

Curiosidades Históricas/20

Recopilaciones de diversas fuentes que bien pueden adornar una conversación profesional.

Por el Capitán Francisco J. Iañez.

Práctico del Puerto de Tarragona

1936.- Intento de obstrucción de la barra del Guadalquivir:

Desgraciadamente la guerra civil española 1936-1939 ha dejado infinitas huellas históricas que aun perduran en la memoria de la sociedad y en el propio territorio, una de estas, es hoy motivo de nuestra curiosidad por lo osado de la decisión, los efectos que pudo provocar y por los años que las circunstancias han posibilitado, que aun existan huellas patentes en nuestros días, que en cierta y razonable medida debieron ser tenida muy en cuenta en el ejercicio del practicaje de la Broa del Guadalquivir hasta 1982.

Sabido es que Sevilla a las pocas horas del alzamiento del 18 de julio de 1936, se convirtió en una ciudad emblemática y protagonista destacada a favor del bando alzado, impulsada inicialmente por la acción propagandista del General Quéipo de Llanos a través de la radio, lo que unido a su privilegiada situación como puerto marítimo-fluvial tierra adentro y base aérea para el despliegue de estas fuerzas, posibilitaba el avance de los sublevados desde los primeros momentos.

Por ello, el día 19 de julio de 1936, tras unos días de espera en el saco de Cádiz, un mercante alemán entraba por la barra de Sanlúcar para subir el río hasta Sevilla con cuatro aviones de caza Arado con sus tripulaciones, bombas, municiones, repuestos y personal de mantenimiento y guarnición para estos aviones y, para los veintidós Junkers JU-52, -célebre bombardero trimotor-, que llegaban el día 20 de julio a Burgos, trasladándose unos días mas tarde a Sevilla, donde establecerían su base.

El gobierno republicano no fue ajeno a esta importancia



General Queipo de Llanos

estratégica del puerto sevillano y por ello, pronto el Mando Naval de la República, planificó un osado plan para intentar anular el apoyo logístico por vía marítima, tanto de su natural entrada por la barra del Guadalquivir como a través del puerto de Huelva, intentando hundir en diversas ocasiones buques en los canales de acceso a estos puertos. De uno de estos intentos que casi estuvo a punto de conseguirlo, nos ocuparemos en esta curiosidad, en concreto del hundimiento del vapor *Landfort*, de sus vicisitudes y huellas que hasta nuestros días han permanecido.

Así se sabe, por recogerlo Barbadillo en su cuaderno *Exidio*, que durante la noche del 3 de agosto de este año, ya de madrugada, los puestos de guardia de la desembocadura del Guadalquivir divisaron de pronto, a la entrada de la barra, un barco extraño que con las luces apagadas trataba de acercarse a la costa. La conmoción fue tal que todas las fuerzas se pusieron en movimiento. Tanto las

militares como las cívicas se distribuyeron por la orilla del mar, pero sobre todo en La Calzada y en Bonanza, de donde salieron barcas y un remolcador cargados de voluntarios y militares. Llegaron, ya al amanecer, hasta el mismo costado del buque misterioso con la sorpresa de que el barco -completamente abandonado y con los grifos abiertos-, comenzaba a hundirse. No obstante, varios de los expedicionarios saltaron a cubierta y bajaron después hasta la misma bodega: registraron todos los compartimentos y pudieron observar que el cargamento era de cemento, -unos cinco mil sacos, según dicen-, y algo de corcho.

El barco se llamaba *<Landford>*, era de escaso tonelaje y pertenecía a la Compañía Anónima *<Cementos Fraderar>*, con residencia en Barcelona, de donde procedía.

Según parece, este barco fue apresado por unos de los buques de guerra corsarios que merodeaban estas aguas y, después de apoderarse de los elementos útiles

que contenía y hacer pasar su tripulación a bordo de dicho buque de guerra, decidieron hundir el barco apresado precisamente en el centro del canal, impidiendo así la libre navegación hacia Sevilla.

Sin embargo, el barco, en el momento de hundirse, se desvió hacia fuera y así dejó completamente libre el cauce del canal.

A pesar de la afirmación tan contundente con la que el nombrado escritor termina la reseña del hundimiento, quizás más orientada a desmerecer la acción de uno de los bandos contendientes que a reflejar fielmente el resultado de este acto de sabotaje, se puede decir, que tal pecio fue un obstáculo importante durante muchos años para la seguridad en la navegación del paso de la broa sanluqueña, precisamente en la zona con más intensas corrientes, acompañada de fuertes hileros especialmente en las vacantes, de todo el cauce navegable de la Ría del Guadalquivir en su época, (se llegaron a observar hasta 3,5 nudos en vacantes en mareas de siccias), obligando por ello, a acercarse aún más a la costa del Coto de Doñana, tal como en la carta náutica y en el croquis descriptivo de la zona, se reproducen, (incluido este último en el expediente instruido por la entonces Junta de Obras del Puerto de Sevilla -JOPS en adelante-), por consiguiente, pronto la Comandancia Militar de Sanlúcar de Barrameda alertó al Jefe de la JOPS en Bonanza de tal peligro, demandando por oficio del 28 de agosto, su puesta a flote y retiro inmediato de la canal al dificultar la navegación por la misma.

Ello motivó que se efectuaran en varias ocasiones voladuras del pecio y aun así, finalmente y después de muchos años y vicisitudes, fue preciso balizar tal peligro aislado, con una boyá cónica negra de destellos blancos, que ha destacado durante muchos años entre las numerosas boyas de babor y estribor de la canal.

Aún en nuestros días y a pesar de que este antiguo paso de la broa, ha



Contraseña Naviera Cementos Fradera

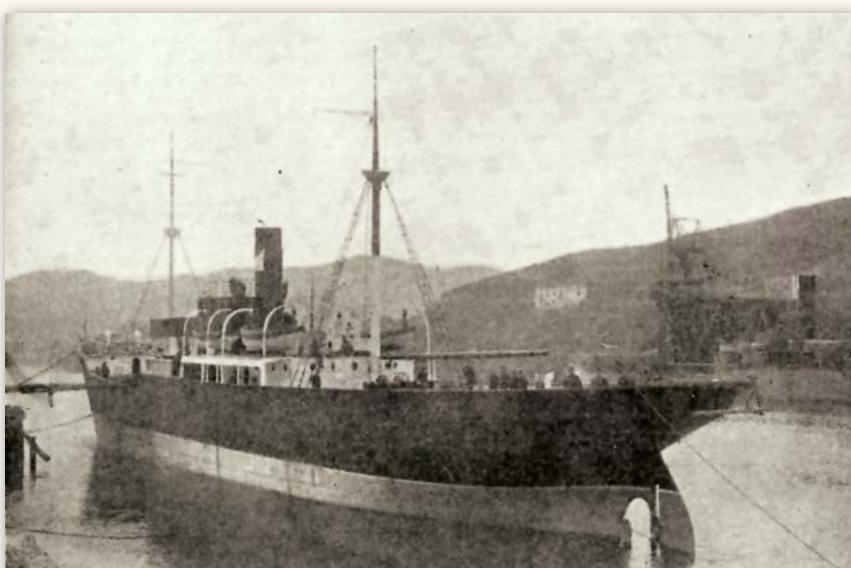
sido abandonado desde 1982, cuando se puso en servicio el nuevo canal, las cartas de navegación de la zona aun muestran la posición de los restos de este hundimiento intencionado, que durante tantos años supieron los prácticos de la barra sortear con éxito.

