

EL OTRO DELFINA

Por Joaquín Lozano Torres
Expresidente de la División de
Remolcadores, Boluda Towing & Salvage

Mucho trabajo me costó poner en pie la historia de este buque del que pocos documentos se pueden conseguir y esos pocos son solo los relacionados con su naufragio en la Barra del Río Guadalquivir.

Sin embargo, tirando de un leve hilo, este me llevó a otro y así creo que he podido conseguir una digna información acerca del mismo.

Nació este vapor de 3.037 toneladas de registro bruto, 104 metros de eslora y casi 15 metros de manga, con el nombre de HALLSIDE. Como tantos otros de principios del siglo XX, en astilleros británicos, en concreto en los llamados Tyne Iron Shipbuilding Company, situados, como otros muchos, en las proximidades de la ciudad inglesa de Newcastle.

Fue botado el día 28 de julio de 1919; en una época de esplendor de las minas de carbón cercanas y la pujante industria que florecía a ambos lados del Río Tyne. Esas que vertían sin control hasta terminar por convertir sus aguas en una auténtica porquería pero que hoy, felizmente y gracias a un trabajo arduo y encomiable, lucen de nuevo limpias y controladas hasta el punto de que los salmones hace años que vuelven a frecuentarlo sin temor alguno a morir en el intento.

Fue encargada su construcción por los armadores locales Charlton, McAllum & Co, especializados fundamentalmente en las rutas comerciales entre Escandinavia y Rusia donde verdaderamente habían sido pujantes hasta



Vapor HALLSIDE.

que, como consecuencia de la Primera Guerra Mundial, una parte muy importante de su flota fue destruida hasta el punto de que, prácticamente, tuvieron que comenzar de cero con esta nueva unidad.

Después de diez años de actividad para aquellos armadores, fue vendido el buque en 1.929, al naviero español de Bilbao, Fernando Sainz de Incháustegui, quien renombró al mismo como DELFINA, repitiendo el nombre de otro vapor propio que, tan solo un año antes, se había perdido en aguas cercanas a la Isla de Man. Quién sabe, premonición o rara casualidad de la vida, visto como terminaría también este buque, no fue precisamente el más afortunado de los nombres este que lucieron ambos, sin duda, en honor a la madre de Don Fernando, Delfina de Incháustegui.

Pero de nuevo en 1934 decae el nombre de DELFINA a favor del de MARQUÉS DEL REAL SOCORRO, título proveniente de Cuba del que el señor Sainz

de Incháustegui estaba muy orgulloso puesto que hacía muy pocos años que acababa de rehabilitarlo después de estar el mismo vacante durante mucho tiempo. Años más tarde y sin embargo, como consecuencia de uno de los deportes favoritos de la aristocracia española, esto es, la permanente pelea para arrebatarse títulos a los colegas, la familia Sainz de Incháustegui perdería dicho título que sería judicialmente adjudicado a la riquísima y conocida Alicia Koplowitz que, a su vez, lo cedió a su hijo Alberto pero que, al día de hoy, sigue siendo disputado judicialmente, esta vez por Doña María Elena de Cárdenas, una joven, simpática y casi centenaria señora cubana, de ascendencia sevillana, residente en Miami y pariente lejana de esa familia.

En fin, tampoco duró demasiado el rimbombante nombre de MARQUÉS DEL REAL SOCORRO en las amuras del vapor porque, comenzada la Guerra Civil española, el Gobierno Vasco lo incauta, lo renombra ITXAS-GANE y lejos de hacerlo

entrar a pelear en el conflicto armado, supongo que por aquello de “a verlas venir”, con mucho cuidado lo pone a buen recaudo en aguas de Cardiff donde, amarrado a muelle, permanece hasta finalizar la contienda. Cuando todo acabó, la embarcación fue devuelta a sus antiguos propietarios que, de nuevo y finalmente, lo vuelven a bautizar con el nombre de DELFINA.

