

Colaboraciones especiales



“CAPITÁN SEGARRA”
UN BUQUE SINGULAR

Francisco Font Betanzos
Capitán de la Marina Mercante

“Capitán Segarra”: un buque singular

Francisco Font Betanzos

El hallazgo entre viejos papeles de una fotografía del vapor **“Capitán Segarra”** ⁽¹⁾ me ha hecho recordar la historia marinera, larga y accidentada, de este singular buque, en el que se entremezclan episodios de guerra con naufragio, incendio, abordaje y embarrancadas. Todo ello acompañado de una eficaz trayectoria comercial en las líneas que cubrió: Barcelona-Canarias, Cantábrico-Canarias, Guinea, etcétera.

Fue construido en los astilleros de la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de buques, S. A., por encargo de la Compañía Valenciana de Vapores “Correos de África”. Esta naviera, junto a Sociedad anónima Navegación e Industria, Sociedad Línea de Vapores Tintoré y Ferrer Peset Hermanos constituyeron, el 25 de noviembre de 1.916, la Compañía Trasmediterránea. Botado en junio de 1.917, año en que inició su actividad la recién creada naviera, fue el primer buque de nueva construcción que se integró en su flota. Sus características principales eran ⁽²⁾: eslora total, 85,34 metros; puntal, 7,20; eslora e.p.p., 80,77; manga, 11,13; calado, 7,55; registro bruto, 2.061 toneladas; peso muerto, 2.110; registro neto, 1.081; potencia, 1.300 caballos; velocidad, 13,2 nudos; pasajeros, 66; matrícula, Valencia; propulsión, una máquina alternativa de triple expansión.

Sus primeras navegaciones tuvieron como destino los puertos de Sudamérica e Inglaterra, incorporándose posteriormente a la línea Barcelona-Canarias junto al **“Marqués de Campo”**.

El 8 de noviembre de 1.924 arriba al puerto de Cádiz con 220 enfermos y un alférez de Caballería herido; todos procedían de la zona de Larache. Los enfermos pertenecían a los cuerpos de Infantería, Caballería, Ingenieros, Artillería y Regulares ⁽³⁾.

¹ El buque tomó el nombre del capitán José María Segarra, fallecido en el naufragio del vapor **“Mariano Benlliure”**. DÍAZ LORENZO, Juan C.: *Historia de la Flota*. Madrid, (1998). Compañía Trasmediterránea, p. 189.

² DÍAZ LORENZO, Juan C.: *op. cit.*, p. 189.

³ *Diario de Cádiz* de 8 de noviembre de 1.924.



El "Capitán Segarra". (Fuente: Compañía Trasmediterránea).

En las operaciones del desembarco de Alhucemas, en el año 1.925, el **"Capitán Segarra"** quedó integrado en la 5ª flotilla junto a otros tres buques de la Compañía Trasmediterránea ⁽⁴⁾: **"Capitán Segarra"** (capitán Cristóbal Domenech Peiró), **"Vicente La Roda"** (capitán Joaquín de Seoane Segovia), **"Vicente Ferrer"** (capitán Juan V. Azcárate Mendialdua), y **"Menorquín"** (capitán José Boix Mingot).

Debemos recordar que casi todo el transporte de personal y material de guerra para el desembarco se realizó en buques de la Compañía Trasmediterránea. El **"Capitán Segarra"** recibió durante el desembarco varios impactos en su cubierta, aunque no hubo que lamentar, afortunadamente, desgracias personales. En estas operaciones de Alhucemas fue muy celebrada la actuación de las tripulaciones de los buques de la Compañía Trasmediterránea. Carrasco García, al relatar el desembarco y las actuaciones posteriores de la operación señala ⁽⁵⁾:

"De los buques del convoy, el que primero se acercó a tierra fue el **"Hespérides"**, que transportaba material sanitario, por propia

⁴ CARRASCO GARCÍA, A.; DE MESA GUTIÉRREZ, J. L.; DOMÍNGUEZ LLOSA, S. L.; *Imágenes del desembarco de Alhucemas 1925*. Madrid, 2000. Almena Ediciones, p. 45.

