

Los sublevados en julio de 1936 improvisaron una cárcel flotante en el puerto de Sevilla que estuvo operativa más de cuatro meses. Hacinados en las bodegas del vapor *Cabo Carvoeiro*, propiedad de la naviera Ybarra, cientos de trabajadores pasaron sus últimas horas antes de ser asesinados por “aplicación del bando de guerra”. A pesar de ser un aspecto poco conocido de la represión franquista, su recuerdo perduró en las memorias de los familiares de los presos. Más de siete décadas después, la investigación permite sacarlo a flote.

El vapor *Cabo Carvoeiro*

Una prisión flotante propiedad de la oligarquía sevillana

MANUEL BUENO LLUCH

FUNDACIÓN DE ESTUDIOS SINDICALES DE CCOO DE ANDALUCÍA

El 18 de julio en la prisión provincial de Sevilla había 320 presos, según su director, Siro López Alonso. Cinco días después, cuando toda la ciudad estaba bajo el dominio de los sublevados, se hacinaban ya 1.438 detenidos a disposición de la autodenominada “Autoridad Militar”. La población reclusa cuadruplicó la capacidad de la prisión inaugurada bajo el periodo republicano; la represión precisaba nuevos espacios.

Las detenciones masivas llevaron a las autoridades golpistas a improvisar centros de reclusión por toda la ciudad y su provincia. Sevilla se convirtió toda en una prisión. Los lugares improvisados más destacados por su capacidad fueron: el cine Jáuregui, en la actual plaza Padre Jerónimo de Córdoba, donde estuvo encerrado Blas Infante hasta el día de su muerte, que permaneció abierto hasta el 20 de agosto de 1936; el cabaret Variedades, situado entre las calles Trajano y Amor de Dios, muy cerca de la sede de la delegación de Orden Público establecida en la calle Palmas, hoy Jesús del Gran Poder, y que permaneció abierto como prisión hasta el 26 de noviembre de 1936; y los sótanos de la Plaza de España, entonces propiedad del ayuntamiento de Sevilla que, al igual que había ocurrido durante los sucesos de octubre de 1934, funcionaron como un patio externo de la prisión hasta su clausura el 15 de enero de 1937.

Estos improvisados centros de reclusión

LAS DETENCIONES MASIVAS LLEVARON A LAS AUTORIDADES GOLPISTAS A IMPROVISAR CENTROS DE RECLUSIÓN POR TODA LA CIUDAD Y SU PROVINCIA

se complementarían con otros en las afueras de la ciudad, como por ejemplo, el actual ayuntamiento de Tomares, conocido como “el palacio del conde”, propiedad de la familia Ybarra o, desde noviembre de 1936, el campo de concentración de Guillena o, posteriormente, el campo de “regeneración por el trabajo” de Guadaíra, o los campos de concentración de Los Remedios o el de El Colector en el barrio de Heliópolis. Entre todos estos presidios y campos que poblaron Sevilla y alrededores, se encontraba el barco prisión vapor *Cabo Carvoeiro*, propiedad de la compañía naviera Ybarra.

YBARRA Y COMPAÑÍA. La naviera había sido fundada en Bilbao en 1860 por José María Ybarra y Gutiérrez de Caviedes, primer conde de Ybarra, con el nombre de Compañía Vasco Andaluza de Navegación, como complemento a sus negocios mineros. En 1875, a raíz de un cambio de estatus, se domicilió en Sevilla y pasó a ser Ybarra y Com-

pañía. Sociedad en Comandita. A la altura de 1936, era la cuarta naviera de España y la primera andaluza con un capital social de diez millones de pesetas y en proceso de ampliación a otros diez. En esos momentos la gerencia de la naviera estaba compuesta por tres miembros destacados de la familia: José M^a Ybarra y Lasso de la Vega, IV conde de Ybarra, José M^a Ybarra y Gómez-Rull, y Tomás Ybarra y Lasso de la Vega. Aunque principalmente en manos de la familia Ybarra, entre sus socios comanditarios encontramos también algunos conocidos apellidos de la oligarquía andaluza, como los Pickman, los Lasso de la Vega, los Osborne y los Azque.

