

¡Hundid el Bartolo!

José Manuel Sanchis

finezas@gmail.com

En una fecha no precisada de 1942, el vapor *Bartolo* (Fig. 1) cargaba en sus bodegas el último envío de mineral de hierro procedente de las minas de Lucainena de las Torres. Poco más tarde serían desmanteladas tanto las instalaciones mineras como las ferroviarias, concluyendo de este modo una de las etapas más florecientes de la historia minera almeriense.



Figura 1: El vapor *Bartolo* (Fot. As. Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante)

Apenas un año después, el 6 de marzo de 1943, un submarino británico, el *HMS Taurus*, torpedeaba y hundía al *Bartolo* frente a la costa francesa, cuando regresaba de Marsella después de haber depositado un cargamento de suministros destinados a las tropas alemanas combatientes en Francia, con el trágico balance de 8 muertos y 22 supervivientes.

Tras el hundimiento de este y otros buques que operaban en el Mediterráneo auxiliando a las tropas alemanas que luchaban en Italia y Francia, el gobierno español hubo de ceder a las presiones que desde Gran Bretaña se le hicieron, inmovilizando a los cuatro buques restantes de la naviera Bachi, que a partir de diciembre de 1943 pasaron a ser administrados por la Subsecretaría de la Marina Mercante hasta el final de la II Guerra Mundial.

Las minas de Lucainena y el ferrocarril

El grupo financiero formado por Ramón de la Sota (Fig. 2) y Eduardo Aznar había creado en 1886 la *Compañía Minera de Setares*, con la finalidad de explotar los ricos yacimientos ferríferos cántabros. El éxito alcanzado en estas minas les impulsó a la creación de otras grandes empresas, tales como astilleros, navieras y mineras, destacando entre estas últimas la *Cía. Minera de Sierra Menera* y la *Cía. Minera de Sierra Alhamilla*, dos de sus mayores inversiones en este sector.



Figura 2

Ramón de la Sota (Arch. J.M. Sanchis)

Deseosos los empresarios vascos de ampliar sus negocios por el sureste peninsular, fundaron en 1893 la *Compañía Minera de Sierra Alhamilla*, teniendo como socios principales a Otto Kreizner y H. Borner, ambos dedicados a los negocios mineros con algunas concesiones en Lucainena.



Figura 3: Plano del trazado del ferrocarril (Fot. J.M. Sanchis, 2013)



Figura 4: Vista aérea de Agua Amarga (Fot. J.M. Sanchis, 2013)

Uno de los primeros objetivos fijados por la nueva compañía fue la de la construcción de un ferrocarril (Fig. 3) que permitiese la salida del mineral hasta la costa desde dónde podría ser remitido mediante buques a sus lugares de consumo, principalmente la siderurgia inglesa. Para ello, proyectaron y construyeron un ferrocarril desde Lucainena a Agua Amarga (Fig. 4), donde se levantó, además, un gigantesco depósito-cargadero (Fig. 5). Las obras se iniciaron en septiembre de 1894, dándose por concluidas en 1896. En mayo de este mismo año partía desde Agua Amarga el primer buque con mineral de hierro procedente de las minas de Sierra Alhamilla (Figs. 6, 7, 8 y 9). Se trataba del *Albia* (Fot. 10), un vapor perteneciente a la compañía naviera de *Sota y Aznar*, que se hundiría el 5 de febrero de 1915 tras encallar en la Roca Henden, en Sunderland, Inglaterra; el barco, con un cargamento de mineral de hierro procedente de Sagunto, se dirigía a Yarrow. Tras la colisión, el capitán intentó llevarlo hasta el puerto de Newcastle, pero la gran vía de agua abierta

como consecuencia del choque hizo que la nave se hundiese en la bocana del puerto.



Figura 5
Tolas de mampostería (Fot. J.M. Sanchis, 2013)



Figura 6
Restos mineros en Lucainena (Fot. J.M. Sanchis, 2009)



Figura 7

Batería de hornos en las minas (Fot. J.M. Sanchis, 2009)



Figura 8

Edificios de las minas (Fot. J.M. Sanchis, 2009)



Figura 9

Hornos de Lucainena (Fot. J.M. Sanchis, 2009)



Figura 10

El vapor Albia (Fot. El Mundo Naval Ilustrado, 1900)

La marcha de la compañía fue ascendente y rentable hasta la I Guerra Mundial, época en la que se produjo una terrible crisis en el sector a causa de la misma, con una parada prácticamente total en ventas y exportaciones. Hacia 1931 hubo de interrumpirse el servicio ferroviario ante la imposibilidad de exportar el mineral, entrando la empresa en una dinámica de pérdidas muy considerables, dinámica esta que se agravó durante la Guerra Civil, etapa en que la empresa pasó a ser explotada por los trabajadores, con escasa o nula actividad. Al

finalizar la contienda, en 1939, se retomó el laboreo de las minas y se reinició, tras las pertinentes reparaciones, el tráfico ferroviario. Pese a esta aparente reactivación, resultaba evidente que la empresa estaba herida de muerte.

