DEL MOLO PRINCIPALE. UNA NAVE DA GUERRA ED ALCUNE NAVI DA CARICO NAZIONALI SONO GIÀ NEL PORTO, A RIPRISTINARVI L'AUTORITÀ

IL DOMINIO DEI CIELI
DA TARRAGONA AI PIRENEI

L'Aviazione legionaria da caccia in Catalogna, con la sua attività diuturna, col suo stile dinamico e folgorante, con la sua netta superiorità di metodo e di coraggio nei confronti dell'avversario, ha costituito uno degli elementi decisivi della vittoria.

Si sa che l'indiscussa superiorità dei legionari non risultava dal numero sul numero, nè da un'eccellenza manifesta dell'arma o del velivolo sugli strumenti di lotta del nemico. Nel campo della caccia, l'aviazione marxista ha sempre tenuto in linea complessivamente un numero di cacciatori maggiore di quello dei Nazionali, ed ha sempre posti in lizza apparecchi bene armati, velocissimi e di grande rendimento.

Il dominio dell'aria

I cacciatori legionari dai loro campi non sempre sicuri, non sempre comodi e forniti, e spesso piuttosto disagevoli come veri e proprî campi di fortuna, i cacciatori del Tercio, i quali più che alla base solida tenevano alla mira lunga, non solo furono all'altezza di misurarsi in combattimento con l'avversario allorchè lo scontro fosse, come si dice, di prammatica; ma ridussero sgombro per tutta la durata dell'offensiva il cielo nazionale, e giorno per giorno puntarono con ardimentosa persistenza al cuore del territorio in mano dei rossi, sorvolando le linee nemiche fra l'uragano fitto e micidiale del fuoco contraereo, giungendo a scovare gli aviatori marxisti per ogni dove dall'Ebro ai Pirenei.

I piloti da caccia legionari ricercavano il combattimento a qualunque distanza e a qualunque costo. Erano lunghe crociere, fra i venti furiosi dell'inverno catalano da monte a mare, all'altezza vertiginosa dei cinquemila metri, nel freddo intenso, nella nuvolaglia folta, nella pioggia, in un'atmosfera perigliosa da vincere a sprone di coraggio e di resistenza fisica; e i duelli d'alta quota stringenti e fulminanti, gl'inseguimenti senza quartiere sotto sotto all'apparecchio avversario spesso ad un palmo dalla collisione, e poi la bravura, l'acrobazia, il tiro infallibile armonizzavano un'arte della guerra senza precedenti, strategìa e tattica esemplari.

Il dominio dell'aria veniva così assicurato dall'incessante presenza degli aviatori da caccia.

Alacrità di combattimento

Dall'Ebro ai Pirenei, la padronanza del cielo della caccia legionaria si pronunciò fin dai primi giorni dell'offensiva franchista, allorchè il 21 dicembre un gruppo, scontratosi con una formazione di bombardieri rossi scortati da 15 « Rata », aveva rapidamente abbattuti un bombardiere e cinque caccia nemici.

E a questo episodio d'apertura dell'attività dei cacciatori seguirono altri fatti d'armi: innumerevoli duelli, azioni di massa in gruppi forti di oltre 80 apparecchi, scontri vittoriosi con le formazioni dei velivoli nemici che mai raggiunsero gli obiettivi prefissi, o abbattuti o sgominati e posti in fuga.

I "lupi del cielo"

Continuavano gl'inseguimenti proprio a rotta di collo in territorio rosso fino agli aeroporti, e qui l'assalto per abbattere e comprimere gli avversari nello stesso loro rifugio, come a Bagnoless, a Figueras, a Villajurga, a Valls.

Uomini e macchine di tutti i paesi del mondo, l'aviazione comunista nella Spagna rossa accentratrice di tutte le audacie avventuriere e di tutti gli esperimenti tecnici più azzardati, hanno dovuto cedere di fronte alla baldanza battagliera, alla perizia professionale, all'addestramento, alla disciplina ed al coraggio inflessibile della caccia legionaria.

