

# Colaboraciones especiales



**"Ciudad de Oviedo",  
matrícula naval de Valencia**

**Juan Carlos Díaz Lorenzo**

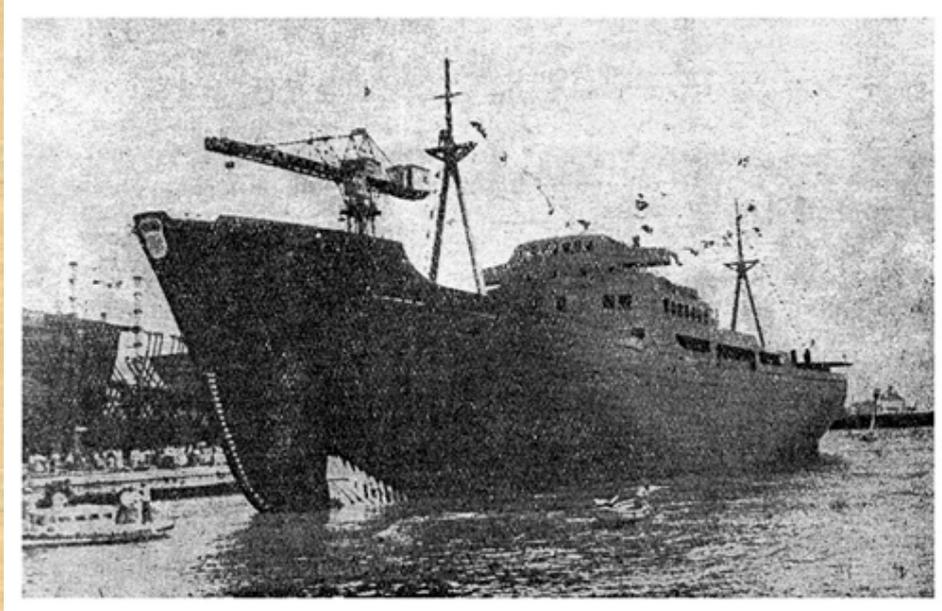
# "Ciudad de Oviedo", matrícula naval de Valencia

Juan Carlos Díaz Lorenzo

A comienzos de la década de los años cincuenta, la línea del Cantábrico-Canarias de Compañía Trasmediterránea estaba atendida por cuatro buques anteriores a la guerra civil: "Roméu", "Escolano", "Capitán Segarra" e "Isla de Tenerife". Se movía bastante carga entonces entre los puertos del norte de España y Canarias y el tránsito de pasajeros era menor. En 1953, la naviera presidida por Ernesto Anastasio Pascual consideró la necesidad de una mejora en el servicio y encargó el proyecto de un buque mixto, con una capacidad de bodega suficiente y una cámara de pasaje moderada, en torno al centenar de plazas.

El primer proyecto se materializó en la construcción del buque "Ciudad de Oviedo" y aunque estaba previsto repetirlo en otras dos unidades, los siguientes fueron modificados y alargados. Contratados en julio de 1956, tardaron en construirse seis y ocho años, respectivamente, pues entraron en servicio en 1962 y 1964 bautizados con los nombres de "Villa de Bilbao" y "Ciudad de Pamplona". El retraso se debió, por una parte, al contencioso entablado entre Trasmediterránea y la Administración a cuenta del tipo de motores propuestos –sobrealimentados de menor peso y consumo y mayor potencia– y la prioridad que la compañía pretendía darle a los buques destinados a los servicios interinsulares canarios, contruidos en el primer tercio de la década de los sesenta [1].

Respecto del buque "Ciudad de Oviedo", el contrato fue firmado con el astillero de Unión Naval de Levante, donde tomó forma la construcción número 61, cuyo primer bloque de quilla fue puesto en grada en mayo de 1955. El 28 de julio de 1956 fue botado con el ceremonial acostumbrado, actuando de madrina Carmen Pichot, esposa del ministro subsecretario de la Presidencia, Luis Carrero Blanco, también presente en el acto y la bendición del obispo auxiliar de Valencia, monseñor Jacinto Argaya.



**Botadura del buque "Ciudad de Oviedo" en el astillero de Valencia**

El 8 de enero de 1957 se efectuaron las pruebas de mar oficiales en aguas de Valencia. A bordo, formando parte de la comisión oficial, estaban Leopoldo Boado Endeiza, director general de Navegación; el comandante militar de Marina, el ingeniero inspector de buques, Patricio Rodríguez Roda; el inspector general de Compañía Trasmediterránea, Francisco Serra Serra y el delegado del Estado en la naviera, almirante Fernando de Abárzuza. A su término, y verificados los parámetros establecidos en el contrato, se procedió a la entrega formal del nuevo buque, cuyo coste ascendió a 140,6 millones de pesetas.

