



CRUCERO UNIVERSITARIO DE 1933 EL BARCO QUE SE CONVIRTIÓ EN AULA

En el verano de 1933, un grupo de estudiantes y profesores universitarios embarcaron en la motonave *Ciudad de Cádiz* para, durante 45 días, recorrer el Mediterráneo y acercarse a las fuentes de la historia y la civilización europea.



UNIVERSITY CRUISE OF 1933. THE SHIP THAT BECAME A CLASSROOM

In the summer of 1933, a group of university students and professors embarked on the Ciudad de Cádiz motor ship to travel the Mediterranean for 45 days and visit important sites in European history and civilization.

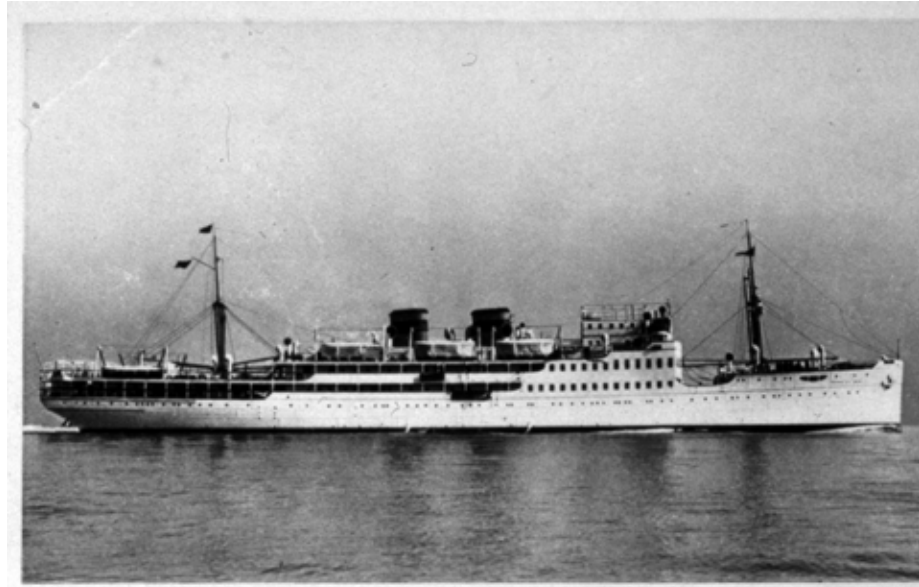
Texto: Carmen Otto Fotos: Archivo Residencia de Estudiantes

El 15 de junio de 1933, el *Ciudad de Cádiz* partía del puerto de Barcelona con rumbo a Túnez. A bordo, un grupo de 188 personas, entre catedráticos, profesores y alumnos se aprestaban a vivir un viaje único, organizado por Manuel García Morente, decano de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Madrid. Por delante aguardaban 45 días de navegación en los que los cruceristas tendrían la fortuna de realizar visitas a lugares como las ruinas de Cartago, en Túnez; las pirámides de Egipto; el palacio de Knossos, en Creta, o Pompeya, en Italia. El 1 de agosto, el Crucero Universitario concluía en el puerto de Valencia.

Más que un crucero al uso, este fue un viaje único, de carácter pedagógico y cultural. Fue un curso de humanidades sobre las fuentes de la historia y la cultura occidental: las visitas y los descubrimientos in situ de los lugares que los estudiantes habían conocido anteriormente por los libros se alternaban con las conferencias preparatorias que, en el barco, dictaban los profesores que viajaban a bordo. Como ejercicio obligatorio, los alumnos tenían que redactar un diario. Una vez concluida la travesía, la Facultad de Filosofía y Letras organizó un concurso para premiar el mejor de todos estos documentos que, voluntariamente, se presentaron al mismo. Esta innovadora iniciativa ha tenido una importancia vital en la historia cultural española del último siglo dada la cantidad y calidad de figuras notables que subieron a bordo, ya fuera como profesores o como alumnos, y disfrutaron de ese periplo por el Mediterráneo.