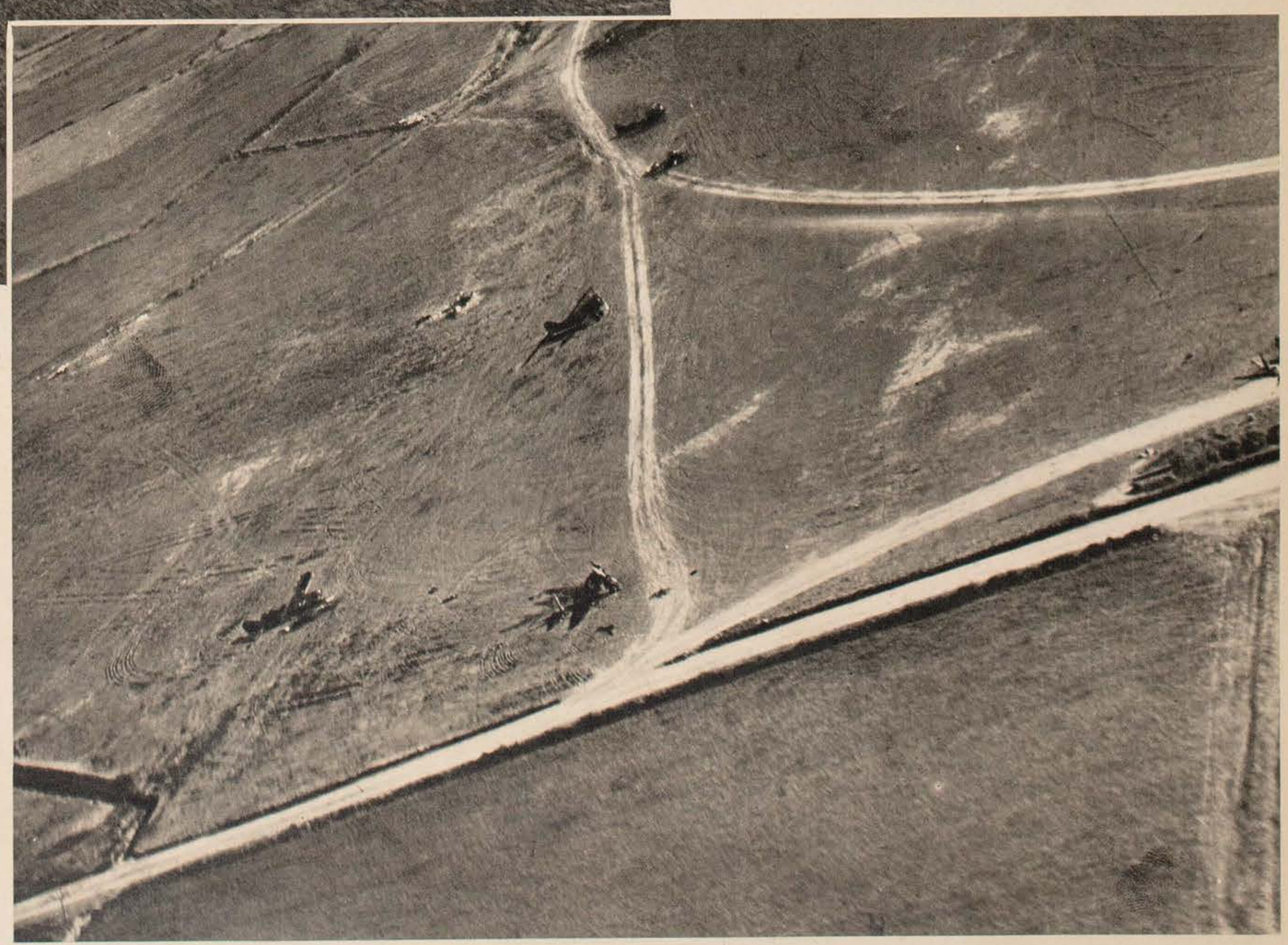
Un metodo, uno stile, un senso acuto di chiarezza e di responsabilità: questi giovani legionari aviatori di vent'anni mostrano nell'uragano di ferro e fuoco della guerra, il coraggio a ciel sereno e a sangue freddo. Vale per questi giovani l'appellativo che si dava ai vecchi naviganti: essi sono diventati nella guerra di Spagna veri « lupi del cielo ».