El vapor *Landfort*, ex *Carolus*, (señal distintiva HFSR), toma su segundo nombre de la marca comercial de bandera de la Compañía Cementos Fradera S.A., con sede social en Barcelona y factoría en el puerto de Vallcarca, (ensenada en las proximidades de Sitges), fue adquirido por esta empresa a la naviera Sociedad Garaizabal e Ibrán, de Mieres, Asturias, en el año 1927, seis años después de su construcción en el astillero Ardanaz, situado en Erandio, Vizcaya; construido en acero, bajo Reglamento de Clasificación del Lloyd's, fue inicialmente matriculado en Gijón hasta su venta, cambiando

posteriormente al registro de Barcelona; estaba diseñado para el cabotaje nacional, tenía 58,20 m de eslora, 9,32 de manga, 4,88 de puntal y 3,98 de calado máximo, 773,80 Tm., de Registro Bruto, 408,10 de Rº Neto, 1491 de Desplazamiento y 820 de Carga Máxima. Instalaba una maquina de vapor de 130 caballos de potencia nominal, que le capacitaba para alcanzar los 7 nudos de velocidad; una caldera, una carbonera de 150 Tm. para un consumo de 18 tn de carbón diario, tanques de agua para máquinas de 86 Tn. y tanques de lastre de agua de 181 Tn., según registros de la Lista Oficial de Buques.

Nota: La revista Cataluña Marítima nº 675 de 1920, al recoger la noticia de la botadura del vapor *Carolus*, construcción número 7 del mencionado astillero, publicaba los siguientes datos: Eslora 60,3 m, manga 9,40 y 4,40 de puntal. Montaba una maquina de vapor de triple expansión, con 600 caballos de potencia, lo que le permitía alcanzar una velocidad de 10 nudos con una carga máxima de 1250 Tn.

Cabe recordar que a su último armador, Cementos Fradera S.A., le fue confiscado a causa de la guerra civil española, tanto la factoría cementera, sus instalaciones portuarias, como los buques de la naviera, al clasificarse el cemento



Vapor *Landfort*, ex-*Carolus*

como material de guerra, haciéndose cargo de ambas empresas e instalaciones un Comité de Obreros de Fábrica.

No estuvo el mando naval que planificó las acciones, faltó de preparación y asesoramiento para llevar a cabo con tanta precisión, el acto de sabotaje preconcebido con bastante urgencia, pues se eligió el lugar, día y momento más adecuado, con las condiciones físicas más favorables para que la acción alcanzara los objetivos propuestos. Tampoco parece que fuese una opción exagerada, dada la trascendencia que en los meses sucesivos tuvo el enclave del fondeadero de Bonanza y el puerto de Sevilla, tal como se recogerá al final de esta investigación.

Así sabemos que el vapor *Landfort* abocó por la canal a las 24.00 hora local del día 2 de agosto, con media marea creciente, a remolque de una o varias embarcaciones auxiliares, sin hacer uso de su maquina, entrando por ello con la corriente de popa, en una marea de escaso coeficiente y de los más bajos del año, (0,40), que posibilitaba en la zona elegida, un mayor periodo de aguas chifles, pues la carrera de esta marea, era de las más cortas del año, mientras, por fuera de la bocana y en sus proximidades, le daban cobertura dos buques de guerra de la República.

Llego a la zona prevista para su hundimiento sobre las 03.00, en el momento de la pleamar, por lo tanto con corrientes paradas, permaneciendo con la proa a Bonanza (esta dirección fue confirmada por el buzo de la empresa Desguaces y Salvamentos, durante las primeras inmersiones preparatorias para desguazar el vapor en noviembre de 1952), posiblemente fondeo una de sus anclas para mantenerse aproado a esta referencia, al iniciarse la corriente vaciante a los pocos minutos. Tal como anteriormente se mencionaba, en la zona elegida se acentuaba la intensidad de la corriente vaciante por la acción de la propia marea, su configuración y por los reflejos de los hileros del bajo

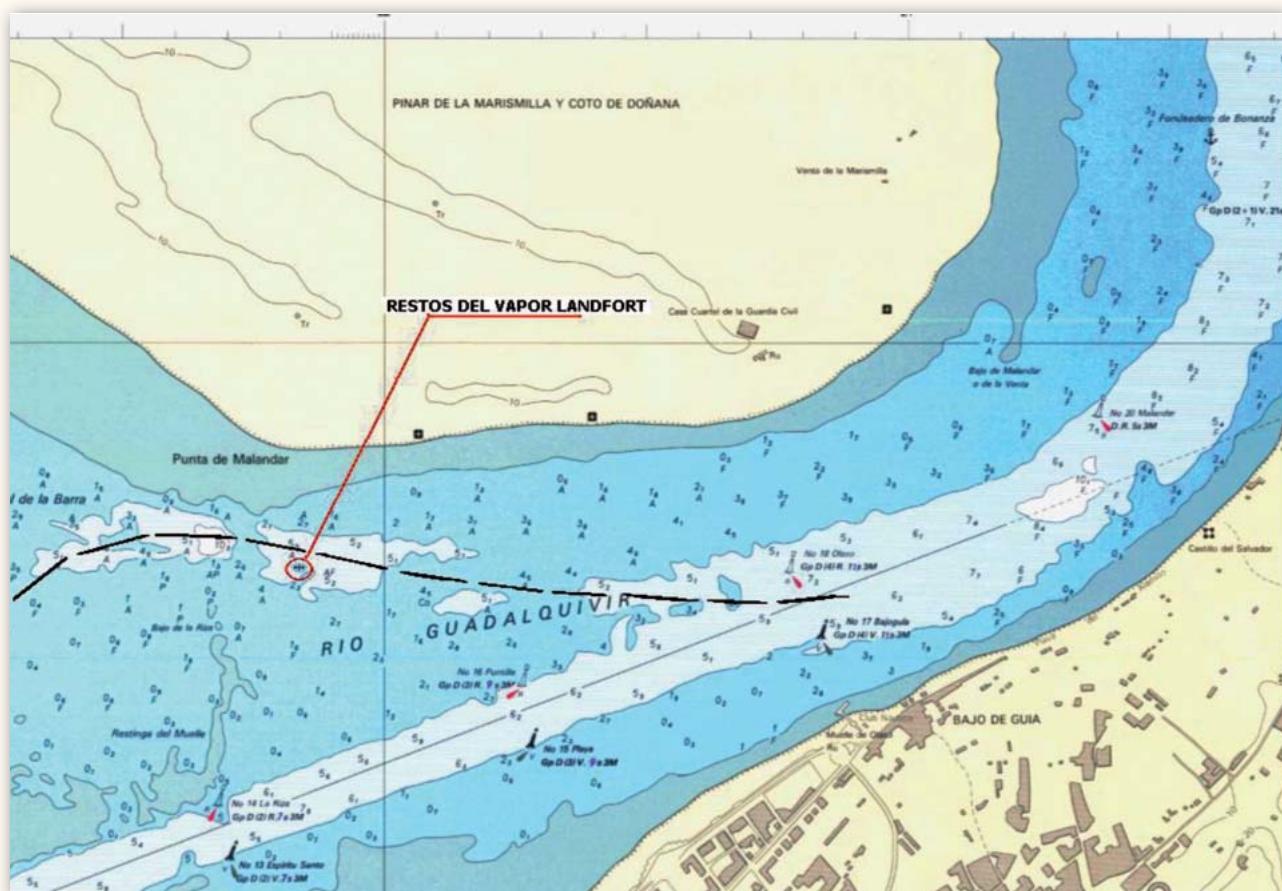
Riceta de Cambray, (actualmente demolido), presentándose por ello unos intensos hileros algo atravesados a la derrota del antiguo paso, lo que pudo afectar al mantenimiento de la posición inicialmente preconcebida.

