

1939 SOBREVIURE AL NAUFRAGI DEL “CABO SAN ANTONIO”.

L’odissea de sis vilassarenques, germanes Berdaguer i les Almera-Casanovas

Jordi Casanovas i Berdaguer (recercador CEV)

Resum: El naufragi prop de Dakar l’any 1939 de la motonau “Cabo San Antonio”, el major transatlàntic espanyol de l’època, és un episodi històric oblidat. Encara ho és més que s’hi veiessin involucrades persones de famílies de soca-rel de la vila. En l’article es descriu, d’una part, el lloc i les causes del sinistre, els vaixells que intervingueren en les operacions de salvament, el paper de la Cia. Ybarra, del govern espanyol, de les autoritats de Dakar... De l’altra s’especifica qui són les sis vilassarenques i es relata com van viure les dramàtiques situacions i les penalitats que suportaren: l’incendi de la nau, l’evacuació, les dinou hores a les llanxes, la pèrdua de les pertinences, el navili salvador, l’estància a Dakar, els vaixells de retorn a Barcelona...

Paraules Clau: Naufragi, salvament marítim, incendi naval.

EL NAUFRAGI DE LA MOTONAU “CABO SAN ANTONIO”

El dia 29 de desembre de 1939, a mitjanit, el consignatari de Cadis de la naviliera “Ybarra y Cia.” Sr. Gravina comunicava a la central de la naviliera que la ràdio d’aquella plaça havia captat un missatge de la motonau “Cabo San Antonio” que informava de foc a bord i demanava auxili, sense que posteriorment, malgrat tots els esforços, es pogués establir comunicació amb el vaixell¹.

Poques hores abans, a bord del “Cabo San Antonio” el passatge i la tripulació havien començat una odisea del tot extraordinària en les fredes aigües de l’oceà l’Atlàntic en plena Segona Guerra Mundial. Una aventura en què es veiaren involucrades una dona: la Carme Almera Argimon, i cinc joves vilassarenques, la seva filla Maria Rosa Casanovas Almera i les seves nebodes i cosines germanes

¹ Veure article *El Cabo San Antonio de la Compañia Ybarra y Cia* al web “Vida Marítima”

la Maria Josefina, l'Eulàlia, la Dolors i la Sara Berdaguer i Casanovas. Les sis retornaven a Vilassar de Mar des del port de Buenos Aires.

EL VAIXELL “CABO SAN ANTONIO II”

El Cabo San Antonio”², segon vaixell amb aquet nom, era la primera de les tres motonaus de les mateixes característiques que “Ybarra y Cia” naviliera basco-andalusa amb seu a Sevilla havia encarregat el 1930 per cobrir la ruta Europa – Sud-Amèrica que s’iniciava al port de Gènova i finalitzava a Buenos Aires, tocant ports de França, Espanya, Brasil, Uruguai i Argentina.



▲ Publicitat de la ruta sud americana de Ybarra y Cia.

Els altres dos vaixells eren el “Cabo San Agustín” i el “Cabo Santo Tomé”, encara en construcció quan succeïren els esdeveniments. El “Cabo San Antonio” va ser en el seu temps el transatlàntic més gran construït a Espanya i l’orgull de la companyia. Era un vaixell mixt de càrrega i passatgers. De 12.275 tones, 147 metres d’eslora, 19 de màniga i 11 de puntal, amb dos motors de 7,500 CV de potencia que permetien una velocitat de 15 nusos amb càrrega Disposava del millors mitjans contra incendis i de salvament de l’època. Podia transportar fins 250 passatgers, 50 en primera classe i 200 en classe econòmica. La seva entrada

² Informacions i dades extretes del web “Vida Marítima” i del llibre “La Naviera Ybarra y Cia”

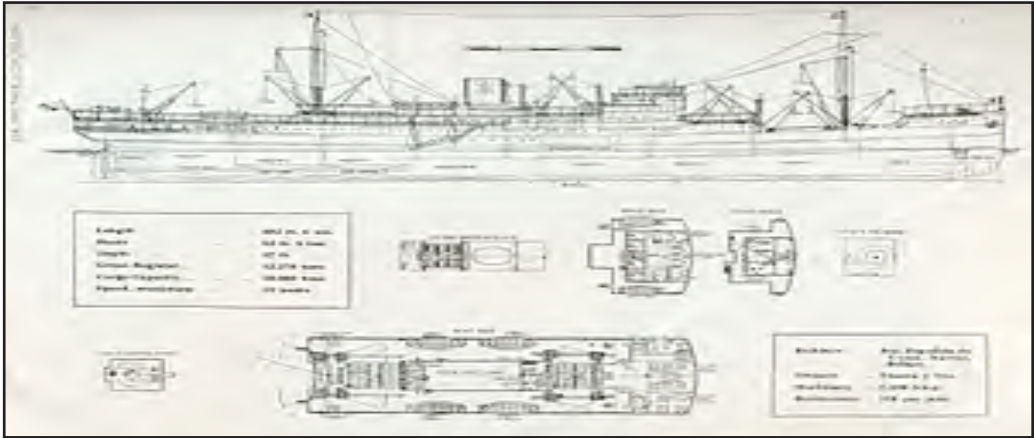
en servei, l'any 1933, havia revolucionat el transport de passatgers pels avenços en l'allotjament dels passatgers i els serveis que ofería. La primera classe ofería camarots amb aigua calenta i freda, biblioteca, saló fumador, saló menjador, sala de música, i jardí d'hivern. La classe econòmica, camarots de dues, tres i quatre lliteres amb aigua freda, totes exteriors amb llum natural, gran saló menjador, saló de fumadors... A més, disposava d'un cinematògraf, una sala de música i de serveis com bugaderia en sec, barberia, hospital, i cuina alimentada amb petroli. Era especialment apreciat per l'excel·lent alimentació que ofería a bord. Construït a les drassanes de Bilbao fou lliurat a la companyia en 1930. Inicialment pensat per cobrir la línia de Nova York fou, però, destinat a la ruta Europa –Sudamèrica, com hem comentat. Realitzarà en aquesta ruta més de 35 viatges. La Guerra Civil enxampa la nau en viatge cap a Amèrica i en acabar el viatge al port de Buenos Aires restarà varat fins el 1939 amb el vistiplau de la Companyia.



▲ La motonau “Cabo San Antonio” (foto del web Vida Marítima)

Las característiques tècniques:

Pes mort	10.100	TM
Eslora	147,06	metres
Mànega	19,28	metres
Puntal	11,28	metres
Propulsió	2 Motors Diesel	
Potència	7.200	C.V.



▲ Secció del vaixell “Cabo San Antonio”

ELS ESDEVENIMENTS

El “Cabo San Antonio” tornà a navegar l’abril de 1939, en finalitzar la Guerra Civil. Havia ja fet el seu viatge de tornada a la península i iniciat el 38è. viatge, quan esclatà la Segona Guerra Mundial entre França, el Regne Unit i l’Alemanya nazi, el dia 3 de setembre de 1939.

Si bé un cop declarat l’estat de guerra les operacions bèl·liques terrestres entre els països afectats no començaren fins entrat el 1940, les navals se succeïren d’immediat. El mateix mes de setembre la armada alemanya, en especial la seva flota de submarins, començaren el que els historiadors militars denominen “la Batalla de l’Atlàntic”. Les marines de guerra britànica i francesa s’enfrontaren amb la de l’Alemanya nazi en aquest primers mesos especialment en l’Atlàntic Nord, però també en el Central i l’Atlàntic Sud.

La naviliera “Ybarra y Cia” vist el risc que les seves naus, tot i pertànyer a un país neutral, podien córrer amb el desenvolupament de les hostilitats, assegurà la seva nau més preuada (agents Harris & Dixon)³. Malauradament per a la companyia

³ Un exemple del risc : “L’Athenia”, un transatlàntic de la “Cunard Athenia” de 13.500 tones amb 1.100 passatgers i tripulats britànics i nord-americans que es dirigia a els EEUU fou torpedinat i enfonsat el 3 de setembre per un submarí alemany que el confongué amb un mercant armat.

els esdeveniments farien que aviat, no pas per les accions bèl·liques, el vaixell desaparegués de la nòmina de la seva flota.

