

# LAS PERIPECIAS DEL MERCANTE INGLÉS *LAKE LUGANO* DURANTE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

José COLL i PUJOL  
José Luis INFIESTA PÉREZ

En el periódico *La Vanguardia* de Barcelona del 7 de agosto de 1938 puede leerse: «ALEVOSOS ATAQUES AÉREOS CONTRA EL MERCANTE INGLÉS *LAKE LUGANO*. Día 7. En la madrugada última y alrededor de las 2,30 horas, en la costa catalana, un hidro italiano marca "Savoia" partiendo de Palma, bombardeó al mercante inglés *Lake Lugano*, ametrallando, además, a la tripulación del mismo. Algunas de las bombas alcanzaron al barco que comenzó a arder. Otro aparato italiano repitió media hora más tarde la agresión contra el buque británico, que fue nuevamente bombardeado y ametrallado a pesar de ser perfectamente visible el incendio que el primer bombardeo había producido. A las 3,40 un tercer bombardeo italiano agredió al barco inglés envuelto en llamas. Un miembro de la tripulación resultó gravemente herido. Los demás pudieron ser salvados». El día 10 completaba esta información refiriendo que un «hidro "Savoia" bombardeó desde pocos metros de altura el casco incendiado del *Lake Lugano*, hundiéndolo». De esta noticia cabe deducirse: que el ataque se realizó el 6 de agosto, que los atacantes eran aviones italianos, que lo sufrió en plena mar, en las costas catalanas, y que se hundió.

El *ABC* de Madrid del día 10 recogía así la noticia: «El hundimiento del barco inglés *Lake Lugano* ha causado en los círculos políticos ingleses gran indignación. Parece que el disgusto no es menor en las esferas gubernamentales, creyéndose que es uno de los motivos que han obligado a Chamberlain a regresar a Londres»... «También se ha sabido que el Gobierno británico ha telegrafiado a su agente comercial en la zona facciosa dándole instrucciones para que se entreviste inmediatamente con los cabecillas rebeldes y proteste con energía contra el bombardeo "voluntario y premeditado" de la Aviación italiana. El Gobierno inglés ordena, asimismo, al agente comercial que exija a los rebeldes una indemnización y una rápida contestación...»

El parte gubernamental de 7 de agosto de 1938 repite estos hechos situándolos también en la costa republicana y achacándolos igualmente a aviones italianos. Los días 8 y 9 añadía la información de que el barco se había hundido.

Por su parte, el comandante O'Donnell Torroba, en un documentado artículo (\*) basándose en un parte de operaciones, informa que el 6 de agosto un hidro alemán «Heinkel-59» buscaba un barco con municiones que al parecer iba

---

(\*) O'DONNELL TORROBA, C.: «Las pérdidas de buques mercantes republicanos causadas por hidroaviones de la "Legión Cóndor"», *Revista de Historia Naval*, n.º 43. Madrid, 1993.

a descargar en el puerto de Rosas, pero que al llegar a dicho puerto y verlo vacío, prosiguió su exploración hasta encontrar al *Lake Lugano* en Palamós, lanzándole cuatro bombas de 250 kg que cayeron junto su costado; añade que este buque fue destruido en un ataque realizado posteriormente por otros dos hidroaviones alemanes «Heinkel-59» que le causaron «un pavoroso incendio seguido de fuertes explosiones, al igual que las municiones descargadas en los tinglados del muelle».

Ninguna de estas versiones parece ser rigurosamente exacta tanto en fechas como en circunstancias pues, el *Lake Lugano*, «con su proa vertical y su característica chimenea de estufa y el disco de Plimsol muy elevado» —como recuerda uno de nosotros, muchacho a la sazón— entró sin novedad en el puerto de Palamós el 6 de agosto, no fue hundido, sino solamente dañado en acción de guerra y dejó de existir de manera muy diferente.

### El *Lake Lugano*

Este barco era un «ochomillero» que aparece en el Lloyd's Register de 1932-33, clasificación A-1, con el nombre de *Pracat* (ex *Presjedniick Becher*), con un desplazamiento de 2.324 toneladas y una capacidad de carga de 3.450, 88 m de eslora, 14 de manga y un calado de 16 a 18 pies a plena carga. Había sido construido en 1900 por Graig Taylor & C., en los astilleros de Sotockton-on-Tees, para la Dubrovacka Parobrodska Flovidba, abanderándose en la Ragusa latina, más tarde puerto croata de Dubrovnick. Arrumbado por la crisis de fletes de los años treinta, lo compró por un precio irrisorio (13 libras por tonelada G.R.) la Chas Strubin C.º Ltd., siendo aprontado en Londres todavía como *Pracat* y pasando a largar bandera inglesa a principios de 1938, aunque en seguida cambió su nombre por el de *Lake Lugano*. Era director general de esta compañía —que tenía todos sus barcos abanderados en Estonia— el judío Charles Strubin, quien decía ser súbdito suizo transitoriamente domiciliado en Londres, localizable en la James Street, de Cardiff, donde su compadre de negocios Claud Angel, creador de la Angel Dalling and C.º Ltd., tenía sus oficinas, dedicados ambos al tráfico de guerra con España. Por entonces muchos negociantes desaherados se enriquecían a costa del candor de los agentes de compras republicanos en el extranjero —algunos no demasiado candorosos—, no vacilando en crear compañías ficticias, con dudosa documentación y generalmente carentes de seguro. Muchos adquirían buques con dinero republicano, la mayoría de las veces viejos y achacosos, y tras dotarlos de una tripulación heterogénea, empezando por su capitán, los dedicaban a realizar viajes a puertos españoles, varios de ellos con armas, pero sobre todo con carbón procedente de Gales pues, por ejemplo, solamente Barcelona y su *interland* consumían de cinco a seis mil toneladas diarias de este mineral. De regreso tomaban los más disparatados cargamentos, ya que en aquellos momentos había muy poco que transportar en los puertos republicanos.