Conocemos el papel de la rama sevillana de la familia en la historia local. La historiadora María Sierra puso de manifiesto su destacada presencia en la economía local, el sustento que el clan significó para el Partido Conservador y el papel de liderazgo que jugó entre la élite económica de la ciudad durante la Restauración y la dictadura de Primo de Rivera. Monárquicos de excelentes relaciones con la Casa Real asistieron desalentados a la proclamación de la República. Y, al igual que la mayoría de las grandes fortunas, vieron con más que recelo el nuevo régimen, que entendieron, acertadamente, como una amenaza para sus intereses tradicionales. No es de extrañar, por tanto, que durante los años republicanos algunos de los Ybarra sevillanos militaran activamente

Sello del barco-prisión
Cabo Carvoeiro.



contra el laicismo constitucional, se implicaran en formaciones abiertamente antirrepublicanas o que incluso colaboraran en la trama civil de la *sanjurjada* de 1932.

En la primera reunión de la Junta Delegada de la naviera tras el golpe del 18 de julio constataron que todos los buques excepto cuatro, entre lo que contaban el *Carvoeiro*, estaban fuera de su control. Más explícita aún fue la postura tomada desde la otra gran sociedad familiar Hijos de Ybarra, fundada el siglo anterior para hacerse cargo del otro gran negocio familiar, la industria olivarera. El acta de su reunión de socios del 26 de julio, recogía que se trató del “[...] movimiento militar que el día 18 se inició en Sevilla y Marruecos para salvar a España de la ruina y el desastre que la política del infamante Frente Popular le estaba ofreciendo. Unánimemente todos los socios [...] se expresaron en términos de gran patriotismo, ofreciendo colaborar en cuanto sea preciso y las circunstancias lo requieran a favor de este glorioso Alzamiento Nacional”. Efectivamente así ocurrió con la hacienda tomareña mencionada anteriormente o con el barco del que aquí tratamos.

CÁRCEL FLOTANTE. El *Cabo Carvoeiro* era uno de los veinticuatro buques que componían la flota de la naviera en 1936. Este vapor a hélices había sido construido en los astilleros de Newcastle en 1909 por encargo de la gerencia de la naviera a la empresa inglesa Dolson & Co. Ybarra y Compañía pagó por él casi 23.000 libras esterlinas. Era un buque de tamaño considerable, con un poco más de 80 metros de eslora y casi 12 de manga,

con un tonelaje total cercano a 1.900 y capacidad para transportar otras 3.300 de carga, distribuidas en las dos bodegas que acabarían siendo utilizadas como cárcel. Había sido construido para el transporte de mercancías en las líneas de cabotaje que unían los principales puertos del litoral peninsular. Aunque podía albergar algunos pasajeros, 8 en primera clase y 22 en tercera, su uso estuvo destinado principalmente al transporte de mercancías, especialmente de carbón.