El desembre de 1939 la motonau “Cabo San Antonio”⁴ completava la tornada del seu viatge número 39 comandada pel Capità de la Marina Mercant Bonifacio Arrizabalaga Goitisoló de 57 anys, de família basca, nascut a Pontevedra; amb 117 tripulants i uns 166 passatgers. Portava també a les bodegues una càrrega de blat. El 29 de desembre després de catorze dies de navegació es trobava prop de les Illes de Cap Verd coordenades Latitud: 10° 03,7 N i Longitud: 21°11,4 W, a unes 400 milles de Santa Cruz de Tenerife, la següent escala de la travessia.



◀ Lloc de l'incendi i naufragi del “Cabo San Antoni en un lloc de l’Atlàntic Latitud 10° 03,7 N Longitud 21°11,4 W, a unes 400 milles de Santa Creu de Tenerife

A les 20:30 hores del vespre quan el passatge acabava de sopar i part dels oficials encara restaven al menjador, es declarà foc a la cuina del restaurant situada a la zona central del vaixell. La tripulació i els oficials immediatament tractaren de combatre el foc amb els mitjans contra incendis, mentre alguns oficials i el personal de cabina intentaven organitzar els passatgers. El fortíssim vent de la zona va fer, però, que els esforços de la tripulació fossin inútils. Les flames havien arribat als dipòsits de petroli que alimentaven la cuina i s’havien escampat a la coberta inferior, als camarots de primera classe i el pont de comandament i dues de les vuit llanxes de salvament. havien ja quedat calcinades.... A les 22:00 hores el

⁴ Relat a partir de les dades i informacions dels web’s i bibliografia i de les Notes preses en les entrevistes amb la Sara i la Maria Josefina Berdaguer (anys 1970-2011).

Capità donà l'ordre de evacuació de la nau. S'arriaren les sis llanxes de salvament de gran capacitat que restaven, equipades amb aliments i aigua i una de elles amb l'emissora portàtil que començar a emetre SOS de manera continuada indicant les coordenades. La maniobra d'abandonament fou complexa i, com veurem en els testimonis de les vilassarenques, no amb l'ordre que la versió oficial ha divulgat. El Capità ordenà agrupar les llanxes i allunyar-se de la motonau, ara ja plenament en flames i on se succeïen sovint les explosions. S'iniciava pels passatgers i el tripulants una llarga i incerta nit en la foscor del Atlàntic en aigües infestades de submarins alemanys i de vaixells de guerra francesos i britànics que patrullaven la zona. Els supervivents restaran dinou llargues hores abans no foren rescatats pels vaixells que navegaven en aquesta zona de l'oceà.



▲ 29 de desembre de 1939. el “Cabo Sa Antonio” en flames.
Foto Diario ABC del 16 de gener de 1940

Poques hores després de l'inici del foc, la notícia dels problemes de la motonau ja havia arribat a les Illes Canàries. Un cablegrama de font britànica havia informat el Comandament de la Marina del Port que el “Cabo San Antonio” es trobava en flames a unes quatre-centes milles. El govern espanyol reaccionà donant ordres al guardacostes “Arcila” de la marina espanyola, un vaixell de 600 tones, 39 metres d'eslora, 7 de màniga i 3 de puntal amb una velocitat màxima de 10 nusos amb base a Fernando Poo (Guinea Española), de sortir de port i posar rumb en recerca dels passatgers i tripulants de la motonau sinistrada. Una decisió estrafolària, atesa l'antiguitat del vaixell, la manca de capacitat i condicions per encabir els

supervivents i la distància de 1.600 milles fins el lloc de naufragi. En aquest punt del relat és important assenyalar que entre els 166 passatgers s’hi trobaven la muller, sis fills i filles i la neboda del general de l’exèrcit franquista Jorge Vigón Suero-Diez, que seria Ministre Obres Públiques de 1957 a 1967 en un dels governs del General Franco, a més de familiars del Cònsol de l’Argentina a Barcelona i diversos financers d’aquest país⁵.... Posteriorment, quan ja els naufragats havien estat recollits, el govern avisà el Cònsol espanyol de Dakar perquè preparés amb les autoritats franceses la seva acollida, anul·là el viatge del guardacostes i donà ordre a dos vaixells espanyols de dirigir-se a aquesta ciutat..

La naviliera, com hem esmentat, també havia estat informada via el seu consignatari de Cadis. Inicialment la gerència d’”Ybarra y Cia” pensà que el foc es podria controlar i apagar, donat que la motonau disposava dels mitjans més moderns contra incendis, però a mitja tarda del dia 30 l’estació de ràdio del port de Las Palmas informava que el vaixell es trobava en flames i emetia missatges continuats demanant socors i informant que el passatge y la tripulació es trobava al bots de salvament. Impactada per la notícia, la naviliera reaccionà donant avís a la casa asseguradora i ordenant el Capità del vaixell de la companyia el “Cabo Tortosa”, que navegava relativament a prop, de dirigir-se a la zona del sinistre per recollir els supervivents. Aquesta darrera ordre fou anul·lada en conèixer les accions del govern espanyol respecte la repatriació dels supervivents.

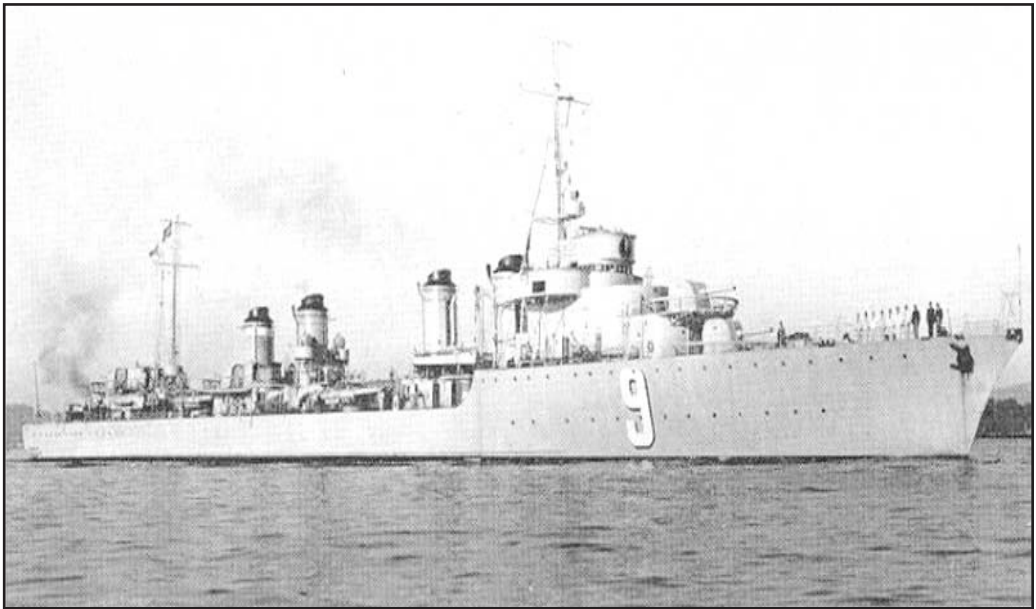
Mentre això succeïa a Las Palmas i la península, els recurrents missatges de SOS emesos des del vaixell incendiats, i després des de la ràdio de la llanxa de salvament, havien estat captats per diversos mercants que navegaven per les immediacions. Un mercant grec rebé el missatge i avisà un de noruec que era més a prop. No seran aquests vaixells, però, qui arribaran el primers al lloc dels fets, serà el vaixell de guerra francès “Cassard”.

⁵ El llistat de personalitats que viatjaven en el vaixell i la resta de passatgers i tripulants és a diversos articles del diari “ABC” de Madrid i Sevilla, i de “La Vanguardia” de Barcelona dels dies 13, 16, 17 i 18 de gener de 1940. Veure: Fonts documentals.

