

Colaboraciones especiales



**EL *GENERALIFE*, BUQUE COMODÍN DE
LA COMPAÑÍA TRANSMEDITERRÁNEA**

Francisco Font Betanzos
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo

El *Generalife*, buque comodín de la Compañía Trasmediterránea

Francisco Font Betanzos

Introducción

Cuando a finales de septiembre de 1967 el vapor *Generalife* arribaba a Alicante para someterse a la ira implacable del soplete y la piqueta, con las cuadernas desgastadas – expresión de Andrés Galveño Delclós, veterano capitán de la Compañía Trasmediterránea– y un brillante historial por la popa, muchos periódicos y algunas publicaciones especializadas lo despidieron con grandes elogios por su exitosa trayectoria comercial y gran versatilidad. A fin de cuentas era un buque que a lo largo de sus casi sesenta años de vida marinera había tenido siete armadores distintos y mostrado en su popa y amuras tres nombres diferentes. Calmó el hambre de muchos españoles con el trigo transportado de Sudamérica y Canadá, cargando en sus bodegas miles de toneladas de carbón en los puertos del Reino Unido y norte de España, efectuando, asimismo, incontables viajes a las posesiones españolas del golfo de Guinea. Aún formando parte del inventario de la Compañía Trasmediterránea nunca estuvo adscrito a los servicios contractuales con el Estado; decían que su velocidad era escasa o que sus características técnicas no se ajustaban a lo preceptuado en los pliegos de condiciones de los contratos, pero la realidad era que la naviera lo precisaba para que aprovisionase los depósitos de carbón de los que se mantenían los demás buques de la Compañía o para realizar tráficos libres que tan jugosos resultados proporcionaba.

La cesión de los buques alemanes

Es sobradamente conocido que durante la Gran Guerra la Marina Mercante española sufrió el ataque indiscriminado de los submarinos alemanes, por lo que el Gobierno español inició en agosto de 1918 negociaciones con las autoridades alemanas encaminadas a compensar las pérdidas soportadas, resultando de ellas la incautación de seis buques de entre los que se habían refugiados en los puertos españoles, la mayoría de ellos desde el inicio de la contienda. De ninguna de las maneras el tonelaje incautado compensó las mermas sufridas, ni satisfizo las demandas populares que exigían la incautación total de los buques alemanes acogidos en nuestros puertos. Tras un breve periodo de tiempo, en el que se estudió y legisló el procedimiento a seguir para llevar a término el proyecto negociado, se pasó a la fase práctica de aplicación.

Almería							
Puertos	Clase de buque	Nombre del buque	Nacionalidad	Tonelaje Bruto y Netos	Radiotelegrafía	Subordinación al puerto	Observaciones
Almería	Vapor	Jaramba	Alemana	3117 / 2118	No tiene	S. Almería	Presentado al J. de Comercio y Trabajo
-	-	Indefinitor	Alemana	2333 / 1451	No tiene	S. Almería	

Detalle de los buques internados en el puerto de Almería, solicitado por el ministro de Marina al director General de Comercio, Industria y Trabajo.

Fuente: Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán.

Archivo: Francisco Font Betanzos

El Rey había dispuesto se constituyese un Consejo de administración y gerencia de los buques incautados, formado por el barón de Satrústegui con Tomás de Urquijo y José Juan Dómine, actuando como secretario Juan Romero que ocupaba similar cargo en el Comité de Tráfico Marítimo. El 15 de octubre de 1918, a las seis de

la tarde, se reunían en el recién creado Ministerio de Abastecimiento el ministro español y el Consejo de Gerencia, por parte del Gobierno, con un representante del embajador alemán y dos navieros alemanes. El tema a tratar era la entrega de buques alemanes al Gobierno de España. El día 16 se reunió en la Dirección de Comercio el citado Consejo de Gerencia nombrado para la recepción de los barcos incautados. A esta reunión no asistió ningún representante del Gobierno alemán y en ella se trató, esencialmente, el asunto del inventario de cada uno de los buques. La nota alemana enviada a España, acerca de la incautación de los buques germanos, expresaba el deseo del Gobierno alemán de mantener buenas relaciones con España, afirmando que nunca había tenido intención de lesionar nuestros intereses. Nos recordaba que había ofrecido la cesión de los buques surtos en nuestros puertos, así como el envío de carbón a Dinamarca y Holanda para agilizar su transporte a España, apostillando que la incautación de sus buques sin negociaciones conllevaría serias consecuencias y solicitaba la intervención de un perito español para agilizar las negociaciones. Destacaba en su nota que muchos de los buques nacionales atacados eran españoles solo de nombre.

Hubo novedades en la lista de barcos a entregar a las autoridades españolas y que se había publicado con anterioridad. La buques designados eran: *Eriphia*, *Javorina*, *Roma*, *Crefeld*, *Riga* y *Neuenfels*. El primero que estaba previsto entregar sería el *Eriphia* atracado en el puerto de Bilbao, por lo que el señor Urquijo, integrante del Consejo de Gerencia, se desplazaría a esa ciudad. Los demás por estar cargados necesitarían un inventario y depositar la carga en un depósito hasta dilucidar la solución a tomar, lo que supondría demorar su entrega. Para poner en condiciones de navegabilidad esos buques habría que invertir, como mínimo, un mes de trabajo en astilleros y un anticipo reintegrable de 500.000

pesetas. Se acordó que los buques fueran matriculados en los puertos en donde permanecieron fondeados.

El *Javorina*

El *Javorina* era un buque construido en 1908 en Hoboken (Bélgica) por Chantier Naval Anversois de Anvers por encargo de Seetransport GMBH (Loessner) Hamburg. En 1910 pasó a la propiedad de Rhederei Vereinigung GMBH. La línea que sirvió, básicamente, desde su puesta en servicio hasta que tuvo que refugiarse en puerto español con motivo de la Gran Guerra fue la de Inglaterra (Newcastle) a Argentina (Buenos Aires y Rosario); en estos viajes solía hacer escala en las Islas Canarias en donde se aprovisionaba de carbón, agua y víveres. Estaba consignado en Santa Cruz de Tenerife a Elder, Dempster y Cía. Otro destino habitual de este buque era Sídney.