Era un barco bonito, bien proporcionado, enmarcado en un casco de acero naval soldado y remachado, de proa lanzada y popa de crucero, con superestructura central y una chimenea baja. Clasificado por el Lloyd's Register of Shipping con la máxima anotación + 100 A1, tenía tres cubiertas y siete mamparos estancos –cinco hasta la cubierta principal y dos hasta la cubierta superior–, ocho compartimentos estancos y un doble fondo corrido de proa a popa con espacio de máquinas a mayor altura **[2]**.

De 5.251 toneladas brutas, 3.039 toneladas netas y 4.581 toneladas de peso muerto, desplazaba 8.180 toneladas a máxima carga. Medía 115,62 m de eslora máxima –106,10 m de eslora entre perpendiculares–, 15,60 m de manga, 8,47 m de puntal y 7,57 m de calado máximo. En sus primeros años de mar podía alojar a 90 pasajeros en las tres clases tradicionales, a razón de treinta en cada una de ellas. En 1970 sería ampliada a 133 pasajeros y la tripulación constaba de 70 hombres.



**Estampa marinera del buque "Ciudad de Oviedo"**

"Las instalaciones destinadas al pasaje, provistas todas de aire acondicionado y arregladas con buen gusto y confort. Predominan los colores alegres en todos los departamentos a disposición de los viajeros. La sala de reunión correspondiente a la primera clase, en la que va instalado el bar, ha sido muy bien lograda, con original mobiliario en dos tonos de color y magnífica visión desde cualquier ángulo. En primera clase puede transportar 30 pasajeros en camarotes de una sola cama (algunos con baño privado), de dos camas y algunos de tres, disponiendo además de dos cabinas de lujo y otras dos de semilujo. Otras 30 plazas corresponden a la segunda clase e igual número a la tercera. Repetimos a que todos estos departamentos llega el aire acondicionado. La tercera es de lo mejor que hemos visto en buques de esta clase, con camarotes de tres y cuatro plazas y un buen número de cuartos higiénicos. Un elegante comedor se ha previsto para el pasaje de tercera, mientras los pasajeros de primera y segunda disponen de un comedor común, con mobiliario color 'país' y alegres tapizados y lámparas. Las decoraciones de la sala de reunión y del comedor han sido muy bien estudiadas y dentro de su sencillez resultan no solamente atractivas, sino algo más. Se trata, en resumen, de una unidad que honra a nuestras Marina Mercante y representa un paso importante en la tarea que se ha impuesto la Trasmediterránea de mejorar los servicios de soberanía a su cargo, modernizando la flota y abreviando la duración de la travesía, cosa tan importante" [3].