EL VAIXELL SALVADOR: EL DESTRUCTOR FRANCÈS “CASSARD”

El “Cassard”⁶ era un navili de guerra de l’Armada francesa que el setembre de 1939, en el moment de l’esclat de la Segona Guerra Mundial, pertanyia a la Novena Divisió de Destructors del Tercer Esquadró adscrita a la base naval francesa de Toulon (Toló). Era un destructor pesat contratorpediner de 2.440 tones de 129 metres d’eslora, 11’8 de mànega i 4’9 de puntal construït a la Bretanya i avarat el 1933. El comandava el Capità de Fragata de 43 anys André Braxmeyer des de 1938 amb una tripulació de 220 mariners. Podia arribar a una velocitat de 36 nusos.

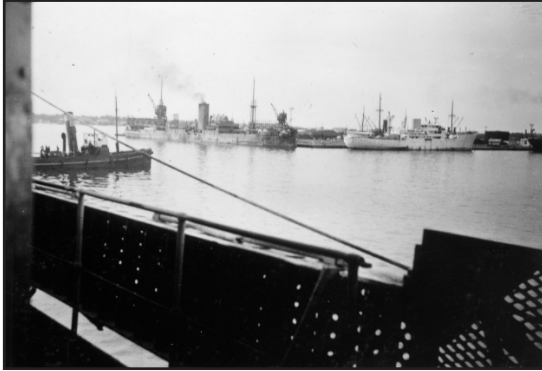
El “Cassard” arribà al lloc dels fets dinou hores després que es produís l’abandonament del “Cabo San Antonio”, la tarda-nit del dia 31 de desembre. Es va procedir immediatament al rescat del passatge i de la tripulació i al seu



▲ El destructor francès “Cassard”

⁶ El destructor “Cassard”, a l’igual que el “Cabo San Antonio”, va tenir un final tràgic. El 27 de novembre de 1942 va ser autodestruït per la seva tripulació de la mateixa manera que tots els vaixells de la marina francesa que es trobaven ancorats a la base naval de Toló, un cop signat l’Armistici entre França i Alemanya. Fou la major operació suïcida d’una flota de guerra de tots els temps: 100 navilis enfonsats amb una pèrdua de 232.000 tones, pel temor de què els vaixells caiguessin en mans dels alemanys o dels britànics).

1939 sobreviure al naufragi del “Cabo San Antonio”



▲ Port de Dakar 1939 i la seva estratègica situació geogràfica.

acomodament a bord. Posteriorment, atès que el vaixell incendiat podia ser un perill per la navegació, el Capità del destructor decidí d'enfonsar-lo, bombardejant durant gran part de la nit, les restes flamejants de la motonau. Prop de la matinada de dia 1, amb els llums apagats, el “Cassard” posà rumb a la base naval francesa de Dakar on va arribar el dia 2 de gener.

La ciutat de Dakar, actual capital del Senegal, era en 1939 una possessió colonial francesa governada directament per la metròpoli, mitjançant un governador. En 1902 havia passat a ser la capital de l'Àfrica Occidental Francesa (AOF) tenia en aquell moment prop de 100.000 habitants i creixia ràpidament, amb una majoria de població autòctona en gran part emigrada des de l'interior de Senegal, una important minoria libanesa que es dedicava al comerç i una altra de francesos de la metròpoli (funcionaris, empresaris administratius, ordes religioses, professions liberals, etc.) Disposava d'un port que es beneficiava de la seva excel·lent situació



▲ Hôtel de Ville (Ajuntament) de Dakar el 1920.



La catedral de Dakar l'any de 1930. ▲

estratègica en les rutes marítimes amb un fort desenvolupament. La ciutat disposava de catedral i la seu de l'arquebisbat, edificis administratius, establiments d'ensenyament, l'Escola de Medecina de la AOF... El port, magníficament defensat per vuit fortins amb artilleria de costa, era també la seu de la Base Naval que depenia del comandament de la flota francesa d'Àfrica situat a Casablanca. A la Base s'hi estaven permanentment diversos creuers, destructors, submarins i embarcacions auxiliars de la marina francesa.

En l'època en què hi arriben els supervivents del “Cabo San Antonio”, Dakar era una ciutat militaritzada atès la situació de guerra, i concentrava un important contingent d'avions i més de 6.000 soldats de les tropes colonials⁷.

És en aquest context que arribà el “Cassard”, com hem dit, el dia 2 de gener amb més de 280 supervivents que restaren nou dies a la ciutat, el temps que tardà en arribar el vaixell enviat pel govern espanyol. La situació fou del tot extraordinària, donat que els supervivents ho havien perdut tot. Calia cobrir les necessitats bàsiques d'un col·lectiu de dones, infants i homes: allotjament, alimentació, roba, estris i productes de neteja personal, sanitat... a més de les referents a les d'identificació i de facilitació documentació. Les autoritats allotjaren de forma improvisada els naufragats en diversos llocs: en un vaixell de passatgers del port, en establiments d'ensenyament... Algunes ordes religioses proporcionaren roba a les dones, l'exèrcit als homes... es cercaren espais per fer els àpats... Als nou dies arribà a Dakar el vaixell enviat pel govern espanyol, el “Ciudad de Alicante”.



▲ Tropes colonials franceses.



Escola de primària a Dakar 1929. ▲

⁷ Dakar era la seu de diversos regiments dels temibles “*Tiradors sénégalais*”, cos d'infanteria integrat a l'exèrcit francès d'inafaust record pels republicans espanyols dels camps de concentració a França.

El “Ciudad de Alicante”⁸ (antic “Infante Don Juan”) havia sortit el dia 4 de gener del port de Las Palmas, on va deixar la càrrega que portava, en rebre l’ordre de dirigir-se ràpidament a Dakar. Era una nau de 2.900 tones amb 78 metres d’eslora, 12,40 de mànega, i 7’80 de puntal i podia arribar a 16 nusos de velocitat. Dissenyat com vaixell mixt per a càrrega i amb capacitat per allotjar 100 passatgers. Propietat de la Compañia Transmediterránea, rival, d’Ybarra y Cia, era dedicat per la seva companyia a les rutes de la Mediterrània i el Nord d’Àfrica. En el moment dels fets feia la ruta Sevilla-Cadis-Canàries.



▲ El “Ciudad de Alicante” de la Cia. Transmediterránea.

El 9 de gener el vaixell arribava a Dakar i procedia a embarcar els supervivents del passatge i la tripulació. Unes hores més tard, finalitzats tots els tràmits, empenia el camí de tornada: 807 milles fins el port de Las Palmas. Va entrar al port el 12 de gener a les 22:00 hores amb el moll ple de gent i una gran expectació, ja que la notícia de l’enfonsament s’havia fet pública uns dies abans i alguns mitjans periodístics de Madrid, Sevilla i Barcelona li havien donat gran relleu. Es produïren les naturals escenes d’entusiasme i d’emoció entre familiars i supervivents. Al dia següent els passatgers i tripulants amb destinació a Barcelona foren traslladats al “Ciudad de Palma” que els esperava.

⁸ Informació extreta del web-blog “Buques”: *La Compañia Transmediterránea*. Veure: Fonts documentals.

El “Ciudad de Palma”⁹ (antic Príncipe Alfonso) construït el 1930 a Itàlia era una nau de 5.500 tones amb 101 metres d’eslora, 15 metres de mànega, i 8’50 metres de puntal, podia arribar a 17 nusos de velocitat. Era un vaixell mixt per càrrega i amb capacitat per 360 passatgers. Era, com el “Ciudad de Alicante”, propietat de la Compañia Trasmediterránea, i feia la ruta Barcelona-Cadis-Canàries.



▲ “El Ciudad de Palma” de la Cia.
Trasmediterránea que va transportar els nàufrags amb destinació Barcelona.

