

Los muelles de las Delicias y de la Paja

El barco de la muerte: el buque prisión *Cabo Carvoeiro* (julio–diciembre de 1936)

José Luis Gutiérrez Molina

El 3 de diciembre de 1936 el diario *ABC* insertó una nueva relación de donantes a la cuestación Pro Ejército Salvador de España. Entre ellos estaban, con 300 pesetas, el capitán, la oficialidad y la tripulación del buque *Cabo Carvoeiro*. Un vapor de unas 2000 toneladas, construido en los astilleros ingleses de Newcastle. Debía su nombre al cabo portugués situado en la costa de Peniche, en el centro del país. Pertenecía a la naviera Ybarra que, desde 1909, lo tenía dedicado a la navegación de cabotaje transportando carbón y cemento. Hacía cuatro meses se había convertido en una extensión de la Prisión Provincial de Sevilla tras su incautación por los jefes sublevados. Como ha escrito la periodista Carmen Rengel ¿qué mejor cerco



Buque Cabo Carvoeiro. Foto: Archivo José Luis Gutiérrez Molina.

que ese doble muro de acero y de agua? Para entonces ya había comenzado a ser conocido como «el barco de la muerte» por los familiares de quienes habían entrado en él y que cuando salían lo hacían, en un alto número, para terminar ante un piquete de ejecución.

El vapor de la todopoderosa familia Ybarra había llegado al puerto sevillano horas antes de que los golpistas dominaran la ciudad a sangre y fuego. Tras la ocupación completa de la población el número de detenidos no cabía en la nueva prisión de Ranilla y se habilitaron diversos lugares como prisiones. En uno de los que se fijaron las autoridades ocupantes fue el *Cabo Carvoeiro*. No era una aportación novedosa. El uso de navíos como presidio o lugar de confinamiento, más o menos provisional, tenía una larga tradición. Sin remontarnos a la época de las galeras o a los más recientes pontones de la guerra de la Independencia. Por ejemplo, durante la misma Segunda República se habían utilizado en diversos momentos barcos mercantes como prisiones. Recordemos al *Uruguay* de la Compañía Trasatlántica, que acogió en el puerto de Barcelona en octubre de 1934 a los catalanistas que habían proclamado la república federal, incluido Manuel Azaña. En la misma Sevilla, en julio de 1931, se había utilizado al vapor *Vizcaya* de la Ybarra durante la huelga general de julio. En octubre de 1934, con motivo de los sucesos nacionales, de nuevo este buque, junto a otros tres –el *Cabo Corona*, también de la Ybarra, el *Mogador*, de la Trasatlántica, y el *Montecillo*, de la bilbaína Compañía General de Navegación– fueron requisados para ser utilizados como prisiones flotantes.

En 1936, ilegal e ilegítima, la actuación de las autoridades armadas ocupantes no se detuvo en retirar a sus adversarios de la calle deteniéndolos. La represión dio un salto cualitativo y se convirtió en una práctica sistemática de eliminación de aquellos que podían suponerles algún peligro. Los asesinatos se cometieron bajo el amparo de los bandos de guerra y el conocimiento de los jefes de los sublevados. Así los centros de detención terminaron convirtiéndose en checas, chupaderos, de cientos de personas de la ciudad, la provincia y otros lugares cercanos. La negra chimenea, con las letras a y v en blanco entrecruzadas, distintivo de la compañía, se convirtió en uno de los referentes visuales más temidos por quienes se acercaban a él para llevar comida y ropa a sus familiares.

Un lugar que se ha mantenido, como tantos otros, oculto durante décadas y sometido a las políticas de silencio y amnesia hasta el punto de que

hoy resulta difícil establecer el número de presos que pasaron por él, las fechas exactas de utilización del buque como prisión e, incluso, los lugares en los que estuvo surto.

Según las informaciones que amablemente me proporciona el historiador José María García Márquez, el 28 de julio ya existe registro documental de su utilización como anexo de la Prisión Provincial de Sevilla. El cierre tuvo lugar, como me ha indicado otro historiador, Manuel Bueno Lluch, el 8 de diciembre de 1936. Algo más de cuatro meses, 134 días. Aunque custodiado por unidades militares, su funcionamiento era el de una prisión y dependía de la dirección de la cárcel de Ranilla. Uno de sus funcionarios, el oficial Santiago Montero, fue destinado al buque como jefe.

Aparte de sevillanos, posiblemente, fueron apresados en Alcalá de Guadaíra y Morón de la Frontera los primeros que comenzaron a llenar las calurosas bodegas, hacinados, faltos de condiciones de habitabilidad e higiénicas y mal alimentados. Se les reducía a una condición cercana a la animalidad. Borrar la humanidad del adversario es uno de los elementos comunes de las políticas de eliminación. Animales podían parecer aquellos centenares de hombres encerrados en una enorme chapa de hierro recalentada una y cien veces por los largos y tórridos días de la canícula sevillana. A veces, por motivos de «seguridad», los prisioneros permanecían encerrados con las escotillas de cubierta cerradas. Hay que imaginarse las temperaturas que entonces padecerían. Una espantosa situación a la que apenas ponían paliativo las ayudas familiares.

