



TRASMEDITERRANEA

EN LAS PLAZAS MENORES DE SOBERANÍA Y COLONIAS AFRICANAS

La historia del Peñón de Vélez de la Gomera, los archipiélagos de Alhucemas y Chafarinas, los territorios del Golfo de Guinea o el Sáhara español está íntimamente ligada al desempeño de Trasmediterranea, la compañía que acercaba la vida continental a estos lugares.



TRASMEDITERRANEA IN THE MINOR SOVEREIGN
TERRITORIES AND AFRICAN COLONIES

The history of Peñón de Velez de la Gomera, the Alhucemas Islands, the Chafarinas Islands, the Spanish Territories in the Gulf of Guinea and the Spanish Sahara is closely related to the development of Trasmediterranea, the company that brought the continental life to those places.

Texto: José María Pérez Arias. Fotos: Laureano García Fuentes



La presencia española en el norte de África se remonta hasta los iniciales pobladores de la Península, que tuvieron en el continente vecino el campo para disponer de asentamientos permanentes que permitieran evitar las amenazas de piratas y corsarios contra las costas baleares y peninsulares; proteger las circulaciones navales de la zona y contar con puntos de apoyo para asentamientos como Ceuta y Melilla.

El 23 de julio de 1508, una flota española, al mando de Pedro Navarro, conquistó el Peñón de Vélez de la Gomera, núcleo de piratas desde la expulsión de moros y moriscos de España. En 1560, el sultán de Marruecos, Mulay Abdalá el Galib Billah, cedió el Peñón de Alhucemas a Felipe II como apoyo en su lucha contra el Imperio Otomano. Su ocupación definitiva se llevó a cabo el 28 de agosto de 1673, cuando una flota comandada por el príncipe de Montesacro lo incorporó a la Corona de España, junto a las islas de Mar y de Tierra, conformando lo que hoy son las islas Alhucemas. En 1848, el archipiélago de las Chafarinas se incorporó a España por ocupación como *terra nullius* (tierra de nadie). Formado por las islas del Congreso, Isabel II y del Rey, fue el último territorio en unirse a España.

La presencia hispana en la costa occidental de África, al inicio del siglo XX, se centraba en los territorios españoles del Golfo de Guinea, constituidos por una parte insular (Fernando Poo, Corisco, Annobón, Elobey Grande, Elobey Chico y otros islotes menores); y una parte peninsular, denominada Río Muni. En la época también existía una incipiente presencia española en Cabo Juby (hoy Tarfaya); y derechos de ocupación territorial en Ifni, donde había factorías pesqueras privadas amparadas en nuestra bandera. En Ifni, la presencia española se remonta a 1476, cuando Diego García de Herrera y Ayala creó el asentamiento de Santa Cruz de la Mar Pequeña para la cobertura militar de Canarias. El Tratado de Paz y Amistad de España y Marruecos (1860) reconoció la cesión de Ifni a España por parte del sultán de Marruecos. En 1884, se iniciaron los asentamientos en lo que después fue el Sáhara español: Villa Cisneros, Puerto Badía (o Angra de Cintra) y la zona de Cabo Blanco. Por el Tratado de Noviembre de 1912, Cabo Juby se convirtió en parte del Protectorado español en Marruecos, formando la zona sur del mismo, separada de la zona norte por el Protectorado francés. Dicho tratado supuso que Ifni pasara a constituir un enclave dentro de la zona francesa. A partir del momento en que España tomó posesión efectiva de esos territorios, sus necesidades lo - >