El “Ciutat de Palma” arribà dos dies després, a les nou del matí, al port de Cadis de camí cap a Barcelona. De nou es trobà amb les andanes del moll plenes de familiars que havien arribat de tota la península i curiosos i es van reproduir les escenes d’emoció i entusiasme. També els esperaven les autoritats de la ciutat, del port, els consignataris de les dues navilieres, el Cònsol de l’Argentina a Barcelona... i el general de l’exèrcit Jorge Vigón, la família del qual, com hem comentat, viatjava en l’embarcació sinistrada. Es produïren aquí les primeres declaracions i la versió oficial, de la qual els mitjans periodístics es feren ressò. L’origen del foc, els esforços per extingir-lo, l’ordre en l’evacuació dels passatgers i el comportament d’aquests, el paper modèlic de la tripulació i dels oficials que foren els últims d’abandonar el vaixell. etc.

⁹ Ibídem.

La resta de tripulants i passatges que seguiren viatge en el “Ciudad de Alicante” encara haurien d’esperar fins el dia següent per arribar al port de Cadis, atès que aquest recalà abans al port de Santa Cruz de Tenerife on recollí càrrega i passatgers. L’arribada del segon vaixell produí el mateix entusiasme i emoció del dia anterior.

Mentre, el “Ciudad de Palma” havia reprès el viatge cap a Barcelona. Entrà al port el dia 17 de gener i, com els altres llocs on havien recalat, els esperava una gernació de familiars i públic, així com els mitjans de premsa catalans. En total desembarcaren 4 oficials, 59 tripulants i 70 passatgers. Entre ells les sis vilassarenques que feren declaracions a la premsa, com després comentarem.



◀ Portada del diari ABC de Sevilla 16 de gener de 1940.

El dia 14, al port de Cadis, del “Ciudad de Palma” havia desembarcat a més dels passatgers amb destí a poblacions d’Andalusia i Madrid, el Capità Bonifaci Arrizabalaga que com es preceptiu en aquests casos declararà a la Comandància de Marina i es prepararà per posar-se a disposició, juntament amb els oficials i la tripulació, del Jutge Instructor de l’expedient. La instrucció, els interrogatoris i la presa de declaracions duraria alguns mesos¹⁰.

¹⁰ El dia 16 de gener va ser anomenat com a Jutge Instructor de l’expedient el Tinent de Navili Antonio Lall Menacho que començar a prendre declaració al dia següent, al Capità Arrizabalaga. Veure fonts documentals.

Pel que es coneix no sembla que la resolució de l'expedient emesa pel Jutge Instructor trobés alguna irregularitat, responsabilitat o negligència per part del Capità, l'oficialitat, tripulació, els passatgers o la Companyia, atès que es tancà sense cap conseqüència de tipus jurídic. Pel que sabem tampoc afectà la carrera del Capità, Bonifacio Arrizabalaga que continuà comandant altres vaixells de la Companyia com el "Cabo de Buena Esperanza". El Capità, arrelat a Catalunya, morirà Barcelona a l'edat de 75 anys. Se sap que després de la guerra el comandant del Cassard, Capità de Fragata André Braxmeyer, ja "Chevalier de la Legion d'Honneur", seria condecorat pel govern espanyol, i que el Capità Arrizabalaga, li regalà en agraïment, el quadern de bitàcola del "Cabo San Antonio".

Sí portà conseqüències irreparables per les persones que perderen la vida en el sinistre, tres persones van desaparèixer: el primer oficial del navili, un tripulant de cabina i una nena filla d'una família supervivent¹¹. Un quart naufrag, inicialment desaparegut en caure de una de les llanxes de salvament, fou rescatat per un vaixell noruec que ho comunicà per cable dies després des de Noruega. Conseqüències també de tipus material per la naviliera Ybarra & Cia que perdé en el sinistre el seu millor vaixell i, tot i que va rebre la indemnització de l'asseguradora, deixà el camp lliure a la seva competidora. La impossibilitat de substituir el transatlàntic motiva que la "Subsecretaría de la Marina Mercante" ordenés a la Companyia Transmediterránea cobrir de forma eventual la línia regular Europa – Sud-Amèrica durant la resta de l'any 1940.

I, finalment, conseqüències pels passatgers i tripulants que van perdre totes les seves pertinences, no sols les habituals d'un viatge: maletes, roba, joies, etc. Sinó, en alguns casos, diners, accions etc que es repatriaven, bens que per a algunes famílies i persones eren els estalvis per viure en una Espanya que sortia d'una guerra fratricida, empobrida i sota racionament alimentari i amb tota classe de privacions en un règim dictatorial. No es coneix que la Companyia indemnitzés el passatge pels perjudicis causats.

¹¹ Segons el web "Vida Marítima" van perdre la vida el primer oficial Felix Landa, el cambrer Antonio Puerto Gallego i la nena passatgera Pilar Rodiles.

L'ODISSEA DE LES SIS VILASSARENQUES

Les sis catalanes que retornaven a Vilassar després d'un estança a l'Argentina eren, com hem esmentat, per una part les germanes Maria Josefina, Eulàlia, Dolores (Lola) i Sara Berdaguer Casanovas de Can Canyero del carrer de Sant Llorenç, filles d'en Jaume Berdaguer Ferrés (1872-1939), un “americano” que amb setze anys havia marxat cap Santiago del Estero reclamat pel seus oncles i que havia retornat a Vilassar dotze anys més tard, ja amb diners, per casar-se el 1901 amb la Eulàlia Casanovas Pou de Cal Tit i marxar tot seguit a l'Argentina on tenia els negocis. Posteriorment, l'any 1915, ja amb sis fills, la família s'establí a Barcelona mentre el pare alternava els viatges a Santiago del Estero amb estàncies a Barcelona-Vilassar de Mar. Per l'altra part, els components de l'altra família que els acompanyava en el viatge eren la Carme Almera Argimon esposa de Josep Casanovas Pou, oncle de les germanes Berdaguer, (1878-1938) i la seva filla, cosina germana de les Berdaguer, Maria Rosa Casanovas Almera de Cal Tit del carrer del Roser. Les germanes Berdaguer havien passat gran part de la Guerra Civil a la població de Jaca al Pirineu aragonès, en zona franquista, on es trobaven el 18 de juliol del 1936. El seu pare, venint d'Argentina per Irún, les anà a recollir i les portà a Donòstia i mesos després a A Coruña on ell morí sobtadament el gener de 1939. Acabada la guerra, les germanes retornaren a Barcelona i Vilassar on les propietats familiars havien restat molt malmeses. El viatge a l'Argentina el van fer per visitar els seus dos germans que regentaven les propietats ramaderes i altres negocis familiars que havia muntat el pare i per recuperar-se psicològica i econòmicament dels estralls de la guerra. S'hi van estar sis mesos.



◀ Tres de les germanes Berdaguer, la Sara, Mª Josefina i Lola, amb els fills l'any 1946.

Les dues membres de família Casanovas Almera havien passat la guerra a Vilassar de Mar, a la gran casa pairal de Cal Tit, amb una gran bandera uruguaiana a la façana que acreditava que a la casa hi vivia, o n'era propietari, un ciutadà d'aquest nacionalitat. El marit de la Carme Almera Argimon, en Josep Casanovas Pou, havia nascut a Montevideo però es va criar a Vilassar i va fer els estudis de pilot de la marina mercant. Canvià de professió i va marxar també a l'Argentina on es dedicà als negocis amb el seu cunyat Jaume Berdaguer Ferrés.



◀ La Lola Berdaguer Casanovas i la Maria Rosa Casanovas Almera en una fotografia del 1939.

El 1938 morí a Santiago del Estero quan ja havia decidit tornar a Catalunya. La seva esposa i filla feren el viatge a aquesta ciutat el 1939 amb el propòsit de tancar els temes sentimentals i econòmics que deixà oberts la seva mort sobtada. Igual que les seves nebodes i cosines germanes, s'hi van estar sis mesos.