Tan pronto estuvo en esta, se debieron de abrir los grifos de fondo para el hundimiento voluntario, acción que posiblemente se demoró mas de los previsto, por lo que dio lugar a recibir los efectos de la vaciante, desplazando el buque hacia el margen de estribor de la canal, donde quedo por fin varado sobre las 05.30 del día 3 de agosto (media marea vaciante).

Antes tales circunstancias y variables expuestas, pronto el mando alzado de la zona, inicio una investigación política para esclarecer los hechos y conocer las posibles ayudas con las que pudieron contar los saboteadores, pues es difícil pensar que tal cúmulo de ideas acertadas por precisas y oportunas, fuesen frutos de la casualidad, así el Comandante Militar de Sanlúcar inicia una indagación a través del Gobierno Civil de Cádiz para conocer si hubo actuación de algún práctico de la barra, y/o de algún miembro de su personal de mar, investigación que dio

L'any 1925 la fàbrica ja es deia "Cementos Fradera" i s'anunciava d'aquesta manera.

Anagrama de la marca Landfort de Cementos Fradera



Restos vapor Landfort (a trazos, derrota aproximada de la antigua canal)

resultados negativos pues ni el práctico que estaba de primera en el turno en Chipiona, ni miembro alguno de la Corporación de Prácticos de la Barra, tomaron acción en los hechos acaecidos, según consta en el informe de la investigación que llevo cabo por orden del Alcalde de Sanlúcar de Barrameda, la Guardia Municipal de esta ciudad, recogidos en los documentos del Archivo Municipal que se reseñan.

Igualmente se orientó la investigación sobre los motivos que habían concurridos para mantener encendido el Faro de San Jerónimo, luz baliza de enfilación de entrada, importantísima para iniciar la caída a estribor al llegar a la boyera de La Riza, (nº 18 en el croquis que se reproduce), pues según se desprende de los documentos analizados, desde los primeros momentos de la contienda, se habían dado órdenes precisas para mantener apagado todo el balizamiento de la barra,

incluyendo también los faros, como medida de defensa pasiva del enclave. Esto motivo una exhaustiva investigación del torrero del Faro de Bonanza que también tenía a su cargo el mantenimiento del Faro de San Jerónimo.

Tras el hundimiento, se inicia paralelamente un proceso administrativo para su reflotamiento y/o demolición, acciones que antes las penurias económicas y de medios que la propia guerra y post guerra originaron, han dado lugar, que aun en nuestros días permanezca los restos no solo de *Landfort*, pues otros buques, principalmente pesqueros, allí colisionaron y se hundieron sobre los primitivos restos. En síntesis las actuaciones de las autoridades involucradas en el proceso administrativo y técnico consistieron:

En enero de 1937, se dispuso aplicar un equipo de bombas que achicara los compartimentos inundados del buque, con el propósito de sacarlo de su posición, antes de que se

presentaran los temporales del invierno. Al parecer, fue imposible su reflotamiento y dado que el buque presentaba un obstáculo a la navegación, el Ayudante Militar de Marina de Sanlúcar (en adelante, AMMS) solicita en septiembre de 1938, la instalación de una luz blanca sobre el casco a modo de baliza.

Finalizada la guerra, en agosto de 1939, se pone en marcha un expediente administrativo que pretendía instar a su Armador, Sres. Fradera, con sede social en Barcelona, para que procedan al salvamento del buque por su cuenta. Tal como anteriormente se mencionaba todos sus bienes fabriles y navieros fueron incautados por el Gobierno de la República, al considerarse el cemento material de guerra y por lo tanto, difícil lo tenían sus armadores para hacerse cargo del empeño a los pocos días de finalizar la guerra, cuando aun no habían recuperado sus

propiedades, por ello se agoto el plazo legal establecido para la recuperación, un mes, y quedo el pecio en su sitio.

En septiembre de 1940, la JOPS, decide proceder a la voladura del vapor *Landfort*, acción que se tiene que retrasar hasta los primeros días de diciembre.

No tuvo que quedar muy clara la situación y estado del buque, después de estas operaciones, pues el AMMS, en varios escritos solicita y reitera un croquis o plano de la situación del vapor hundido, sin obtener respuesta del Ingeniero Director de la JOPS.

En 1943 de nuevo se inicia un expediente de extracción de los restos del buque por parte de sus antiguos armadores, una vez que estos han recuperado ya sus propiedades confiscadas por la guerra, sin que al parecer estos, asuman tal demanda por lo que se debe de considerar abandonado, según la Ley de Puerto de 1928.

A partir de 1944 comienza a presentarse repetidamente problemas en la navegación por este tramo de la canal, pues según el AMMS, se produce un nuevo naufragio, el del pesquero *San Manuel*, al tocar con parte de los restos del *Landfort*. En su comunicación al Director de la JOPS, le propone su voladura y extracción por ser necesario, e igualmente le informa, que la posición del *Landfort*, algo retirada de la boyas *La Riza*, **es un obstáculo para los buques especialmente cuando estos navegan sin prácticos**, pues según manifiesta tal autoridad, los Prácticos de la Barra, conocen la posición exacta del pecio, pero no así los patrones de los pesqueros que entran y salen siguiendo la canal y que a lo sumo saben dar cierto resguardo a la citada boyas, separada unas docenas de metros del pecio, situación que se agrava, cuando esta boyas se apaga, por lo que termina su informe, solicitando una luz fija que balice estos restos, en tanto no sean extraídos, situada en el lugar