Así, en 1942, se produjo el último embarque y el posterior desmantelamiento del ferrocarril, con la venta de vías, puentes, vagones y locomotoras.

Cargadero de Agua Amarga

Uno de los elementos más relevantes de todas las infraestructuras que la CMSA llevo a cabo en aquella región fue, sin duda, la construcción del cargadero de Agua Amarga (Fig. 11), gigantesco complejo de tolvas, depósitos, vías y planos (el principal medía 231 metros con 40 de desnivel).

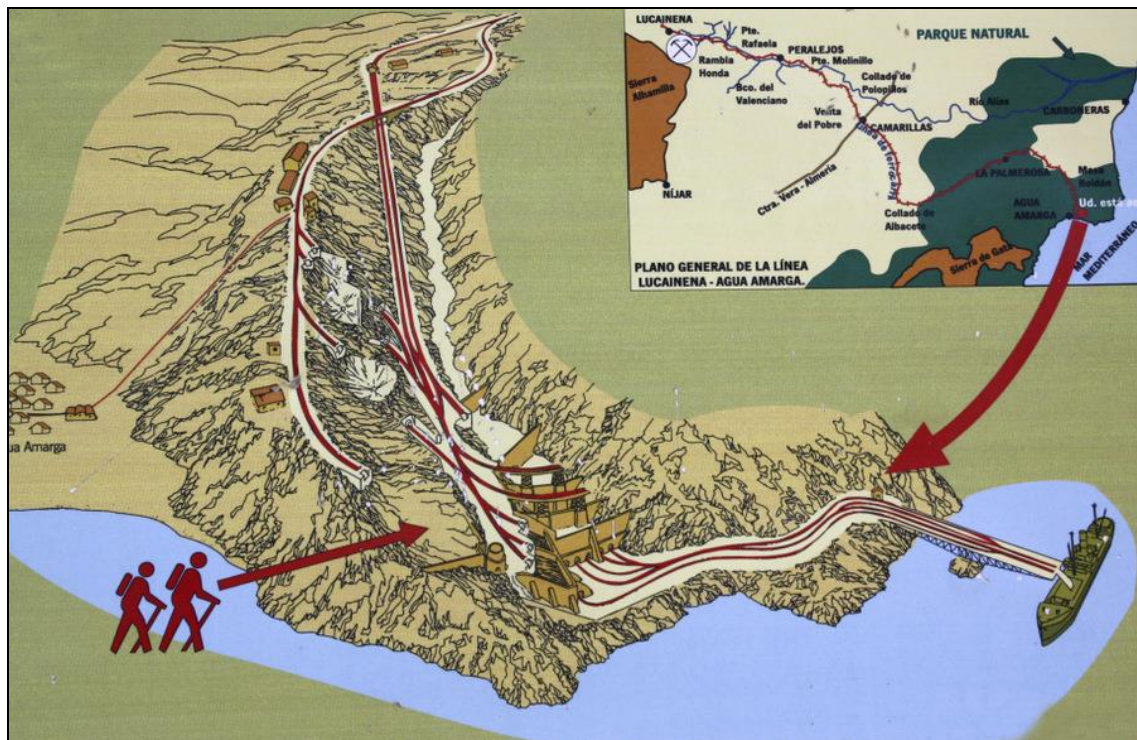


Figura 11: Plano del cargadero (Fot. J.M. Sanchis, 2013)

Se aprovechó para ello la singular orografía de la costa, aprovechándose el barranco natural para el descenso de vagones hasta los depósitos y tolvas de mampostería, cuya capacidad estaba evaluada en 45000 toneladas (Figs. 12 y 13).