Actualment, gener 2012, resten encara vives tres de les sis persones que varen viure en primera persona les vicissituds del naufragi del “Cabo San Antonio”. Són dues de les germanes Berdaguer, la Maria Josefina, de 101 anys d'edat, nascuda a Santiago del Estero el 1910 i la Sara, de 93, nascuda a Vilassar de Mar el 1918. La tercera persona és la Maria Rosa Casanovas Almera, nascuda també a Santiago del Estero el 1917. Les nostres informants, malgrat l'edat i el temps transcorregut, mantenen records i impressions inesborrables del naufragi. Durant anys els han preservat a la memòria i transmès verbalment de manera fragmentada als familiars més pròxims. El que avui transcrivim a continuació en forma de relat vol ser el testimoni fidel d'aquests records, impressions i sentiments del que va succeir i com ho van viure¹².

¹² Relat escrit a partir de les Notes dels records i impressions de la Sara i la Maria Josefina Berdaguer expressades verbalment durant els últims anys.



◀ La Sara Berdaguer Casanovas, Maria Rosa Casanovas Almera i Maria Josefina Berdaguer Casanovas l'any 2008.

Un primer record té a veure amb el motiu del fet d'escollir el transatlàntic “Cabo San Antonio” per fer el viatge de tornada a la península, un vaixell de prestigi, de luxe discret no comparable, però, a les prestacions i els serveis que oferia, per exemple, el transatlàntic italià “SS Conte Grande” en el qual havien fet el viatge d'anada. La raó de la decisió, explicaven, fou que el germans Berdaguer, en Francisco i en Jaime, que s'havien establert a l'Argentina van insistir d'allò més que per seguretat, atès havia esclatat la Guerra Mundial, el viatge es fes en un vaixell de bandera d'un país neutral como era el cas del “Cabo San Antonio”. Es van, doncs adquirir, els sis passatges a la consignatària de la companyia Ybarra y Cia a Buenos Aires. El vaixell sortí d'aquest port el dia 15 de desembre. La Sara, la Maria Rosa i la Maria Josefina el que recorden en especial del vaixell i del viatge, per una part, és la confortabilitat de les cabines, les germanes Berdaguer ocupaven el camarot nº 7 de primera classe, la Carme Almera i la seva filla un altre de proper. Per altra, el servei: el bon i abundant menjar, la sala de música, l'orquestrina que amenitzava el dinars i sopars i després el ball de la nit, la capella dedicada a la Verge del Carme, situada a la proa, on el capellà feia diàriament els serveis religiosos, el cinematògraf, els serveis de bugaderia, el saló de fumadors pels homes... El poder gaudir dels dies de sol i de l'aire pur de l'Atlàntic en les confortables cadires i els sofàs de coberta, el plaer de deixar passar el temps, els jocs de taula al saló per les tardes, les converses amb altres passatgers i passatgeres, la lectura de llibres de la biblioteca... I l'amabilitat de la nombrosa tripulació de cabina, els oficials i l'atenció del Capità que les acollí paternalment. Cal dir que eren un grup de sis dones que viatjaven soles, cosa gens habitual a l'època. El recorden acompanyant-les sovint a la seva taula del menjador força, i el “maître” proposant el menú del sopar ...

Però els records són més vius la nit de l'incendi i la situació que es va produir.

Recorden perfectament l'hora de l'inici del foc: dos quarts de nou del vespre, quan acabaven de sopar. La situació d'emergència que es generà. L'estrident soroll de les sirenes udolant, els crits, ordres i les corredisses dels oficials...El fort vent que bufava en sortir a l'exterior. L'ordre de concentrar-se en el lloc predeterminat, prop de la llanxa de salvament nº 7 assignada, les feu recordar el simulacre de salvament fet el primer dia del viatge, en aquella ocasió pres com un tràmit alegre i despreocupat. El temps d'espera amb el fum i les flames properes, pregant que la tripulació dominés el foc. El comportament d'alguns passatgers que contradient les ordres baixaren als seus camarots per arregar el que pogueren de les seves pertinences. La progressiva pèrdua de l'esperança en veure l'avanç de les flames que afectaven la part central de l'embarcació..La foscor de la seva zona que contrastava amb la resplendor de l'incendi...



◀ Pont de comandament del “Cabo San Antonio”.

I l'ordre del Capità d'abandonar la nau a les deu de la nit. La situació que es desencadenà. Els episodis que posen en qüestió la versió “oficial” d'una evacuació ordenada amb uns comportaments exemplars de la tripulació i el passatge. Segons les informants no va ser així, d'evacuació ordenada res de res: crits, desordre, corredisses, pànic, empentes i cops de colze... almenys entre una part del passatge... Recordem que dues de les vuit grans embarcacions de salvament havien estat consumides per les flames. Tot i això, en les sis barques que restaven hi havia espai més que suficient per encabir-hi tothom. Però alguns homes, molts d'ells capellans i d'ordes religioses, presos pel pànic, van intentar d'acomodar-se en llanxes que no els corresponien, les que eren destinades a les dones i els infants. Resultat: una de les llanxes degut a la sobrecàrrega va trencar les amarres de les politges que la subjectaven i va caure al mar.. amb el consegüent enrenou per auxiliar les persones i retornar-les al vaixell. La Sara i la Maria Josefina Berdaguer recorden “entre les persones que caigueren a l'aigua

hi havia la mare i els fills de la família Vigón, una de les filles salvà la seva mare que no sabia nedar...” El comportament d’alguns dels tripulants que, en veure que el Capità baixava per auxiliar les persones de la barca accidentada, deduïren que fugia i que la situació era més greu del que no semblava i, per tant, arriaren la seva embarcació abans que estigués completa... Cinc de les vilassarenques anaven en el mencionat bot n° 7, que era l’últim que s’havia d’arriar ja que era l’assignat al Capità; es veieren de cop i volta al mar. Faltava, però, una de la germanes Berdaguer. No havia tingut temps, per la rapidesa de la maniobra, de pujar a la barca i ara restava impotent a la coberta de la nau. Les altres germanes avui encara ho recorden amb emoció: els crits de esglai i precés de què baixés, la Maria Josefina dubtava. Finalment es decidí a baixar per un de les cordes i va aterrar miraculosament en un dels pocs espais de l’embarcació que restaven sense ocupar... l’abraçada de les germanes...



◀ El saló de fumadors del “Cabo San Antonio”.

Després, l’allunyament progressiu del vaixell, l’espera de la resta de llanxes. La mirada al voltant intentant reconèixer la resta de companys i companyes de la barca, l’oficial radiotelegrafista amb la ràdio portàtil que llançava continus missatges de socors amb les coordenades del lloc, els tripulants assignats que remaven allunyant l’embarcació, la mare amb la criatura de 3 mesos que, sorprenentment, dormia. No hi era el Capità, tot i que era l’embarcació que li corresponia, pel contratemps i la decisió presa dels tripulants ja explicada, i que finalment s’encabí en una altra llanxa. Finalment l’arribada de la resta de bots i l’ordre d’agrupar-los. La mirada enrere per veure com la nau ja era una gran torxa. El resplendor espectacular de foc i de fum en la negror de la nit. I l’espera, la llarga espera que s’iniciava, de segur fou pels nàufrags la nit més llarga de la seva vida. El silenci de les primeres hores, solament trencat per les converses dels tripulants, els rostres seriosos i ombrívols, amb l’espant a la mirada... A estones la veu del capità des de la seva barca inquirint, preguntant, donant ordres i tractant de donar tranquil·litat i raons

per l'esperança, les respostes dels oficials... El metge passant medicaments als naufrags ferits... Al bot: el treball continuat de treure l'aigua que entrava a la llanxa. El fred de la nit. La Sara, com les seves germanes i la cosina Maria Rosa, sols portaven com a roba d'abric jerseis comprats a Buenos Aires però ara, en plena nit, el fred es feia notar. La mirada fora de la barca, l'aigua i la foscor inquietant de l'oceà, la vetlla, ningú, fora dels infants, podia dormir, era l'hora de pregar a Déu en silenci, de pensar en els éssers estimats, en situacions passades... La Sara Berdaguer encara estupefacta, comentava en castellà, la llengua familiar, amb les seves germanes Maria Josefina i la Lola "...el nostre pare va fer més de disset viatges d'anada i tornada d'Amèrica i mai va tenir cap problema i ara hi viatgem nosaltres i ens passa això...". El pessimisme ambiental expressat en els comentaris. Els problemes per fer les necessitats fisiològiques...