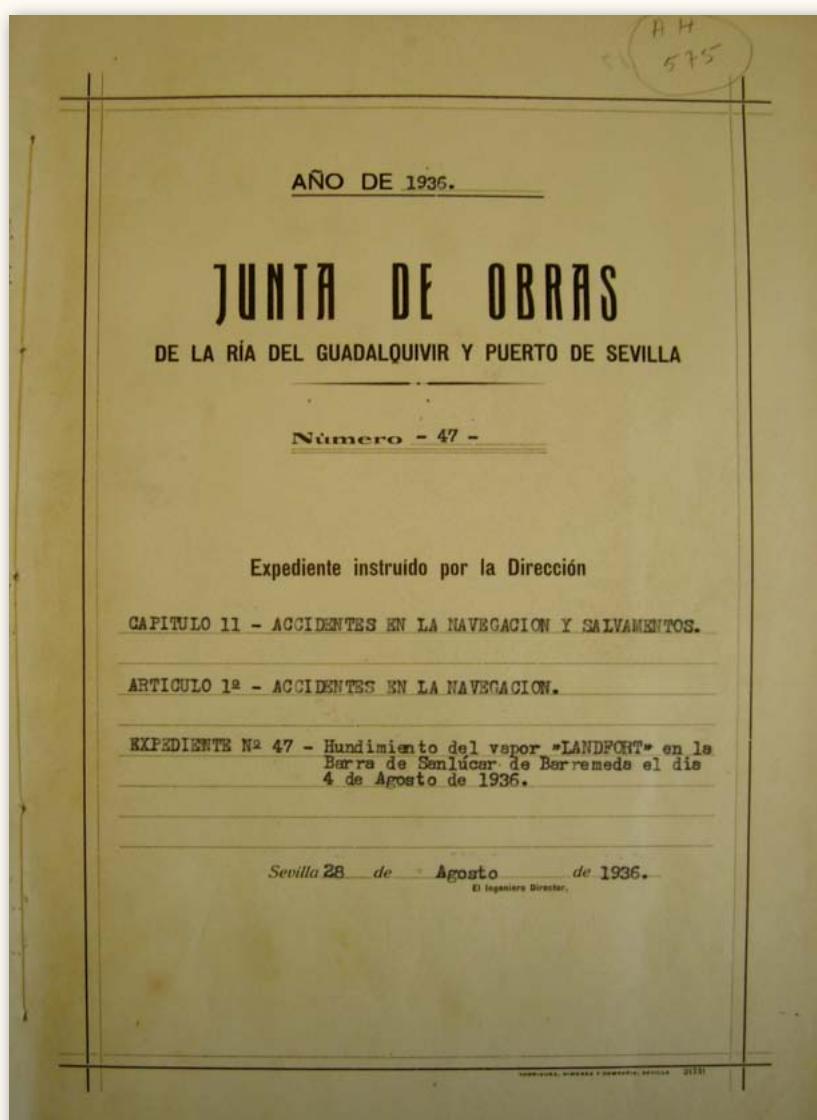
exacto y hacia el lado de la Canal.

No parece convencer a la Dirección Facultativa de la JOPS, la propuesta de la baliza solicitada, por considerarla que mas perturbaría que facilitaría la navegación por la zona, ya que la canal se encuentra balizada de un modo seguro, si bien manifiesta su acuerdo con la necesidad de extraer los restos del mencionado vapor, acción que se ocupara para encontrar el medio mas eficaz, dentro de las difíciles circunstancias de los momentos actuales.

A partir de entonces la Junta de Desguaces a través de la Comisión para la recogida de chatarras del Ministerio de Obras Públicas pone en marcha un proceso de oferta

para el desguace de tal pecio y de otro situado también en la ría del Guadalquivir, (el *Guiniguada*), considerando la JOPS, que es necesario la extracción del *Landfort*, pero no del otro buque.

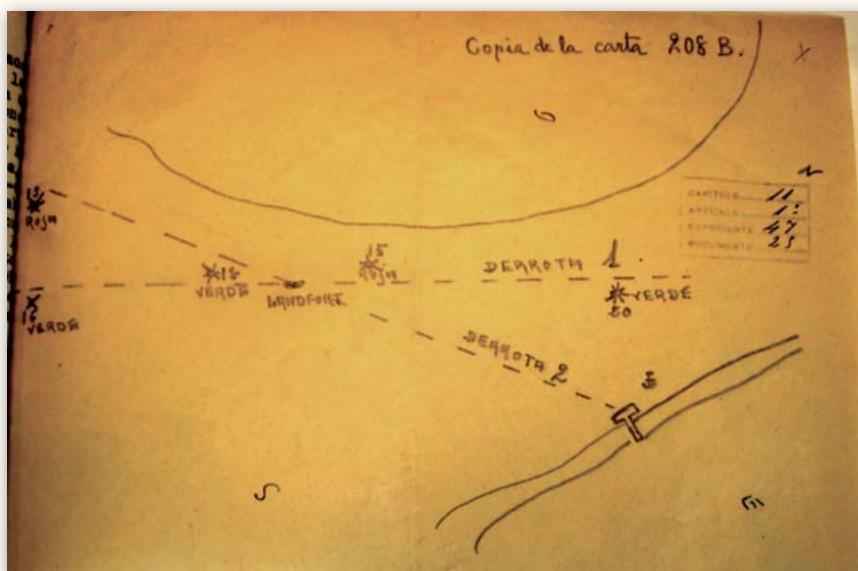
Mientras tanto el AMMS insiste en su petición de que es preciso balizar el bajo con marca de peligro aislado hasta que sean retirados sus restos, petición que ahora se hace llegar a la JOPS a través del Comandante Militar de Marina de Sevilla, (en adelante CMMS), el cual reproduciendo el informe del AMMS, hace mención de un nuevo incidente que se podría haber originado después de la varada del *San Manuel*, pues encontrándose la boyas nº 18 apagada, evitó este pesquero en su



Portada expediente JOPS

naufragio, que el vapor *Baleares* que navegaba por su popa, también abordara los restos del *Landfort*, informando igualmente que por causas análogas, han ocurridos cuatro incidentes parecidos desde diciembre de 1942 hasta septiembre de 1944, siendo el último la tarraya *Anita Bellita*, con mas de 50 hombres a bordo, hundiéndose en pocos minutos, sin que afortunadamente tal naufragio causara providencialmente perdidas de vidas. Destaca al mismo tiempo la citada autoridad, que la posición de los restos del *Landfort*, es un peligro evidente para aquellos pesqueros que salen de Bajo de Guía hacia la boyas 18, pues se incorporan a la canal practicable, precisamente en el punto donde esta situado este pecio, tal como en el croquis se señala como "derrota 2". Por ello termina su comunicación solicitando que sea desplazada la citada boyas nº 18 para colocarla al costado del pecio *Landfort*, en tanto no sea este extraído o se instale una marca con luz sobre los citados restos, dejando establecido que el "farista" de Bonanza vigile especialmente el funcionamiento de esta boyas o la de la marca que se instale, a fin de que en caso de avería permanezca apagada el menor tiempo posible.

De nuevo el Ingeniero Director de la JOPS, comunica que ya esta en marcha el proceso de extracción a través de la Comisión de Desguace, pero considera que no es posible trasladar la boyas nº 18 hasta el costado del *Landfort*, como apuntaba el AMMS, pues teniendo en cuenta el descuello de la cadena y la deriva de la corriente, es de temer que sufra avería la boyas sobre el casco hundido y sobre todo en la linterna, por el choque sobre estos restos. Por ello la distancia que ahora tiene de 30 a 35 m es imposible de reducir, apuntando las mismas razones, como impedimentos para establecer una marca fija especial. No obstante propone como único recurso, posicionar una boyas ciega sobre los restos del buque hundido como marca de naufragio, acción que



*Croquis Cruce de derrotas sobre el pecio Landfort.
Observese como las boyas estan numeradas al revés. pares a Er. impares a Br.*

confirma un mes mas tarde cuando por fin ha sido colocado un Boyarín de Naufragio, (diciembre 1944).