The Spanish presence in northern Africa dates back to the Peninsula's first settlers, who looked to the neighbouring continent as a place to build permanent settlements that would allow them to fend off attacks by pirates and corsairs on the coasts of the Peninsula and Balearic Islands; protect the ships travelling in the area; and provide support to settlements like Ceuta and Melilla. On July 23, 1508, a Spanish fleet commanded by Pedro Navarro conquered Peñón de Vélez de la Gomera, which had been a pirate den since the Moors and the Moriscos were expelled from Spain. In 1560, the Moroccan sultan, Abdallah al-Ghalib Billah, ceded Peñón de Alhucemas to Philip II to support his fight against the Ottoman Empire. Its final occupation was carried out on August 28, 1673, when a fleet commanded by the Prince of Montesacro incorporated it into the Spanish Crown, along with the Isla de Mar and Isla de Tierra, forming what are today known as the Alhucemas Islands. In 1848, the Chafarinas Islands were incorporated into Spain through occupation as *terra nullius* (nobody's land). Together, these islands –the Isla del Congreso, the Isla de Isabel II and the Isla del Rey– represent the last territory to join Spain. At the beginning of the 20th century, the Spanish presence on the western coast of Africa was concentrated in the Spanish Territories in the Gulf of Guinea; these included an island part (Fernando Poo, Corsico, Annobon, Elobey Grande, Elobey Chico and other minor islets) and a peninsular part (Rio >

Bajo estas líneas, imagen del puerto de Melilla en 1909, desde el que partían algunos servicios a las plazas menores de soberanía. En la página anterior, el vapor 'Lanzarote', que cubría la línea de las islas Chafarinas.
Below: Image of the Port of Melilla in 1909; this is where some services departed to the minor sovereign territories. Previous page: The steamship 'Lanzarote', which covered the Chafarinas Islands line.



© Getty Images



> gísticas hubieron de ser satisfechas por vía marítima desde la metrópoli. Las plazas menores de soberanía necesitaban abastecimiento de todo tipo, pues solo contaban con las compras y escasos intercambios que podían realizarse con los habitantes de las cábilas próximas cuando las condiciones de convivencia eran favorables. Los tráficos con Guinea tenían un doble flujo: desde la metrópoli se transportaban alimentos y mercancías de todo tipo, mientras que al regreso se trasladaban productos tropicales y materias primas autóctonas. Ifni, Cabo Juby y el Sáhara generaban movimientos de mercancías y alimentos desde Canarias y desde la Península. A ello había que añadir el tráfico postal y de pasajeros. Hasta muy avanzado el siglo XIX, estos traslados marítimos se realizaban con naves cuyos armadores contrataban aisladamente, con las administraciones pertinentes, las operaciones concretas, sin que existiera un régimen concesional o contractual entre el Estado y una o varias compañías.

NACEN LOS SERVICIOS DE SOBERANÍA

El 14 de junio de 1909 se promulgó la Ley para el Fomento de las Comunicaciones e Industrias Marítimas, que regulaba las concesiones existentes y establecía las primas a la navegación de las líneas regulares, así como las subvenciones del Estado a las compañías que realizasen determinados itinerarios en las condiciones establecidas. Estas concesiones tenían una duración de diez años, prorrogables por otros dos. Así, vinieron a consolidarse los denominados "servicios marítimos de soberanía", cuya ad-

> Muni). At that time, there was also an emerging Spanish presence in Cape Juby (now Tarfaya) and Spain had territorial occupation rights in Ifni, where private fishing boat factories were protected under the Spanish flag. In Ifni, the Spanish presence dates back to 1476, when Diego García de Herrera y Ayala created the settlement of Santa Cruz de la Mar Pequeña to provide military protection to the Canary Islands. The Treaty of Peace and Friendship between Spain and Morocco (1860) formally recognised the Moroccan sultan's cession of Ifni to Spain. In 1884, settlements were founded in what was later Spanish Sahara. These settlements included Villa Cisneros, Cintra Bay (or Angra de Cintra) and the Cabo Blanco area. With the Treaty of November 1912, Cape Juby became part of the Spanish Protectorate in Morocco; it formed the southern part of the Protectorate and was separated from the northern part by the French Protectorate. This treaty meant that Ifni would become an enclave within the French area. As soon as Spain took effective possession of those territories, their logistical needs had to be met by maritime transport from the mother country. These minor sovereign territories needed all kinds of supplies, since their only provisions came from the few purchases or trades they could make with the inhabitants of nearby villages when their relations with them were friendly. The traffic between the mother land and Guinea went both ways: all kinds of food and goods were shipped from the Peninsula, while tropical products and indigenous raw materials were shipped back. Ifni, Cape Juby and the Sahara >

Las motonaves 'Ciudad de Algeciras' (izquierda) y 'Ciudad de Ceuta' realizaban las conexiones marítimas con el Peñón de Vélez de la Gomera. The motor vessels 'Ciudad de Algeciras' (left) and 'Ciudad de Ceuta' made maritime connections at Peñón de Vélez de la Gomera.