Cap a l'alba, el copsar la immensitat de l'oceà... sols trencat pels moviments de les aletes dels taurons al voltant dels bots. El sol sortint per l'horitzó. Prop les set de la matinada l'ordre del capità de repartir part del menjar i de l'aigua de les embarcacions. De sobte un estol de gavines. El comentari del capità "... tranquils que som a prop de terra...". La progressiva calor ambiental que anima els naufrags. L'esperança del rescat que canalitza la ràdio, fruit dels missatges de resposta dels vaixells que navegaven a prop, notificant que es dirigien cap el lloc on eren ells. El sol del migdia i la calor que anima el col·lectiu. Prop les dues de la tarda de nou distribució i lliurament d'aliments i aigua. Les diferents reaccions humanes front l'adversitat, l'humor (els acudits i les bromes) d'alguns i la dramatització de la situació per altres. El llarg i lent pas de les hores. Ja en portaven prop de dinou! Per fi cap al vespre del 31 de desembre, un fil de fum a l'horitzó que insinua un vaixell. Silenci i expectació dels naufrags. Poc després progressivament una estructura de color gris que avança a gran velocitat es dibuixa cada cop més nítida, un navili de guerra de bandera francesa, és el "Cassard". La reacció de la gent dels bots, l'esclat dels crits i dels plors, les abraçades i els petons, les gràcies a Déu i l'inici espontani d'un cant religiós, seguit d'altres de polítics habituals de l'època corejats per molts dels supervivents.

L'arribada dels bots dels primers mariners francesos. L'accés del Capità a bord, les presentacions dels dos Capitans, els breus detalls sobre el sinistre, l'informe verbal de les dades sobre els passatgers i tripulants supervivents. Les ordres d'iniciar el trasllat dels supervivents de les llanxes al vaixell, els problemes de les dones i els nens per enfilel·lar-se fins la coberta per les escales de gat (corda) ajudats pels mariners francesos, els problemes amb l'idioma... La desorientació en arribar a coberta, l'oferiment d'aigua per part dels oficials i tripulants francesos. Les mirades encuriosides entre els supervivents i els mariners. Entre tant, la reunió al

pont de comandament del Capità francès i els oficials; assumpte: l'organització de la logística per fer front a una situació extraordinària i no prevista en un vaixell militar. Les ordres de reforçar el servei de cuina i d'augmentar significativament la quantitat de menjar i els plats i els estris, de desallotjar algunes de les cambres dels mariners per acomodar en uns les dones i nens i en els altres els homes, la distribució de flassades i peces d'abric... El treball de recompte i confecció de llistes dels rescatats. El reconeixement i la cura dels supervivents amb problemes de salut per l'oficial metge francès, els sanitaris i el metge espanyol. L'agraïment dels rescatats, ara amb el somriure als llavis. El col·lapse dels serveis sanitaris del vaixell i l'apropiament per les dones en període menstrual de totes les tovalloles. La Sara Berdaguer quan descriu els seus records de l'estança al Cassard destacava els ingenus comentaris dels tripulants francesos “...Où sont les serviettes dans notre bateau ? La consciència de situació de guerra quan, al vespre, es difon la consigna dels oficials francesos “...*interdit d'allumer des lumières, nous sommes en guerre, et a naviguer dans les eaux allemandes..*”. L'hora de sopar, primer àpat calent en quasi vint-i-quatre hores. Després la decisió del Capità del destructor, comunicada abans als oficials del vaixell sinistrat, de enfonsar, bombardejant-les, les restes del “Cabo San Antonio” que encara suraven. La sorpresa i l'espant dels supervivents pel soroll i les sotragades del navili amb les primeres canonades. La tristesa del Capità, els oficials i la tripulació espanyola contemplant el continuat exercici de tir, la lenta agonia i la fi de la seva nau. Un trist començament de l'any 1940. Més tard, navegació en silenci i els llums apagats, el destructor s'endinsà en la foscor de l'Atlàntic rumb a la base naval de Dakar.

El dia 2 de gener el “Cassard” entrava al port de Dakar. La sorpresa dels supervivents contemplant el port, un dels més grans d'Àfrica amb vaixells mercants i de guerra de tot tipus. La dàrsena militar. Les maniobres d'apropament al moll d'atracada. Els representants civils i militars i el Cònsol espanyol esperant-los. Poca gent, una unitat de mariners de l'armada francesa a l'andana que els ajudarà en el desembarcament. La pujada de les autoritats al navili i la rebuda dels dos Capitans i les presentacions. La felicitació de les autoritats al Capità del destructor. L'agraïment del Cònsol en nom del govern espanyol. La mirada expectant dels supervivents des de la coberta. La reunió de les autoritats amb el Capità i els oficials espanyols. El breu informe del Capità i dels oficials espanyols sobre la causa del sinistre, el nombre de supervivents i les seves necessitats. L'anunci del Cònsol de les instruccions i mesures preses pel govern espanyol, l'anunci de la possible arribada d'un vaixell espanyol per la repatriació i els propers passos previstos. El lliurament dels cablegrames amb les ordres de la Compañia al Capità, la confecció de la llista dels supervivents, els tràmits administratius. Les autoritats de la colònia expliquen el dispositiu i la logística prevista per l'allotjament, àpats,

etc. dels 280 supervivents que, necessàriament, serà en llocs diferents de Dakar. Els oficials comencen a fer les llistes de distribució en funció de les places dels allotjaments. Mes tard l'inici de l'operació de desembarcament. L'evacuació per grups, els somriures, i les mostres d'agraïment als mariners francesos, les encaixades, algunes abraçades i aplaudiments. A l'andana, la unitat de la marina ajuda els diversos grups. Els funcionaris de la Colònia que els acompanyen caminant als llocs d'allotjament. En el destructor, l'acomiadament i la salutació militar dels oficials i dels dos Capitans, i la forta i emocionada encaixada final entre professionals.

La germanes Berdaguer i la Carme Almera i la seva filla Maria Rosa, amb altres dones i infants, varen ser ubicades a l'Escola de Medicina de l'AFO, a les aules que foren condicionades a corre-cuita amb lliteres i roba de llit de l'exèrcit, aprofitant que els estudiants eren de vacances nadalenques. Els àpats en un altre local al centre, on servien cambrers senegalesos. Els primers dies: temps per ubicar-se. Els problemes amb l'idioma. La Eulàlia, la María Josefina i la Lolita Berdaguer es defensaven bé amb el francès de l'escola. Per altres, aprenentatge accelerat de vocabulari mínim. Recorden les monges europees que els portaren roba i tovalloles utilitzades com a compreses. La temperatura 18° - 25° d'un gener agradable. Les caminades en grup per la ciutat sense rumb fix i sense diners. L'impressió i la inquietud inicial en el tracte amb la població autòctona pel diferent color de pell, progressivament esvaïda. La missa a la Catedral, la pregària d'acció de gràcies. Els comerços, mercats i les fires de carrer, els venedors senegalesos, les mercaderies, els teixits multicolors, la fruita fresca i l'artesanía local. El sabater espanyol de Las Palmas establert a la ciutat, descobert per casualitat, que reparà sense cost la sabata trencada de la Sara Berdaguer i després va haver de fer-ho a la resta de dones que l'acompanyaven. La quantitat de grups de soldats colonials fora de servei. La visita diària a la petita oficina del Consolat per aconseguir notícies i fer els passos per la repatriació. L'intent de les autoritats de la Colònia de repatriar els supervivents en una embarcació francesa plena de soldats senegalesos que anava cap a la metròpoli, avortat en l'últim moment. Les notícies transmeses boca-orella per la senyora Vigón i les seves filles que el Govern espanyol enviava un vaixell per recollir-los. L'anunci oficial del Cònsol de la propera arribada del "Ciudad de Alicante. La comunicació del Cònsol, el Capità i els oficials de preparar-se. El dia i hora de la concentració. L'arribada del "Ciudad de Alicante" el 9 de gener. La salutació dels dos Capitans, els oficials i el Cònsol. La descripció entre professionals del sinistre i les seves causes i les vicissituds dels naufrags. La informació i les dades dels supervivents. Les ordres del Capità del "Ciudad de Alicante" de la seva companyia i del govern espanyol: posar rumb al port de Las Palmas, on espera el "Ciudad de Palma" i després

trajecte cap la península via Cadis.