A partire dal 21 dicembre, inizio dell'offensiva per la liberazione della Catalogna, l'aviazione rossa ha perduti centoquaranta apparecchi (103 in combattimento, di cui 80 accertati sicuramente, e 37 mitragliati al suolo).

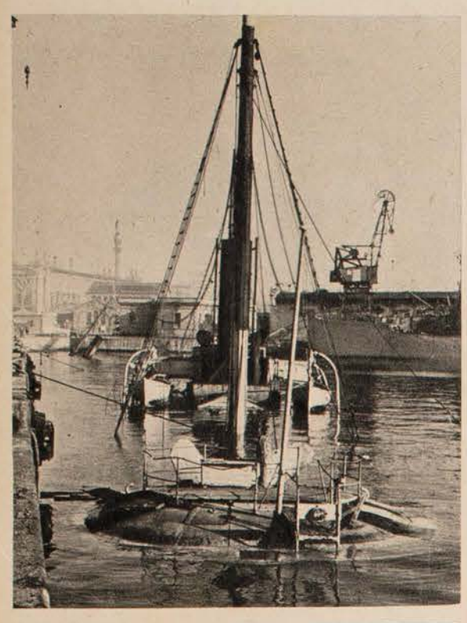
Inseguiti dalle intrepide ali legionarie, i residui delle squadriglie marxiste hanno sorvolato in disordine il confine della catena dei Pirenei, atterrando in terra di Francia.

L'aviazione rossa è fiaccata: la maggior parte si è ripiegata su sè stessa nello squallore della disfatta.

Ma la lotta senza quartiere dell'aviazione da caccia legionaria prosegue e proseguirà con incessante prodezza di stile fino alla liberazione totale della terra spagnola dal giogo tracotante del comunismo internazionale.