⁵ CARRASCO GARCIA, A.; DE MESA GUTIÉRREZ, J. L.; DOMÍNGUEZ LLOSA, S. L.: *op. cit.*, pp. 46-47.

decisión de su capitán al considerar que tal material era de importancia vital para poder hacer frente a la curación de las bajas que se fuesen produciendo, en una maniobra muy arriesgada que fue muy celebrada por la oficialidad de los buques de guerra, hay que tener en cuenta que los buques mercantes estaban mandados por sus propios oficiales, sin que los de aquellos tuviesen intervención alguna en sus maniobras. El mencionado buque fue seguido por el **"Vicente La Roda"** y el **"A. Cola"**.

El jefe de la Armada que estaba al frente del convoy marítimo dijo al rendir informe de cómo se habían desarrollado las operaciones:

"Dentro del espíritu general, que nada dejó que desear, y del esfuerzo personal que nadie, militares ni paisanos de la marina mercante regateó un momento, la de servir a V. E... No obstante, me es satisfactorio consignar que ambos (refiriéndose a sus auxiliares, los capitanes Figuerola y Pinto) se excedieron en el cumplimiento de su misión y multiplicaron extraordinariamente, con su labor enérgica y tenaz, la total de los servicios en la mar, a la que se oponían de consumo el enemigo, el tiempo y la inexperiencia de gran parte del personal que intervino" (6).

Referente a esta operación militar, el presidente de Trasmediterránea, José Juan Dómine, se pronunciaba de la siguiente manera ante el Consejo de Administración de la naviera el 18 de mayo de 1.926 (7) con motivo de la presentación de la Memoria correspondiente al ejercicio de 1.925:

"Constituye, no obstante, un hecho que merece muy especial mención, el esfuerzo realizado por la Compañía para cooperar, sin reparar en medios ni sacrificios de ninguna clase, al brillantísimo éxito militar del desembarco de nuestras tropas en la Playa de la Cebadilla como hecho inicial y preparatorio para la sucesiva conquista y ocupación de toda la costa occidental de la Bahía de Alhucemas hasta los Caseríos de Axdir. Puso la Compañía a disposición del Gobierno 24 vapores que quedaron adscritos de un modo permanente a las necesidades de la campaña mientras duraran los preparativos para el desembarco, y hasta después de terminadas las operaciones de aprovisionamiento complementarias de aquél. Para otras necesidades eventuales fueron indispensables aún otras unidades, y hubo momentos en que sumaban 36 los que la Compañía tuvo a disposición del Gobierno."

El 5 de octubre de 1.934, con motivo de la convocatoria de huelga general en Asturias por parte de las centrales sindicales, el Gobierno

⁶ Compañía Trasmediterránea (1946): *Memoria*, p. 31.

⁷ Compañía Trasmediterránea (1925): *Memoria*, p. 9.

consideró conveniente enviar al foco subversivo tropas suficientemente preparadas para abortar el intento revolucionario. Desde Ceuta, y a bordo de los cruceros **“Almirante Cervera”** y **“Miguel de Cervantes”** y del vapor **“Capitán Segarra”**, fueron enviadas a la Península tropas del Tercio y Regulares.

Al inicio de la Guerra Civil Española el **“Capitán Segarra”** se encontraba en zona republicana, y durante algunos meses fue habilitado como buque-prisión mientras se encontraba atracado en el puerto de Almería. Desde el inicio de la contienda hubo un intenso tráfico de buques soviéticos desde los puertos del Mar Negro a los del Levante español, pero el hundimiento del **“Komsomol”** por el **“Canarias”**, en diciembre de 1.936, hizo que los citados tráficos fueran realizados por buques de navieras españolas como Trasatlántica, CAMPSA, Ybarra y Trasmediterránea; uno de los buques de esta última compañía que formó parte de las expediciones fue el **“Capitán Segarra”** ⁽⁸⁾.

Como transporte efectuó en noviembre de 1.936 un viaje a Rusia; posteriormente realizaría varias expediciones, con la misma actividad, a puertos franceses del Mediterráneo. En julio y agosto de 1.938, armado con dos ametralladoras y a la espera del montaje de dos cañones ⁽⁹⁾ procedentes del cañonero **“Laya”** y con dotación de la Marina de guerra, continuó con sus viajes entre Valencia-Barcelona-Cartagena-Mahón y Alicante. El 22 de enero de 1.939, a pocos días antes de la liberación de Barcelona, a las 18.00 horas el **“Capitán**



Patente de Navegación del buque **“Capitán Segarra”**. (Fuente: Dirección General de la Marina Mercante).