Figuras 12 y 13: Vista de las tolvas (Fot. J.M. Sanchis, 2013)

Indudable es la importancia que para la compañía representaron estas instalaciones, ya que por ellas no solamente se daba salida al mineral de hierro, sino que, además, por allí llegaban todos los materiales necesarios para la explotación de las minas y el mantenimiento de la línea férrea, tales como madera, carbón, alimentos, maquinaria, etc.



Figura 14: El vapor Bartolo cargando mineral junto al cantiléver (Fot. tomada del libro Trenes, cables y minas de Almería, 1994)

Todo este enorme conjunto tenía su remate en un muelle metálico del tipo Cantilever invertido (Fig. 14), con un voladizo de 70 metros a una altura sobre el nivel del mar de 14, con una pila de apoyo central anclada en el mar (Figs. 15 y 16). Esta estructura metálica fue construida en los talleres de la *Vasco-Belga de Miravalles*, y dispuso de dos circuitos de vías dobles, dos de las cuales se utilizaban para el desplazamiento de las vagonetas cargadas y las otras dos para su retorno hasta los cargaderos. La carga directa en las bodegas de los buques se efectuaba mediante dos vertederas móviles.

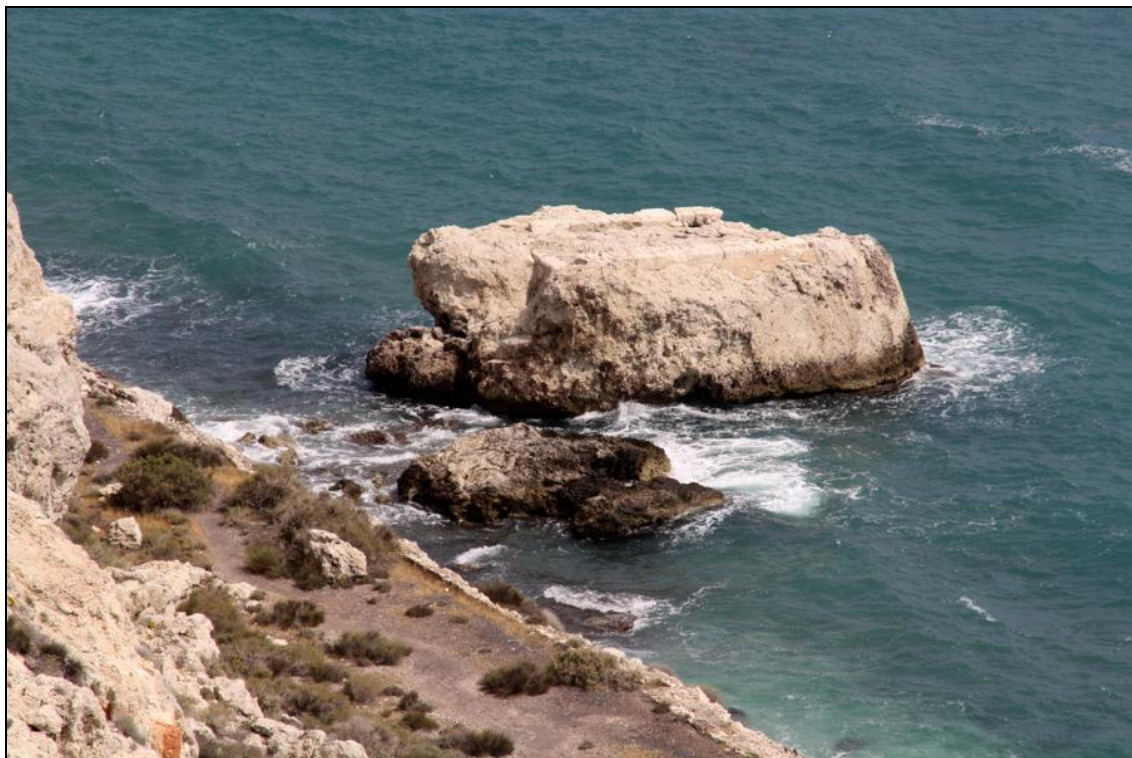


Figura 15

Pilona de apoyo central del cantiléver (Fot. J.M. Sanchis, 2013)



Figura 16: Zona donde estuvo emplazado el cantiléver (Fot. J.M. Sanchis, 2013)

De su enorme capacidad de maniobra dan fe algunas cifras: 3000 toneladas descargadas en un turno de 10 horas, aunque en algunos momentos llegaron

a alcanzarse las 5000 en poco más de 12 horas. Los buques atracaban bajo las vertederas, anclados al fondo marino y sujetos a tierra mediante maromas, encarando las distintas bodegas de las que estaban dotados con un sencillo movimiento hacia adelante o hacia atrás.