Una dura experiencia vivió nuestro buque en uno de sus viajes, como lo atestigua la información apuntada en distintos rotativos y detallada en el *The Advertiser* de Adelaida el 7 de febrero de 1913, cuya referencia insertamos. A la llegada a Sídney el día 5 el vapor *Javorina* procedente de Antwerp, en viaje directo sin escalas, relató el capitán que habían vivido durante la travesía una experiencia dramática al tener que capear un huracán de grandes proporciones. Describía la mar encontrada como montañosa que barría las cubiertas de proa a popa, perdiendo el buque el gobierno y poniendo en peligro las vidas de los tripulantes, además de producirle grandes averías.



The Advertiser (Adelaide, SA: 1889-1931), Friday 7 February 1913, page 10
National Library of Australia
Archivo: Francisco Font Betanzos

El 4 de agosto de 1914 arribaba a Almería el *Javorina*. Procedía de Orán en donde se encontraba fondeado esperando cargar y al declararse la guerra entre Alemania y Francia salió de ese puerto inmediatamente ante la inminencia del peligro. La tripulación fue desembarcada y al ser todos los tripulantes reservistas fueron puestos a las órdenes del cónsul alemán en Almería. El buque quedó atracado en el puerto andaluz permaneciendo inicialmente a bordo solamente el capitán.

A mediados de agosto de 1915 el ingeniero director de la Junta de Obras del puerto de Almería incoaba expediente al capitán del *Javorina* por daños causados en el dique de Poniente, a la vez que le recomendaba tanto lastrar el buque convenientemente como dotarlo de anclas al carecer en ese momento de ellas. Con el viento duro de Levante, el buque muy alijo y sin anclas, era fácil causar daños al muelle al no poder mantener la proa separada debidamente del

ataque. El importe de la reparación efectuada con motivo de la avería citada se elevaba a 1.875 pesetas.

En diciembre de 1916 se producía un acto inusual como era el bautizo de un tripulante de treinta y un años del *Javorina* a cargo del obispo de Almería Vicente Casanova y Marzol. La ceremonia se celebró en la capilla de la Sagrada Familia bajo la condición *sub conditione*, al no existir certeza de que el interesado hubiera recibido anteriormente el sacramento. Actuaron de padrinos el abogado Manuel Martínez Jiménez y la señorita Adela Pérez López.

El 29 de febrero de 1916 entraba de arribada en el puerto de Almería el torpedero numero 10 de la Armada española, fondeando frente a los vapores refugiados *Javorina* e *Indeficienter*. Este torpedero era de los más modernos, de turbinas y capaz de alcanzar una velocidad de 29 nudos. Al llegar a puerto solo, cuando lo habitual en esta clase de buques era navegar por parejas, y constar que la entrada tenía el carácter de arribada forzosa hacía sospechar que el verdadero motivo era vigilar a los buques refugiados, ya que el Gobierno español estaba en conocimiento de las intenciones de ambos buques de huir cuando les fuera posible, cumplimentando de esa forma la orden dada por el Gobierno alemán.

El hundimiento del *Luis Vives* por un submarino alemán el 11 de septiembre de 1916 encolerizó a la opinión pública española que dirigió su mirada inquisidora a los buques alemanes refugiados en nuestros puertos. Eran numerosos los observadores que señalaban a esos buques como un entramado de espionaje que facilitaban información sobre los movimientos de los barcos, tanto nacionales como extranjeros considerados enemigos; destaquemos que los sesenta y nueve buques germanos y los veinte y tres austriacos, con un tonelaje total de 301.329 toneladas, estaban estratégicamente

diseminados por los puertos de la Península y de los archipiélagos; Almería, Algeciras, Cádiz, Barcelona, Cartagena, Bilbao, Ferrol, Huelva, Las Palmas, Tarragona, Vigo, Valencia, Coruña, Gijón, Málaga, Mahón, Palma de Mallorca, Sevilla, Santander, Santa Cruz de Tenerife y Villagarcía eran los puertos en los que esos buques habían encontrado refugio. La prensa en hirientes editoriales acusaba al Gobierno español de inmovilismo y exigía una respuesta contundente. Así, el *Radical* del 28 de septiembre comentaba:

«Neutralidades...El *Javorina* en nuestro puerto, gallardo, retador como un príncipe, frente a los demás barcos mercantes, y el *Luis Vives* en el fondo del mar, hundido por los piratas teutones... ¡Eso es neutralidad y decoro y vergüenza! Cualquiera día viene un zepelín colosal y vuela a España para que pase de la neutralidad a mejor vida...»

Y el 6 de octubre el mismo rotativo almeriense insistía sobre el tema:

«Precisamente los buques que salen cargados de uva son volados sin misericordia por los submarinos alemanes. Tan pronto como sale un buque de Almería ya se sabe en Alemania. Un submarino indudablemente sigue su ruta, otro recoge el encargo de seguirle hasta que llega a un punto en donde ya aguarda el submarino que ha de acometerlo y hundirlo. Se consume la heroicidad y vuelven a su labor los espías de España y los malos de la encrucijada, los perdonavidas del mar. Esto, en un país de hombres dignos ya hubiera producido un cataclismo. Lo natural es que un pueblo como Alemania, que busca protección bajo nuestra bandera, no nos pagara tan cobardemente. Hundir el *Luis Vives* cuando los almerienses guardamos como en depósito sagrado al *Javorina* es una provocación, es más que eso: es un insulto. Si un día de estos

amaneciese volado el *Javorina*, Alemania diría que hicimos mal, que violamos la neutralidad, y sin embargo la neutralidad está violada ya por los alemanes del *Javorina*.».