© Getty Images

Arriba, una imagen de época de la bahía de Alhucemas.
Above: An old photo of the Bay of Alhucemas.



> judicación se repartió entre varias compañías, entre ellas la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, que se hizo con los servicios de comunicaciones marítimas entre el sur de la Península y el norte de África. También Ferrer Pesset Hermanos resultó adjudicatario de otras comunicaciones análogas. Cuando Trasmediterranea comenzó sus actividades el 1 de enero de 1917, tomó a su cargo los servicios subvencionados que tenían adjudicados estas dos compañías. Después, mediante la compra y, en su caso, la posición dominante accionarial en otras, en 1919 Trasmediterranea logró concentrar, bajo su dirección, todos los servicios de soberanía.

AVITUALLAMIENTOS

Durante la guerra del Rif, el Peñón de Alhucemas gozaba del servicio que Trasmediterranea prestaba para su comunicación con Ceuta, Melilla y las restantes plazas menores de soberanía. El 18 de marzo de 1922, el vapor *Juan de Juanes* realizaba las habituales tareas de avituallamiento y transporte cuando, en las inmediaciones del Peñón, fue atacado y hundido por la artillería de Abd-el Krim, siendo el único buque español hundido en la contienda.

Las Chafarinas disponen de un pequeño puerto en la isla de Isabel II en el cual, hasta 1985, una línea de Trasmediterranea efectuó servicio regular de comunicación y avituallamiento desde Ceuta y Melilla. El 19 de noviembre de 1985, la motonave *Antonio* >

Trasmediterranea absorbió, en 1930, la Compañía Interinsular de Vapores Canarios

> generated flows of food and goods from the Canary Islands and from the Peninsula. And, on top of that, there was also mail and passenger traffic.

Until very late in the 19th century, these maritime shipments were made with ships whose owners hired the contractors needed for specific operations directly, since there was no concessional or contractual system between the State and one or several companies.

THE SOVEREIGN SERVICES ARE BORN

On June 14, 1909, the Law for the Development of Maritime Communications and Industries was passed; this law regulated the existing concessions, established incentives for travelling regular routes and set up State subsidies for companies that would travel certain routes under the established conditions. These concessions lasted for ten years and could be extended another two years. This is how the so-called "sovereign maritime services" >



> *Lázaro* fue la encargada de realizar la última travesía. Otros buques que realizaron escala en Chafarinas fueron la motonave *Santa María de la Caridad*, y el vapor *Lanzarote*. Probablemente, el último barco de la Compañía que haya visitado Chafarinas haya sido el *Milenium Tres*, con motivo de su viaje de presentación a Melilla, en noviembre de 2006. Hasta los años setenta del pasado siglo, Trasmediterranea realizaba el abastecimiento del Peñón de Vélez de la Gomera. Uno de los buques fue la motonave *Ciudad de Algeciras*. Otro que también recaló aquí fue el *Ciudad de Ceuta* que, a finales de 1958, al término de un servicio, encalló en las inmediaciones del Peñón por el fallo de uno de sus motores.