Por ello en el Derrotero nº 2 de 1945, se publicaba que "unos 150 metros de la boyas de La Riza se hallan los restos que velan en toda marea, de un vapor hundido. No se debe pasar por el S. de este naufragio". Información que fue posteriormente corregida para leer: "unos 150 metros al E. de la boyas de La Riza se hallan hundidos los restos del vapor <Landfort>, naufragio peligroso que no vela y al S. del cual no debe pasarse", corrección que pudo ser consecuencia del intento de desguace por extracción de sus restos, antes apuntado.

Igualmente en el libro de Faro de esta época se recogía en relación a este naufragio: "Se haya balizado con una boyas luminosa".

No pasaron muchos días (marzo 1945), cuando el Ingeniero Director de la JOPS informa al CMMS, que tal como había explicado en su anterior comunicación, el Boyarín de Naufragio instalado con el descuello necesario para que flote en pleamar, ha resultado dañado, hundiéndose al golpear sobre los restos del vapor durante una bajamar viva, proponiendo de nuevo que si se quiere evitar estas averías, habría que situarlo tan cerca de la boyas nº 18, que es preferible suprimirlo.

Visto lo ocurrido, el CMMS informa, que habiendo desistido la Junta de Desguaces la retirada de los restos del *Landfort*, y quedando por lo tanto este pecio a disposición del Ministerio de Marina, se propone que puestos de acuerdo esta Comandancia y el Ingeniero Jefe de la JOPS, se lleve a cabo el desguace por medio de explosivos de acuerdo con el Reglamento de aplicación de la Ley de Puerto, ofreciéndole por ello el apoyo que precise de algún elemento especial que no posea la JOPS, previa solicitud a la Comisión de Salvamento de Buques de la Armada.

La JOPS en abril de 1945 inicia los trámites de redacción del proyecto y presupuesto necesario para el desguace del citado vapor, solicitándose al Ministerio de Obras Pública, la aprobación del mismo lo antes posible, con el fin de ejecutar tal proyecto.

No tuvieron que ir muy acelerados los trámites necesarios para tales fines, pues hasta marzo de 1947 aun no se había decidido la citada ejecución de desguace, dando lugar por ello, a que se recibiera en la JOPS una propuesta de una empresa especializada en desguace y limpieza total de buques y cargas, denominada ABRISQUETA, la cual aprovechando que tenía el cargo de desguazar en este año los buques *Delfina* y *Monte*

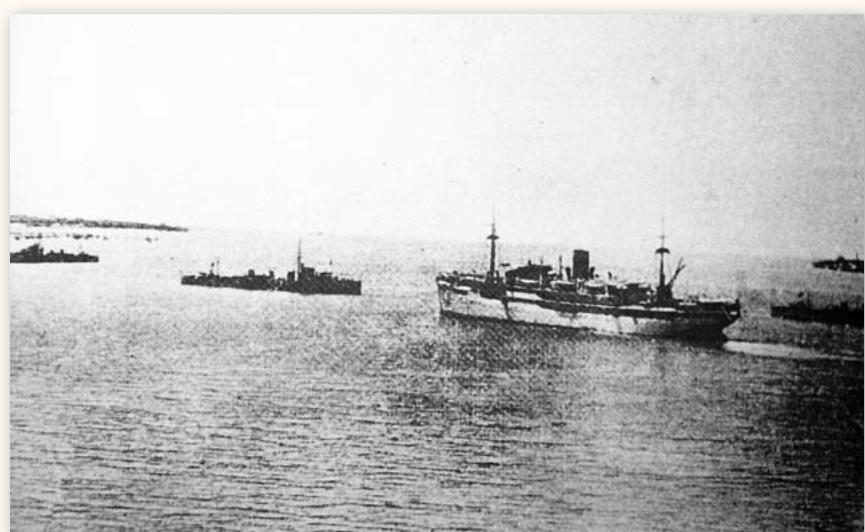
Aralar, hundidos también en la barra sanluqueña, ofrecía sus servicios, así como los elementos que disponía para estos trabajos submarinos, buzos, sopletes, embarcaciones y cabrias necesarias, para ejecutar el desguace del *Landfort*, dado que había tenido conocimiento, que la JOPS tenía el proyecto de retirar los restos del *Landfort* y *Gliniguada*, (este último hundido en las proximidades de Coria del Río).

Proponía para ello iniciar los trabajos en mayo próximo, quedarse en propiedad cuantos materiales se extraigan de los citados buques, corriendo con todos los gastos de extracción de buques y cargas, solicitando tan solo la cantidad de 100.000 pta., coste de la dinamita que se tenía que emplear en la voladura del *Landfort*, por considerar que este pecio por su estado, precisaba una gran cantidad de explosivos.

Consideró el Ingeniero Director de la JOPS que esta propuesta era digna de ser tenida en cuenta y por ello la elevó al Presidente de esta entidad, para que teniendo la conformidad de la Junta, sea elevada la propuesta a la Superioridad para su aprobación definitiva.

Aparece en estos trámites una lógica preocupación de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas para conocer a quien corresponde el cargo de los fondos de 100.000 pta. que este industrial solicita y si estos fuesen por cuenta la JOPS, se precisa entonces que remita la correspondiente certificación de existencia de fondos.

Todo parece que la empresa Juan de Abrisqueta, ha iniciado los trabajos, pues a finales de septiembre de 1947, comunica que aunque ha trabajado el equipo asignado para el *Landfort* con continuidad, estas faenas se realizan con lentitud, pues solo aprovecha las horas de marea que las corrientes le permiten. Confía en poder continuar los trabajos durante el invierno y la próxima



Puerto y fondeadero de Bonanza año 1911

primavera de modo que estima, que en mayo de 1948 queden extraídos tantos los restos del *Landfort* como los del *Gliniguada*, solicitando para obtener un mayor rendimiento, el alquiler de la grúa *Gelve* de la JOPS, cuando este finalice sus trabajos de mantenimiento de las boyas de la Ría, pues con su asistencia se adelantaría bastante los trabajos, igualmente esta empresa solicita un mes mas tarde, una zona de operaciones de unos 200 m en la explanada de Bonanza, para montar un pabellón desmontable, donde guardar los elementos de trabajos mas delicados.

Mientras tanto y a consecuencia de la destrucción del Boyarín de Naufragio, la Corporación de Prácticos de la Barra, solicita al AMMS en noviembre de 1947 la colocación de una boya de luz blanca, (indicando restos de naufragio), proponiendo que si ello no fuese posible por falta de disponibilidad de linterna, que por esta JOPS se utilice una de las boyas Galonera Norte o Sur, suprimiéndose la boya correspondiente, para evitar que fuese abordada durante la noche.

El AMMS da traslado de esta propuesta el CMMS y esta autoridad lo eleva a su vez al Capitán General del Departamento Marítimo de Cádiz, el cual ordena

que sea informado por el Instituto Hidrográfico de la Marina, institución que informa, que es necesario balizar los restos del vapor aludido, pero sin que ello suponga retirar de su emplazamiento ninguna de las boyas Galoneras, como proponían los prácticos de Sanlúcar. Y caso de carecer de luz para la nueva baliza, que se interese por la Jefatura de Obras Públicas de la Jefatura de Señales Marítimas.