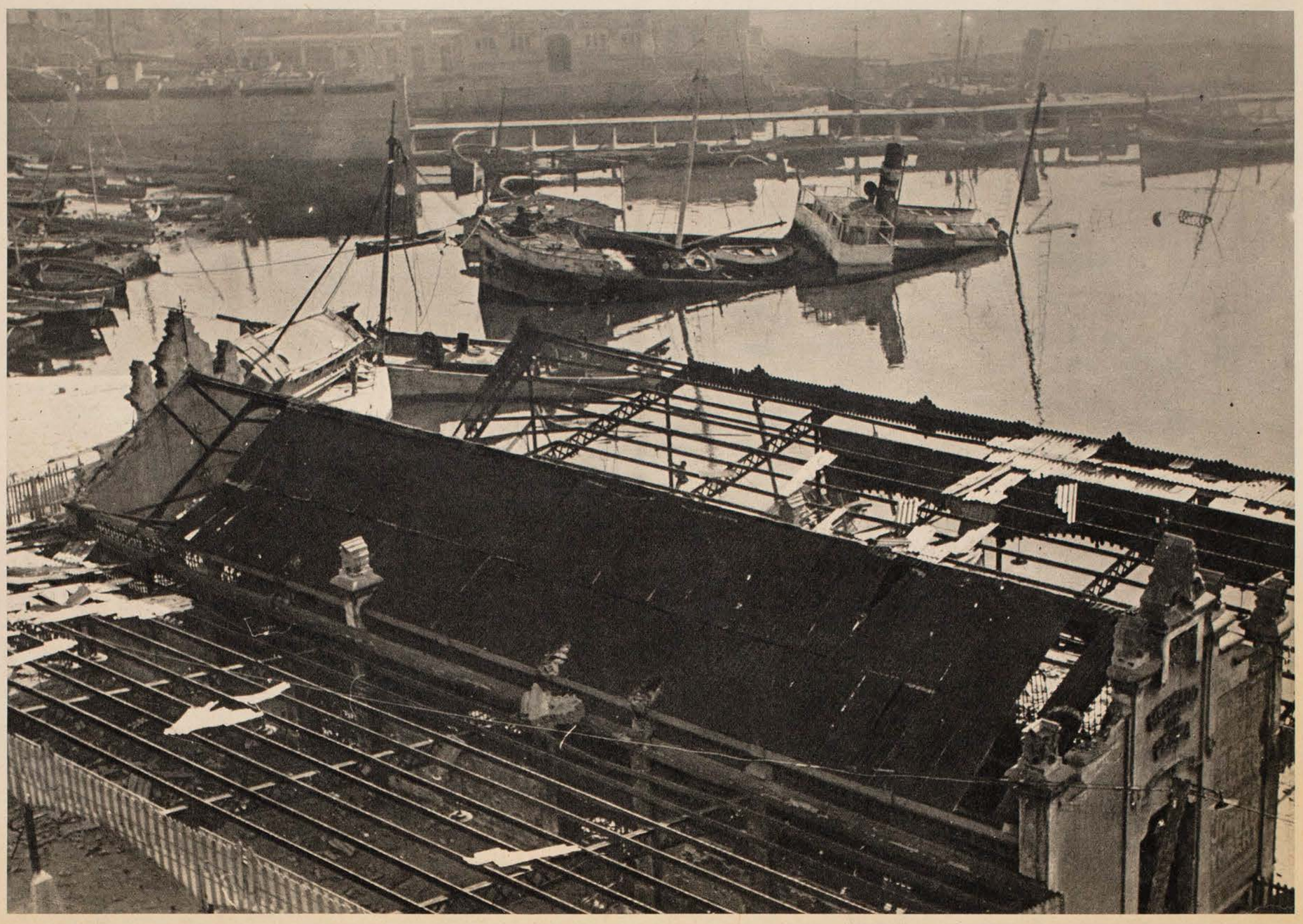


DUE DOCUMENTI FOTOGRAFICI ECCEZIONALI RIPRESI SOTTO IL FUOCO ANTIAEREO DAI CACCIATORI LEGIONARI SUI CAMPI DI FIGUERAS E DI VILLAJURGA DURANTE I FAMOSI MITRAGLIAMENTI CHE DISTRUSSERO 32 AEROPLANI BOLSCEVICHI SUI LORO STESSI AEROPORTI DURANTE L'OFFENSIVA CATALANA. NELLA FOTOGRAFIA QUÌ DI FIANCO SI CONTANO SEI RATA *INCENDIATI E FRACASSATI, E UN CAMION DISTRUTTO DAL MITRACLIAMENTO DEI LEGIONARI. NELLA FOTOGRAFIA DI SOTTO SI VEDONO 8* CURTISS *SBRINDELLATI E ALCUNI AVIATORI BOLSCEVICHI A TERRA. (SOPRA: DISEGNO DI MARIO SIRONI)*