No se puede establecer con absoluta seguridad la procedencia del «tramper» que nos ocupa. El espionaje nacionalista era bastante deficiente, pero en esta

LAS PERIPECIAS DEL MERCANTE LAKE LUGANO DURANTE LA GUERRA CIVIL ...

ocasión había seguido hasta cierto punto con detalle su situación, según se desprende de los siguientes boletines de información remitidos por Salamanca a las Fuerzas del Bloqueo del Mediterráneo:

Boletín número 487 de 14 de marzo de 1938: «El *Lake Lugano* inglés, ex *Pracat*, 3.450 toneladas de carga, 88 m de eslora— pasó el Bósforo a 15,00 horas del 12-X con destino a Barcelona. Transportaba 2.600 toneladas de asfalto».

Boletín número 572 de 7 de junio de 1938; 18,00 horas: «En el puerto de Basens se espera a *Motomar* (B. I. 556) con material de guerra que se cree será transbordado a diferentes barcos de la France Navigation, uno de los cuales será el *Saint Malo* (B. I. 522) que se encuentra en el referido puerto desde hace 15 días, para dirigirse después a Valencia (Origen del B. I. 155 E.M.A.)».

Boletín número 556 de 22 de mayo de 1938: «*Motomar*, español salió 17 de mayo de Tampico para Burdeos, con garbanzos y material de guerra».

FUERZAS BLOQUEO MEDITERRANEO

ESTADO MAYOR

2ª Sección

C O N F I D E N C I A L

BOLETIN DE INFORMACION nº 620

Palma de Mallorca 25 de Julio de 1938 - 18 horas

III AÑO TRIUNFAL

TRAFICO CON LA ZONA ROJA

A.- MOVIMIENTO DE BUQUES CONTRABANDISTAS

- 1) - "MARLIJAMPOLÉ" - lituano, de la "Aks. B-vo Lietuvos" matricula de KLIPEDA, 491 Tns. de registro, 60 mts. de eslora. Procedente de MEMEL pasará el ESTRECHO el 27 ó 2807 con municiones, manteca y conservas para puerto rojo.
- 2) - "ESSEX LAJCE" - inglés (B.I. nº 594). Procedente de ODESSA salió de ORAN a 17 horas del 2407 con material de guerra para VALENCIA.
- 3) - "LAKE LUGANO" - inglés (B.I. nº 608). Salió de GIBRALTAR a 2130 horas del 2407 para puerto rojo.

B.- GENERAL

- 4) - Entre el 2107 y 2207 llegaron a ORAN los siguientes vapores:  
"BRAMDEN" - inglés (B.I. nº 569) procedente de ALGERIA.  
"KENFIGPOOL" - inglés (B.I. nº 612) procedente de CARTAGENA.  
"STANLAND" - inglés (B.I. nº 612) procedente de VALENCIA.  
"STARHOPE" - inglés (B.I. nº 618) procedente de CARTAGENA y que salió enseguida al parecer para ODESSA.
- 5) - Según la prensa radiada, han salido de ISLANDIA 5.000 tns. de bacalao directamente para BARCELONA. Y se espera salgan 10.000 más.
- 6) - El 2107 cargaba en MARSELLA carne congelada para los rojos el vapor francés "LA CORSE" (B.I. nº 611).

El C. de C. Jefe de la 2ª Sección  
P.O.



José Luis Salgado

José Luis Salgado

Boletín de Información de las Fuerzas de Bloqueo del Mediterráneo n.º 620 en el que se informa de la salida del *Lake Lugano* de Gibraltar para puerto rojo el 25 de julio de 1938

JOSÉ COLL i PUJOL y JOSÉ LUIS INFIESTA PÉREZ

Número de orden	FECHA	Carpeta de referencia	Número de buitos	Peso bruto	Clase de las mercancías	Puerto de destino	Observaciones
Año de 1938							
1.	12. abril	1.	202	8147.	Fajones de cordón	Valencia.	Maria Dolores.
2.	21. Julio	2.	17,408	632.168	Fajón de madera y desperdicio de corcho	Almeria	Bramwell
3.	29. Julio	3.	Agua	4000	Aceite pesado	Rosar	Nor
4.	5 Agosto	4.			Varios	Almeria	Lake Lugano
5.	16 id.	47	2107	55575	Varios	id.	M.H.F. 707
6.	23 id.	5	29	2.681	Varios	id.	M.H.F. 708
7.	" "	5	1077	42732	id.	id.	id.
8.	14 Sept <sup>ra</sup>	6	4957	48312	Varios	id.	M.H.F. 719
9.	21 "	7	559	51898	Desperdicio y serrín de corcho	id.	M.H.F. 721
10.	27 "	80	664	58.662	Desperdicio de corcho	id.	M.H.F. 721
11.	1 <sup>ra</sup> Oct <sup>bre</sup>	9	695	58.093	Desperdicio y serrín de corcho	id.	M.H.F. 721
12.	4 "	10	855	61.961	id. id. id.	id.	M.H.F. 721
13.	10 "	11	454	30.195	id. id. id. y 1/2 ración	id.	M.H.F. 719
14.	20 Nov <sup>bre</sup>	12	1184	47.730	Serrín de corcho	Barcelona	M.H.F. 721
15.	24 "	13	1497	39.015	id. id.	id.	M.H.F. 721
16.	3 Dic <sup>bre</sup>	14	1579	39.612	id. id.	id.	M.H.F. 720
17.	21 "	15	790	31.600	id. id.	id.	" "
18.	31 "	16	711	29862	id. id.	id.	" "
<p>Se habilita el libro para igual servicio durante el año 1939  Palamos 31 de Diciembre de 1938  El Admin.  Blonraty</p>							



Lacruz Ramiro P. del Min. e. Hiu.-Vol. II

La Aduana de Palamos registró la salida del Lake Lugano el 5 de agosto de 1938. En realidad el barco ya no salió nunca de este puerto

Boletín número 608 de 13 de julio de 1938: 18,00 h: «En El Havre fueron transbordados del *Motomar* al inglés *Lake Lugano* 2.000 toneladas de su cargamento».