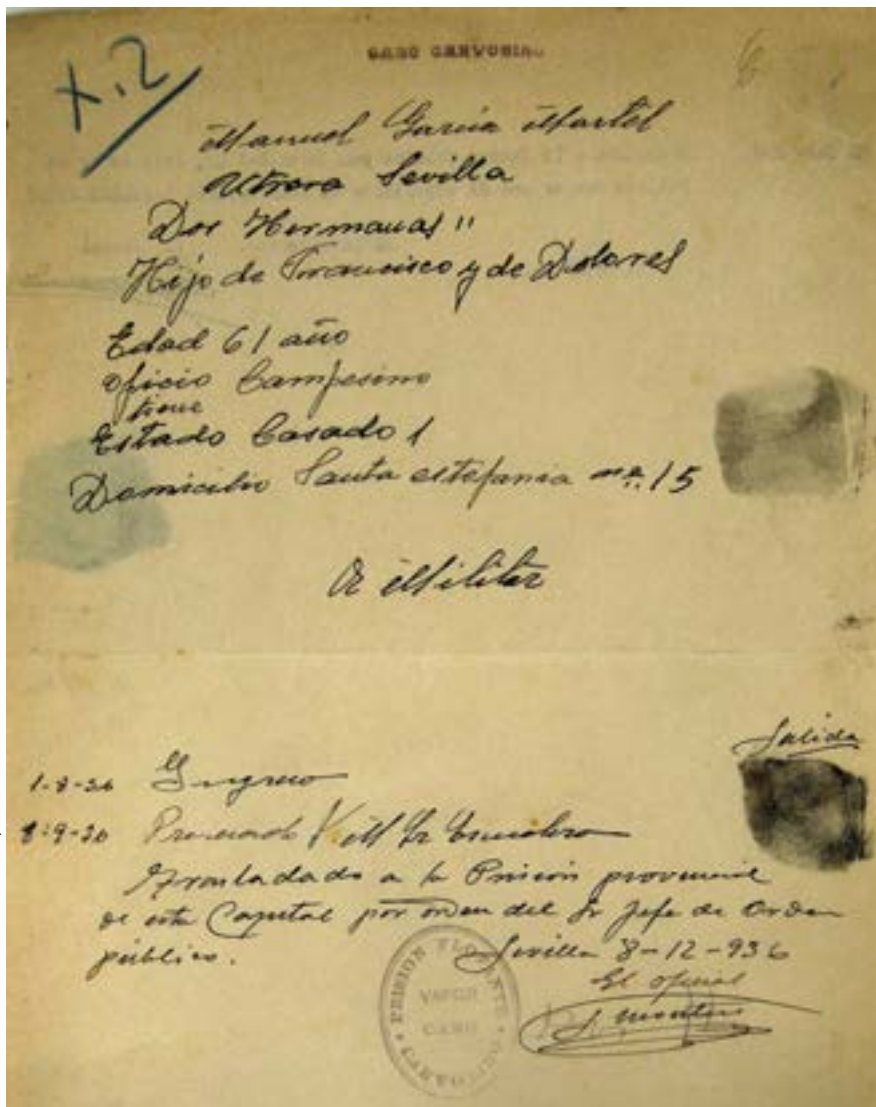
Conocemos las vicisitudes por las que atravesó el barco durante el segundo semestre de 1936, en parte, por las noticias que la propia naviera iba teniendo. Por un informe elaborado por uno de sus empleados sabemos que el 18 de julio el *Carvoeiro*, estando de viaje entre Alicante y Ceuta, recibió orden radiofónica de los golpistas —a los que ya reconocían como “las Autoridades”— de dirigirse a Sevilla, debiendo permanecer en Bonanza debido a que en “Coria y la Puebla había una concentración de comunistas”.

EL 18 DE JULIO, ESTANDO DE VIAJE ENTRE ALICANTE Y CEUTA, RECIBIÓ ORDEN RADIOFÓNICA DE LOS GOLPISTAS DE DIRIGIRSE A SEVILLA

Una vez que el curso del río quedó despejado, el día 24 por la tarde, el barco recibió orden de dirigirse a Sevilla y descargar las bodegas “porque iban a dejar el buque para cárcel flotante”. Entre los días 25 y 27 desembarcaron a 17 miembros de la tripulación y se los entregaron a los golpistas por considerar “que no era prudente que se quedaran con los presos gente que no era de la absoluta confianza del Capitán”. Seis de ellos serían asesinados: cuatro fogoneros, un marinero y un mozo; al menos dos de ellos pertenecientes a la CNT y uno a la UGT. La naviera, que los consideraba “indeseables”, estuvo al tanto del fusilamiento de, al menos, cuatro de ellos.

Entre el 28 y el 29 de julio los carpinteros del ejército construyeron unos servicios en los pantalanos números tres y cuatro, en el lado de Triana, donde el barco había quedado amarrado como prisión flotante. La misma noche del día 28 de julio llegaron los primeros presos. Ese mismo día, Juan María Vázquez, bajo el pseudónimo de “Simplicísimo” aseguraba desde las páginas de ABC, que en Sevilla la paz se mantenía “absoluta y alborozada”.