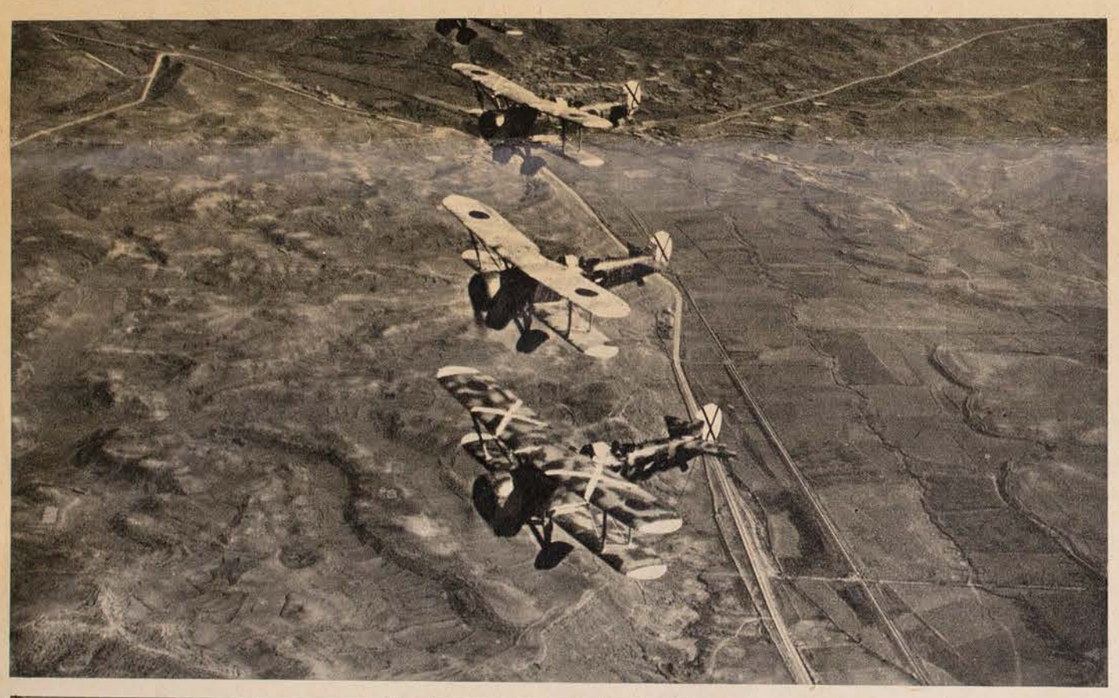


UNA DELLE NAVI DA CARICO COLATE A PICCO NEL PORTO, ALLA QUALE I BASSI FONDALI HANNO IMPEDITO DI AFFONDARE