Es casualmente en estas fechas cuando varios periódicos de Almería revelan la aparición, casi todas las noches, de luces misteriosas en el puerto. Lo atribuyen a las señales que hacen los buques atracados en el muelle a los fondeados en la bahía. Ante las insinuaciones de que esas señales pudieran provenir de los buques alemanes, el capitán del *Javorina*, J. Bradhering, y el del vapor austriaco *Indeficienter*, F. Fritz, dirigen conjuntamente una carta al director del periódico *La Independencia* negando las acusaciones y atribuyendo las señales a las hechas entre los pesqueros que se encuentran faenando y a las que hacen a tierra para comunicarse, terminando la nota de la forma que transcribimos:

«Digan lo que quieran los que como parece tienen interés en levantar los ánimos contra nosotros, quienes acogidos en la hospitalidad de España, somos incapaces de hacer nada en contra de esta tierra noble y respetamos en todas las ocasiones la neutralidad española».

Algo habría de cierto en las sospechas sobre la complicidad de los buques alemanes en la estructura de espionaje cuando el embajador de Inglaterra remite, con fecha 13 de enero de 1918, una carta al marqués de Alhucemas, Ministro de Estado, transmitiéndole sus recelos sobre la actuación de los barcos alemanes refugiados en puertos españoles y más concretamente, en este caso, sobre los fondeados en Sevilla. Transcribimos literalmente el contenido de la misiva:

«Embajada Británica. Copia traducida.

Madrid, 13 de enero de 1918

A su Excelencia el Marqués de Alhucemas, Ministro de Estado.

Mi querido Marqués: Según mis informes, ha lugar a creer que los buques enemigos internados, *Riga* y *Néstor*, que quedaron en el puerto de Sevilla, a principios de la guerra, son utilizados por el Cónsul de Alemania como buques de aprovisionamiento. Estos buques están fondeados en San Juan, cinco millas más abajo de la ciudad, es decir casi precisamente en el mismo sitio donde habita el señor Engelhardt. Durante estos últimos días se ha visto el automóvil de este funcionario, conducido por su hijo, extremadamente cargado y su carga cuidadosamente oculta bajo cubiertas y sin mostrar su número de matrícula que se dirigía a San Juan; en cada ocasión el carruaje volvía vacío. Además, se ha visto en la mañana del 8 de enero un gran falucho, igualmente muy cargado al costado del *Riga* a las cinco de la mañana. Al poner lo que precede en su conocimiento me permito sugerirle la oportunidad de redoblar el servicio de vigilancia respecto a los dos buques arriba mencionados. Sírvase aceptar, mi querido Marqués, la nueva seguridad de mis sentimientos más distinguidos y amistosos. Firmado: A. H. Hardinge».

Una vez confirmada la cesión del *Javorina*, el 24 de octubre de 1918 finalizaba el inventario de dicho buque en presencia del comandante de Marina de Almería Rafael Pujales y el comité autorizado, integrado por Esteban Jiménez, Serapio Ramírez y el contramaestre Rivero. El siguiente trámite sería un reconocimiento del buque por parte del delegado de la Gerencia de incautación de buques. Finalizado éste el comandante de Marina haría entrega del buque al representante de la Compañía Trasmediterránea Esteban

Giménez. Estaba previsto que al día siguiente se efectuase el cambio de bandera en el buque incautado y se hiciera cargo del mismo la tripulación, algunos de sus componentes como el primer oficial y dos maquinistas ya habían llegado en el correo procedente de Valencia y Barcelona; se esperaba al capitán y al resto de tripulantes, muchos de ellos oriundos de Almería. El día 28 era esperado en el puerto de Cartagena, en donde entraría al Arsenal a limpiar fondos y efectuar las reparaciones imprescindibles para poder incorporarse a los servicios comerciales. Sin embargo, la arribada al puerto cartagenero se tuvo que demorar, ya que al intentar virar una de las anclas no pudo hacerlo por encontrarse empotrada en el fondo a consecuencia del largo tiempo que había permanecido sin ser removida. Tenemos constancia de que fue el 14 de febrero de 1919 cuando el ya *España nº 2*, ex *Javorina*, entró en el puerto de Cartagena y según la nota de prensa «entraría en el dique a limpiar fondos para comenzar en seguida a prestar servicios a España».

El *España nº 2*

La Real Patente de Navegación Mercantil del *España Nº 2*, número 895, fue emitida con fecha cuatro de junio de mil novecientos diez y siete, firmada por el rey Alfonso XIII y protocolizada por la Dirección Local de Navegación y Pesca de la Provincia Marítima de Almería.

La Patente concedía permiso al Estado español, y en su nombre al Consejo de Gerencia y Administración de las naves incautadas a que se refería la R.O. de 15 de octubre de 1918, para navegar y comerciar en todos los puertos del globo. El buque fue inscrito al folio uno de la lista primera de embarcaciones del citado puerto andaluz. El primer capitán de la Marina Mercante que se hizo cargo de la citada

Patente fue Honorato Bonet Berga, matriculado en Valencia; en un principio este buque se dedicó a transportar y a suministrar cereal a distintas provincias españolas.



Patente de Navegación del *España nº 2*
Archivo: Francisco Font Betanzos

Así, el 18 de junio de 1919 el gobernador de Palma de Mallorca recibió un telegrama del ministro de Abastecimiento anunciando la próxima llegada del *España nº 2* con mil toneladas de trigo intervenido por el Sindicato Harinero. El gobernador había pedido al presidente de la Diputación que cediese el edificio de la Lonja para depositar en él dicha cantidad de trigo hasta que se distribuyese. Para tener una visión general de la actividad comercial de este buque en esa época transcribimos la nota de prensa inserta en el periódico *El Progreso* de Santa Cruz de Tenerife el 6 de septiembre de 1919:

«Esta mañana llegó de Cádiz el vapor español *España número 2*. Para este puerto trajo 2 pasajeros: don Luis Durango y su esposa doña Mercedes Ballester. Tiene este buque 2.138 toneladas, lo tripulan 53 hombres y su capitán es don Jaime Jiménez. Es uno de los vapores alemanes incautados por el Gobierno español. Estaba refugiado en Almería a cuya matrícula pertenece en la actualidad. Se dirige a Buenos Aires para donde lleva mercancías. En aquel puerto tomará cereales para el Gobierno de España. En nuestro puerto tomó cuatro toneladas de hielo, víveres, agua y unos 300 fardos de pescado salpreso».