OPERACIONES CON TRASBORDOS

El 10 de abril de 1958, tras los acuerdos de Sintra (Portugal), Cabo Juby y la zona sur del Protectorado español en Marruecos eran devueltos al sultán (después rey Mohamed V). El 14 de mayo de ese mismo año, la motonave *Ciudad de Alicante* –junto a la barcaza *Morsa* y la corbeta *Descubierta*– formaba parte del último convoy que zarpó del territorio con las tropas y pertrechos españoles que permanecían allí. En Ifni no existía puerto, por lo que las operaciones marítimas debían desarrollarse mediante trasbordo a barcasas de mercancías y personas. A primeros de

> came into being; the services were divided among several companies, including the Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, which handled the maritime communication services between the southern part of the Peninsula and northern Africa. Ferrer Pesset Hermanos was also awarded other similar communication services. When Trasmediterranea began operating on January 1, 1917, it took over the subsidised services these two companies had been awarded. Then, through buyouts, in some cases, and through a dominant shareholding position, in others, Trasmediterranea managed to bring all of the sovereign services under its control by 1919.

PROVISIONING

During the Rif War, Trasmediterranea connected Peñón de Alhucemas with Ceuta, Melilla and the other minor sovereign territories. On March 18, 1922, the steamship *Juan de Juanes* was performing its usual provisioning and transport tasks when, just off the coast of Peñón, it was attacked and sunk by Abd-el Krim's artillery, making it the first Spanish ship destroyed in the conflict. The Chafarinas Islands have a small port on the Isla de Isabel II where, until 1985, a Trasmediterranea line docked when providing regular communication >

El 'Fernando Poo', gemelo del 'Domine', facilitaba las relaciones con Guinea. The 'Fernando Poo', the twin of the 'Domine', facilitated contact with Guinea.

La vía marítima era la única forma para obtener suministros en las plazas menores

los años sesenta del pasado siglo, España construyó una infraestructura consistente en dos islotes de hormigón unidos a la costa por un tendido teleférico de 1.400 metros de longitud, que facilitaba las operaciones de carga y descarga de buques de tonelaje medio que no podían aproximarse a la costa por dificultades de calado. La motonave *Ciudad de Valencia* no llegó a operar en Ifni pero, a primeros de 1958, encontrándose en Cádiz cargando tropas y pertrechos bélicos para sofocar la rebelión en Ifni, se inició a bordo un incendio de tales dimensiones que aconsejó su hundimiento, siendo refloatado con posterioridad. En 1963, en travesía de Málaga a Melilla, nació a bordo una niña a la que se le puso en nombre de María de la Concepción del Mar. Por su parte, la motonave *Virgen de Africa* fue uno de los buques de la Compañía utilizados para el trans- >



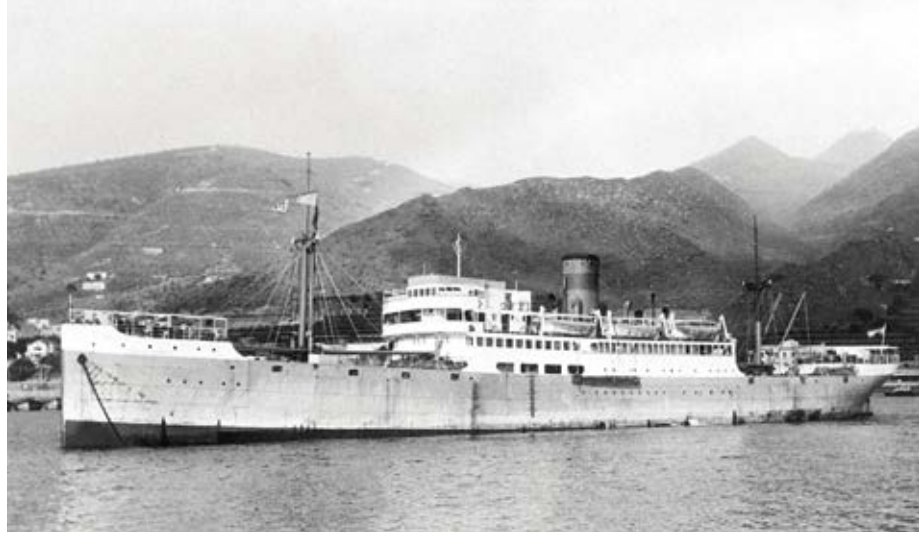
> porte de tropas desde la metrópoli a Ifni con ocasión del citado conflicto. Asimismo, en 1962, fue el barco encargado de repatriar, desde Orán, a los españoles residentes en Argelia a causa de la guerra e independencia de dicho país.