Finalmente, el Boletín de Información número 620 informa: «*Lake Lugano* —inglés (B.I. n.º 608)— salió de Gibraltar a 21,30 horas del 27 de julio para puerto rojo».

Se suponía que debía entrar en el puerto de Valencia para descargar una partida de 2.000 toneladas de una mercancía indefinida, transbordada del *Motomar*. Por entonces era práctica corriente que los barcos españoles con cargamentos importantes entrasen en puertos franceses, y si estaba cerrada la frontera, eran transbordados a barcos republicanos menores que, con bandera ficticia, los llevaban hasta España. El rastro del *Lake Lugano* lo perdimos a partir de su entrada en Gibraltar, existiendo un período de doce días desde su salida de este puerto, durante los cuales bien pudo entrar en el Grao de Valencia o en otro puerto del litoral republicano. Debe tenerse en cuenta que en aquellos días se estaba librando la gran batalla del Ebro, con el gasto de material que esto representaba por parte del siempre mal abastecido Ejército republicano y, también, el refuerzo de las Fuerzas de Bloqueo rebeldes durante este período así como el extraordinario aumento de los bombardeos de todos los puertos del Mediterráneo por parte de su aviación situada en las Baleares.

### ¿Por qué entró en Palamós el *Lake Lugano*?

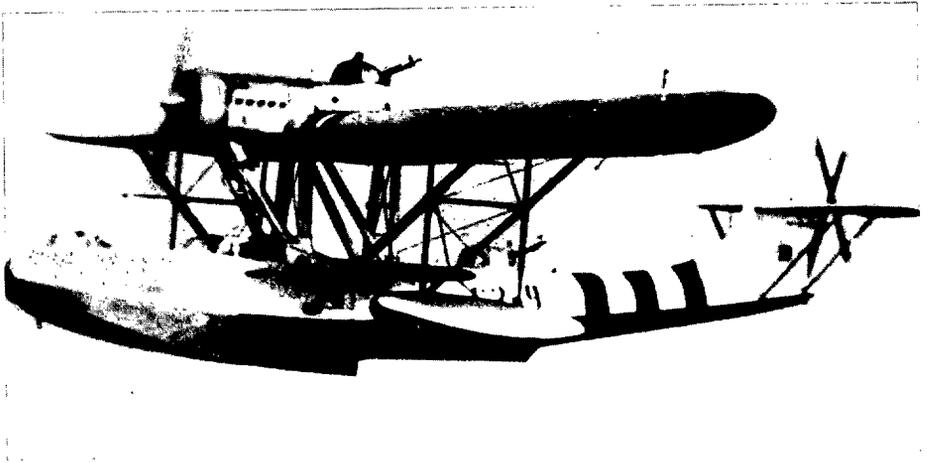
Aquella madrugada a un pescador tan conocedor del litoral palamosense como era J. R. E., le sorprendió vislumbrar los destellos del faro de San Sebastián, normalmente apagado. Esto ocurría siempre que, mediante clave convenida, un barco solicitaba por radio ayuda adicional. Lo cual parece reforzar la creencia de que el barco entró en la bahía procedente del noroeste, quedando fondeado en el muelle con sus máquinas a punto, para dar avante, sin apagarlas, pues estaba pendiente de zarpar en cuanto recibiera su carga.

Su capitán atendía por el apellido Thompson y la tripulación era tercermundista reclutada de la «Tiger Bay» de Cardiff. El barco enarbolaba la «Unión Jack», que no arrió, permaneciendo izada durante el ataque que iba a sufrir.

Según el Libro Registro de Facturas de Cabotaje de Salida de la Aduana —encontrado casualmente en la Principal de Port Bou por uno de nosotros— en la hoja número 56, aparece el despacho anticipado del *Lake Lugano* con destino a Almería, y en la casilla correspondiente a la clase de mercancía despachada figura la palabra «varios». Los casilleros referentes al número de bultos y peso bruto de los mismos están en blanco. En la misma hoja número 56 de este Registro Aduanero se apunta la salida de otro barco británico, el *Bramwell*, para Almería el día 21 de julio, con una carga compuesta por 17.408 bultos de flejes de madera y desperdicios de corcho con un peso total de 532.168 kg. Sin duda existió el tráfico de madera de castaño y de subproductos de corcho desde Palamós a Almería como carga «de regreso», en el que intentó participar el *Lake Lugano*.

## El buque es señalado en el puerto de Palamós

A media tarde del sábado 6 de agosto de 1938, alterando la línea de penetración habitual utilizada por la aviación rebelde en incursiones anteriores, un hidroavión de canoa sobrevoló el puerto de Palamós desde el nordeste hasta el sudoeste, reconoció el muelle comercial y virando a babor enfiló la punta del Castell. Allí, durante la descarga del *Cabo Menor* había existido un punto de defensa antiaérea republicano, ya abandonado, compuesto por una «isotta» equipada con un reflector que se decía había sido capturado a los italianos. Es curioso que este reflector sólo se encendiera los días de sol a la hora de comer, no sabemos con qué objeto. El hidro ametralló el Pedró y de paso a una «baca» que estaba doblando el promontorio. Un testigo recuerda a los pescadores de su cubierta con los brazos en alto pretendiendo así librarse del ataque.



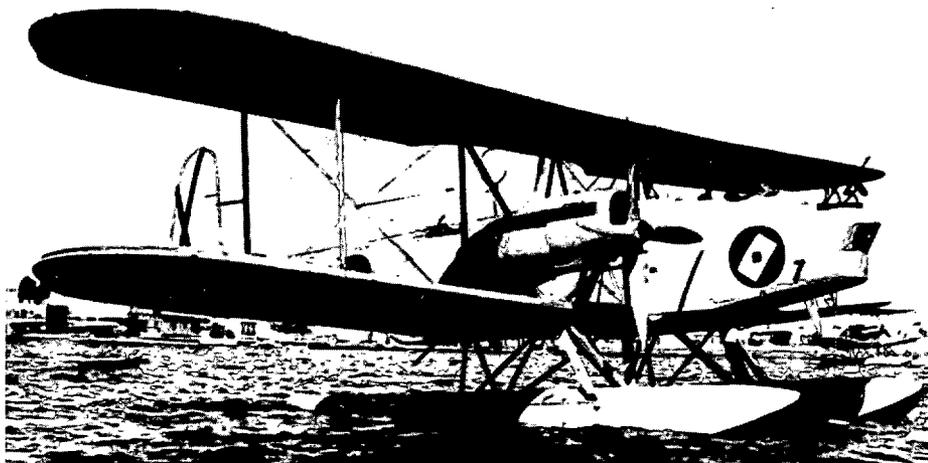
Un hidroavión «Cant Z-501» de la base de Pollensa fue el que localizó al buque inglés