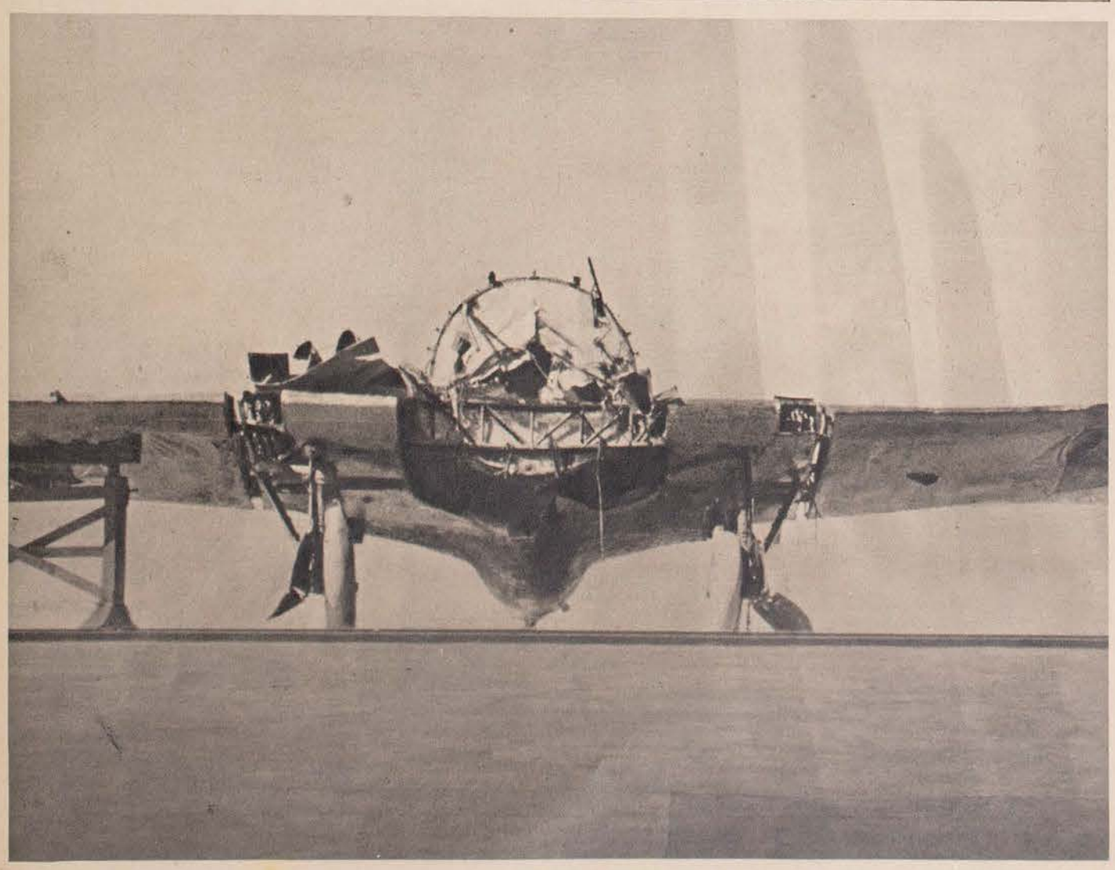
NAVI INUTILIZZATE NEL PORTO PARALIZZATO



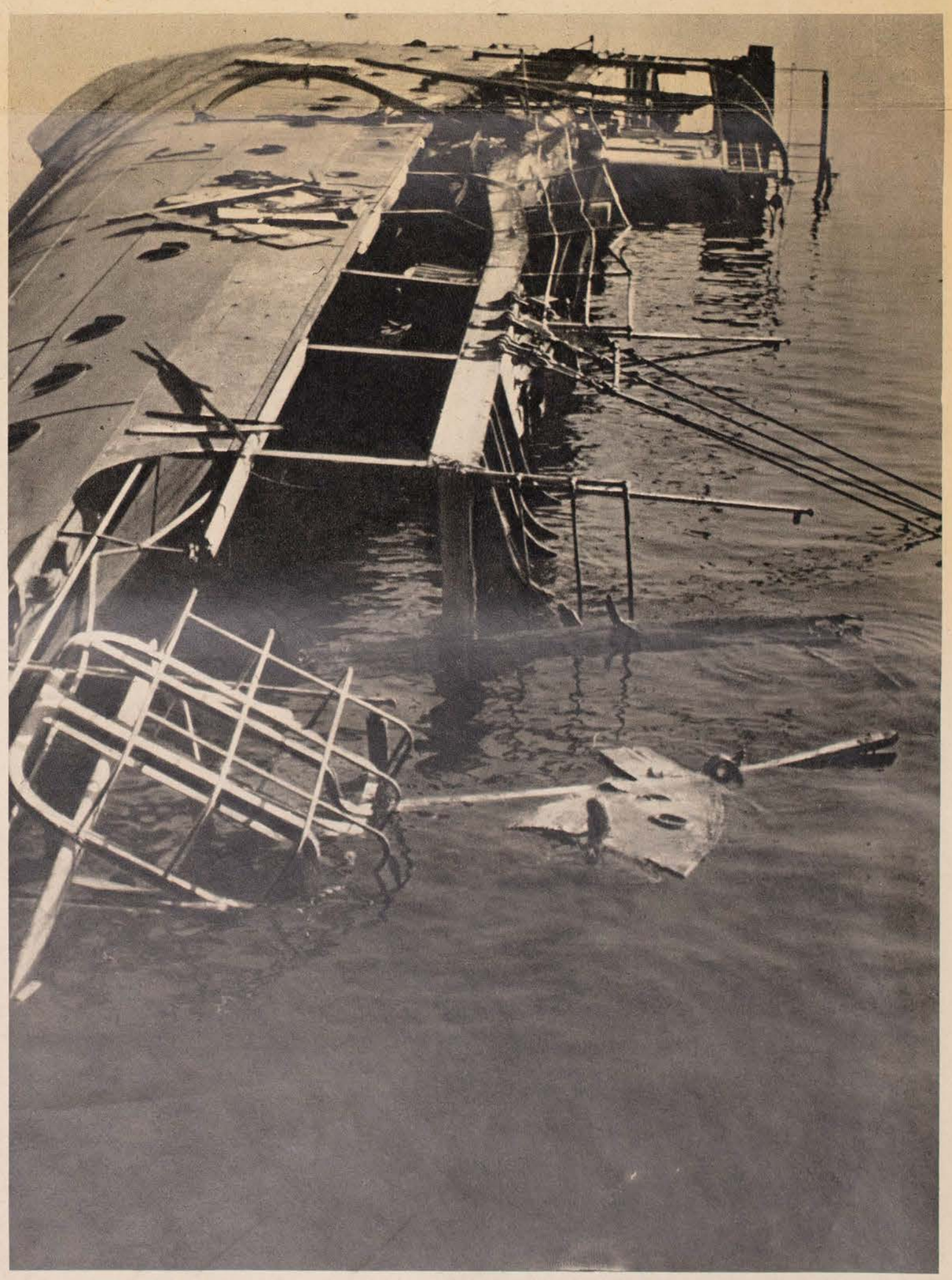
VISIONI DI ROVINA DOPO IL PASSAGGIO DEI BOMBARDIERI AEREI. NAVI, MAGAZZINI, IMPIANTI, DANNEGGIATI ED INUTILIZZATI