⁸ MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando, y MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Salvador: La guerra silenciosa y silenciada. Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936-1939. Vol. 1-4. Madrid, (1998). Edit. Alborán, pp. 1.471-1.472.

⁹ Hay constancia del montaje de un cañón Withworth-Armstrong de 120/40 en cada uno de los buques **“Escolano”** y **“Capitán Segarra”**. Estas piezas procedían de Estonia enviadas el 29 de abril de 1.938 por la Comisión Técnica de París (Expedición 3858). MORTERA PÉREZ, Artemio: **“Artilería para la República”**. *Revista de Historia Militar*, num. 18, diciembre 2001.

Segarra" salía en lastre desde la Ciudad Condal con destino a Valencia (¹⁰). Este buque, una vez finalizada la guerra, fue recuperado en Orán para la Compañía Trasmediterránea.

Un hecho desgraciado sucedió en noviembre de 1.944 cuando el **"Capitán Segarra"** se encontraba atracado en el puerto de Santa Cruz de Tenerife. A consecuencia de una explosión ocurrida en el muelle se declaró un gran incendio en el buque, que sufrió importantes daños, y ocasionó la muerte de su capitán, Joaquín Fuentes Aomero, y heridas graves a varios tripulantes. El **"Capitán Segarra"** tuvo que ser remolcado fuera del puerto al objeto de evitar la propagación del incendio a otros buques.

El 13 de abril de 1.945 el **"Capitán Segarra"**, asignado en esa época a la línea Cádiz-Canarias, al aproximarse al puerto gaditano procedente de Vigo y debido a la niebla reinante, embarrancó en el bajo de Los Cochinos. Eran las cinco de la madrugada y tan escasa la visibilidad que el capitán, Joaquín Miller, creyó encontrarse al sur de



El **"Capitán Segarra"** embarrancado en **"Los Cochinos"** en Cádiz (13 de abril de 1945).
(Fuente: Compañía Trasmediterránea)

Chipiona. Las características del lugar del accidente impedían a los remolcadores y barcas aproximarse al buque para iniciar su descarga y hacerlo reflotar, por lo que hubo que empezar a tirar al

¹⁰ MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando, y MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Salvador: *op. cit.*, pp. 1.779, 2.395, 2.405 y 3.269.

mar la carga estibada en cubierta. Aunque, en principio, fueron 250 las toneladas arrojadas, el buque no consiguió salir de las piedras. Los once pasajeros en tránsito hacia Canarias se alojaron en el buque **"Plus Ultra"** hasta que fueron transbordados al **"Ciudad de Sevilla"** que los llevaría hasta su destino. La REVISTA GENERAL DE LA MARINA ⁽¹¹⁾ de la época detallaba los acaecimientos y las actuaciones tomadas para reflotar el buque:

"Al entrar en Cádiz el 13 de abril de 1.945 el vapor **"Capitán Segarra"**, construido por Euskalduna (1.918) y dedicado al servicio de la línea Cádiz-Canarias, embarrancó en "Los Cochinos" a consecuencia de la niebla. Saltó al siguiente día un tiempo del SW, el buque se abatió sobre las piedras del citado bajo, se le averió seriamente el casco por babor y se hundió. El remolcador **"Rescue"**, inglés, intentó los primeros ensayos de salvamento; pero al ver que no se trataba simplemente de un buque embarrancado que requeriría algunos tirones, sino de un buque totalmente inundado, abandonó la empresa. Encomendada la tarea de salvamento al autor del presente artículo, empezó por montar a bordo nueve bombas de achique, un compresor de aire, una maquinilla para la descarga y un grupo de alumbrado, contándose con la ayuda del remolcador **"Ángela Comes"**. Se efectuaron los convenientes taponamientos y empezó el achique, teniendo que aguantar los obreros duros temporales que hacían difícilísima la labor. El 30 de junio el buque empezó a flotar, libre de la carga y del agua, con una escora de ocho grados. No pudo zafarse el buque aún en tal fecha por no poder remontar las piedras del bajo. El día 8 de julio volvió a flotar y, aprovechando la marea favorable, se empezó a tirar suavemente de la popa con dos remolcadores consiguiendo dejar amarrado el buque al muelle del Rey en la Factoría Naval de Matagorda a los sesenta y dos días de duros esfuerzos. Al día siguiente el "Capitán Segarra" fue pasado al dique de la citada factoría quedando su casco en seco para proceder a cerrarle los rumbos que en el casco produjeron las piedras del bajo en donde embarrancó".