El Ingeniero Director de la JOPS, al recibir este último informe, lo apoya al tiempo que manifiesta que, a pesar de considerar que los citados restos no constituyen peligro para buque alguno que siga correctamente el balizamiento establecido, no hubiera tenido inconveniente en colocar provisionalmente la boya luminosa que se pide, pero aunque cuenta con boya, no dispone de farola para ella. Por ello si la Superioridad estima oportuna la colocación de la boya que se interesa, será preciso que facilite a esta Junta una linterna adecuada al tipo de balizamiento establecido en la Ría y en la barra, finaliza informando que en la actualidad ya se está procediendo a la extracción de los restos del buque citado.

Contesta la Dirección General de Puertos y Señales Marítima, del Ministerio de Obras Públicas, que



Desembocadura del Guadalquivir a 3000 pies.

no puede colocar provisionalmente la boya solicitada por carecer actualmente de los aparatos necesarios, considerando que aunque las gestiones se lleven a cabo con rapidez para conseguir los elementos precisos, será seguramente mas eficaz y definitivo, acelerar en lo posible la extracción de los restos peligrosos.

Este cruce de escritos y respuestas llegan de nuevo al CMMS, al tiempo que unos días antes esta Comandancia Militar de Marina, es informada por la Delegación Oficial del Estado en las Industrias Siderúrgicas, sobre los desguaces de los buques *Landfort* y *Guiniguada*, de los cuales no tiene conocimiento, recordando que todos los materiales que se obtengan de estos barcos tanto chatarra como chapas, tienen que ser puesta a disposición de esta Delegación Oficial, para su distribución a las industrias, y no habiéndose hasta la fecha solicitado orden de suministro para estos materiales, desconoce si estos desguace lo hace la JOPS directamente o bien lo ha contratado con algún chatarrero.

Puede que estas reclamaciones oficiales sobre los restos que se pretenden extraer de los pecios

citados, hicieran desistir a la empresa que así se lo había propuesto, pues de nuevo en noviembre de 1952 una empresa de desguace de Huelva, "Desguaces y Salvamentos", enterada que otras empresas de prestigios han fracasado en el intento, por ser muy difícil la extracción de los restos en posición tan afectada por las corrientes de mareas, dado que solo permiten trabajar dos horas por cada repunte de marea (cuatro horas diarias en total), propone trocear los restos del *Landfort*, con empleo de gran cantidad de explosivo y una vez retirado felizmente el obstáculo a la navegación que ofrece el citado vapor, dejar la canal completamente navegable y limpio de peligro, previo reconocimiento *ipso facto* por parte del personal especialista de la JOPS que se designe, solicitando para ello, una bonificación de 100.000 pta. para la empresa.

Pudo ser tenida en cuenta esta propuesta por parte de la JOPS pero no obstante se le solicitó un informe mas completo de los primeros reconocimientos, por lo que aporto un detallado estudio del buzo de la empresa, que además de las particularidades sobre la posición y orientación del vapor, que al inicio de este artículo

se citan, manifestaba que es muy difícil de precisar el estado del casco por estar recubierto de una capa de 20 cm. de ostiones, (cabe considerar que en estas aguas salobres de la desembocadura del Guadalquivir, desde la llegada de los fenicios a la zona, han sido objeto de comentarios destacados en las diversas crónicas geográficas, la importante colonia de ostiones y almejas que se asientan sobre sus piedras y banco de arena, debido al gran desarrollo de estos moluscos, principalmente los primeros, los cuales se reproducen cada seis meses sobre las conchas de sus antecesores, produciendo unas capas calcáreas de grosor considerables, allí donde asienta el primer ostión que sirve de cuna, formándose a través de los años, la conocida piedra ostionera), informando igualmente el buzo, que observa que el buque ha sido dinamitado en ocasiones anteriores, no obstante pudo comprobar, que la parte de popa desde la maquina al timón esta rota y separada del resto del casco, apreciando además, una gran abertura en la banda de babor de esta zona hacia el centro de la bodega numero 1, lo que hace presumir que también se halle rota.

Finaliza el informe proponiendo que siendo necesario trocear el vapor en pedazos apropiados a la potencia de la grúa a emplear para su extracción y limpiar el casco de ostiones donde vayan realizándose los trabajos, se necesita para ello unas 150 cajas de Dinamita Goma, con un valor aproximado de 90.000 pta.

Convenció este informe a la Dirección Facultativa de la JOPS, y en este mismo mes se autoriza a la empresa Desguaces y Salvamento a proceder a los referidos trabajos, aceptándose el pago de 100.000 pta. a la finalización de los mismos una vez comprobado que el canal navegable queda completamente libre de cualquier resto del *Landfort*. A petición de la citada empresa se extendió un certificado acreditativo sobre la necesidad de

uso de explosivos para la ejecución de los citados trabajos.

Por fin pudo ser atendida la tan deseada y solicitada boyas, por necesaria, de este naufragio, pues en el Grupo de Avisos a los Navegante del 19-II-53 que edita semanalmente el Instituto Hidrográfico de la Marina, se publicaba: *Sanlúcar de Barrameda (barra).- Boya luminosa establecida. Situación: Latitud: 36°47'4" N. Longitud: 6°22'2" W. (aproximada).*

Detalles: En la situación indicada a unos 150 metros aguas arriba de la boyas luminosa nº 17 (La Riza) balizando los restos del naufragio <<Landfort>>, ha sido establecida una boyas negra con luz blanca de destellos.

Esta información que tuvo su origen en la comunicación de la Comandancia Militar de Marina de Sevilla de fecha 12-II-53, afectaba a la publicación Faros, Señales de Niebla y Visuales Horarias. Parte I, de 1952, núm. 1119 Obs. y a las Cartas núms. 58, 208B, 634,102 y 104.

No parece que las comunicaciones entre los diferentes organismos del Estado fuesen coordinadas, pues en julio de 1955, la Junta de Desguaces del Ministerio de Industria preguntaba por el estado en que se encontraban las obras de recuperación de estos restos que había iniciado la empresa Juan de Abrisqueta en 1947, subvencionada por la JOPS. Por ello unos días después, el Ingeniero Director contesta a dicho organismo, que la citada empresa había abandonado los trabajos sin llegar a efectuar el desguace total de los restos del *Landfort* y *Guiniguada*.

Unos meses mas tarde, esta Junta de Desguace comunica a la JOPS que esta interesada en aceptar la oferta que ha recibido sobre la extracción de los restos de los cuatro pecios que en este articulo se han citado, (*Landfort*, *Guiniguada*, *Monte Aralar* y *Delfina*), estando por ello dispuesta a financiar en la medida de los posible los trabajos, por lo que interesa conocer, si existe algún reparo por parte de la JOPS, para llegado el caso, proceder a extender el



Motonave entre Boyas nºs. 13 Epíritu Santo y 14 La Riza, de la Nueva Canal

Contrato o Convenio de condiciones, para la recuperación, que propone el gerente de otra empresa, también radicaba en Huelva.