Además del empuje de Manuel García Morente, fue fundamental el apoyo de personalidades como el filósofo José Ortega y Gasset o el pedagogo y sacerdote Juan Zaragüeta para poner en marcha un avanzado ensayo educativo que sirvió para dar presencia internacional a la universidad española. >

Este viaje inspiró a Miguel de la Quadra Salcedo para proyectar la Ruta Quetzal a bordo del 'J. J. Sister'



On June 15, 1933, the *Ciudad de Cádiz* set out from the Port of Barcelona and headed to Tunis. On board, a group of 188 people, including university researchers, professors and students, prepared for a unique trip, organised by Manuel García Morente, Dean of the School of Philosophy and Literature at the University of Madrid. Forty-five days of sailing awaited the expedition members, who would have the fortune of visiting places like the ruins of Carthage, in Tunisia; the pyramids of Egypt; the palace of Knossos, on Crete; and Pompey, in Italy. On August 1st, the University Cruise ended its journey at the Port of Valencia. More than a traditional cruise, this was a unique, educational and cultural voyage. It was a humanities course on the sources of western history and culture based on on-site visits to discover places that the students had learned about previously through books and preparatory lectures given by the professors that were travelling on board the ship. The students were required to keep a travel diary. And once the trip was over, the School of Philosophy and Literature organised a competition to award the best of these travelogues, which the students submitted voluntarily. This innovative initiative has been of great significance in Spain's cultural history in the last century because of the number and prestige of the professors and students who embarked on this tour of the Mediterranean. >

Arriba, la motonave 'Ciudad de Cádiz' de la Compañía Trasmediterranea que realizó el Crucero Universitario por el Mediterráneo, verano de 1933. En la página anterior, asistentes al crucero posando en la escalinata del Museo del Bardo (Túnez). Primero por la izquierda Arturo Ruiz-Castillo, Emilio Garrigues (abajo, tercero por la izquierda), Manuel Gómez Moreno (primera fila, tercero por la derecha), Manuel García Morente (delante en el centro con pantalón blanco).

Above: The 'Ciudad de Cádiz' motor ship of the Compañía Trasmediterranea that hosted the University Cruise around the Mediterranean in the summer of 1933. On the previous page: Cruise passengers posing on the stairs of the Bardo Museum (Tunis). Arturo Ruiz-Castillo (first from the left); Emilio Garrigues (below, third from the left); Manuel Gómez Moreno (first row, third from the right); Manuel García Morente (front and centre, with the white pants).

> Aunque el Crucero Universitario nunca volvió a surcar las aguas, su idea no murió, sino que, años después, sirvió de inspiración a Miguel de la Quadra Salcedo para proyectar y realizar los viajes de estudios de la conocida como "Ruta Quetzal" a bordo del *J. J. Sister*.

EL PASAJE

El 14 de junio de 1933, en el puerto de Barcelona, procedían a embarcar Guillermo Díaz-Plaja, Enrique Lafuente Ferrari, Carmen Ambroj, Fernando Chueca Goitia, Salvador Espriu, Rafael Fernández Huidrobro, Isabel García Lorca, Emilio Garrigues Díaz-Cañabate, María Elena Gómez-Moreno, Manuel Granell, Gregorio Marañón Moya, Julián Marías, Soledad Ortega Spottorno, Juan Pérez de Ayala, Eduardo Robles Piquer, Antonio Tovar o Jaime Vicens Vivens, entre otros.

Como se estipulaba en las Previsiones para la vida a bordo, "en el crucero no existen expedicionarios de clases distintas". Sin embargo, sí existieron unas diferencias, impuestas por las características >

> One key factor in the journey's success, in addition to Manuel García Morente's conviction and drive, was the support of people like philosopher José Ortega y Gasset and educator and priest Juan Zaragüeta, who worked to launch this advanced educational trial, which helped to put the University of Madrid on the map. Although the University Cruise never set sail again, the idea always stayed alive. In fact, years later, it served as inspiration for Miguel de la Quadra Salcedo, who planned and completed the educational journey known as the "Quetzal Route" aboard the *J. J. Sister*.