Por una real orden del ministerio de Abastecimientos de 20 de noviembre de 1919 se aprobó la relación de barcos requisados para la importación de 170.000 toneladas de trigo argentino adquiridas por el Gobierno español. La descarga se realizaría en los puertos de Barcelona, Valencia, Sevilla, Bilbao y Santander a razón de 500 toneladas diarias, y en los demás puertos con arreglo a los usos en ellos implantados, aunque nunca podría ser inferior a las 300 toneladas diarias. Estos son algunos de los buques que cubrirían este servicio: *España número 6* (7.000 ton), *Arantzazu* (2.200 ton), *España número 4* (3.000 ton), *España número 2* (4.500 ton), *Azpeitia* (3.000 ton), *Ollargar* (2.800 ton), *Onton* (4.000 ton), *Guipúzcoa* (3.200 ton), *Wenceslao* (2.800 ton), *Mar del Norte* (3.500 ton) y *Cabo Tres Forcas* (3000 ton).

El 21 de marzo de 1919 arribó a Santa Cruz de Tenerife el *España n^o 2* procedente de la Península, teniendo como destino Buenos Aires en donde cargaría trigo para el consumo nacional; cargó 2.000 toneladas de carbón. Nuestro buque solía hacer escala en Santa Cruz de Tenerife o en Las Palmas de Gran Canaria, cuando procedía de la Península o retornaba a ella, para aprovisionarse de

carbón mineral. Estaba consignado a la Compañía Trasmediterránea. En uno de estos viajes el buque arribó a Las Palmas de Gran Canaria en la primera decena de diciembre de 1919 con un gran cargamento de trigo, adquirido por el Gobierno para venderlo a precio de tasa. A pesar de que el destino de la carga era Barcelona, el buque continuaba en el puerto canario sin motivo aparente. En las islas se especulaba con que manejos ocultos impedían que el trigo fuese desembarcado en los puertos canarios, a pesar de la necesidad evidente y de las órdenes cursadas telegráficamente que autorizaban la incautación del cereal. Al proceder el trigo de Buenos Aires, puerto declarado sucio, se reunió la Junta local de Sanidad de la capital grancanaria para tratar el tema de su descarga, tomándose el acuerdo de proceder a la desinfección del cargamento, además de adoptar otras medidas sanitarias. Si el ministerio de Abastecimiento aprobaba la descarga del trigo en los dos principales puertos canarios, desistiendo de hacerlo en el de Barcelona, se desinfectaría el cereal previamente con el aparato Marot. Una vez el buque descargado sería despachado nuevamente para Buenos Aires. El ministro telegrafió al administrador de Puertos Francos, Eusebio Gómez, ordenando fuesen incautadas las 40.000 bolsas de trigo y descargadas en los puertos de Tenerife y Las Palmas, repartiéndose posteriormente entre las restantes islas del archipiélago. A pesar de la orden cursada por el ministro, una autoridad no identificada consideró que la cantidad de trigo era excesiva para las islas, quedando la descarga reducida de tal manera que solamente abastecería a los mercados canarios durante 15 o 20 días.

En relación con este asunto se reunió en asamblea la Liga de Consumidores, aprobándose una resolución por la que se instaba al Gobernador Civil a solicitar al Gobierno que los buques requisados desembarcasen periódicamente en Canarias la cantidad de maíz y trigo necesaria, que para Tenerife pudiera ser de 750 toneladas de

trigo y 200 de maíz. En cuanto al trigo del *España n° 2* la Liga solicitaba a la autoridad civil que ordenase enviar a la capital tinerfeña una cantidad equivalente a la que le correspondería al grupo O, con independencia de la que pudiera recaer a Las Palmas.

Una real orden publicada en la Gaceta el 31 de enero de 1920 decretaba los puertos en los que serían descargadas las partidas de trigo procedentes de la República argentina, embarcadas en los buques requisados salidos de Europa durante el mes de diciembre último y primera quincena de enero, siendo Málaga el puerto que le correspondía al *España n° 2*. Así, a mediados del mes de abril de 1920 llegó nuestro buque a la Península procedente de Argentina. Dejó 1.000 toneladas de de trigo en Huelva, 500 en Cádiz (a repartir entre Cádiz, Jerez y Sanlúcar) y 3.000 en Málaga. Más tarde, el 26 de julio de1 mismo año, arribó a Vigo con 4.064 toneladas de harina comprada por el Gobierno español a Canadá. La cantidad asignada a ese puerto era de 750 toneladas, para Orense 500 y el resto para La Coruña. El 10 de agosto de 1920 entraba en Gijón con 1.000 toneladas de trigo canadiense para Asturias. El 27 de mayo de 1921 descargaba en Barcelona un cargamento de cereales procedente de Argentina. En julio de 1923 salía el *España n° 2* de Ferrol conduciendo diverso material de guerra y carbón para las bases navales.

A consecuencia de la crisis en el mercado de fletes en el segundo semestre de 1923, el *España n° 2* permanecía en el mes de julio amarrado en el puerto de Barcelona, junto a otros muchos vapores y veleros españoles y algunos extranjeros, contabilizando un tonelaje total inactivo de 60.684 toneladas. Esta situación de depresión mercantil se arrastraba de meses anteriores sin que se vislumbrase mejora a corto plazo.