No era la primera vez que se utilizaba un barco para alojar presos políticos en Sevilla. Ya en 1934 otros dos barcos de la misma naviera, el *Cabo Corona* y el *Cabo Vizcaya*, habían sido utilizados para encerrar a los detenidos por los altercados producidos en Sevilla al calor del levantamiento revolucionario en Asturias y Cataluña. Los primeros hombres en habitar las bodegas del barco, el 24 de julio de 1936, fueron los 70 detenidos de la columna minera que había osado atreverse a



Expediente de Manuel García Martel, que ingresó en el barco el 1 de agosto de 1936. El 8 de diciembre de ese año fue trasladado a la prisión de la Ranilla de donde salió para ser fusilado a finales de ese mes por "aplicación del bando de guerra", como indica la inscripción x.2 de la cabecera.

intentar hacer fracasar el golpe en Sevilla. Al día siguiente, el 29 de julio, llegaron 104 presos más y pocos días después el número de hombres hacinados en las bodegas del barco ascendía a 550.

Dos meses después, el 24 de septiembre, la naviera recibió órdenes de la Comandancia de Marina de cambiar su ubicación a un punto más alejado del centro de la ciudad, los muelles de Tablada, porque "no convenía que estuviera allí por más tiempo". El espectáculo debía ser dantesco incluso en aquellos tiempos de guerra.

LOS PRESOS. Es prácticamente imposible precisar la cifra exacta de detenidos que pasaron por el barco durante los meses en que fue utilizado como prisión. Sin embargo, las escasas evidencias documentales que han llegado hasta nosotros prueban que la media diaria no fue inferior a 500 hombres. En las primeras semanas llegaron los detenidos de muchos pueblos de la cornisa aljarafeña: Camas, Salteras, Castilleja de Guzmán, Olivares, Castilleja de la Cuesta, Va-

lencia, Umbrete, Bollullos de la Mitación, Mairena del Aljarafe, San Juan de Aznalfarache, Palomares y Coria del Río. Pero también de otros pueblos de la vega de Guadalquivir y de la campiña sur, así como de Huelva y de Badajoz. Un buen número de ellos sólo fueron sacados de allí para ser fusilados en los múltiples escenarios de muerte de los que se llenó la ciudad.

Conforme iban saliendo presos del barco, nuevos contingentes eran trasladados allí. Desde finales de octubre el barco recibe grupos numerosos destinados al campo de concentración de Guillena. Finalmente, el día

LAS ESCASAS EVIDENCIAS DOCUMENTALES PRUEBAN QUE LA MEDIA DIARIA DE DETENIDOS QUE PASARON POR EL BARCO NO FUE INFERIOR A 500 HOMBRES

ocho de diciembre los últimos 290 presos que allí quedaban fueron trasladados a la plaza de España y a la prisión provincial. Esa jornada, después de 133 días al servicio de la represión, el vapor *Cabo Carvoeiro* dejó de ser utilizado como cárcel.

Tenemos información de medio millar de presos del barco, lo que nos permite obtener una muestra bastante certera del perfil de los mismos. Casi un 50 por ciento pertenecían a las organizaciones integrantes del Frente Popular, mayoritariamente a los sindicatos CNT y UGT, lo que no significa que el resto no lo fueran sino que no lo manifestaron cuando el funcionario de turno les tomó los datos al ingresar en el barco, sabedores de que en nada les ayudaba confesar su militancia política o sindical. Como el resto de los detenidos en 1936, la población reclusa era eminentemente joven. Sus edades oscilaron entre los 16 años, del panadero de Camas Miguel Expósito Marín, o del vendedor ambulante del barrio de la Macarena Manuel Rodríguez Llaudará, y los 60 años del ferroviario cenetista José Jiménez Ojeda. En cuanto a su extracción social, eran, mayoritariamente, obreros poco cualificados. En torno a un 35 por ciento no tenía oficio definido y, por tanto, trabajaban a jornal en la ciudad o en el campo. Algo más del 40 por ciento trabajaban en el sector servicios (camareros, limpiabotas, dependientes, vendedores ambulantes, etc.) y alrededor de un 20 en el sector industrial (metalúrgicos, he-



Ya en 1934 otros dos barcos de la misma naviera, el *Cabo Corona* y el *Cabo Vizcaya* (en la imagen) habían sido utilizados para encerrar a los detenidos por los altercados producidos en Sevilla al calor del levantamiento de Asturias.