L'arribada al port caminant dels diferents grups. L'alegria dels supervivents en veure el vaixell espanyol. Les llistes i els tràmits previs a l'embarcament. La pujada al vaixell i l'acomodació en els diferents camarots, ara sense distinció de classes. L'amabilitat i atencions dels oficials i tripulants del “Ciudad de Alicante”. L'acomiadament de les autoritats i del Cònsol, l'agraïment del Capità i els oficials per les atencions durant l'estada a la ciutat. El somriure al llavis i l'eufòria dels supervivents. Exploració de l'embarcació. Els tràmits i operacions de sortida, una hora més tard enfilant la bocana del port rumb a les Illes Canàries, a 800 milles. Entrada el dia 12 a les 22 hores al Port de Las Palmas. Una gentada de familiars i curiosos i les màximes autoritats militars i civils al moll. L'espera de les operacions d'atracada, l'emoció i l'eufòria entre familiars i supervivents de la nau. La mirada sobre les andanes de les vilassarenques i dels altres rescatats cercant coneguts. El contrast entre el llastimós aspecte dels supervivents i els familiars i curiosos. La pujada al vaixell de les autoritats la salutació amb el Capità Arrizabalaga i els oficials, el relats dels fets del sinistre, de l'incendi i naufragi, de l'estança i el tracte a Dakar, el nombre de supervivents i les seves necessitats. El lliurament de les llistes pels tràmits documentals. El desembarcament dels passatgers i tripulants illencs, l'acomiadament emocionat de la resta de supervivents. La comunicació del Capità que l'endemà els passatgers i tripulants amb destinació a Barcelona serien traslladats al “Ciudad de Palma” que els esperava. Al matí el tràmit de trasllat, l'embarcament i acomodació. Les sis vilassarenques en els nous camarots, l'amabilitat dels tripulants i l'oficialitat del nou vaixell. Hores més tard, amb el Capità i part de l'oficialitat de la motonau sinistrada, sortida rumb el port de Cadis.

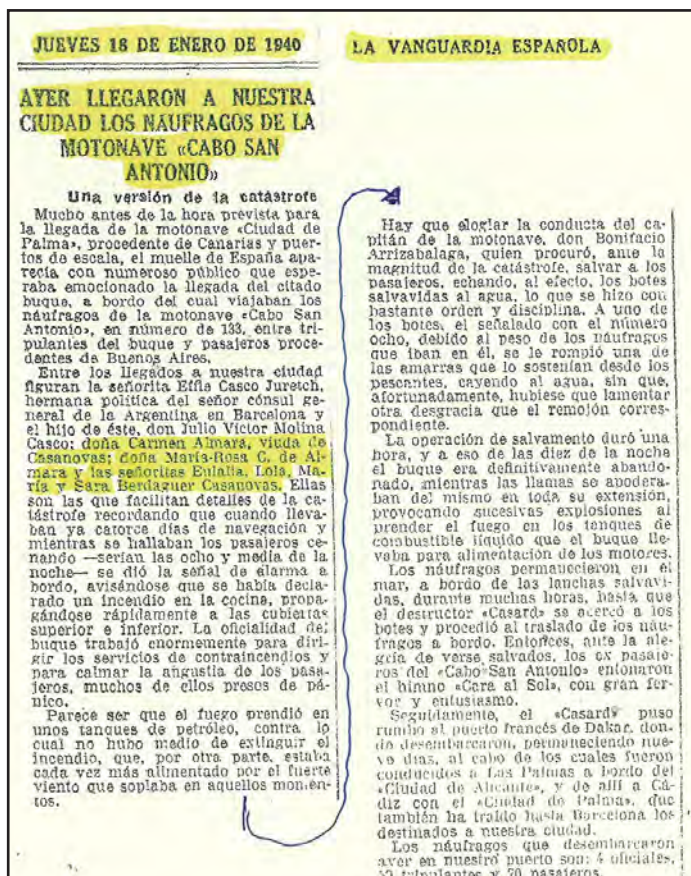
Dos dies després arribada al Port de Cadis. Son les nou del matí. Un gernació de familiars, i públic curiós. Crits, plors i eufòria entre supervivents i familiars. Maniobra i operacions d'atracada. Instal·lació de la passarel·la. Les màximes autoritats civils i militars, entre ells el General Vigón, al vaixell. Salutacions als dos Capitans i els oficials, informe del Capità Arrizabalaga sobre el sinistre, l'incendi, el “Cassard”, l'estança a Dakar, les vicissituds dels supervivents, les necessitats... Mentre, els rescatats des de la coberta repassen amb la mirada les andanes plenes de públic. De cop, per sorpresa, la Lolita Berdaguer reconeix una cara coneguda. És en Pere Larrasa un pretendent seu que saluda frenèticament intentat que les catalanes s'hi fixin, a la fi ho aconsegueix. Pere Larrasa era un barceloní que treballava a l'empresa d'exportació del seu pare, i que “pretenia” i es cartejava amb la Lolita Berdaguer. Havia fet el viatge de Barcelona a Cadis amb una maleta de roba i diners un cop assabentat del naufragi de les germanes. La

sorpresa dels familiars i curiosos per l'aspecte físic i la vestimenta llastimosa dels supervivents. La reacció d'un grup de familiars de fer una recollida de roba per millorar el seu aspecte. L'acomiadament les abraçades, i petons dels passatgers naufrags amb destinació a localitats d'Andalusia i Madrid. L'adéu emocionat de les vilassarenques a la mare i les germanes Vigón amb les que mantindran una llarga amistat. Les germanes Berdaguer encara recorden el "pack" de llapis de llavis i pólvores i cremes de maquillar que les Vigón els regalaren aquell dia. El comiat entranyable amb el Capità Arrizabalaga, que tant les havia protegit, i els oficials que desembarcaven en aquest port. La baixada a l'andana i el retrobament de la Lolita Berdaguer amb el Pere Larrasa, les abraçades, la caminada cap a l'hotel. La maleta amb la roba i el préstec de diners del Pere. El plaer de posarse roba nova. La compra a les botigues de Cadis. Dinar al restaurant, l'oferta del Pere Larrasa de pagar els bitllets d'avió de les sis per tal d'arribar ràpidament a Barcelona. Els dubtes de les vilassarenques, però, després, el raonament "... naufragar dos cops en un vaixell no ens pot tornar a passar, en avió ves a saber...". Retorn al vaixell a dormir.

El dia 15 el "Ciudad de Palma" reprenia el viatge cap el Port de Barcelona amb 4 oficials, 59 tripulants i 70 passatgers supervivents. Un vaixell massa gran pel poc pes. En creuar l'estret de Gibraltar les Berdaguer encara recorden el moviment de la nau, els marejos i els vòmits de gran part dels embarcats i que a l'hora de sopar únicament la seva cosina germana, la Maria Rosa Casanovas Almera va poder acompanyar el Capità del "Ciudad de Palma" que les havia convidat. La resta de dies, viatge plàcid vorejant la costa mediterrània.