THE ROUTE

On June 14, 1933, in the Port of Barcelona, the ship was boarded by Guillermo Díaz-Plaja, Enrique Lafuente Ferrari, Carmen Ambroj, Fernando Chueca Goitia, Salvador Espriu, Rafael Fernández Huidrobro, Isabel García Lorca, Emilio Garrigues Díaz-Cañabate, María Elena Gómez-Moreno, Manuel Granell, Gregorio Marañón Moya, Julián Marías, Soledad Ortega Spottorno, Juan Pérez de Ayala, Eduardo >

Grupo de cruceristas en Olimpia (Grecia). De izq. a dcha.: sin identificar, Catalina Carnicer, Carmen Giménez Ramos, Juan Pérez de Ayala, Ana María Giménez Ramos, Enriqueta Giménez Ramos, Laura de los Ríos. Group of cruise passengers in Olympia (Greece). From left to right: unidentified, Catalina Carnicer, Carmen Giménez Ramos, Juan Pérez de Ayala, Ana María Giménez Ramos, Enriqueta Giménez Ramos, Laura de los Ríos and unidentified.



> de la motonave. Así, los pasajeros se distribuyeron de la siguiente forma: "En primera clase, los profesores, las señoras y las señoritas; si faltan camarotes de primera clase para señoritas, algunas de estas recibirán camarote de segunda clase. Los camarotes de tercera clase serán atribuidos a los alumnos, que son más robustos y jóvenes". También hubo diferencias a la hora de sentarse a comer: "Los expedicionarios son libres de agruparse según sus afinidades y simpatías; pero en el comedor de primera clase quedarán reservados cuarenta asientos para los profesores, las señoras y personas de mayor respetabilidad".

En cuanto a los equipajes, los baúles se colocaron en la bodega y las maletas en los camarotes, "siempre que las dimensiones de éste y el número y tamaño de los bultos lo consientan; en otro caso, se colocarán también en la bodega".

El primer día de navegación Carlos Alonso del Real escribía lo siguiente: "En el mar. Pero ayer, frente a la puesta del sol; hoy, ante la mañana clarísima o en la tarde llena de serenidad, veo que el mar no es solo un camino para ir, sino también mucho que ver. Y no es, precisamente, que haya en el mar mucho que ver, sino que el mismo mar es lo que debe verse".

Ante los pasajeros aguardaba mes y medio de navegación entre amigos, una experiencia que, como señalaría años después María Elena Gómez Moreno haría que sus vidas arrancaran "de una nueva era: >



Durante mes y medio, el gallardete de la compañía ondeó por más de 20 puertos del Mediterráneo

> Robles Piquer, Antonio Tovar and Jaime Vicens Vivens, among others. According to the official Regulations for life on board, "there will be no class distinctions between expedition members on the cruise". However, there were differences imposed by the characteristics of the motor ship. Therefore, the passengers were divided up as follows: "In the first class, professors, ladies and young ladies; if there are not enough first-class cabins for all the young ladies, some of them will be placed in second-class cabins. The students, who are younger and more robust, will be assigned to the third-class cabins." There were also differences when it came time to sit down for meals: "The expedition members are free to sit with whomever they please; however, forty seats will be reserved in the first-class dining room for the professors, ladies and people of great respectability." As for luggage, trunks were placed in the hold and suitcases were placed in the cabins, "as long as the num-

ber and size of the pieces of luggage is suited to the dimensions of the cabin; otherwise, they will also be placed in the hold". On the first day of sailing, Carlos Alonso de Real wrote the following: "At sea. But yesterday, admiring the sunset; today, waking up to a crystal clear morning, and this afternoon, feeling a sense of serenity, I see that the sea is not just a way to go, but quite a thing to see. And it is not, precisely, that there is a lot in the sea to see, but that the sea itself is something to be seen". Before the passengers was a month and a half of travel among friends, an experience that, as described years later by María Elena Gómez Moreno, would establish "a new era: a before and after the Cruise". This trip, in addition to strengthening the character of those involved, gave Trasmediterranea a chance to fly its flag in over 20 Mediterranean ports. On the last day of the journey, Manuel Granell recorded the following words in his travel diary: "The cruise is coming to an end; we have reached the Greek >

Comida en el 'Ciudad de Cádiz'. De izquierda a derecha: Juan Pérez de Ayala, Arturo Ruiz-Castillo, Catalina Carnicer, Luis Villalba, Emilio Garrigues, Matilde Goulard, Gregorio Maraón, Isabel García Lorca, Carmen de Ortueta y Pedro González Quijano. Food on the 'Ciudad de Cádiz'. From left to right: Juan Pérez de Ayala, Arturo Ruiz-Castillo, Catalina Carnicer, Luis Villalba, Emilio Garrigues, Matilde Goulard, Gregorio Maraón, Isabel García Lorca, Carmen de Ortueta and Pedro González Quijano.