**"Ciudad de Oviedo". Salón de estar y biblioteca**



**"Ciudad de Oviedo". Fumador y sala de fiestas**



**"Ciudad de Oviedo". Hall principal**



**"Ciudad de Oviedo". Veranda**



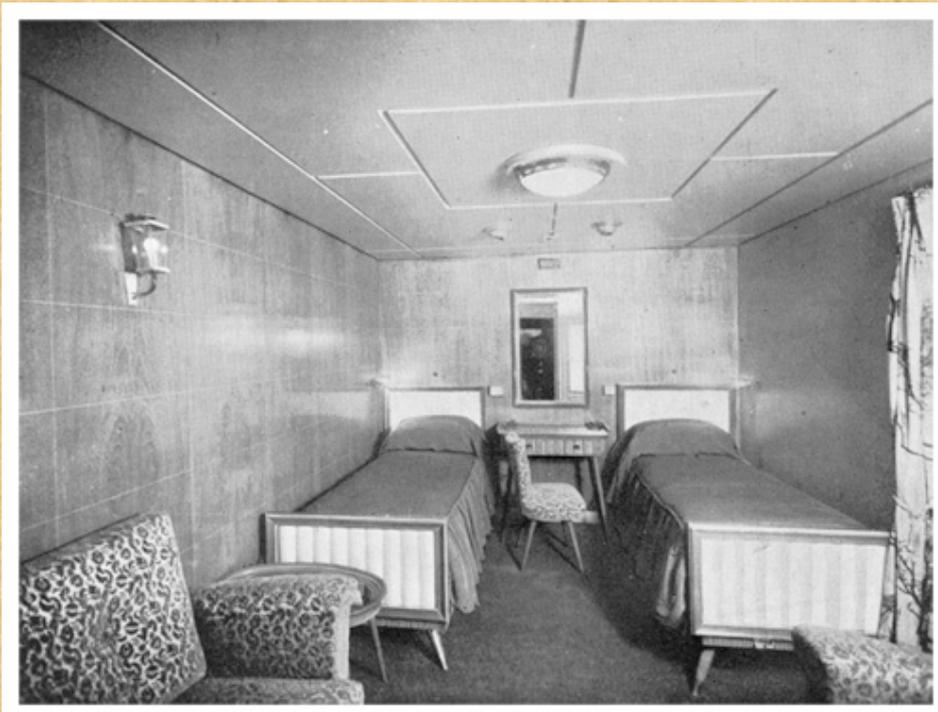
**"Ciudad de Oviedo". Bar**



**"Ciudad de Oviedo". Veranda**



**"Ciudad de Oviedo". Comedor de primera y segunda clase**



**"Ciudad de Oviedo". Camarote doble de lujo**

En su viaje inaugural, el buque "Ciudad de Oviedo" zarpó del puerto de Valencia [5] –el de su matrícula naval– en viaje a Alicante y Las Palmas de Gran Canaria, a donde arribó el 26 de enero y descargó mil toneladas de trigo que había cargado en el puerto alicantino. En el tramo entre los mencionados puertos invirtió 49 horas, manteniendo una velocidad media de 17 nudos. Venía al mando del capitán Blas Irazola, que hasta hacía unos meses había mandado el buque "Roméu". Aniceto Mansito Rodríguez, natural de Tenerife, era primer oficial de puente; José Bruguera Batllori, segundo oficial y Manuel de Pazos Lozano, tercer oficial. Andrés Olivera Martínez era el mayordomo [6].



**El buque "Ciudad de Oviedo", en sus pruebas de mar**

El 31 de enero salió en viaje a Santa Cruz de Tenerife, Vigo y Bilbao, cabecera de la línea, cargado de plátanos, con una escala el 6 de febrero en Gijón, donde recibió los honores de la capital del Principado de Asturias. El alcalde ovetense, Fernando Beltrán Rojo, hizo entrega del pendón de la ciudad al capitán Irazola, en presencia del presidente de Compañía Tramediterránea, Ernesto Anastasio Pascual. En el emotivo acto también estuvieron presentes, entre otras autoridades, el gobernador civil de Asturias, Francisco Labadé Otermín y el alcalde de Gijón, José García Bernardo de la Sala [7].

El 13 de febrero zarpó de Bilbao en su primer viaje comercial tomando el relevo del veterano "Plus Ultra", que pasó a cubrir la línea

de Sevilla en unión del buque "Ciudad de Palma" y en la que sustituía al buque "Ciudad de Alicante". El día antes recibió a bordo la visita oficial de las primeras autoridades de Vizcaya [8]. La incorporación del nuevo buque causó una grata impresión en cada uno de los puertos de su itinerario y creció el interés del pasajero por viajar en este barco, sobre todo en la temporada de verano.

Sin embargo, cuando llevaba dos meses en servicio, el buque "Ciudad de Oviedo" pasó a cubrir la línea rápida Barcelona-Canarias en sustitución del "Ciudad de Cádiz" [9] –al que tocaba entrar en astillero durante una temporada– y en septiembre siguiente fue destinado a la línea de Guinea Ecuatorial, por lo que la línea del norte volvió a quedar a cargo de los cuatro barcos históricos ya mencionados, con el refuerzo de buques cargueros alquilados a Cofruna llamados "Almadén" y "Almazán", así como el buque "Villafranca", de la Empresa Nacional Elcano y de similares características a éstos. Ocasionalmente también prestó servicios en la línea Sevilla-Cádiz-Canarias y la primera ocasión se produjo en el verano de 1960.



**"Ciudad de Oviedo". Escala en el puerto de Santa Cruz de Tenerife**

No llevaba todavía un año en servicio cuando le tocó hacer su primer viaje extraordinario, relacionado con las operaciones militares de la guerra Ifni-Sahara. El 29 de noviembre de 1957 embarcó en el puerto de Cádiz al Batallón Expedicionario del Regimiento Castilla 16, compuesto por 756 hombres al mando del comandante José Carapeto Salgado, que había llegado por ferrocarril desde Badajoz. El 1 de

diciembre siguiente el contingente desembarcó en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria y ocho días después los expedicionarios continuaron viaje a Villa Cisneros, a bordo de la corbeta "Descubierta" [10]. Tenía como misión la garantía contra cualquier acción enemiga en la península de Río de Oro. Los militares realizaron diversos reconocimientos sobre el istmo y las zonas del norte, El Aargub, Aguerguer, Graet Mansur y otros enclaves, con un saldo de tres muertos y nueve heridos. El 3 de junio emprendió el viaje de regreso a Cádiz.