LA RUTA ECUATORIAL

Guinea Ecuatorial tuvo garantizada su comunicación marítima con la metrópoli gracias a Trasmediterranea, que prestó servicios especiales con motivo de la independencia (12 de octubre de 1968), y de la crisis de marzo-abril del año siguiente, en la que la práctica totalidad de los casi 7.000 españoles que aún permanecían abandonasen la nueva nación. Para la evacuación se emplearon buques militares y civiles, fijándonos, en este caso, en el *Ciudad de Pamplona*, a bordo del cual, el 2 de marzo de 1969, nació la niña María del Mar Fernández González.

Un barco ligado a Guinea fue el *Domine*, al que los nativos llamaban "Dómine Valencia" por figurar el nombre de la capital del Turia bajo su denominación. Su gemelo *Fernando Poo*, construido para facilitar las relaciones entre la metrópoli y Guinea, tuvo una vida efímera puesto que, durante la Guerra Civil, fue hundido en aguas del Golfo de Guinea por su compañero *Ciudad de Mahon*.

Antes y después de la Guerra Civil, en la línea de >



> and provisioning service from Ceuta and Melilla. On November 19, 1985, the motor vessel *Antonio Lázaro* was given the honour of making the last trip to that port. Other ships that made stops in the Chafarinas Islands included the motor vessel *Santa María de la Caridad* and the steamship *Lanzarote*. Probably the last Trasmediterranea ship to visit the Chafarinas Islands was the *Milenium Tres*, which stopped there as a part of its maiden voyage to Melilla, in November 2006. Trasmediterranea was responsible for supplying Peñon de Velez de la Gomera until the 1970s. One of the ships it used was the motor vessel *Ciudad de Algeciras*. Another ship that docked there was the *Ciudad de Ceuta* which—at the end of 1958, after finishing its route—ran aground off the coast of Peñon as the result of a failure with one of its engines.

TRANSHIPMENT OPERATIONS

On April 10, 1958, following the Cintra Agreements (Portugal), Cape Juby and the southern part of the Spanish Protectorate in Morocco were returned to the sultan (later King Mohammed V). On May 14th of the same year, the motor vessel *Ciudad de Alicante*—along with the barge *Morsa* and the corvette *Descubierta*—formed part of the last convoy to set sail from the

territory with the Spanish troops and supplies that were still there. There was no port in Ifni, so all of the people and goods had to be ferried out to the barges. In the early 1970s, Spain built structure, consisting of two cement islands joined to the coast by 1,400 metres of cabling, that facilitated the loading and unloading of medium-sized ships that could not go near the coast without running aground. The motor vessel *Ciudad de Valencia* never made it to Ifni but, in early 1958, when it was in Cadiz, being loaded with troops and supplies to put down the rebellion in Ifni, a fire started on board and grew so large that it was sunk on purpose and brought back up later. In 1963, on a trip between Malaga and Melilla, a little girl was born on board and was named María de la Concepción del Mar. The motor vessel *Virgen de Africa*, on the other hand, was one of the ships belonging to the Company that was used to transport troops from the mother land to Ifni to fight in the conflict there. Also, in 1962, it was the ship in charge of repatriating Spanish citizens residing in Algeria from Oran during and after its war of independence.

THE EQUATORIAL ROUTE

Equatorial Guinea had guaranteed maritime communication with the mother land thanks to >

Arriba, el 'Isla de Tenerife' habitual en la línea de Guinea. Abajo, el 'Ciudad de Alicante', asignado a la línea de Ifni. Above: The 'Isla de Tenerife', a regular on the Guinea line. Below: The 'Ciudad de Alicante', assigned to the Ifni line.