Hombres y mujeres que siempre llegaban con el temor de oír la frase «ya no necesita el canasto», «llévalo a Jesús del Gran Poder, o a Ranilla, lo han trasladado allí». Tenían vedado el acceso al buque y los encuentros debían efectuarse a voces desde el muelle y utilizando señales de todo tipo. En su trabajo sobre Morón de la Frontera Miguel Guardado y José María García Márquez recogen un testimonio en el que, junto a los mensajes escritos, un preso, un barbero llamado Manuel Bellido Castro que sería asesinado, acuerda con su esposa, Joaquina, que llevara un libro de tapas rojas para que lo agitase en el muelle y así poder localizarla entre el gentío concentrado. Solo a los niños y niñas, a voluntad de los guardianes, les era permitido acceder y se convirtieron en correos tanto de las vituallas y ropas que pudieran llevar como también de notas de ida y vuelta cuidadosamente escondidas entre mudas sucias y dobladillos de pantalones y chaquetas.



Sello del buque Cabo Carvoeiro.
Foto: Archivo José Luis Gutiérrez.

Se sabe que durante los primeros momentos hubo diversos grupos de detenidos que fueron sacados del barco y asesinados en las tapias de la cercana Junta de Obras del Puerto. Después, aquellos que iban a ser ejecutados eran llevados a la comisaría de la calle de Jesús del Gran Poder y desde allí a la tapia del cementerio. Entonces, los familiares de los fusilados tenían que ir a la comisaría a recoger las pertenencias cuando en el barco les indicaban que ya no estaban allí.

También fueron encerrados detenidos en los pueblos del Aljarafe, de la Vega y, en agosto, parte de los componentes de la columna minera de Huelva que habían caído en poder de los facciosos tras la traición en

La Pañoleta del capitán de la Guardia Civil Gregorio Haro Lumbreras. En el buque permanecieron hasta que comparecieron ante un simulacro de consejo de guerra que les condenó a muerte. Pena que se ejecutó en diversos lugares de Sevilla para que sirviera de escarmiento público. Hasta 94 vecinos de Lebrija pasaron por sus bodegas y terminaron también en una fosa del cementerio sevillano.

Está constatado, en los partes de la Prisión Provincial, que entre 200 y 250 personas estaban diariamente encarceladas allí. El historiador Manuel Bueno tiene recogidos los nombres de hasta cuatrocientas personas. Así que es posible que, en esos más de cuatro meses en los que con seguridad fue prisión, por sus bodegas pudieran pasar más de un millar. Aunque quizás nunca sabremos el número exacto.

Si difícil es recomponer el tiempo y el número de personas exacto, tampoco es fácil acabar de determinar los lugares en los que permaneció atracado. Seguro es que estuvo en dos: los muelles de las Delicias, pegado al de Tablada, y de la Paja. Sin embargo, se ha repetido en numerosas ocasiones que también lo hizo en el más céntrico de la Sal. Hasta el punto de que hoy resulta difícil borrar del imaginario simbólico de la represión golpista en Sevilla la imagen del *Cabo Carvoeiro* amarrado a los norais del muelle que acoge la estatua a la tolerancia erigida durante la Exposición Universal de 1992 por el escultor Eduardo Chillida. Una consecuencia de tantas décadas

de silencios interesados, obstrucción y falta de políticas públicas de memoria. ¿Cómo ignorar el artículo que el escritor e historiador Antonio Zoido escribió en *El Correo de Andalucía* (28-11-2009) atribuyendo a la magia y al Destino, con mayúsculas, que fuera precisamente ese muelle el elegido para colocar la obra del vasco?

Lo cierto es que el *Cabo Carvoeiro* estuvo atracado en el muelle de las Delicias, en la margen izquierda del río, antes del puente de hierro y a las espaldas del pabellón de la Argentina de la Exposición de 1929, en lo que se está convirtiendo en el muelle de cruceros y nueva zona de ocio y restauración de la ciudad. También permaneció un tiempo en la otra margen a la derecha, en el llamado muelle de la Paja. El espacio en el que, en una de sus parcelas, en los años cincuenta tuviera sus primeras instalaciones el Club Náutico de Sevilla.