Este aparato, que era un «Cant-501» perteneciente a la 2-G-62 que mandaba el capitán Federico Noreña, después de realizada la exploración, dio la vuelta camino de su base, establecida en Pollensa. La misión había sido un éxito: tras un recorrido por la costa norte catalana había descubierto a uno de aquellos escurridizos buques «contrabandistas» que se amparaban bajo el pabellón inglés.

Los «Cant Z-501», cedidos por los italianos, estaban afectos al Mando de la Flota rebelde y tripulados por aviadores españoles bajo el teórico mando del coronel Ramón Franco. La identificación del aparato que reconoció el puerto como un «Cant-Z» puede ofrecer alguna duda, ya que tanto observadores republicanos como los simples vecinos de la población solían atribuir siempre todos los vuelos enemigos a aviones «Junquer» y, ocasionalmente, incluso a los «Caproni» tan nombrados en la reciente guerra de Abisinia, pero que nunca volaron en España. Hasta entonces sólo habían visto un hidroavión con dos flo-

tadores paralelos, en los primeros meses de la guerra. «El único “sabatases” que para nosotros existía —recuerda un observador republicano— era el “Vickers Vildebeest”, que había operado al principio de la guerra, el último de los cuales, pilotado por Baró se había perdido al intentar amerizar en la dársena del Morrot del puerto de Barcelona.» Pero los «Cant-Z» italianos eran de canoa y por tanto no podían confundirse con los «Heinkel», que tripulados por alemanes, en aquellos momentos al mando del capitán Martín Herlinghausen, formaban la escuadrilla AS/88 de la Legión Cóndor, establecida en Pollensa. Los «Cant-Z», «Heinkel He-59», juntamente con los bombarderos terrestres «Savoia S-79» y «S-81», constituían las fuerzas que podían ser empleadas desde Mallorca para atacar al recién señalado *Lake Lugano*.

Consciente de haber sido descubierto, lo que representaba que sería ataca-

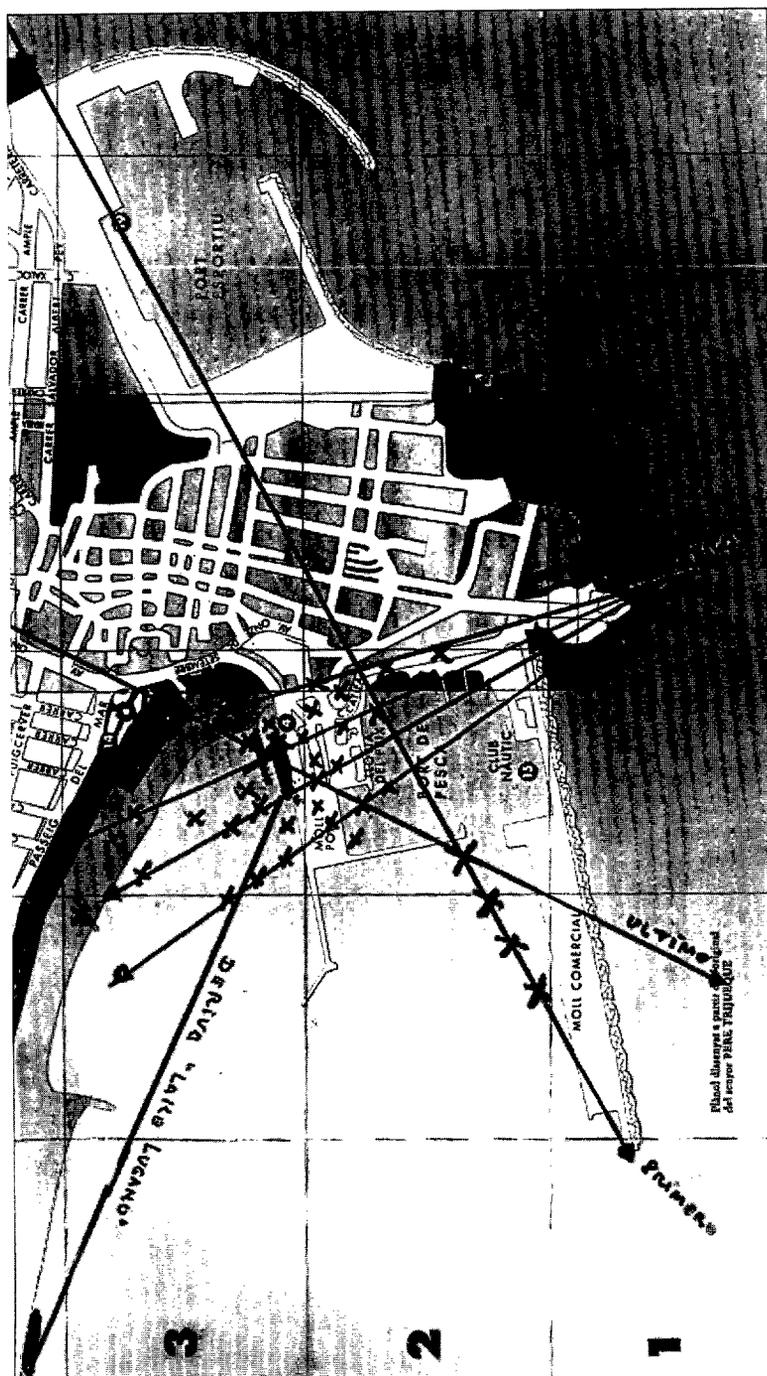


Hidroavión «Heinkel He-59» de los que bombardearon el barco, popularmente llamados en España «zapatones» por sus grandes flotadores

do en las próximas horas, pero no pudiendo zarpar, pues la mercancía que debía cargar se estaba demorando, el capitán del *Lake Lugano* tomó las pertinentes disposiciones, consistentes simplemente en poner a salvo el Diario de Navegación, puesto que la tripulación ya había abandonado el barco. Además se llevó la campana de a bordo, que todavía mostraba las iniciales de *Presjedniick Becher*, y durante algún tiempo se utilizó para anunciar las alarmas aéreas.