L'AVIAZIONE DA RICOGNIZIONE HA SVOLTO UN'INTENSA ATTIVITÀ DI ESPLORAZIONE, DOCUMENTAZIONE E, QUANDO NECESSARIO, ANCHE DI AGGRESSIONE A BASSA QUOTA



I RESTI DI UN APPARECCHIO CHE AVREBBE DOVUTO IMPEDIRE L'AZIONE DEI BOMBARDATORI AEREI: UN «RATA» ABBATTUTO



UN CONTRABBANDIERE DI ARMI RAGGIUNTO DALLE BOMBE LEGIONARIE, SQUARCIATO E ADAGIATO SUL FONDALE

Spec
Sth-NE
OP
269.4
C38
1989.2

ALI LEGIONARIE SU TARRAGONA: I BOMBARDIERI DELLE BALEARI HANNO STRETTO INCESSANTEMENTE CON UN ALLUCINANTE ASSEDIO DAL CIELO TUTTI I PORTI ROSSI DELLA COSTA CATALANA

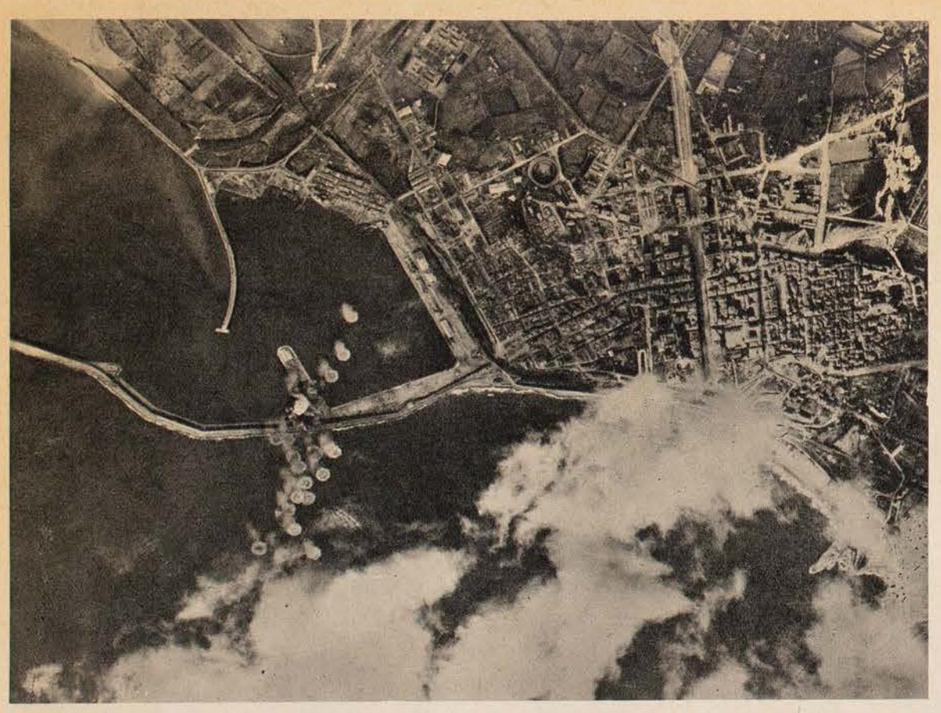
CATALOGNA

DOCUMENTARIO FOTOGRAFICO DELL'ASSEDIO AEREO

DURANTE L'OFFENSIVA CHE DOVEVA PORTARE LA LIBERAZIONE A TARRAGONA E A BARCELLONA, L'AVIAZIONE LEGIONARIA BOMBARDANDO PONTI, STRADE E FORTIFICAZIONI, PARALIZZA IL MOVIMENTO DI UOMINI E MATERIALE DIETRO LE LINEE ROSSE

AZIONE DEL 24 GENNAIO 1939 SUL MOLO N. 4 DI BARCELLONA; IL BOMBARDAMENTO AEREO COLPISCE ANCHE LA FORTEZZA DI MONTJUICH

MAGAZZINI ED OPERE PORTUALI SUI MOLI DI BARCELLONA DISTRUTTI DAL BOMBARDAMENTO AEREO



BOMBARDAMENTO DEL 6 GENNAIO 1939 DEL PORTO DI TARRAGONA. L'OFFESA AEREA SI CONCENTRA SUL MOLO LASCIANDO INTATTA LA CITTÀ

EDITORIALE AERONAUTICA
Viale Libro e Moschetto, 6 - Roma
Conto corrente postale N. 1/24718

A questo numero - terzo della serie "Documentari" della Editoriale Aeronautica sulla guerra di Spagna - hanno collaborato:
Fischetti - Foschini - Massai
Mastroianni - Sironi
Direttore: Federigo Valli

Il materiale fotografico e redazionale pubblicato in questo numero non può essere riprodotto senza che ne sia citata la fonte.
ESCLUSIVA PER TUTTO IL MONDO DELL'EDITORIALE AERONAUTICA

AZIONE DEL 31 DICEMBRE 1938 SUL PORTO DI VALENCIA. LA SALVA CONCENTRATISSIMA TEMPESTA I MOLI DEL PORTO SENZA TOCCARE L'ABITATO

I BOMBARDIERI VELOCI PROTAGONISTI DELL'ASSEDIO AEREO DI BARCELLONA DURANTE UN'AZIONE DI BOMBARDAMENTO DIFFUSO

ESCLUSIVA PER TUTTO IL MONDO DELL'EDITORIALE AERONAUTICA - ROMA, VIALE LIBRO E MOSCHETTO — SUPPLEMENTO AL N. 5 DE "L'ALA D'ITALIA" — DIRETTORE RESPONSABILE FEDERIGO VALLI — STAMPATO DALLA SOCIETÀ EDITRICE DI NOVISSIMA, VIA ROMANELLO DA FORLÌ 9 - ROMA