La procedencia y cantidad de buques que allí cargaban fue variable según épocas, oscilando entre unos 5 barcos al mes a ninguno, casi todos ellos británicos o pertenecientes a la naviera de Sota y Aznar. Según Torres Villanueva, solían realizar unos trayectos más o menos fijos, para rentabilizar los viajes, y que consistían en transportar hierro hasta Inglaterra desde Bilbao o Cantabria, para dirigirse desde allí a los puertos italianos de Génova o Savona con carbón, regresando a Agua Amarga de vacío para cargar el hierro que más tarde transportarían hasta Inglaterra y regresando finalmente hasta los puertos vizcaínos o cántabros cargados con carbón.

El vapor *Bartolo*

Este buque fue construido en los astilleros de John Priestman & Co.Ltd en Southwick (Sunderland) en 1918. Medía 100,55 metros de eslora y 14,18 de manga, con un puntal (altura desde la quilla a la cubierta) de 7,02 metros. Su botadura se produjo con el nombre de *War Zaphir*, propiedad de la naviera *The Shipping Controller*, de Londres.

Era un barco de carga con casco de acero, del tipo Thurston, con propulsión a vapor, para la cual disponía de un motor de triple expansión de 430 caballos nominales. Podía alcanzar una velocidad de 11,5 nudos y su peso de registro bruto era de 3118 toneladas.

Entre 1919 y 1920, el vapor pasó a manos de Vernall W.H., de West Hartlepool (Sunderland), quien lo rebautizó con el nombre de *Algorta*, manteniéndose este nombre hasta 1925, fecha en la que fue adquirido por la Compañía Naviera Bachi, de Bilbao. Sería entonces cuando se le adjudicó el nombre de *Bartolo*.

Pese a la aparente neutralidad española durante la II Guerra Mundial, cierto es que el gobierno de Franco intentó pagar en cierto modo la enorme deuda contraída con Alemania durante el conflicto fratricida español del 36-39, permitiendo la creación de sociedades capaces de canalizar dicha contraprestación. Con esa idea nació *SOFINDUS* (Sociedad Financiera Industrial), quien entre otras empresas crearía la naviera Transcomar. Esta sociedad adquirió en el plazo de un par de años una decena de pequeños y viejos buques destinados a prestar su ayuda a los germanos en el Mediterráneo oriental en la conocida “Operación Hetze”, cuya principal finalidad fue la de transportar todo lo que pudiesen necesitar el Africa Korps del mariscal Rommel y los destacamentos del Egeo. Solo uno de estos buques sobrevivió a los ataques de los aliados, y hubo que intentarlo de nuevo, pero en esta ocasión para auxiliar a las tropas alemanas establecidas en el arco Mediterráneo.

Para ello, Johannes Berndhart, responsable del consorcio hispano-alemán *SOFINDUS*, adquirió en 1942 por medio de algunos testaferros la naviera bilbaína *Bachi* (Fig. 17), que por aquel entonces contaba con cinco buques: *Bachi*, *Bartolo*, *Juan de Astigarraga*, *Manuchu*, *Tom* y *Kauldi*. Dedicaron los barcos al suministro de las mercancías y productos alimenticios que las tropas

alemanas precisaban, operando para ello en diversos puertos de Italia y Francia.

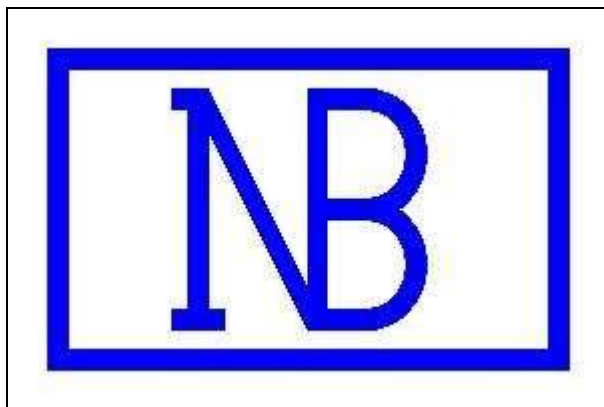


Figura 17: Bandera de la naviera Bachi (Arch. J.M. Sanchis)

Obviamente, tal maniobra no pasaría desapercibida para los servicios secretos aliados, convirtiéndolos en objetivo principal de sus ataques. El 26 de febrero de 1943 fue hundido el *Juan de Astigarraga*, cuando transportaba un cargamento de naranjas valencianas para los alemanes, y algunos días más tarde sería el *Bartolo* el hundido, cuando regresaba a España en lastre tras la descarga de sus bodegas.