### El primer ataque

El ataque no se hizo esperar: tuvo lugar en la media noche del 6 de agosto. Lo realizó primero un solo «Heinkel-59» utilizando 4 bombas de alto poder explosivo, que produjeron poco efecto al caer en medio del puerto explotando a



Rutas de entrada más frecuentemente utilizadas por los aviones que bombardearon Palamós

una profundidad de 9 a 12 metros, por lo que no se vio ni siquiera destello alguno, pero sí gran conmoción en sus aguas. Inmediatamente después de haber entrado en su base, despegaron otros dos «zapatonos» provistos ahora de 20 bombas de 50 kg cada uno y algunas incendiarias de 1 kg, para aumentar las posibilidades de destrucción de sus objetivos. El ataque lo realizaron apagando motores entre los 300 y 400 m de altitud, deslizándose hasta los 50 m en picado suave. Un último «zapatonos» despegó una vez que habían entrado en Pollensa estos dos aparatos, igualmente cargado con bombas de 50 kg. Ninguno de estos ataques, a diferencia de lo corrientemente afirmado, consiguió un éxito franco, por ser poco eficaces sus bombas sobre las planchas de hierro de los costados del buque y menos aún al caer sobre los adoquines de granito de los muelles del puerto o en las arenas de la playa. Únicamente le produjeron un pequeño incendio en la cubierta, que se pudo dominar con la ayuda de voluntarios y personal del puerto.

Agradecido por estas ayudas, el capitán quiso pagarlas distribuyendo algunos de los víveres que transportaba. Alguien vio como los estaba preparando, se corrió la voz y entonces todos los portuarios de Palamós se lanzaron al asalto del barco ante las miradas de la tripulación y de su capitán. Fue un gran error. El saqueo fue absoluto y, poco a poco, el muelle fue llenándose de cajones desfondados, tambores, sacos de azúcar y harina destrozados, garbanzos y latas de conserva tiradas por el suelo; había hasta ropa, las pobres pertenencias



La succión de las bombas dejó en este estado el muelle de Palamós en el punto en que estuvo atracado el barco

REGISTRO DE SALIDA

Número de Orden			FECHA	AUTORIDAD A QUIEN SE DIRIGE	EXTRACTO
ÍNDICE para la Dirección General	Comen- cias	Para otras autoridades			
					 <p>maí 31 de Diciembre de 1928  <i>M. Poma</i>  <i>M. Poma</i></p>
	Oficia	1	4-1/29	Dcto. Genl. Alarcón	Comunicando la oferta de la Compañía Francesa que está procediendo al salvamento del vapor "Lakel" buque de cien toneladas de tulla inglesa.
1	id.	id.	id.	Dcto. Genl. Alarcón	Comunicando haber remitido las justificaciones de la licencia de explotación al S.P.P. a la Aduana de Port. Nou con fecha 19-11/28.
	Oficia	2	5-1/29	Jugencia de lo Civil	Remitiendo índices y estados de los meses de sept. y oct. 1928.
	id.	3	7-1/29	Admón. Genl.	Remitiendo índices y documentos de Diciembre últimos.
	id.	4	10-1/28	" "	Remitiendo certificaciones de ingreso por transportes de los meses de Septiembre y Diciembre últimos.
2	id.	"	"	Dcto. Genl. Alarcón	Remitiendo facturas y cuenta justificativa por servicio de limpieza y suministro material oficina.
3	id.	"	"	" "	Remitiendo debidamente informada instancia de D. Ant. Haja <u>bielle</u> en solicitud de importación temporal.
		5	"	Admón. Genl.	Remitiendo índices de cobro de salida de los meses Agosto y Septiembre últimos.
		6	"	Admón. Genl.	Interrogando la redacción de varios avisos de llegada y salida.
		7	11-1/29	" "	Remitiendo índice especiales segundo semestre 1928.

Según este documento de la Aduana de Palamós, una compañía francesa pretendió recuperar el barco en enero de 1939

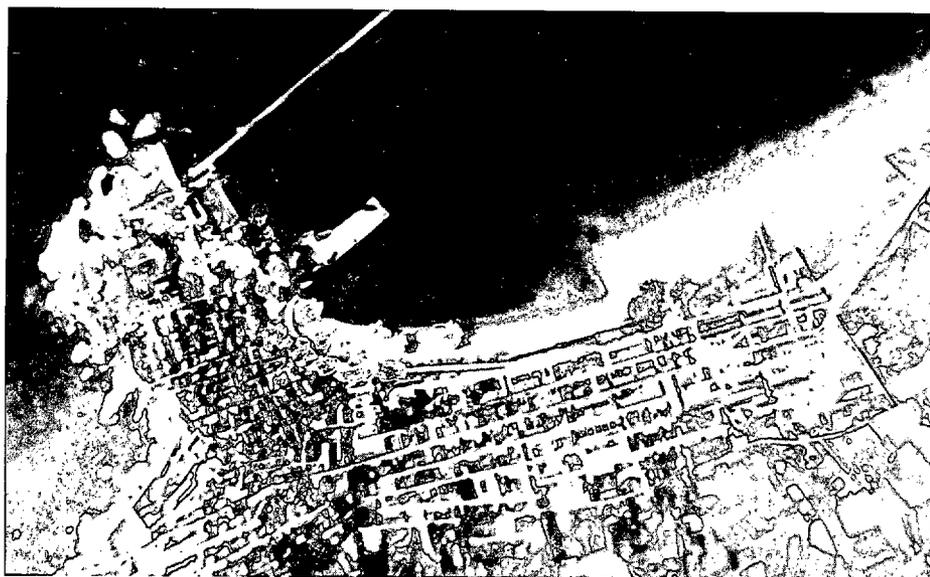
de los tripulantes, pedazos de la vajilla y los trastos de la cocina. Las autoridades se vieron impotentes para contener aquella famélica avalancha de gente.