El Generalife

La *Gaceta de Madrid* número 318, de 14 de noviembre de 1922, publicaba el pliego de condiciones que regularía la enajenación de los buques incautados por el Estado, con arreglo a la autorización contenida en la ley de presupuestos. Los buques puestos a la venta eran el *España número 2* (Año de construcción 1908 y un registro bruto de 3.387 ton) y *España número 4* (Año de construcción 1895 y 3.829 ton de registro bruto). El acta del concurso celebrado en la fecha prevista lo declaró desierto, por lo que hubo que devolver los resguardos de los depósitos provisionales presentados. Así se publicó en la *Gaceta de Madrid* número 42 de 11 de febrero de 1923. El 11 de diciembre de 1923 se vuelve a convocar un nuevo concurso. El 27 de enero de 1924 el número 27 de la *Gaceta de Madrid* publicaba una Real Orden del Ministerio de Fomento que, literalmente, decía:

«Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la base cuarta del pliego de condiciones para la venta de los vapores *España núm.2* y *España núm. 4* publicado en la *Gaceta de Madrid* de 13 de diciembre de 1923, S. M. el Rey (q.D.g.) se ha servido disponer que la apertura de los pliegos presentados al concurso sea pública, ante la Junta designada en dicha soberana disposición, y que tenga lugar el 5 de febrero, a las once de la mañana, en el despacho del Sr. Director general de Minas, Metalurgia e industrias Navales. De Real Orden lo digo a V.I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V.I. muchos años. Madrid, 21 de enero de 1924. El Subsecretario encargado del despacho. VIVES».

El 17 de febrero de 1924 en la *Gaceta de Madrid* número 48 se publica la resolución del concurso:

«Vista el acta notarial del concurso celebrado para enajenación de los vapores *España número 2* y *España número 4*. Visto lo dispuesto en la base quinta del pliego de condiciones para venta de dichos buques, que va unido a la Real Orden de 11 de diciembre de 1923. S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer sean adjudicados los vapores *España número 2* y *España número 4* en el precio de 902.000 pesetas a la Compañía Trasmediterránea cuya proposición resulta más ventajosa».

En virtud de la escritura de compraventa otorgada por el Director General de Minas e Industrias Metalúrgicas José Ruiz Valiente, en nombre y representación del Estado español, a favor de la Compañía Trasmediterránea, representada por Santiago Alió y Vidal, el vapor *España n^o 2* pasó a ser propiedad de la citada naviera en unión del vapor *España n^o 4*. El acto protocolario tuvo lugar en Madrid el primero de marzo de 1924 ante Emilio López-Aranda y Moreno Nieto, abogado y notario de dicha capital. José Espinosa y León, teniente de navío retirado, tomó el mando del buque, cargo que ya había ostentando en mayo de 1920 y en noviembre de 1921. El buque había sido reconocido en Valencia por la comisión competente nombrada al efecto, declarándolo útil para la navegación. Una vez que el buque pasó a la propiedad de la Compañía Trasmediterránea navegó hasta Barcelona para el día 21 de marzo de 1924 subir al dique flotante con objeto de limpiar fondos y sufrir reconocimiento general del casco, máquinas y calderas.

El día 30 se verificaba en Barcelona la bendición del buque a cargo del P. Simó, sirviéndose a continuación en el salón comedor un banquete de carácter íntimo, presidido por el director gerente de la empresa armadora Joaquín María Tintoré acompañado del personal de la entidad con sus familias; durante estos actos el buque se mantuvo empavesado. Por la noche el *España número 2* salió hacia

Valencia donde cargaría fruta para Bristol, arribando posteriormente a Cardiff para tomar un cargamento completo de carbón mineral; el 8 de mayo entraba en Cádiz tras el periplo citado. Realizaría nuevos viajes a Cardiff y Liverpool y otros servicios entre Barcelona y Palma; también realizó algunos viajes desde Almería como el efectuado el 25 de septiembre de 1924 con 3.750 barriles de uva para Cardiff y 10.700 para Liverpool. Era frecuente que el *Generalife* cargase carbón mineral en Gijón (sobre las 5.000 toneladas) para el puerto de Barcelona, descargándolo en el muelle de Poniente en donde se abastecían los barcos de la Compañía Trasmediterránea.

En cumplimiento de lo ordenado por el comandante de Marina de la provincia de Barcelona en decreto de 30 de agosto de 1924, consecuente con lo ordenado por la Dirección General de Navegación en providencia de 25 del mismo mes, se establece el nuevo nombre del buque, *Generalife*, inscripción y lista promovido por la compañía armadora, Compañía Trasmediterránea. Se le asigna nuevo folio, 299, lista 2ª constando como año de inscripción el 1924. La nueva distintiva asignada, que sustituye a la que anteriormente ostentaba, es E.A.O.Q. de acuerdo con el decreto del subsecretario de la Marina Civil de 14 de diciembre de 1933, valorándose el buque en 19.181.067,48 pesetas. Figura como fecha de abanderamiento en España el 27 de marzo de 1919. Observamos que en el apartado del asiento de inscripción correspondiente a los anteriores nombres del buque solamente figura el de *España nº 2* no constando el de *Javorina* como estimamos sería preceptivo. Esta es la inscripción literal que consta en la Patente de Navegación que protocoliza el cambio de nombre del buque, insertada por la autoridad de Marina de la comandancia de Barcelona: «Según consta en el asiento que al folio 299 de la segunda lista de embarcaciones de esta matrícula, el buque de esta Real Patente ha pasado a llamarse *Generalife* lo que se anota hoy día de la fecha. Barcelona, 16 de septiembre de 1924».

Las principales características del buque anotadas en esta nueva inscripción son: eslora, 105,40 m; manga, 14,68 m; puntal, 7,03 m; tonelaje total, 3.387,448t; descuentos, 1.249,279 t; tonelaje neto, 2.138,169 ton. Una máquina alternativa de triple expansión. Fuerza, 1.750 H.P. Velocidad máxima, 9 nudos. Radio de acción, 9.000 millas. Capacidad tanque principal, 960 t; consumo por singladura, 18 t; capacidad de bodegas, 6.300 t. Dispone de una estación radiotelegráfica sistema Marconi con un alcance normal de 125 millas. Clase de aparato receptor, auditivo con una longitud de onda de 300-600 metros. Clase de servicio efectuado por la estación, limitado. Lleva una estación de socorro formada por un carrete Break que puede tomar la energía de una batería de acumuladores.