Hubo otras naves que ostentaron el mismo nombre, y que también tuvieron un trágico final. Citaremos a *Bartolo*, un carguero construido en 1895 que colisionó en 1913 en el estrecho de Gibraltar con el buque *Conde Wifredo*, cuando se dirigía desde Cardiff a Tarragona, llevando carbón y pasaje, o al primer *Bartolo* propiedad de la *Naviera Bachi* que también chocó contra otro buque en el mismo lugar que el anterior en el año 1925

El submarino *HMS Taurus*



Figura 18: El submarino *Taurus*, 1942 (Fot. Royal Navy)

Este sumergible de la clase T (clase Tritón) fue construido en 1940 en los astilleros de Vickers Armstrong, efectuándose su botadura el 27 de junio de 1942. Inmediatamente se incorporó a la marina real inglesa, navegando por el Mediterráneo desde su base de Gibraltar. Su historial de combate es realmente

impresionante, habiendo participado en infinidad de misiones de guerra en los mares Egeo, Mediterráneo y en el Océano Índico, causando al enemigo un gran número de bajas y una considerable pérdida de naves.

El submarino (Fig. 18), de 1560 toneladas sumergido, medía 84 metros de largo por algo más de siete metros de ancho, y estaba equipado con 16 torpedos y un cañón en cubierta de 100 mm. Su propulsión a doble hélice la proporcionaban dos motores diesel gemelos y dos eléctricos, capaces de alcanzar una velocidad de 15 nudos navegando en superficie. Fue un modelo de submarino ciertamente vulnerable, dado su gran tamaño, fácilmente visible desde el aire en aguas claras.

El 6 de marzo de 1943 avistó frente a las costas francesas, a unas 25 millas náuticas al oeste de Marsella, al buque español *Bartolo*, que se convirtió inmediatamente en objetivo, pese a llevar pintado en su casco un gran letrero en blanco con su nombre y nacionalidad y navegar en lastre. Los aliados no ignoraban las actividades encubiertas del buque a favor de las tropas alemanas, y por ello ordenaron un ataque inmediato y contundente.



Figuras 19 y 20

A la izquierda M.R.G. Wingfield (Fot. www.uboot.net); a la derecha Insignia del Taurus (Arch. J.M. Sanchis).

El teniente de navío Mervin Robert George Wingfield (1911-2005) (Figs. 19 y 20), que era quien estaba al mando del submarino, divisó a las 7,43 de la mañana al buque español, a unas 6 millas náuticas de distancia, ordenando fuese atacado mediante lanzamiento de cuatro torpedos, que fueron disparados a las 8,14, fallando todos ellos el blanco. Se inició entonces por parte del submarino (Fig. 21) una persecución, con disparos de ametralladora de 4 pulgadas, sin que el *Bartolo* manifestase su intención de detenerse. Finalmente, ante la insistencia del ataque, paró sus máquinas y lanzó una señal de socorro.



Figura 21: El submarino Taurus, navegando en superficie. 1942 (Fot. Royal Navy)

Tras un intenso fuego de ametralladora, el comandante ordenó el disparo de un nuevo torpedo, a las 10,05 h, perdiéndose por el flanco del buque sin hacer blanco. Otro torpedo fue lanzado seguidamente, impactando, ahora sí, de lleno en la proa del casco del carguero, que comenzó a hundirse rápidamente. En el ataque murieron 8 marineros y pudieron ser rescatados otros 22, uno de ellos por el propio submarino y el resto por los numerosos barcos de pesca que se encontraban en la zona.



Figura 22: El Taurus (Dolfijn), en su etapa holandesa, hacia 1952 (Fot. Wikipedia)

El *Bartolo* fue visto hundirse en la posición 43° 19'N, 04° 36'E, a las 10,34 horas de aquel fatídico día del 6 de marzo.

El submarino HMS *Taurus* fue cedido en 1948 a la Real Armada Holandesa, que lo rebautizó con el nombre de *Dolfijn* (Fig. 22), manteniéndolo en servicio hasta 1953, fecha en la que fue nuevamente devuelto a la Real Armada Británica, ordenándose su definitivo desguace en el año 1960.