© ICA3-SMHP. Fototeca Municipal de Sevilla. Archivo Sánchez del Pando. 1934.

rreros, toneleros, vidrieros, alfareros, panaderos, etc.).

A grandes trazos, los detenidos que pasaron por el barco eran, en su mayoría, hombres cuando menos cercanos a las organizaciones políticas y sindicales de clase, relativamente jóvenes, de extracción social humilde y residentes en los barrios y zonas populares donde las tradiciones de lucha del movimiento obrero se estaban arraigando. Eran los hombres que Queipo de Llano, autoproclamado jefe de la Segunda División Orgánica, identificaba como “la gangrena que corroe las entrañas de nuestra querida patria”.

LA VIDA Y LA MUERTE. La práctica habitual de la Sección de Orden Público de la Segunda División Orgánica en estas situaciones de “necesidades de espacio” consistía en ordenar a la prisión provincial que dotara a estos establecimientos improvisados de funcionarios para las labores administrativas y de servicios de cocina. Lo primero se cumplió y el funcionario de prisiones Santiago Montero fue destinado al barco, donde abrió expedientes —lamentablemente la mayoría no están localizados— a todos los presos, anotando sus datos básicos y las entradas y salidas. La orden relativa al “servicio de cocina” era más complicada de ejecutar con eficacia, pues en esta ocasión eran muchos los centros que atender y muy alto el número de detenidos en ellos encerrados.

El hambre fue, por tanto, una de las realidades que impregnaron la vida de la prisión, según revelan los testimonios consultados. Esta realidad convirtió en vitales las viandas que los familiares —madres, mujeres e hijos de los detenidos— llevaban prácticamente a diario a los presos del barco. El muelle de la paja, en la corta de Tablada, estaba a las afueras de la ciudad y la ausencia de transporte público convertía en un auténtico peregrinaje la visita a los presos. Tras llegar con alimentos y ropa, en muchas ocasiones a pie desde los pueblos del Aljarafe y desde los barrios periféricos nororientales, o en cualquier improvisado transporte desde los pueblos cercanos, tenían la oportunidad de saber si sus familiares continuaban detenidos o habían sido sacados del barco. A pesar de las lamentables condiciones, saber que seguían allí suponía un alivio para madres y hermanas. Al menos, hasta el momento, no habían sido asesinados.

El hacinamiento era otra de las realidades de la vida cotidiana en el barco prisión. Los testigos afirman que eran “cientos” los presos aglomerados en las bodegas. Hoy sabemos que habitualmente no eran menos de 500, lo que significa que tenían en torno a un metro y medio cuadrado per cápita. Evidentemente no había camas: “allí dormían como perros” recuerda uno de los niños que pudo acceder al interior. A ello se sumaban las altas temperaturas del agosto

sevillano, incrementadas por la permanente exposición del barco —construido en acero— al sol. Todo ello se agravaba por la ausencia de ropa limpia y de las más elementales condiciones de salubridad e higiene. En esas condiciones no es de extrañar la aparición de todo tipo de infecciones que hacían más penosa, si cabe, la experiencia vivida por aquellos detenidos, para muchos la última de sus vidas.

Los traslados y nuevos ingresos alteraban las condiciones de habitabilidad de aquel infierno flotante, como en el mes de noviembre, cuando 164 presos, procedentes de la cárcel de Ranilla y destinados al campo de concentración de Guillena, pasaron en el barco dos semanas junto a los que allí se encontraban. A los presos les horrorizaban los traslados, la realidad de las sacas y fusilamientos era sobradamente conocida en el interior de cárceles y presidios. Cualquier traslado podía ser el último. También los familiares temían estos traslados porque les obligaban a deambular de centro en centro preguntando por el correspondiente detenido hasta que finalmente, en el mejor de los casos, daban con su paradero.