El 6 de junio de 1926 salía el *Generalife* de Barcelona para Montreal en lastre. A mediados de agosto de 1926 arribó a Barcelona, muelle de Poniente, procedente de Rotterdam con un cargamento de 5.100 toneladas de carbón mineral y dos motores de gran potencia para ser montados en un buque de la Compañía Trasmediterránea.

El 2 de agosto de 1927 el *Generalife* atendía la llamada de auxilio del buque *Yoquillé* que se encontraba a unas veinte millas de la isla de Dragonera; también lo hacía el vapor *Jorge Juan* que había salido de Palma de Mallorca para Valencia. El 20 de octubre de ese mismo año se producía un grave accidente en nuestro buque; mientras se efectuaba la descarga de carbón en el puerto de La Coruña el cocinero Marcelino Basterrechea, de cuarenta y nueve años de edad, cayó a la carbonera desde la cubierta, produciéndose fractura de la pleura y otras lesiones de considerable gravedad.

El 5 de enero de 1933 el *Generalife* que se dirigía desde el puerto de El Musel al de Barcelona, con un cargamento de carbón, se

vio obligado a entrar en Ferrol de arribada forzosa a consecuencia de un impresionante temporal, con el cual estuvo combatiendo durante cuatro días a la altura de la Estaca de Bares, según relató el capitán ante la comandancia de Marina. El 18 de marzo de ese año entraba en Barcelona procedente de Avilés con carbón mineral. Es sobre estas fechas cuando se inician los problemas laborales en el sector que unidos a la crisis dominante dificultan la actividad comercial marítima. Así, a finales de abril, el *Generalife* permanecía amarrado en el muelle de Poniente de Barcelona, junto al vapor *Norte*; ambos buques cargados de carbón continuaban sin poder descargar ya que los obreros de la fábrica de gas se negaban a admitirlo.

El 11 de junio de 1933 embarcaban en la motonave *Ciudad de Málaga*, atracada en el puerto de Mahón, el capitán del vapor *Generalife* Bartolomé Devesa y treinta y un tripulantes; la dirección de la Compañía Trasmediterránea había ordenado que se trasladaran todos a Barcelona para destinarlos a otras unidades, ya que el *Generalife* iba a quedar amarrado en Mahón hasta nueva orden. Se rumoreaba que otros buques de la misma naviera iban a ser trasladados al citado puerto para quedar inmovilizados. Este era el argumento y la razón que el presidente de la naviera, Ernesto Anastasio Pascual, exponía para justificar el amarre de los buques: «Nosotros no tenemos en movimiento ningún *tramp*. Un buque excelente de este tipo, como es el *Generalife*, de buena cabida y relativamente económico de consumo, permanece amarrado porque lo estimamos preferible a que navegue con pérdida».

Durante la Guerra Civil el *Generalife*, adscrito a la zona republicana, continuó amarrado en Mahón por falta de flete junto a sus compañeros de flota *Atlante*, *Aragón*, *Torras y Bages* y *Sagunto*; finalizada la contienda fue reparado en los astilleros de la Unión Naval de Levante, y el elevado coste que supuso esta intervención quedó

compensado sobradamente con la revalorización alcanzada; debemos recordar que el peso muerto de este buque era de 5.800 toneladas.

Previo expediente tramitado al efecto el *Generalife* pasó a la propiedad de la sociedad Isleña Marítima, S.A., por compra que le hizo a sus anteriores propietarios, Compañía Trasmediterránea, por la suma de 3.210.036,80 pesetas. Esta transacción comercial se realizó al considerar la Compañía Trasmediterránea que la explotación comercial se vería favorecida si era la Isleña Marítima la que la realizaba. Los armadores presentaron escritura notarial y copia simple de la misma nº 12, otorgada ante el notario de Madrid José L. Espinosa, el 3 de enero de 1942. La anotación de esta operación fue ordenada por la Dirección General de Navegación en un escrito de fecha 25 de abril de 1953. Tras la venta tanto la bandera de la naviera como la contraseña de la chimenea fueron cambiadas adoptándose las del nuevo armador. La Compañía Trasmediterránea siempre apoyó a Isleña Marítima en las numerosas ocasiones en que ésta se había visto apurada financieramente, existiendo entre ambas navieras una relación mercantil muy fluida. Pero también la Compañía Trasmediterránea se vio beneficiada en su relación con la Isleña Marítima. En el año 1951 la naviera meditó la iniciativa de integrar todos los bienes que no giraban en la órbita del contrato con el Estado en una sociedad distinta de Trasmediterránea. Entre los motivos que pesaban en esta decisión estaba el de facilitar a la delegación del Gobierno la fiscalización y control de las cuentas de la naviera; de no materializarse esta idea, las contabilidades de los distintos negocios que integraban el grupo Trasmediterránea siempre estarían relacionadas. Como crear una sociedad nueva con este fin, además de ocasionar gastos considerables, habría sido complicado debido a la promulgación de la nueva Ley de Régimen Jurídico de las Sociedades Anónimas, se pensó en la compañía Isleña Marítima, que

era una naviera dedicada a la navegación libre y sin relación con los servicios contractuales del Estado.

Finalizada la Guerra Civil el *Generalife* reanudó los servicios con Guinea española que se iniciaban, habitualmente, en Barcelona.



USS Asterion operando como Evelyn el 11 de mayo de 1942
www.navsourc.org/archives
Fuentes: Mike Green

Durante la Segunda Guerra Mundial el *Generalife* fue actor involuntario en el teatro de las hostilidades. El *Evelyn* era un barco norteamericano de acero construido en 1912 por Newport News Shipbuilding y Dry Dock Company para A. H. Bull & Company dedicado al transporte de pasajeros y mercancías. En 1942 fue adquirido por la Armada norteamericana, rebautizado como *Asterion* y clasificado como buque de carga, aunque la realidad es que era un Q-ship, buque trampa cuya misión era la caza de submarinos enemigos, para lo que iba debidamente armado y camuflado. Se identificaba cuando era requerido por el enemigo como *Generalife* utilizando su señal distintiva E.A.O.Q., en caso de que la petición fuera amigable se identificaba como *Evelyn*. Ante el escaso éxito que

tuvo en las misiones encomendadas, la edad, el estado de la máquina y casco y su escasa velocidad el *Asterion* fue asignado como buque meteorológico siendo desguazado en 1946.