Y hechos ya todos los comentarios anteriores, fundamentalmente relacionados con el nombre y los sucesivos armadores del buque, me centraré ahora en su final y en algo que quizás pueda resultar inédito y que afecta a otro vapor que también acabó sus días en el mismo sitio que el DELFINA; me refiero al MONTE ARALAR aunque ese es otro caso que, por ser merecedor de capítulo aparte, en separada historia será acometida.

El caso es que había estado lloviendo mucho los días previos al que resultaría ser el último de la vida nuestro DELFINA allá por el final del mes de enero del año 1940. La travesía desde Gijón, donde arrancó su viaje, fue dura y hubo de enfrentar mala mar frente a la costa gallega y casi durante toda la navegación paralela a la costa portuguesa. Cuando llegó por fin a la aproximación de la barra, el Río mostraba su poderío desembalsando una enorme cantidad de agua que lo arrastraba todo y esa es una circunstancia que siempre complica y mucho la operación de mantenerse a rumbo cuando se enfila la entrada en dirección norte. Además de lo anterior, aquel fatídico 4 de febrero de 1940 la mar de leva habitual en la zona de la Broa, donde el río ya es mar, producía senos de casi



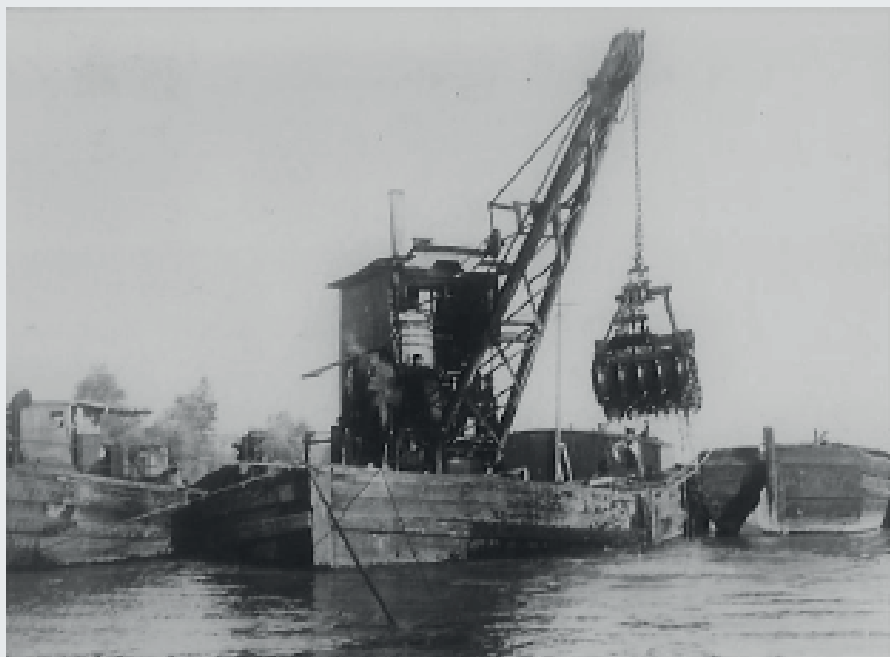
Restos del Delfina.

dos metros respecto a la cresta de la ola y seguramente eso fue lo que provocó que un buque muy cargado, como era el caso del DELFINA, con unas 5.000 toneladas de carbón asturiano en sus bodegas y justito de calado, diera el correspondiente pantocazo sobre el ostionero bajo llamado de El Lagunazo. Se abrió en su fondo una importante brecha y la consiguiente vía de agua lo llevó a su fin cuando, ya herido de muerte y con la inercia de su arrancada, quedó definitivamente varado en el siguiente bajo que se llama de Galoneras, situado a unos 500 metros al norte de la boya número 5 de la entrada al Guadalquivir. Es de justicia destacar, eso sí, que la maniobra por parte del práctico a bordo, Don Raimundo Gutiérrez, fue impecable y el barco, finalmente, quedó varado de forma más o menos estable por lo que, afortunadamente, toda la tripulación pudo salir indemne de la tragedia.

Su casco no quedó totalmente sumergido sino que gran parte de la obra muerta permaneció a

la vista pero, con el transcurso de los meses siguientes y por el efecto de las corrientes y el propio peso del barco, una parte del mismo se quebró separándose del resto y quedando completamente sumergida a modo de trampa, como más tarde se verá, para otros incautos navegantes.