Un lugar tan siniestro no puede dejar de tener sus particulares momentos en los que la alargada sombra de la maldad se proyectaba aún más que de costumbre. Uno de ellos tuvo lugar el 26 de noviembre de 1936. Ese día se presentaron en el barco los encargados de sacar a quienes iban a ser asesinados esa noche. Entre ellos estaba Alberto Barrera Macías, un jornalero cantillanero que, conocedor del destino que le esperaba, intentó fugarse. Cuando iba por la pasarela hacia el muelle saltó al agua y se hundió en ella. No volvió a reaparecer sino días después cuando fue encontrado su cadáver en la corta de Tablada.

Otro tuvo lugar el 25 de agosto. Ese día, según ha escrito Félix Montero Gómez en su trabajo sobre Alcalá de Guadaíra, estuvo en el barco Luis Pastor Coll, quien iba a tomar declaración a Antonio Medina Fernández, un jornalero cenetista, sobre su papel en la resistencia a los golpistas en su localidad. Le acompañaba Fructuoso Delgado Hernández, que iba a recoger el testimonio. Uno de los habituales en acudir al barco para realizar tal tarea. Lo hizo en decenas de ocasiones. El jornalero Medina tampoco sobreviviría y sería asesinado. Quien sí vivió largos años fue Delgado Hernández, hasta noviembre de 1973, que durante la posguerra se ocupó de las causas de bandidaje y terrorismo. Una persona que tuvo un especial protagonismo en la represión del anti-franquismo.

También vivió casi tres décadas más el *Cabo Carvoeiro*. Tras su clausura como prisión parece que acogió a presos destinados como esclavos al campo de concentración de Guillena. En 1939, ya devuelto a la Compañía

Ybarra, estaba de nuevo dedicado al transporte de mercancías. Fue desguazado en Santander en 1962.

Carta de José Antonio Bonilla, exalcalde de Nerva preso en el buque *Cabo Carvoeiro*, a su familia:

Sevilla, 3 de Agosto de 1936

Queridos padres, hermanos y sobrinos:

La presente para notificarles que me encuentro en buen estado de salud, y espero que todos gocéis de salud y tranquilidad cual yo para mi deseo.

Llevo 16 días privado de libertad en esta cárcel provincial y de ellos 7 en el Vapor Cabo Carvoeiro, surto en este río, por la parte de Triana, frente a Tablada.

El disgusto mayor de mi vida, no es el abandono de mis asuntos comerciales solamente, sino la constante preocupación de Carmen y los niños, aparte mi madre, que por su avanzada edad está muy torpe. Os agradeceré en el alma, me escriban a vuelta de correo, dándome cuenta de lo que sepan de mi esposa e hijos a quienes veo noche y día sufriendo horriblemente.

Hace quince días escribí a Nerva y aunque suponía no circularían correos, figúrense mi desazón al no tener noticia de casa ni ellos de mí, hasta la fecha. Salí de casa el sábado 18 a las una de la madrugada, después de todo el día escribiendo, despachando asuntos y cartas a fin de saber lo que ocurría, porque habían muchos hombres en el paseo, y quiso la mala suerte tropezarse con un chofer, con quien he hecho varios viajes de Sport, quien me invitó una vez más a acompañarle, porque, según él, las autoridades habían dado aviso a los chóferes para que estuvieran dispuestos por si tenían que llevar personal a San Juan del Puerto. Contando con que estaríamos de regreso en la mañana del Domingo, monté como en otros viajes y mi decepción mayor fue cuando los vehículos tomaban dirección a Sevilla; pero según el viaje, porque se decía que salvo algunos pequeños contratiempos Sevilla estaba tranquila y ya quise aprovechar para visitar Hispano-Olivetti y algunas casas de Drogas y Coloniales, de quienes espero alcanzar representación.

En la tarde Sábado 18, recibí la carta de Resti dándonos cuenta de haber dado a luz su esposa un hermoso niño a quien ha puesto el nombre de Manolín. Aquella carta quise contestarla el mismo Sábado y por descansar las dejé con otras, para el Domingo por la mañana, también le tenía reservado un gallo y otro para ustedes; pero ya ven que las cosas no vienen como uno las desea.

En el buque en que estamos y a causa del calor, solo lo pasan regular los presos de Sevilla y alrededores, pues a nosotros, ni nadie nos visita, ni nos traen ropa con la falta que nos hace, yo estoy ya sin calzoncillos ni jabón, en cambio el calor es sofocante.

Si pueden visitar a mi hermana S. Antonia, le dan mis recuerdos y le cuentan como me encuentro, por si pudiera hacer algo en estos momentos.

Solo deseo recibir vuestra contestación a vuelta de correos, cosa que agradeceré en el alma, ya saben que siempre es un consuelo recibir carta de la familia, y no teniendo otra cosa que decirles, muchos recuerdos para Andrés, Enrique, mi hermana Antonia y besos para todos los niños y Udes. los reciben igualmente con el cariño de este que os estima.

A. Bonilla

(Rubricado).