Otro viaje especial comenzó el 7 de junio de 1958, cuando embarcó a la Unidad Especial de Zapadores Anfibios del Tercio de Baleares. Ésta había llegado a la cabeza de playa de El Aaiún el 21 de diciembre de 1957 a bordo del minador "Neptuno". En los seis meses siguientes, la citada Unidad, al mando del capitán Antonio Gorordo Álvarez (IM) realizó en las playas del África Occidental Española continuas misiones de reconocimiento de playas y demoliciones de obstáculos para abrir canales de acceso a las lanchas de desembarco, así como operaciones de recuperación de equipos caídos a la mar durante los transbordos y de anclas y cadenas [11]. En el viaje de regreso fueron desembarcados en el puerto de Cádiz.



**El buque "Ciudad de Oviedo", en aguas del puerto de Barcelona**

El 7 de agosto de 1958, el buque "Ciudad de Oviedo" hizo su primera escala en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria en la línea de Guinea Ecuatorial. Dicha línea tenía su cabecera en Bilbao y hacía escalas en Pasajes, Santander, Gijón, Vigo, Cádiz, Las Palmas de

Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, a donde llegó el 1 de febrero. Después continuaba a Monrovia, Santa Isabel, San Carlos, Bata y comenzaba el viaje de regreso con escalas en Santa Isabel, Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife y Cádiz, antes de continuar al Cantábrico o el Mediterráneo, según fuera el itinerario.

En los viajes de ida y vuelta, cuando el tiempo lo permitía, así como durante la estancia en Bata, en el palo de popa situado entre las bodegas tres y cuatro se extendía una pantalla que servía para proyectar películas al aire libre por la noche. Durante la estancia en San Carlos, el buque fondeaba y a popa se colocaba una escala por la que se accedía a un pequeño embarcadero. Las operaciones de carga y/o descarga se hacían por medio de gabarras, lo mismo que en Bata.



**Estampa marinera del crucero pesado "USS Macon"**

En la noche del 19 de enero de 1959, a las 21,20 h, casi hora y media después de su salida del puerto de Valencia, el oficial de guardia divisó por la amura de babor un buque en llamas distante a unas cinco millas. El capitán ordenó cambiar el rumbo hacia la posición donde se encontraba para prestarle auxilio. En las proximidades se comprobó que surgían grandes llamaradas de las bodegas de popa e invadían esa parte de la cubierta. El resplandor permitió observar que en las proximidades de la amura de estribor del buque incendiado había un bote con un grupo de personas a bordo, que resultaron ser nueve tripulantes en el momento de su rescate. Entonces se supo que el buque era de nacionalidad italiana y

se llamaba "María Amata". Había salido del puerto de Valencia en viaje a Cartagena, Tánger y Casablanca, con una tripulación de 18 hombres y un cargamento diverso, en el que se encontraba una partida de bidones de gasolina en la bodega número dos. Después fueron recogidos otros tres náufragos, mientras que el primer oficial y otros cuatro tripulantes decidieron permanecer en un bote a la espera de que lo hiciera también el capitán, reacio al abandono.

Sin embargo, el fuego siguió aumentando su intensidad, alcanzó el puente y se extendió hacia proa, por lo que el barco era una pira en toda su extensión. A las 23 h llegó el crucero pesado norteamericano "USS Macon" (CA-132), que logró aproximarse lo suficiente y atacó el incendio con medio potentes hasta dejarlo controlado. Después, y de acuerdo con el comandante del buque, los doce tripulantes que permanecían a bordo del buque "Ciudad de Oviedo" fueron transbordados al "USS Macon" y posteriormente desembarcados en Valencia, mientras que el buque español continuó su viaje a Cádiz [12].



**El buque "Ciudad de Oviedo", en aguas de Gijón**

El primer viaje especial de la década de los años sesenta lo efectuó el 10 de mayo de 1960, fecha en la que arribó al puerto de Palma de Mallorca, llevando a bordo al séquito del jefe del Estado, con motivo de su viaje oficial a Baleares. Esa misma noche continuó viaje a Mahón, tras la estela del crucero "Galicia", en el que enarbolaba su insignia el general Franco.