> antes y después del Crucero”. Un viaje que, además de forjar el carácter de sus protagonistas, sirvió para que el gallardete de la Compañía Trasmediterranea ondeara en más de 20 puertos del Mediterráneo.

El último día, Manuel Granell registró en el diario de a bordo las siguientes palabras: "Finalizando el crucero, llegamos a las islas Gimnesias de los griegos. La retina, ahíta de paisajes, se siente estremecida ante encantos inesperados. Estamos en España después de habernos ceñido a las costas mediterráneas de África, Asia Menor y Europa. Traemos del próximo Oriente un rico bagaje espiritual. Y, cuando casi nos disponíamos a revisar con fruición el film de nuestros recuerdos, he aquí de frente a nosotros, cara a cara, está la maravilla del paisaje balear. Así, en tan agradable sorpresa, 'descubrimos' a España".

LA TRIPULACIÓN

Para llevar a buen puerto ese viaje, la tripulación fue fundamental. Capitaneada por Jaime Gelpi, bajo su mando estaban los oficiales de Náutica (Francisco Serra, Francisco Zamora y Pedro Serra), Máquina (José María Sanz, José Marimón, Pedro Comellas, José Cardalda y Marcos Pernias) y Radiotelegrafía (Francisco Bernal, Francisco Pérez y Gabriel Coll). Completaban la tripulación el médico Luis Téllez, el capellán Felio Fontanals y el mayordomo Juan Montoya.

Todos estos datos fueron recogidos en el libro publicado por la Residencia de Estudiantes con motivo de la exposición sobre el Crucero Universitario, organizada en 1995 por esta institución. Precisamente, los padres del comisario de la misma, Juan Pérez de Ayala –nieto del escritor Ramón Pérez de Ayala– se conocieron en dicha travesía. Para la exposición y su catálogo, Juan consiguió reunir más de 300 piezas entre documentos de los pasajeros y familiares, fotografías, dibujos, cartas, folletos, libros, revistas y recortes de prensa.

EL BARCO

A finales de la década de los veinte, la Compañía Trasmediterranea impulsó un plan de nuevas construcciones para potenciar la línea Península-Canarias y los servicios de Baleares y el Estrecho. La Compañía apostó por que estos nuevos buques, que debían estar adaptados a las necesidades de estas líneas con gran capacidad de pasaje y carga así como espacios disponibles para el transporte de mercancía refrigerada, fueran motonaves. La primera de estas motonaves que salió de los astilleros recibió el nombre de *Infanta Cristina*. Era un buque de elegante línea marinera enmarcada por una proa recta, popa de espejo y dos chimeneas cortas >

> Gymnesian Islands. The retina, sated with landscapes, seems to tremble before unexpected charms. We are in Spain after having hugged the Mediterranean coasts of Africa, Asia Minor and Europe. We are bringing rich spiritual baggage with us from the Near East. And, just when we were preparing to revel in the photos taken along the way, here before us, face to face, is the wondrous Balearic landscape. Just like that, such a pleasant surprise, we 'discovered' Spain."