En cuanto a la actividad comercial de nuestro buque, en el año 1941 efectuó dos viajes comerciales internacionales, uno a Sudamérica y otro a Nueva York, Habana y Puerto Plata, siendo la entrada de Estados Unidos en la guerra el motivo por el que este servicio fue suspendido. En el año 1942, dentro de los servicios comerciales libres, el *Generalife* efectuó algunos viajes al Congo belga y colonias portuguesas para transportar a España carga de importación con destino al mercado nacional, resultando estos fletes altamente remunerados; asimismo, realizó algunos viajes a Guinea española. En 1943 realizó nuevos viajes a Sudamérica fletado por la Compañía Trasmediterránea. Al año siguiente fueron dos los viajes con el mismo destino; el primero rindió viaje en Bilbao el 28 de abril y el segundo en Barcelona el 2 de octubre, intercalando entre ambos algunos viajes con fruta canaria para los puertos de Vigo, Gijón, Bilbao y Barcelona. Durante 1945 efectuó tres viajes a América del Sur, uno de ellos iniciado en 1944; el 16 de febrero entró en las Palmas procedente de Argentina con 1.312 toneladas de harina y 687 cajas de mermelada, conduciendo para Santa Cruz de Tenerife otra partida similar de harina. En mayo de 1945 el *Generalife* iniciaba un viaje a Argentina con un cargamento de chapas de hierro de diverso grosor, consignado a la Dirección General de Navegación y Puertos, destinado a diversos proyectos a realizar por la Administración argentina. También otros buques como los vapores *Albareda*, *Monte Albertia*, *Uribitarte*, *Monte Ayala* y *Ramón Alonso* colaboraron en el transporte. El 29 de diciembre de 1945 entraba en las Palmas para descargar algo más de 1.000 toneladas de trigo procedente de Montevideo, el resto del completo que portaba tenía como destino el puerto de Santa Cruz de Tenerife. En 1946 dos nuevos viajes al

continente americano fueron realizados por el *Generalife* que continuaba fletado por la Compañía Trasmediterránea. El 7 de diciembre arribaba a Barcelona procedente de Buenos Aires y escalas con un importante cargamento de balas de algodón destinado a la industria textil catalana, además de 400 toneladas de quebracho, 46.000 cajas de vino generosos y coñac que había embarcado en Cádiz, así como otras mercancías diversas. Estos viajes los alternaba con otros realizados a Avilés para proveerse de carbón.

En abril de 1948 el *Generalife* entró en Las Palmas procedente de Avilés y escalas con 727 toneladas de madera y 3.000 de carbón. El 17 de febrero de 1949 salía de Las Palmas para Guinea. En ese mismo año el *Generalife* efectuó importantes embarques de madera en rollo en Guinea con destino a puertos de la Metrópoli. Así, el 23 de abril era despachado con 759 toneladas de madera Okume y 2.124 de maderas varias para puertos del Mediterráneo y el 13 de septiembre partía nuestro buque con 1.184 toneladas de Okume y 2.272 de maderas varias, esta vez para puertos del norte.

Sirviendo el *Generalife* la línea de Guinea en junio de 1951 tuvo gran repercusión mediática el traslado desde Santa Isabel hasta Bata de una moderna avioneta, tipo cigüeña, que como decía el corresponsal «tan poco resultado van dando en estas tierras y tantos disgustos propinando». Iba consignada a su propietario Asencio Ortiz, alcalde de Bata, que la destinaria a su uso personal, además de ponerla a disposición de quien la necesitase. Asimismo, el buque de la Compañía Trasmediterránea transportó diverso material destinado a la construcción del nuevo puerto en construcción en Santa Isabel, como una poderosa grúa flotante que se posicionó en el citado puerto guineano en junio de 1953. A mediados de agosto de 1955 el *Generalife* llegaba a Barcelona portando un cargamento de 3.500 toneladas de sulfato amónico procedente de Hamburgo. En mayo de

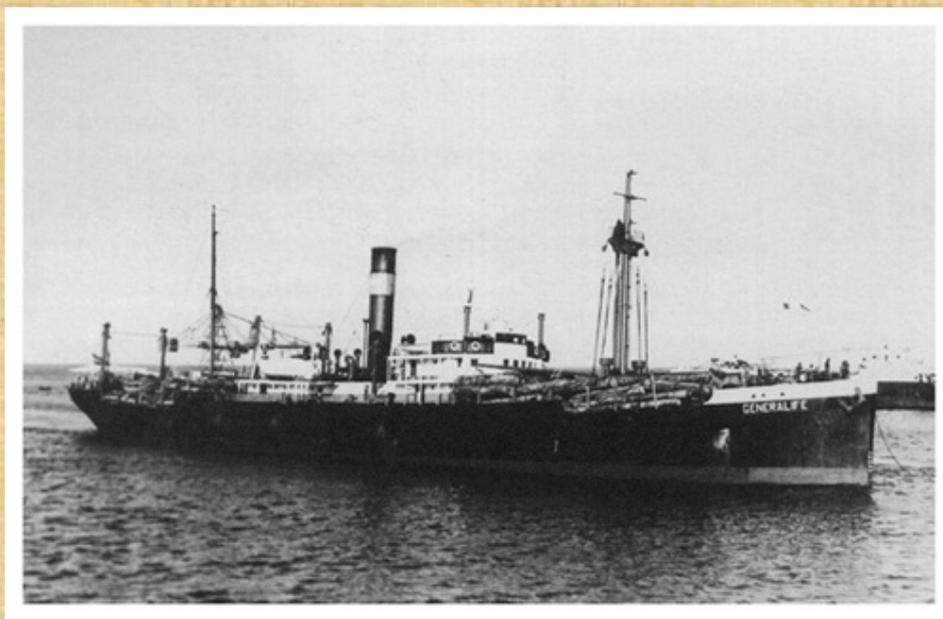
1957 el *Generalife* arribó a Las Palmas procedente de Génova con un cargamento de trigo.