Como no podía ser de otra forma, se dictaminó la pérdida total constructiva del barco y con este hecho, la adjudicación de la propiedad de los restos del mismo a la Compañía Aseguradora Banco Vitalicio de España que acabó contratando con mi abuelo Joaquín Torres Távora la extracción de la carga y su posterior desguace. Sin embargo y a pesar de ponerse en marcha con enorme rapidez la compleja operación, tal como se reconoce en documento de la Dirección Facultativa de la entonces llamada Junta de Obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla, los trabajos de salvamento y desguace se estaban llevando a cabo “con grandes dificultades y en condiciones penosísimas



La dragalina sobre una barcaza.

debido, principalmente, al castigo del mar de leva y al azote del viento que impiden en ocasiones incluso poder abordar el barco para realizar las operaciones citadas".

En definitiva, se fue preparando el material necesario que, dadas las dificultades del trabajo, incluía toda una flota auxiliar.

Contaba mi tío Joaquín Torres López, que siendo bastante joven fue quien se hizo cargo de aquella operación, que instalaron en la cubierta del DELFINA una dragalina de vapor, esto es, el equivalente a una excavadora de cuchara que supongo hubo de ser trasladada desmontada hasta dicha cubierta y allí mismo volverla a componer para acometer la faena que se le encomendaba.

Resultó que el sistema funcionó a las mil maravillas, sacando carbón de las bodegas sin mayor dificultad y descargando el mismo a una barcaza de madera que se llamó SANTA LUCÍA.

Y si el sistema fue exitoso,

el negocio no le fue a zaga porque un bien tan necesario y escaso en la época como lo era el carbón, hizo que los ávidos pesqueros hicieran cola abarloándose a la barcaza para comprar a buen precio el negro maná. En cuanto al resto de los materiales extraídos, estos eran llevados hasta el muelle de Bonanza, de allí a un almacén cercano que se alquiló para este fin y finalmente, poco a poco, fueron siendo comercializados.

Al servicio de la barcaza estaba el remolcador CORIA, también de vapor, y aun había otra embarcación auxiliar, en este caso una lancha de motor llamada BASTARRECHE que se dedicaba principalmente al traslado del personal desde Bonanza al tajo.

Naturalmente, al irse aliviando la carga de las bodegas y achicarse el agua de las mismas, era fácil ir cortando el barco.

Pero aunque estos restos estaban balizados, eran bien visibles y los Prácticos conocían

perfectamente cómo evitarlos, un trozo grande correspondiente a la popa que se había desprendido no estaba tan controlado y como si de una maldición se tratara, siguió ocasionando graves problemas a otros buques.

El primero de los que terminó por acompañar al DELFINA un año después de aquel siniestro, fue el MONTE ARALAR aunque, como antes decía y por la trascendencia de este vapor, dejó el caso para un nuevo capítulo. Mucho más grave que estos dos naufragios, en este caso por la terrible tragedia que ocasionó, fue el caso del pequeño pesquero LEONOR, cuyo siniestro, una madrugada de niebla cerrada, casi veinte años más tarde, costó la vida a cinco de sus tripulantes y constituyó uno de los más tristes episodios que recuerdan los mayores del marinerio pueblo de Sanlúcar.

Y aunque hubo voladuras y rescate del material que se pudo proveniente de aquellos pecios, dadas las dificultades que el trabajo entrañaba y su diseminación a causa de las corrientes, no fue posible la limpieza total de todos aquellos restos. El Canal de Navegación, para la mejora de sus condiciones y la eliminación de tanto riesgo, terminó siendo modificado, desplazándose el mismo hacia el este. Y en cuanto a aquellos bajos, con sus trozos de buques convertidos ya en arrecife y parte de su paisaje, acabaron convirtiéndose en el hábitat de la abundante fauna de peces y moluscos que felices habitan hoy sobre ellos intentando esquivar, la mayoría de las veces en vano, el anzuelo de los muchos pescadores que con sus botes frecuentan la zona.

■

jlozanot195@gmail.com