En julio de 1955, contesta el Ingeniero Director de la JOPS que no existen inconvenientes para que esta Junta de Desguace realice los trabajos previstos en los pecios citados, pero con la condición de que durante estas operaciones no se empleen medios que puedan entorpecer la normal navegación por la Ría.

Hasta aquí es la historia extraída del expediente de la JOPS, de los datos facilitados por el Instituto Hidrográfico de la Marina, Secciones de Oceanografía y Navegación y de las restantes fuentes al pie indicadas, sin que podamos concretar por ello, que parte de los restos se pudieron sacar o aun permanecen en el fondo.

En 1955 se publica en el *Derrotero N° 2 de las Costas de Portugal y SW de España*: “A unos 150 metros al E. de la Boya de La Riza y a unos 1250 metros al 249º de la Torre de Malandar, se hallan hundidos los restos del naufragio del <<Landfort>>, balizados por una boyas cónica, negra, luminosa.”, información que también fue recogida en la edición de este *Derrotero* de 1966, por ser de especial interés para los navegantes, especialmente cuando

estos abordaban la barra sin práctico, hasta la puesta en servicio de la nueva canal en 1982.

Volviendo al inicio, que en cierta medida razonaba la decisión del Mando Naval de la Republica de llevar a cabo esta acción de sabotaje, con objeto de cerrar al tráfico marítimo el puerto de Sevilla, anulando la posibilidad del apoyo logístico que su inteligencia naval presuponía, cabe mencionar por su importancia, el tráfico marítimo en la Ría del Guadalquivir, recogido por Barbadillo en la citada obra *Exidio* durante los meses inmediatos al alzamiento:

Septiembre:

Día 7 por la tarde, cuando un mercante noruego pedía práctico en Chipiona para entrar en Bonanza y subir a Sevilla, fue obstatizado por un buque pirata que se acercaba a este, el cual desistió de su propósito cuando sin saberse las razones, apareció un *aeroplano nacional* que comenzó a lanzar bombas sobre el buque pirata, defendiéndose este con sus cañones y ametralladoras, mientras que realizaba maniobras evasivas de cambios de rumbo y velocidad, que dificultaba el ataque del aeroplano, lo que dio lugar a que el buque noruego pudiese alejarse



Bajo de Guia, pantalan embarcadero

hacia las costas de Huelva, mientras la noche oscurecía la zona.

Día 11, entro un mercante alemán con cargamento de guerra, escoltado por dos buques de guerra de la marina de este país.

Día 16, fondea en Bonanza un destroyer alemán para recoger a uno de los dos oficiales alemanes que llegaron horas antes a Sanlúcar, procedente de Badajoz, para embarcar sin ningún obstáculo en este buque, mientras que el otro oficial se dirigía a Chipiona para embarcar en un acorazado alemán que igualmente se encontraba fondeado. El rumor que mas crédito obtenía, confirmaba que ambos buques se dirigirán a Alicante para liberar a José Antonio Primo de Rivera, preso en la cárcel de esta ciudad, por medio del pago de un millón de pta.

Día 17, del mismo mes fondea en Bonanza un mercante alemán cargado de aeroplanos, llevando a bordo también los pilotos de estos aviones. Se dice que esta entrada, con destino final Sevilla, es la primera de una serie de siete buques que arribaron en breve. Este mercante venía acompañado por dos acorazados alemanes, que se alejaron de Chipiona

cuando este buque con práctico a bordo, subía el río.

Día 27, desembarcan en Sanlúcar parte de la dotación de un destroyer alemán que vigilaba las costas próximas. Son agasajados por las autoridades y saludados confraternalmente por numeroso público.

Octubre:

Día 6, atraca en Bonanza un buque alemán con el Cónsul de Alemania en Alicante, que trae noticias sobre Primo de Rivera, las cuales no son muy esperanzadoras.

Día 9, pasó por Bonanza un mercante alemán cargado de material de guerra. El mismo día atraca en Bonanza otro acorazado alemán para dar asueto a su tripulación.

Día 14, arriba a Sanlúcar otro buque alemán que también desembarca parte de su dotación para visitar la ciudad siendo recibidos por las autoridades locales.

Día 15, el buque anterior es relevado por otro de su misma nacionalidad.

Día 21, atraca en Bonanza otro buque de guerra alemán que

anticipa noticias sobre el bombardeo de la costa alicantina.

Noviembre:

Se tienen noticias de que no cesa el tráfico marítimo de mercantes alemanes hacia Sevilla, estimándose que hasta el día 17 han desembarcado de estos, cien aviones junto con sus pilotos y técnicos.

Día 22, fondea en Bonanza un buque alemán para desembarcar al Cónsul de Alemania en Burgos y su Comitiva, los cuales continúan viaje por tierra hasta Sevilla a causa de la imposibilidad de subir el río por exceso de calado.

Diciembre:

Es tal el número de buques alemanes que arriban para subir a Sevilla que se dejan de concretar los días de entrada de estos, destacándose no obstante, que tan solo el día 5 entraron catorce mercantes, mientras que en Bonanza permanecía el torpedero Tigre.

Día 9, suben un importante número de buques alemanes sin detallar su número, asegurándose que todos traían material de guerra.

Febrero de 1937:

A medida que la guerra continua, va en aumento el tráfico marítimo de la Ría de Sevilla, así el día 3 se observa durante el día, dieciocho mercantes alemanes escoltados por un buque de guerra de esta nacionalidad, que esperan fondeados en Bonanza, durante la noche aumentan a veinticuatro. En esta fecha se cierra el río a la navegación, quizás por las fuertes avenidas producidas por las intensas lluvias de días anteriores.

Tan importante concentración de buques cargados de material de guerra no pasó desapercibida a la inteligencia republicana, así durante esta tarde, apareció por el horizonte de la marisma un aeroplano con intención de bombardear algunos de los numerosos buques aquí concentrados, con tan mala



precisión en su ataque, que dejó caer su cargamento de seis bombas en las inmediaciones del Cortijo Alcaide, unos kilómetros alejados no solo de los buques sino también del cauce del río.

Día 4, al amanecer se observan en el fondeadero más de doce mercantes de banderas diversas, (italianos, alemanes, portugueses y españoles), destacándose entre estos un bergantín airoso y blanco, por lo que hace suponer que la bajada de aguas del río perdió fuerza, posibilitando a gran parte de los mercantes alemanes allí fondeados, reemprender su viaje a Sevilla y a otros de diversas nacionalidades, entrar por la barra de noche. Durante la mañana de este día va aumentando de nuevo, el grupo de buques fondeados en Bonanza.

El 17 de marzo atrae en Bonanza un buque de la Royal Navy, en visita con carácter privado, el cual por cortesía naval cumplió a las autoridades locales, a pesar de no ser reconocido por Gran Bretaña el Gobierno de Franco en estas fechas.

A causa de la puesta en servicio de la nueva canal, es cada día más patente la progresiva acción de colmación que está sufriendo la zona del Landfort por decantación de los fangos y arenas en suspensión que las aguas turbias del río arrastran, al quedar muy reducidas las fuertes corrientes que antes allí se presentaban, aunque no por ello, la reproducción de los ostiones que cubren sus restos haya decrecido, como bien señaló el buzo de la empresa Desguaces y Salvamentos, todo lo cual hace prever, que los escasos restos de este pecio que aun permanecen junto con su carga, quedarán cada día más ocultos, transformándose en una singular piedra ostionera, que pasado unos años, llegarán a enmascarar totalmente los orígenes de este histórico pecio, que con tanto enigma ha llegado a nuestros días.