La tripulación, que hacía meses que no cobraba, no se preocupó por la suerte que pudieran correr su barco y su capitán y decidió marcharse pidiendo al consulado inglés en Caldetas ser repatriado. Esta huida de la tripulación se produjo el 8 de agosto después de comer, dejando completamente solo al capitán quien, aunque inicialmente manifestó que había regalado los víveres, días después se desdijo e intentó que le fueran pagados, según unas *Crónicas del Período Rojo* que se encuentran en el Archivo de Palamós.

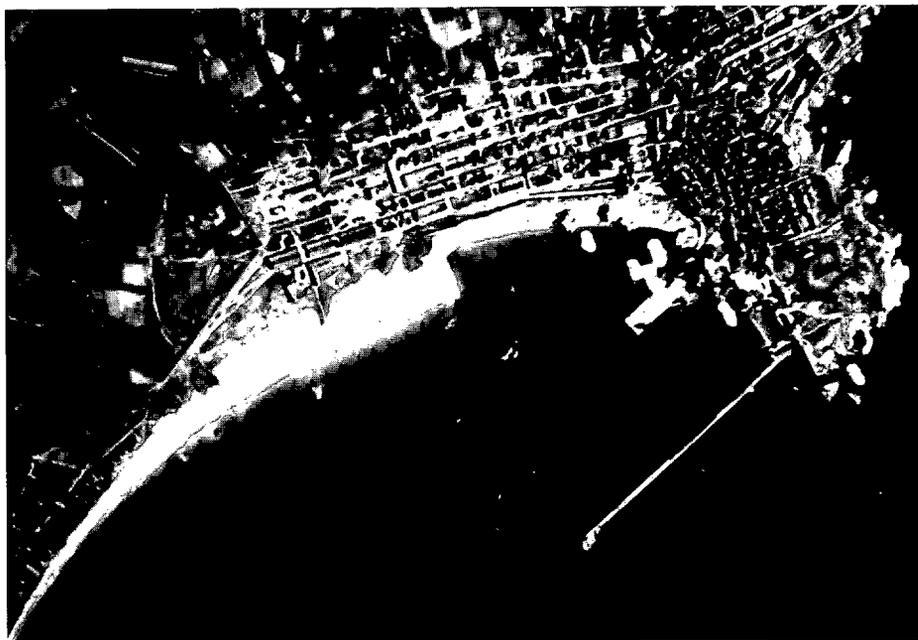
### Un banquete de guerra

Al día siguiente pudo verse que las principales víctimas de las bombas alemanas habían sido los peces que aparecían flotando panza arriba y llenaban con sus plateados destellos las aguas del puerto, siendo rápidamente recogidos por los hambrientos habitantes que en la villa quedaban. Al conocerse la noticia del inesperado alimento que, nunca mejor dicho, les había caído del cielo, encendieron hogueras en la playa y se regalaron con un opíparo almuerzo.

«Allí estábamos —recuerda uno de nosotros— todos los que nos habíamos quedado en aquel semiabandonado Palamós. Allí estaba Josep Tauler i Servià, amigo de Alfonso XIII, Caballero Cubierto, fundador de la Casa de España en Londres y promotor de las de Roma y París, que también lo era del almirante Cervera, entonces nuestro bloqueador. También estaba J. R. E. (su familia in-



Secuencia de cuatro fotografías de bombardeos realizados por aviones italianos sobre Palamós, en diferentes fechas



siste en que no demos su nombre), gran conocedor del mar y de sus secretos, que el día 6 de diciembre de 1918 había salvado en las aguas de Tánger a nada menos que 23 marineros del buque norteamericano *Landsdale*, lo que le valió ser condecorado por el presidente Wilson (...) devorando la comida bendecíamos a los italianos que todos pensábamos que eran los que nos habían proporcionado aquel festín. Aquello —con la harina que llevaba el barco— fue un nuevo milagro del pan y los peces.»

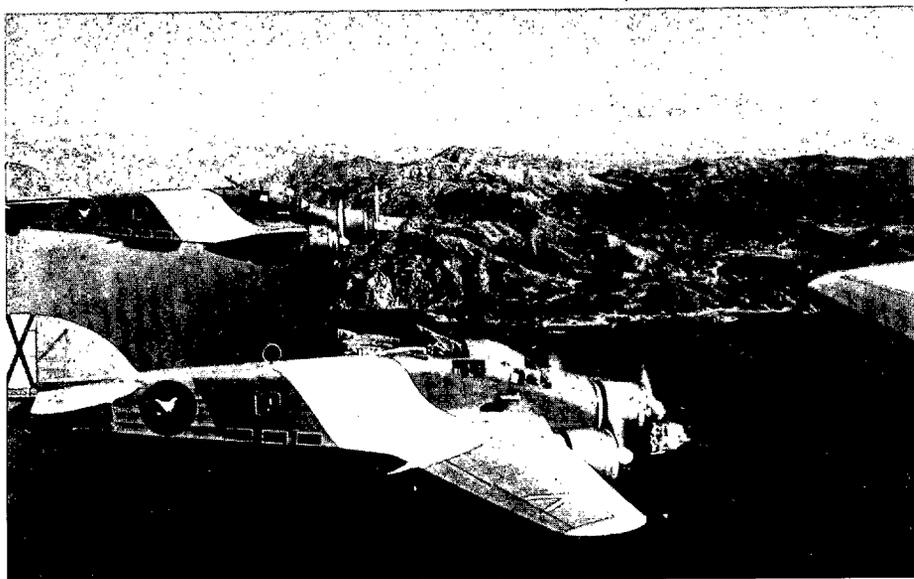
El *Lake Lugano* había sufrido sólo leves averías, pero no tenía dañada ninguna parte vital. De haber tenido tripulación podría haberse marchado tranquilamente, pero todo el mundo parecía interesado en afirmar que el barco estaba prácticamente destruido.