Había presos que recibían visitas a diario, otros que por la lejanía de sus lugares de residencia las recibían de forma esporádica y, un tercer grupo que, por el miedo de sus familias a mayores represalias, o simplemente porque carecían parientes cercanos, nunca las recibieron. Los familiares se que-

La naviera recibió órdenes de cambiar la ubicación del barco a un punto más alejado del puerto: los muelles de Tablada (en la imagen).



daban en la carretera que había delante del pantalán y sólo los niños, generalmente menores de diez años, podían pasar al interior con el consentimiento de los militares del Regimiento Granada 6º que custodiaban el barco. Ellos entregaban a sus padres o hermanos el paquete de ropa y comida que les llevaban. A su salida, camufladas entre sus tropas, transportaban las cartas mediante las que los presos se comunicaban con sus familias. Esos niños se convirtieron, algunos sin saberlo, en los únicos vínculos reales entre los presos y el exterior. Con el tiempo, también se han convertido en los únicos testigos de aquel infierno que aún permanecen con vida.

Hubo presos que estuvieron en el barco unos días, otros meses, algunos, incluso, permanecieron más de 120 días en el mismo. Permanecer era sobrevivir, aunque sin garantías. Cuando los soldados, o en los primeros tiempos los componentes de la brigada de ejecuciones de Falange, llegaban con una lista a las puertas de las bodegas, el pánico se apoderaba de los allí recluidos. Los presos sabían que los que *sacaban* acababan fusilados, lo que proporciona una idea de una última realidad que no debemos pasar por alto y que impregnaba el día a día en el interior del *Carvoeiro* y de otros centros similares: el miedo. Mensajes como “la cosa se está poniendo muy fea” o “mañana puede ser tarde” transmitidos a través de esas notas que los niños sacaban camufladas del barco lo evidencian.

La ausencia de juicios aumentaba la incertidumbre sobre lo que la siguiente madrugada podía deparar a cada uno, de ahí la insistencia a sus familiares para que intensificaran la búsqueda de apoyos políticos entre los golpistas que pudieran salvarles.

Es difícil imaginar el miedo de aquellos que iban a ser sacados por la noche. Por el testimonio de una niña de doce años, a la que su madre “aniñaba” para que la dejaran subir al barco, sabemos que los presos que iban a ser sacados de madrugada eran apar-

tados del resto e incommunicados. Ante la fatal suerte que les esperaba, algunos intentaron escapar, como es el caso del cantillanero Alberto Barrera Macías, que en la noche del 27 de noviembre, siendo el último componente de una *cuerda de hombres* a los que les iban a “aplicar el bando de guerra”, se arrojó al río desde la cubierta para intentar, sin éxito, escapar. Algunos de los sacados del buque fueron fusilados en las tapias de la piscina de Los Remedios; la mayoría, en las tapias del cementerio. De otros muchos presos todavía no se conoce ni el lugar donde los asesinaron ni sus definitivos paraderos.

En resumen, hambre, hacinamiento, insalubridad, parásitos, pánico a los traslados, búsqueda desesperada de recomendaciones o miedo a ser fusilado en las horas siguientes, fueron las realidades que marcaron los que para muchos fueron los últimos días de sus vidas en el barco prisión *Cabo Carvoeiro*. Un barco propiedad de una oligarquía que, mayoritariamente, colaboró con los sublevados de julio de 1936, pero que no lo hizo gratis, pues cuando acabó la guerra pasó la correspondiente factura y reclamó su parte del botín tanto económicamente como en prebendas. Como ejemplo baste citar el más de un millón y medio de pesetas que en 1940 la Naviera Ybarra estaba “pendiente de percibir por servicios prestados al Estado” en concepto de requisa de barcos. De ellas, casi doscientas cincuenta mil, correspondían a los costes del “servicio prestado” por el vapor *Cabo Carvoeiro*. ■

Más información

Ortiz Villalba, Juan

Del golpe militar a la guerra civil.
RD Editores. Sevilla, 2006.

Este artículo está basado en la investigación inédita a cargo del autor, investigación que en la actualidad está en proceso de redacción. En la elaboración de este estudio se han consultado las siguientes fuentes

- *Archivo de la Prisión Provincial de Sevilla.*
- *Archivo de la Naviera Ybarra y Cía.*
- *Archivo del Tribunal Militar Territorial 2º.*
- *Archivo Intermedio de la Segunda Región Militar.*
- *Testimonios orales recopilados por el autor*