El dia 17 l'embarcació enfila el Port de Barcelona on es concentrava, des de feia hores, un gran nombre de familiars i de públic. A la memòria de la Sara Berdaguer encara avui es present la situació a la coberta superior quan les germanes i les Almera-Casanovas distingiren el port i la terra catalana. El desfermament de l'emoció, el plors i les llàgrimes incontrolables les abraçades... com no ho havien fet en tota la travessia. Moll d'Espanya, les maniobres i les operacions. L'espera pels tràmits administratius. Entre tant: les salutacions, els crits i l'eufòria dels familiars i els supervivents, tots a les cobertes superior i inferior del vaixell. A les andanes, els familiars de Vilassar, Cal Tit en pes, la fidel tia Lola i la seva germana Maria Casanovas Pou i la cosina Lola de la Riva Casanovas, l'altre filla la Carme Almera, la Josefina (Fina), la Rosa Almera Argimon, i el seu marit en Jaume Vives Riera, el Pere Argimon... I també el Pere Larrasa que havia arribat des de Cadis. Finalment, l'autorització per desembarcar: Les abraçades i l'emoció ara desfermada a les andanes. I la ràdio i la premsa treballant. El periodista de La Vanguardia que s'acosta a les Berdaguer i inquireix, fa preguntes, indaga sobre el

naufragi. Les germanes que responen, que expliquen els fets com els van viure, que donen la seva versió, diferent de la oficial. El periodista que pren notes, apunta els noms i els demana autorització per publicar la seva versió. Al dia següent 18 de gener sortiran a la premsa al diari “La Vanguardia” sota el titular: “Una versió de la catàstrofe”¹³.



◀ De “La Vanguardia” edició del 18 de gener de 1940 pàgina 4.

Ja a Barcelona. L’oficina de Correus, els telegrams a Santiago del Estero, a Bandera per a en Francisco i en Jaime, els germans, notificant-los l’arribada sans i estalvis a Barcelona. Al vespre, en automòbil a Vilassar. Per fi a casa, l’estimada casa pairal, Cal Tit.

¹³ Veure diari de “La Vanguardia” edició del 18 de gener de 1940 pàgina 4

S'acabava l'odissea de les sis vilassarenques. Una odisea iniciada feia més d'un mes al port de Buenos Aires. Un viatge de creuer que havia de ser de disset dies, que imaginaven rutinari i de plaer, i es convertí en un de dramàtic i penós de més d'un mes. Després dels trenta-dos dies d'odisea les Berdagner i les Almera-Casanovas havien recorregut 6.055 milles nàutiques, havien navegat en quatre vaixells diferents, patit un incendi, una operació d'evacuació dramàtica, havien estat 19 hores en una llanxa de salvament, passat set, fred, havien pres consciència dels perills de la guerra, viscut nou dies en una ciutat i un port de l'Àfrica negra, conegut la por, el pànic, l'alegria, l'eufòria, l'emoció, la solidaritat, l'esperança i el millor i el pitjor de la condició humana... Havien perdut tots els objectes personals i sentimentals més preuats i les pertinences econòmiques familiars que retornaven a Vilassar. Se sentien, però, afortunades havien conservat la vida, i això era el que importava. L'odisea va unir les germanes, la tia i la cosina germana molt més del que ja ho havien estat, una unió i estimació que es conservà tota la vida.

EPÍLEG

De la Compañia Ybarra, les sis vilassarenques no en van saber res més, mai va donar senyals de vida, ni cap representant s'hi posà en contacte. No van rebre cap indemnització econòmica pels danys morals i materials que els produí el sinistre. Les germanes i les Almera-Casanovas, tampoc van fer cap pas, elles sols volien oblidar. No sabem si ho van fer selectivament amb altres passatgers, i les famílies dels tres desapareguts...

El naufragi del "Cabo San Antonio", però, es encara un misteri. No ha merescut encara, al contrari d'altres sinistres, una investigació a fons i detallada dels fets, les causes, els comportament dels agents implicats, de la companyia, del govern franquista, de l'expedient judicial... tot i ser el més gran transatlàntic espanyol de la seva època. La documentació es dispersa i fragmentada¹⁴. I no sempre a l'abast. Esperem que aquest buit s'ompli en un futur no massa llunyà..

¹⁴ No és estrany, doncs, que durant anys s'estenguessin les sospites, les elucubracions i els rumors sense fonament: que si els dipòsits d'aigua dels aparells contra incendis de la nau eren plens d'oli per vendre al mercat negre i que per tant impossibilitaren l'extinció en els primers moments, que si al vaixell hi viatjava com passatger un alt càrrec nazi alemany que fou detingut pels militars francesos...

FONTS DOCUMENTALS

Web “Vida Marítima”: article: *El Cabo San Antonio de la Compañía. Ybarra y Cia*. Consultat el 2 de gener de 2012. Veure:

<http://vidamaritima.com/2007/06/la-motonave-cabo-san-antonio/>

Web “Pecios”,The Wreck site. Article *MV Cabo San Antonio (+1939)* Consultat el 2 de gener de 2012. Veure:

<http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?135819>

CASTILLO DUEÑAS, A. y Ybarra Mencos, I, *La naviera Ybarra* Guadalquivir Ediciones Sevilla 2004.

Web “Naval History”. Article *La marina francesa 1939*. Consultat el 7 de gener de 2012. Veure:

<http://www.naval-history.net/xDKWW2-3909-05OtherNavies.htm>

Web-Blog Buques: *La Compañía Transmediterránea*. Consultat el 8 de gener de 2012. Veure:

http://www.buques.org/Navieras/Trasmediterranea/Trasmediterranea-03_E.htm

The World's Merchant Fleets, 1939: The Particulars And Wartime Fates of 6. Consultat: 7 de gener 2012. Veure:

<http://books.google.es/books?id=lhac0fSxrsC&pg=PA570&lpg=PA570&dq=destroyer+cassard+1939&source=bl&ots=M07NnooVSc&sig=2-G6K1z9>

Web Navypedia, article *French Navy (France)*. Consultat 8 de gener 2012. Veure:

http://www.navypedia.org/ships/france/fr_dd_vauquelin.htm

Web “Pecios”,The Wreck site. Article *Destructor Cassard (X92) 1933-1942*. Consultat el 8 de gener de 2012. Veure:

<http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?138418>

Web Hemeroteca del diari “La Vanguardia”, edició 18-1-1940 pàgina 4. Consultat el 8 de gener de 2012. Veure:

<http://hemeroteca.lavanguardia.com/preview/1940/01/18/pagina-4/33122274/pdf.html>

Web Hemeroteca del diari “La Vanguardia”, edició 16-1-1940 pàgina 2. Consultat el 8 de gener de 2012. Veure:

<http://hemeroteca.lavanguardia.com/preview/1940/01/16/pagina-2/33122258/pdf.html>

Web Hemeroteca del Diario ABC de Sevilla edició 16-1-1940 portada. Consultat el 8 de gener de 2012. Veure:

http://hemeroteca.abcdesevilla.es/nav/Navigate.exe/hemeroteca/sevilla/abc_sevilla/1940/01/16/001.html

Web Hemeroteca del Diario ABC de Madrid edició 17-1-1940 pàgina 9 portada. Consultat el 8 de gener de 2012. Veure:

<http://hemeroteca.abc.es/nav/Navigate.exe/hemeroteca/madrid/abc/1940/01/17/009.ht>

Web Hemeroteca del Diario ABC de Madrid edición 13-1-1940 pàgina 8. Consultat el 8 de gener de 2012. Veure:

<http://hemeroteca.abc.es/nav/Navigate.exe/hemeroteca/madrid/abc/1940/01/13/008.html>

Enciclopèdia Lliure Viquipèdia (català) article “*Batalla de l’Atlàntic*”. Consultat el 9 de gener de 2012. Veure:

http://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_del_Atl%C3%A1ntico

JORDI CASANOVAS. *Notes familiars d’entrevistes amb Sara, M^a Josefina, Lolita Berdaguer i Maria Rosa Casanovas Almera* (preses entre l’any 1970-2012).