### Nuevos ataques

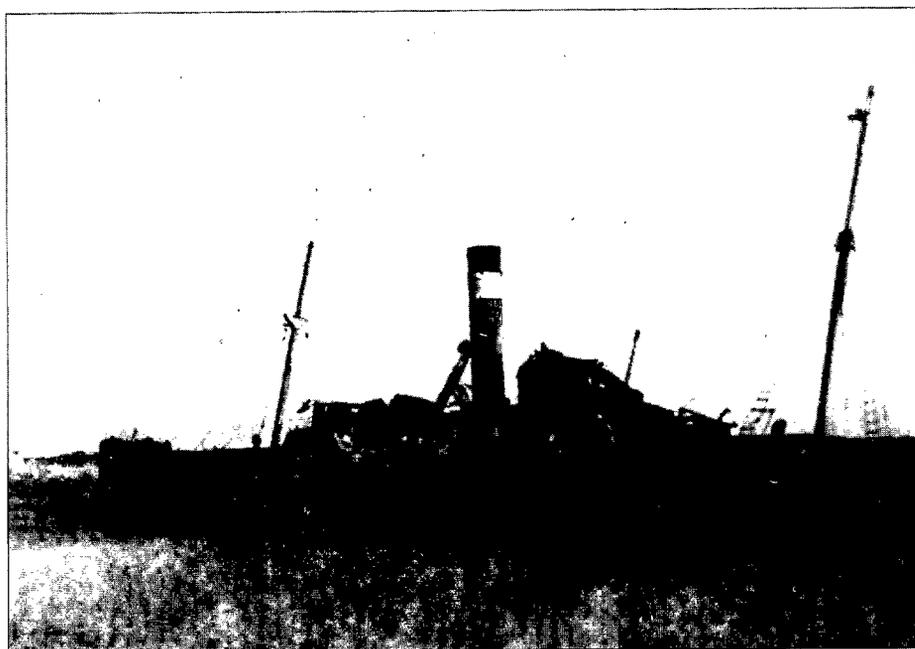
Al lunes siguiente, sobre las 21 horas gubernamentales, 20 en el horario rebelde y 19 solares, un «zapatones» de la *Cóndor*, tomando las islas Medas como referencia, entró por el corredor de Palafrugell en dirección sudoeste, es decir, utilizando una ruta completamente diferente a la empleada en el primer ataque, y se presentó en Palamós lanzando sólo, según se dijo, una única bomba —algunos hablan de torpedo— pero de potente carga, que alcanzó al mercante británico entre el puente y la chimenea, sobre las carboneras, que fueron las que amortiguaron sus efectos. La explosión hizo desparramarse toneladas de carbón, el puente quedó retorcido como la tapa de una lata de sardinas y la



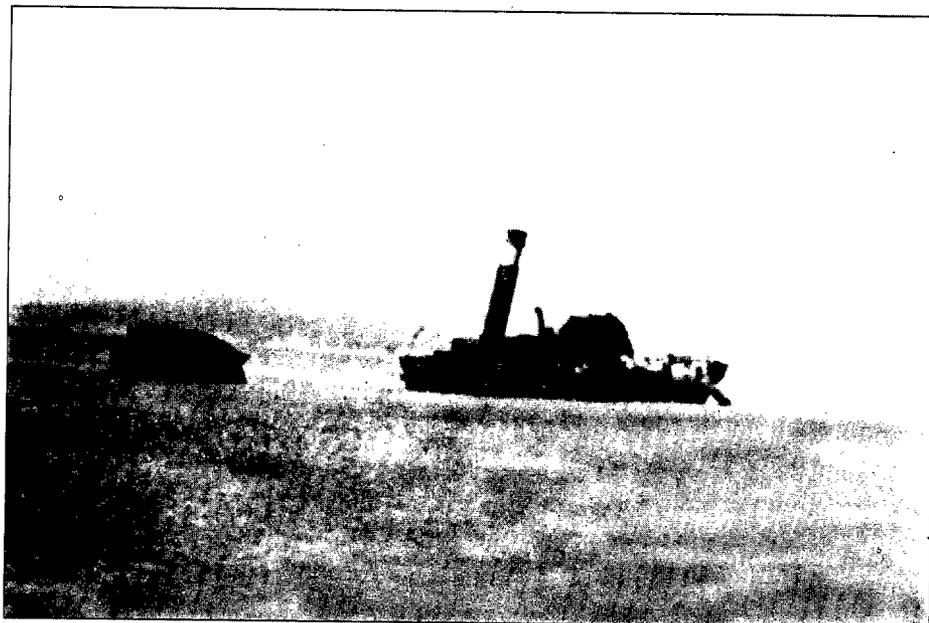
chimenea ladeada hacia estribor. La obra viva, la cubierta principal y la del primer entrepuente quedaron muy afectadas. El mamparo de proa de calderas estaba desprendido en su parte superior, pero si bien se insinuaba una grieta de mayor profundidad, el barco no se había partido. Las repletas carboneras eran posiblemente las que lo habían salvado.