Año 2005. Bajo de Guía: Dos Epoca de vuelta encontrada, replica Nao Victoria, y Submarino Tonina (último viaje al causar baja en el servicio, despedida del puerto de Sevilla).

Para finalizar y a modo de juicio crítico cabe resaltar:

- La premura en la toma de decisión para planificar el momento y posición más adecuada de esta acción de sabotaje, en la Ría del Guadalquivir, hace pensar que tuvo que estar asesorada por alguien que tenía un conocimiento muy detallado de las características tanto del lugar, carrera de la marea e importancia geoestratégica de la posición elegida, teniendo muy en cuenta que esta acción se lleva a cabo a las dos semanas del alzamiento y por lo tanto a la mayor brevedad.

- El mando naval republicano tuvo que tener además un eficiente servicio de información que le ayudara no solo a esta planificación sino a evaluar la importancia que en los primeros meses tendría esta vía marítima para el apoyo de los sublevados.

- Si bien se eligió el momento más adecuado para posicionar y hundir el vapor Landfort, es posible que no se planificara adecuadamente la maniobra de esta operación final, pues aunque no está confirmado que dicho buque fondeara con la proa a Bonanza, si es razonable

pensar que no se fondeó por popa, de modo que los intensos hileros de la corriente vaciante lograron desviarla a un lado de la canal practicable, antes de asentarse sobre el fondo. Hubiese sido necesario fondear a la marea entrante (popa) y a la vaciante (proa), para asegurarse la posición y los efectos perseguidos.

- Igualmente no se evaluó adecuadamente el comportamiento del barco durante el hundimiento voluntario al abrir los grifos de fondo, todo hace pensar que esta acción demoró más de lo estimado su hundimiento, pues habiéndose elegido una marea de tan poco coeficiente y con tan dilatado periodo de aguas chifles, lo razonable hubiese sido dejarlo asentado sobre el fondo, antes de que la corriente vaciante entre con fuerza. Quizás faltaron unas reducidas explosiones controladas en el plan de sus bodegas. A fin de cuenta se estima que teniendo en cuenta la carga que en este momento portaba, tan solo precisaba el buque hundirse menos de tres metros para apoyar sobre el fondo.

- Es de resaltar una curiosidad acerca del cargamento del buque, unas 250 tn. de cemento en sacos, más una cantidad indeterminada de corcho, pues siendo habitual



Puerto de Bonanza, Sanlúcar de Barrameda (Cádiz)

que transportara cemento para descargar en uno o varios puertos habitualmente receptores de esta mercancía de la propia empresa, Cementos Fradera S.A., no es comprensible que también llevase pacas de corcho en sus bodegas, pues este vapor se dedicaba expresamente al tráfico de cabotaje con mercancías propias, distribuyendo sacos de cemento de su propia factoría a la bajada, y posteriormente cargaba carbón en algún puerto del norte peninsular, procedente de las propias minas asturianas que sus armadores poseían, con destino a Vallcarca, para alimentar los hornos de esta fábrica. Así es de pensar, que el cargamento de corcho fue expresamente

embarcado intencionadamente, quizás con el fin de ayudar a mantener el buque adrizado mientras se inundaba, hasta llegar a asentarse sobre el fondo de una zona no precisamente enraizada o plana de la canal, e incluso cabe también pensar como hipótesis, que los mismos que prepararon este hundimiento, planificaran su recuperación, en la creencia de que una vez abortado el alzamiento, tendrían que reflotar el *Landfort* para dejar expedita la canal del modo más fácil posible. Por ello bajo estas premisas, puede resultar acertado suponer, que el buque debió de zarpar hacia su destino final, desde un puerto que habitualmente operara con corcho y por lo tanto

dentro de la zona comprendida entre Málaga a Cabo San Vicente.

Otras consecuencias colaterales: Este sabotaje dio lugar a posicionar en la zona de la playa de La Jara dos cañones Schneider para defensa de costa de la barra de Sanlúcar, traídos con premura desde Cádiz, motivando años más tarde, la instalación fija en la punta de Montijo en este litoral, de unas baterías de defensa de costa, que permanecieron hasta la década de los 60 del pasado siglo, cuando la doctrina de artillería de las costas españolas se modifica, al quedar obsoletos sus planteamientos, ante la aparición y aplicaciones de los misiles y las consecuencias de los ataques aéreos a estos vulnerables puntos defensivos costeros.

Realmente este evento hizo recapitular la estrategia de defensa de la costa de este enclave que hasta el siglo XVIII tan bien dotada estuvo por los diferentes fuertes, torres y castillos para su defensa, pues no olvidemos que a pesar de la autodefensa que ofrecía la peligrosidad de la propia barra, especialmente para aquellos navegantes desconocedores de sus variables ante visitas no deseadas, esta aun fue más reforzadas, por los despliegues defensivos en cada época de su mayor esplendor, siglos XV al XVIII, por la importancia que el enclave tuvo para la historia de España.

FUENTES:

- EXIDIO, *La Guerra Civil en España, Notas al vuelo de lo acaecido en Sanlúcar de Barrameda, entre el 18 de julio 1936-17 julio 1937*. Manuel Barbadillo Rodríguez.
- Expediente numero 47 de la Junta de Obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla, del año de 1936. Hundimiento del Vapor *Landfort* en la Barra de Sanlúcar de Barrameda, el día 4 de agosto de 1936.
- La Legión Cóndor, *Guerra Civil Española*, Miguel Valverde Espín. Revista Arena y Cal nº 53.
- La Guerra Silenciosa y Silenciada, Volumen I, Fernando y Salvador, Moreno de Alborán.
- Lista Oficial de Buques de España. Extracto facilitado por el Museo Marítimo de Barcelona.
- Tablas horarias de mareas en Chipiona y Bonaza, incluyendo coeficientes, los días 2 y 3 de agosto de 1936. Estudio facilitado por Sección de Oceanografía del Instituto Hidrográfico de la Marina. Cádiz.
- Carta Náutica nº 4421 del Instituto Hidrográfico de la Marina .Cádiz.
- Informe recopilatorios de las publicaciones náuticas citadas, existentes en los archivos históricos, del Instituto Hidrográfico de la Marina, Cádiz elaborado por la Sección de Navegación de esta institución.
- Documentos números 2192, 2499 y 1347, fechados todos el 24-8-36. Archivo Municipal de Sanlúcar de Barrameda.
- Vallcarca, *Un Valle, una Fábrica, Una Colonia, 1903-1936*, Ángel Llinás Crouseilles y Mary Muñoz de Morales, Libros d' Historia num. 2, Co-lección del Grup d'investigadors de les Roquetes del Garraf.
- Vallcarca: *Una Vall, Una Fábrica, Una Colonia, 1936-1975*, mismo autores, mismo editorial y número 4 de la misma colección.
- Revista Prácticos de Puerto nº 55, Noviembre 2008. Artículo *Curiosidades Históricas/18*, Francisco J. Iáñez.