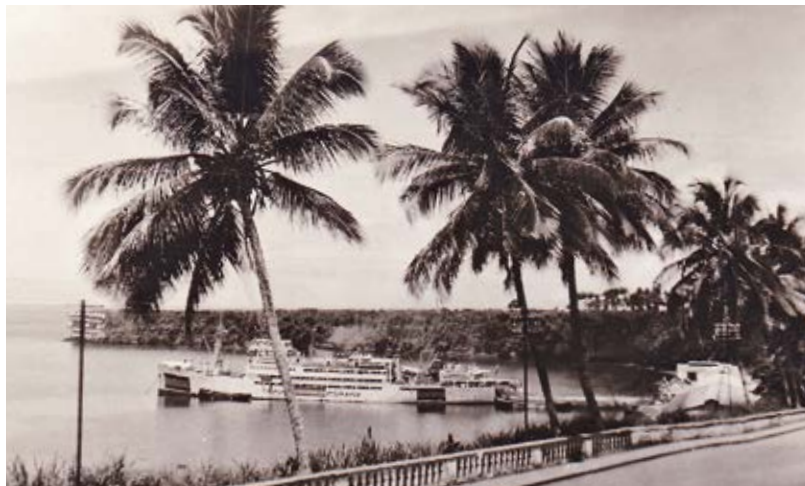
> Guinea también fue habitual el *Isla de Tenerife*; durante esta fue utilizado como transporte, primero por el bando republicano y, después de ser apresado, por el nacional. En 1941 realizó un viaje ocasional a Cuba y Estados Unidos con refugiados judíos que huían de la amenaza nazi; y en el viaje de regreso rescató en alta mar a los tripulantes del carguero español *Navemar* que había sido hundido por un submarino italiano.



LAS ÚLTIMAS COLONIAS

Hasta finales de los años setenta del pasado siglo, las comunicaciones marítimas en el Sáhara español estuvieron aseguradas con diversos vapores de Trasmediterranea. Los *Viera y Clavijo*, *Leon y Castillo* y *La Palma* realizaron servicios interinsulares que finalizaban en el Sáhara. Los tres pertenecían a la Compañía Interinsular de Vapores Canarios y habían sido diseñados para cubrir determinadas rutas del archipiélago con prolongación a la colonia de Río de Oro (sur del Sáhara español), singladuras que también realizaron después de que, en 1930, Trasmediterranea absorbiese a la compañía de origen. Resulta curioso el caso del *Viera y Clavijo* que, en agosto de 1936, trasladaba 37 deportados republicanos con destino a Villa Cisneros. Una vez en destino, y tras confraternizar con la guarnición que debía custodiarles, urdieron un plan de huida en uno de los buques-correo que enlazaban con Canarias. Lo consiguieron en marzo de 1937, a bordo del mismo *Viera y Clavijo*, llegando después de tres días de navegación a Dakar.

El vapor *Leon y Castillo* también frecuentó las comunicaciones con el Sáhara español, embarrancando en 1961 cerca de Cabo Bojador, en una >



En esta página, arriba, el 'Ciudad de Valencia' en llamas en el puerto de Cádiz. En el centro, el 'Domine' y abajo el 'Plus Ultra', ambos en el puerto de Santa Isabel. Top of this page: The 'Ciudad de Valencia' in flames in the Port of Cadiz. Centre: The 'Domine'. Below: The 'Plus Ultra'. Both in the Port of Santa Isabel.

> Trasmediterranea, which provided special services following independence (October 12, 1969) and the March-April crisis of the following year, when almost all of the nearly 7,000 Spanish colonists that were still living there fled the new nation. Military and civilian ships were used for the evacuation, and on March 2, 1969, on the *Ciudad de Pamplona*, María del Mar Fernández González was born. One ship tied to Guinea's colonial era was the *Domine*, which the natives called the "Dómine Valencia", since that Spanish city was listed below the ship's name. Its twin, the *Fernando Poo*, which was built to facilitate contact between the mother land and Guinea, had a short life at sea; during the Civil War, it was sunk in the waters of the Gulf of Guinea by its companion, the *Ciudad de Mahón*. Before and after the Civil War, another regular on the Guinea line was the *Isla de Tenerife*; during the war, it was used as a transport ship, first by the Republicans and, after being captured, by the Nationalists. In 1941, it made a special trip to Cuba and the United States with Jewish refugees fleeing the Nazi threat; and on the way back, it rescued the crew of the Spanish cargo ship *Navemar* at high sea after it was sunk by an Italian submarine.