THE CREW

The crew was essential in bringing the ship to safe harbour. As stated in the book published as part of a Student Residency organised by the University of Madrid in 1995 to give greater exposure to the university cruise, the ship was captained by Jaime Gelpi. Under his command were the Sea Officers (Francisco Serra, Francisco Zamora and Pedro Serra), Engine Officers (José María Sanz, José Marimón, Pedro Comellas, José Cardalda and Marcos Pernias) and Radio Operators (Francisco Bernal, Francisco Pérez and Gabriel Coll). Luis Téllez, a physician; Felio Fontanals, a chaplain; and Juan Montoya, a butler, completed the crew. All this information was collected in a book published by this institution's Student Residency in 1995, in order to commemorate the university cruise. As a matter of fact, the parents of the project coordinator, Juan Pérez de Ayala, grandson of the writer Ramón Pérez de Ayala, met on that journey. Juan managed to collect more than 300 pieces of memorabilia, including documents belonging to the >



Arriba, portada del libro editado por la Residencia de Estudiantes con motivo de la exposición sobre el Crucero Universitario de 1933. Abajo, Tomás Machado, Juan Pérez de Ayala y Carmen Giménez Ramos en la cubierta del 'Ciudad de Cádiz'.

Above, cover of the book edited by the Student Residence on the occasion of the exhibition on the University Cruiser 1933. Below, Tomás Machado, Juan Pérez de Ayala and Carmen Giménez Ramos on the deck of the 'Ciudad de Cádiz'.



> y bien proporcionadas, que quedó incorporado a la línea Barcelona-Cádiz-Canarias, aunque también realizó algún viaje a Guinea, alternando con las motonaves *Fernando Poo* y *Dómine*. En 1931, con la proclamación de la Segunda República, el *Infanta Cristina* pasó a llamarse *Ciudad de Cádiz*.

El *Ciudad de Cádiz* realizó varios viajes extraordinarios. El más destacado fue el del verano de 1933. En 1934, tras la proclamación del Estado Catalán, el *Ciudad de Cádiz* fue habilitado como buque prisión. En él estuvieron recluidos el presidente de la Generalitat, Lluís Companys y varios de sus consejeros. Después del 18 de julio de 1936, este barco fue incorporado como unidad auxiliar a la escuadra republicana con base en Málaga y participó en las operaciones de ataque a los puertos nacionales del Estrecho. También hizo varios viajes a los puertos soviéticos del Mar Negro hasta que el 14 de agosto de 1937, cuando el *Ciudad de Cádiz* se encontraba a 15 millas del Faro de Bozca-Ada (en la costa turca) fue torpedeado y hundido por el submarino *Ferraris*.

A lo largo de su vida en el mar, el 'Ciudad de Cádiz' realizó varios viajes extraordinarios

> passengers and their family members, photographs, drawings, cards, brochures, books, magazines and press clippings, for the exhibit and catalogue.

THE SHIP

At the end of the 20's, the Compañía Trasmediterránea undertook plans to build new ships intended to strengthen the Peninsula-Canary Islands line and services to and from the Balearic Islands and cities near the Strait of Gibraltar. The Company insisted that these new ships, which would be adapted to the needs of these lines, with great passenger and cargo capacity as well as spaces available to transport refrigerated merchandise, should be motor ships. The first of these motor ships to leave the shipyard was called the *Infanta Cristina*. This ship had elegant lines, framed by a straight prow, a transom, and two short and well-proportioned chimneys, and it joined the Barcelona-Cádiz-Canary Islands line, but also made trips to Guinea, alternating with the *Fernando Poo* and *Dómine* motor ships. In 1931, with the proclamation of the Second Spanish Republic, the *Infanta*



Cristina was renamed the *Ciudad de Cádiz*. The *Ciudad de Cádiz* made several extraordinary journeys. However, the most outstanding of these was the one that took place in the summer of 1933. In 1934, following the proclamation of the Catalan State, the *Ciudad de Cádiz* was converted into a prison ship. The president of the Government of Catalonia, Lluís Companys, was imprisoned on it, along with several of his advisors. After July 18, 1936, this ship was added as an auxiliary unit to the Republican fleet based in Malaga and participated in attacks on the national ports along the Strait. It also made several trips to Soviet ports on the Black Sea until August 14, 1937, when the *Ciudad de Cádiz* was 15 miles from the Bozca-Ada Lighthouse (on the Turkish coast) and was torpedeado and sunk by the *Ferraris* submarine.

Juan Pérez de Ayala, Carmen y Enriqueta Giménez y José Campos en el Erecteion, Atenas. Juan Pérez de Ayala, Carmen and Enriqueta Giménez and José Campos at the Erectheion, Athens.