Aviones Savoia «S-79» en vuelo sobre las costas españolas

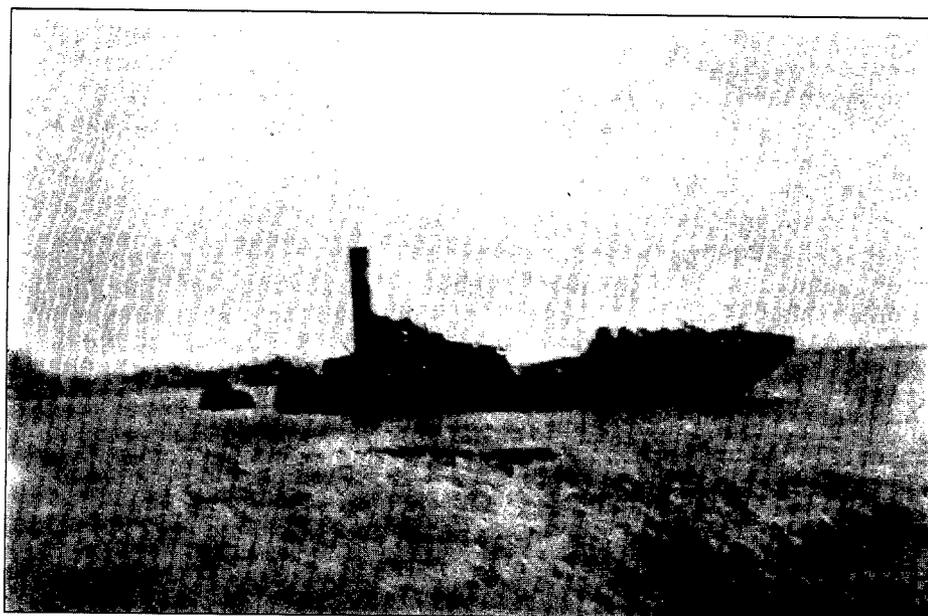


En enero de 1939 el barco rompió amarras y quedó en la playa, fuera del puerto, en situación de perdido por varadura



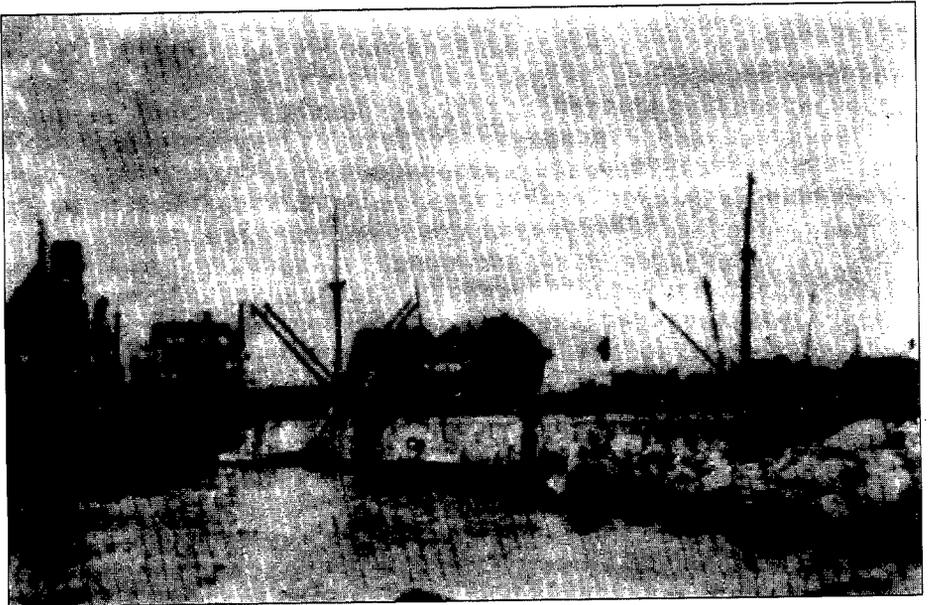
Partido en dos, el *Lake Lugano* fue sufriendo el embate de sucesivos temporales

Pero el barco, abarloado al muelle de Palamós, más o menos afectado, seguía a flote. Al parecer era a sus mismos armadores y a la compañía aseguradora a los que interesaba que fuera dado por hundido.





Desguace final



Las calderas fueron depositadas en el muelle donde había estado atracado durante la guerra

## El mercante más veces bombardeado de la guerra de España

El *Lake Lugano* estaba seriamente dañado, lo que no podía apreciarse desde el aire, pues parecía atracado en buena posición en el muelle de Palamós. Esto condicionó que fuera considerado como un buen objetivo y atacado durante todos los bombardeos que sucesivamente se fueron desencadenando sobre este puerto. Los italianos lo bombardearon por lo menos cuatro veces más, con sus «Savoia S-79» (el 13 de septiembre, el 16 de noviembre, el 2 de diciembre y el 11 de enero de 1939) y los alemanes otra, como veremos en seguida.

El barco siguió en el muelle comercial de Palamós hasta los primeros días de enero de 1939 en que por causas no determinadas rompió amarras y fue a parar a la playa, detrás del espigón, quedando embarrancado. Allí quedó en la situación legal de «perdido por varadura». Seguramente esta ruptura de amarras y subsiguiente varadura fuera del puerto fue fortuita. Sin embargo, como bloqueaba gran parte del muelle, precisamente en la principal línea de atraque, es muy posible que se deseara aprovechar cualquier circunstancia para librarse de él, siendo providencial la tempestad que lo arrastró fuera del puerto.

En esta situación aún sufrió un nuevo ataque el 28 de enero de 1939 durante el gran bombardeo realizado por la aviación Cóndor, que utilizó 14 bombarderos terrestres «Heinkel», escoltados por 4 cazas «Messer 109».

Ya acabada la guerra, en el invierno de 1940-41, un fuerte temporal de mediodía abrió una brecha considerable cerca del final del rompeolas, haciendo más difícil la situación del barco. Aguantó el embate de las olas hasta que finalmente, tras dos noches de oírse entre el rugir del temporal el agudo chirriar de sus planchas destrozadas, amaneció con la proa hundida en la arena, separada del resto del casco.

Sus restos fueron definitivamente desguazados en los años cincuenta y sus calderas, aparentemente en buen estado, fueron colocadas en el puerto, casi en el mismo lugar en el que el barco estaba situado en agosto de 1938.

\* \* \*

Queremos expresar nuestro agradecimiento al Centro de Historia Contemporánea de Catalunya, al Lloyd's Register (Barcelona); a la Comisión de Puertos (Gerona), a la Asociación de Amigos de la Legión Cóndor (Friburgo) y a los señores Ángel Martínez Capote e hijo, Juan Martínez, del *Journal de Genève*, Juan Fortuny Bueno (Mandorri), Jordi Ors Fontanet y, en particular, a Josep Casellas Suredá y Jordi Verdaguer Prohías.