En junio de 1965, el buque "Ciudad de Oviedo" fue el primero de Compañía Trasmediterránea que hizo escala en Lagos. Permaneció en la línea de Guinea hasta 1972, año en el que volvió a la línea del Cantábrico como buque mixto. A partir de 1977 y hasta septiembre de 1978 navegó exclusivamente como carguero, siendo entonces amarrado en Las Palmas de Gran Canaria, donde fue relevado por el buque "Ciudad de Pamplona". Se especuló con una posible reapertura de la línea a Guinea Ecuatorial, pero no se llegó a concretar [13].



**El buque "Ciudad de Oviedo", esperando el desguace en la ría de Bilbao**

El 29 de mayo de 1979, el consejo de administración de Compañía Trasmediterránea decidió la baja de este buque en el contrato con el Estado, que fue concedida el 1 de octubre siguiente por la Dirección General de Transportes Marítimos. En diciembre, el buque "Ciudad de Oviedo" quedó amarrado en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria. A comienzos de 1980 hizo viaje a Bilbao, donde permaneció amarrado hasta su venta, que fue firmada el 11 de marzo siguiente, siendo vendido en 24,1 millones de pesetas a la firma Hierros Ardes. Trece días después, la Subsecretaría de la Marina Mercante autorizó su baja en el contrato de comunicaciones de interés nacional y poco después dieron comienzo los trabajos de desguace, que acabaron con la vida marinera de este buque.

*Juan Carlos Díaz Lorenzo*

Publicado el 20 de abril de 2014 en el blog "De la mar y los barcos" de la web <http://juancarlosdiazlorenzo.com>



### **Bibliografía**

Díaz Lorenzo, Juan Carlos. "Compañía Trasmediterránea. Historia de la Flota". Madrid, 1998.

Font Betanzos, Francisco. "Orígenes y constitución de la Compañía Trasmediterránea. Evolución económica y comercial en el siglo XX". Tesis doctoral del autor. Cádiz, 2008.

García, Laureano. [www.trasmeships.es](http://www.trasmeships.es)

Herrero Andreu, Antonio. "La guerra de Ifni / Sahara 1957-1958". En "Diario de Avisos", 31 de agosto de 2012.

### **Fotografías:**

**Jordi Piera Costa, Manuel Rodríguez Barrientos**, archivos de **Laureano García Fuentes** y **Juan Carlos Díaz Lorenzo**, **Galilea**, **Javier Lamelas Olarán** y **Juanmari Rekalde** ([www.trasmeships.es](http://www.trasmeships.es)) y **U.S. Navy**

### **Notas**

[1] Font Betanzos, Francisco. "Orígenes y constitución de la Compañía Trasmediterránea. Evolución económica y comercial en el siglo XX". Tesis doctoral del autor. Cádiz, 2008.

[2] "Ingeniería Naval", nº 262. Madrid, 1957.

[3] “Falange”, 27 de enero de 1957.

[4] Disponía, asimismo, de dos motores auxiliares MTM tipo M629 AII, con una potencia de 370/420 caballos a 350/400 rpm; dos dinamos Siemens de 280 kw, un grupo de emergencia Dorman 6DLIII, de 90 caballos y una dinamo Alentorn C-37 de 60 kw. Instalaba también una caldereta auxiliar fabricada por el astillero valenciano, a 7 kp/cm<sup>2</sup> de presión, con un horno Morison, que podía generar 770 kg de vapor/hora con quemador y 1.400 kg de vapor/hora con gases de escape. El combustible utilizado era diesel, del que podía almacenar 567 toneladas. La capacidad de los tanques de lastre era de 616 toneladas. García, Laureano. “Ciudad de Oviedo”, en [trasmeships.es](http://trasmeships.es).

[5] Inscrito en la Lista 2ª, folio 520. Señal de llamada EARS. Código IMO 5074604.

[6] “Falange”, 1 de febrero de 1957. La crónica no hace mención al personal de máquinas.

[7] “La Nueva España”, 7 de febrero de 1957.

[8] “ABC”, 13 de febrero de 1957.

[9] La incorporación del buque “Ciudad de Toledo” á la línea de Guinea después de su apoteósico viaje por América como exposición flotante, permitió que en ese verano el buque “Ciudad de Sevilla” cubriera la línea rápida Barcelona-Canarias, aliviando así la demande de plazas y la limitación de cámara del buque “Ciudad de Oviedo”.

[10] Herrero Andreu, Antonio. “La guerra de Ifni / Sahara 1957-1958”. En “Diario de Avisos”, 31 de agosto de 2012.

[11] [www.ex-paracaidistasmilitares-ea.com](http://www.ex-paracaidistasmilitares-ea.com).

[12] “Falange”, 21 de enero de 1957.

[13] “El Eco de Canarias”, 25 de septiembre de 1978.