Una vez reflotado el buque, a la dirección de la Compañía Trasmediterránea se le planteó la disyuntiva de desguazarlo o repararlo, optando la naviera por la segunda alternativa, por lo que fue enviado a la Unión Naval de Levante a remolque del **"Ciudad de Melilla"**. El **"Capitán Segarra"** permanecería en la factoría valenciana hasta 1.950, aprovechando la estancia en astillero para cambiar el sistema de propulsión y sustituir el carbón por el

¹¹ RECHEA, M.: "Salvamento del *Capitán Segarra*". (COMISMAR X-1945). REVISTA GENERAL DE MARINA, tomo 130, febrero 1946, pp. 303-304.

combustible líquido (¹²), además de efectuar una gran reparación y recorrido general.

Hasta la fecha de su desguace el "Capitán Segarra" sufrió algunos accidentes, aunque de escasa importancia, como la colisión contra el muelle del Puerto de la Luz, en Las Palmas, en la medianoche del 30 de septiembre de 1.951. El río Guadalquivir fue escenario de otros dos incidentes; el 1 de diciembre de 1.951, al maniobrar para zafarse de un banco en el que había quedado varado en las proximidades de la esclusa (¹³), abordó al buque francés "**Foría**". También al año siguiente en otro incidente quedó varado en las proximidades de San Cristóbal, en el mismo río.



El "Capitán Segarra" embarrancado en Guinea (Santa Isabel frente a punta Cristina) y auxiliado por la corbeta "Descubierta". (Fuente: www.raimonland.net. Factoría Victorero).

Asimismo, sirviendo la línea de Guinea, en junio de 1.965 embarrancó en las proximidades de Santa Isabel, frente a punta Cristina, siendo asistido por la corbeta "**Descubierta**".

En 1.970, al elaborarse el plan estratégico de nuevas construcciones de la Compañía Trasmediterránea, el "Capitán Segarra" fue

¹² El Capitán Segarra consumía 30 toneladas de carbón por singladura, y al cambiar el combustible sólido por el fuel pasó a consumir la mitad de toneladas, todo ello para una misma velocidad. Se conseguía además, aumentar la capacidad de carga, al eliminar las carboneras, y reducir el personal del departamento de máquinas al suprimir los carboneos.

¹³ DÍAZ LORENZO, Juan C.: *op. Cit.*, p. 190.

desafectado de los Servicios de Comunicaciones Marítimas, Rápidas y Regulares de Soberanía y desguazado. Este buque, que había sobrevivido durante los cincuenta y dos años de su vida marinera a varios episodios bélicos, un gran incendio y varias embarrancadas, no pudo evitar ni superar el efecto letal del soplete.

Francisco Font Betanzos

**Artículo publicado en la Revista General de la Marina
Octubre de 2.008**

BIBLIOGRAFÍA

- DÍAZ LORENZO, Juan C.: *Historia de la Flota*. Madrid. Compañía Trasmediterránea. 1998.
- CARRASCO GARCÍA, A.; DE MESA GUTIÉRREZ, J. L.; DOMÍNGUEZ LLOSA, S. L.: *Imágenes del desembarco de Alhucemas 1925*. Madrid. 2000. Almena Ediciones.
- CERVERA PERY, José: *La Marina Mercante española. Historia y circunstancia*. Madrid. 1990. San Martín.
- Compañía Trasmediterránea (1925): *Memoria*. Compañía Trasmediterránea.
- Compañía Trasmediterránea (1944): *Memoria*. Compañía Trasmediterránea.
- Compañía Trasmediterránea (1946): *Memoria*. Compañía Trasmediterránea.
- Compañía Trasmediterránea (1950): *Memoria*. Compañía Trasmediterránea.
- GONZALEZ ECHEGARAY, Rafael: *La Marina mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil*. San Martín. Madrid (1977).
- MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando, y MORENO DE ALBORÁN y REYNA, Salvador: *La guerra silenciosa y silenciada. Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936-1939*. Vol. 1-4. Madrid. Edit. Alborán.
- MORTERA PÉREZ, Artemio: "Artilería para la República". *Revista de Historia Militar*, núm. 18, diciembre 2001.
- RECHEA, M.: "Salvamento del *Capitán Segarra*". (COMISMAR X-1945). REVISTA GENERAL DE LA MARINA. Tomo 130, febrero 1946. *Diario de Cádiz*.