THE LAST COLONIES

Until the late 1970s, the maritime communications in the Spanish Sahara were provided by different Trasmediterranea steamships. *The Viera y Clavijo*, >





> singladura entre El Aaiún y Villa Cisneros, cuando transportaba más de cien pasajeros, que fueron rescatados sanos y salvos merced a la ayuda del también vapor *Fuerteventura*, el cual ya tenía experiencia en tales tareas puesto que, en 1931, hubo de acudir en auxilio del vapor *Tordera*, averiado al norte de Tenerife. A este rescate también acudió el insigne vapor *La Palma*, uno de los últimos buques que proporcionaron servicio regular con el Sáhara español y que, actualmente, permanece a flote y rehabilitado gracias a la Fundación Canaria Correillo La Palma, contando ya con 104 años de vida.

La motonave *Plus Ultra* fue el último barco de la Compañía que zarpó del Sáhara español, desde Villa Cisneros, el 12 de enero de 1976. Durante su vida operativa, el buque se caracterizó por los viajes ocasionales de diversa índole que efectuó: transporte de peregrinos a La Meca, repatriación de españoles tras la II Guerra Mundial y traslado de diplomáticos japoneses de Europa y Oriente Medio a Filipinas (siendo la segunda embarcación española en atracar en dicho país después de su independencia). ■

El 'Ciudad de Pamplona' participó en la evacuación de los españoles que residían en Guinea. Abajo, el 'Antonio Lazaro', el buque que hizo el último servicio a Chafarinas. The 'Ciudad de Pamplona' participated in the evacuation of Spanish residents from Guinea. Below: The 'Antonio Lazaro', the ship that made the last run to the Chafarinas Islands.

> *Leon y Castillo* and *La Palma* provided inter-island services that ended in the Sahara. The three ships belonged to the Compañía Interinsular de Vapores Canarios and had been designed to cover certain inter-island routes and continue on to the colony of Rio de Oro (southern Spanish Sahara). The ships continued to make these day runs after Trasmediterranea took over that company in 1930. The case of the *Viera y Clavijo* is an interesting one. In August 1936, it was transporting 37 Republican deportees to Villa Cisneros. Once the deportees reached their destination, and after fraternising with the guards who were supposed to be watching them, they devised a plan to escape in one of the mail ships that travelled to the Canary Islands. They went ahead with their plan in March 1937, aboard the *Viera y Clavijo* itself, reaching Dakar after three days of sailing. The steamship *Leon y Castillo* also made frequent trips to the Spanish Sahara. It ran aground in 1961 near Cape Bojador on a day trip between El Aaiún and Villa Cisneros. At the time of the accident, it was transporting more than one hundred



Trasmediterranea, en 1919, concentró bajo su dirección los servicios de soberanía

passengers, who were rescued safe and sound thanks to the help of another steamship, the *Fuerteventura*. This ship had already had experience with rescues, having come to the aid of the steamship *Tordera*, when it broke down north of Tenerife in 1931. Also participating in this rescue was the famous steamship *La Palma*, one of the last ships to provide regular service to the Spanish Sahara. This now 104-year old ship has been refurbished and kept afloat thanks to the Fundación Canaria Correillo La Palma. The motor vessel *Plus Ultra* was the last Company ship to sail from the Spanish Sahara, leaving the port in Villa Cisneros on January 12, 1976, the same day the Spanish Empire came to an end with the cession of that territory to Morocco and Mauritania. During its operating life, the ship was characterised by the varied exceptional trips it made, transporting pilgrims to Mecca, repatriating Spaniards after the Second World War and transporting Japanese diplomats from Europe and the Middle East to the Philippines (making it the second Spanish ship to dock in that country following its independence). ■