El *Generalife* el 23 de enero de 1962 en Santa Cruz de Tenerife
www.naviarmatori.net

En el año 1958, en los astilleros de la Unión Naval de Levante, le efectuaron al *Generalife* importantes obras de reparación de averías existentes y de conservación para la reclasificación por el Bureau Veritas, así como la instalación de quemadores de fueloil. Reconocidas las obras por la inspección de buques de Valencia fueron valoradas en su totalidad en 9.659.279,15 pesetas y las clasificadas de mejora en 6.609.117,90 pesetas. Tras la finalización de las obras la inspección de buques de Valencia certificó que la velocidad del buque era de 9,00 nudos, la capacidad de los tanques de combustible de 960 ton, el consumo por singladura de 18 ton y la autonomía de 9.000 millas. En octubre de 1958 estas reparaciones se publicitaban así en la prensa canaria: «Corporación Ibero Africana, S. A., comunica que el buque *Generalife* con destino a Santa Isabel y Bata ha sido totalmente transformado y modernizado. Se han colocado sollados. Conducirá la carga en perfectas condiciones».

Previo expediente tramitado al efecto y por fusión-absorción de Isleña Marítima, S.A., por Unión Naval de Levante, S.A., el *Generalife* paso a la propiedad de la segunda sociedad citada, según escritura notarial nº 170 autorizada por el notario de Madrid Francisco Núñez Lagos el día 31 de enero de 1962, siendo valorado el buque en 19.181.067,48 pesetas. El cambio de dominio a favor de la Unión Naval de Levante fue autorizado por la Dirección General de Navegación con fecha 19 de mayo de 1962.



El *Generalife*

Fuente: Historia de la Flota de Juan Carlos Díaz Lorenzo

Por escritura notarial, número 569, otorgada el 25 de marzo de 1965 ante el notario de Madrid Francisco Núñez Lagos el *Generalife* pasó a ser propiedad de la Compañía Valenciana de Navegación, S.A., siendo autorizado por la Dirección General de Navegación este cambio de dominio por aportación, según un escrito de fecha 5 de julio de 1965 e inscrito en el Registro Mercantil de la provincia de Barcelona en la hoja 671, folio 284, tomo 7 del libro de Buques en 4ª inscripción.

Con fecha 28 de septiembre de 1967 se prohíbe la venta o enajenación del *Generalife* hasta tanto no se resuelva el procedimiento previo nº 64-1967, instruido con motivo de las averías ocasionadas por este buque a las instalaciones petrolíferas de la DISA en Salinetas. Esta prohibición se efectuaba cumplimentando el escrito del juez instructor que se archivaba en su carpetilla historial. El 28 de noviembre de 1967, al haber sido depositada la fianza por la entidad aseguradora del *Generalife* para responder a los gastos de las averías citadas anteriormente, el juez instructor levantaba la prohibición de venta que pesaba sobre el buque. El 30 de septiembre de 1967 la Dirección General de Navegación autorizaba el desguace del *Generalife* en el puerto de Alicante, causando baja en la lista y matrícula.

Juan B. Robert en un artículo en *La Vanguardia* reseñaba el desguace del buque y citaba la resonancia que había tenido la noticia en la prensa española, reproducida también en periódicos extranjeros; un rotativo de Madrid la rotulaba: «El barco más viejo de España rinde su último viaje», titular que no se ajustaba a la realidad ya que cerca de una veintena de buques eran más antiguos que el *Generalife*, como los *Mina Entrego*, *Mina Coto*, *Arnao*, *Enrique Maynes*, *Josefa*, *Montañés*, *Cabo Páez*, *Simancas*, *Marqués de Urquijo*, etc. Por último, le dedicaba un merecido cumplido al decir «a pesar de su edad el *Generalife* atravesaba gallardamente el Atlántico con más de medio siglo de mar». También la *Revista General de Marina*, en el tomo 173 de noviembre de 1967, le dedicaba estas escuetas líneas: «Último viaje del buque más antiguo de España. El buque mercante *Generalife*, considerado como el buque en servicio más antiguo de España, ha rendido su último viaje del puerto de Tarragona a Alicante, donde será desguazado. Data de 1908 y fue construido en Bélgica; navegó bajo bandera alemana hasta que al final de la primera guerra mundial quedó internado en nuestro país,

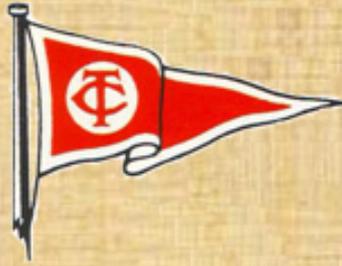
donde fue rebautizado con el nombre de *España II* (sic). Ha navegado en varias compañías y ha surcado todos los mares en su intenso servicio activo».

Reseñamos, por último, los nombres de algunos de los capitanes que ostentaron el mando de este buque a lo largo de su vida marinera, detallando que la mayoría de ellos procedían de navieras acreditadas como Sociedad Línea de Vapores Tintoré, Isleña Marítima, Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, Valenciana de Navegación, Ferrer Peset Hermanos, etc. Son estos:

- | | |
|---------------------------|----------------------------------|
| - Honorato Bonet Berga | -Jaime Jiménez |
| - José Espinosa y León | -Rafael Valera Gómez |
| - Pablo Bruguera Bosch | -José Cardona Torras |
| - Adrian Mingot Papi | -Emilio Caballero del Castillo |
| - Florencio Rodríguez | -Fernando Gomila Gosalvez |
| - Bartolomé Devesa Girán | -José Alberti Palmer |
| - José Planas Batalla | -Juan Belenguer Vallés |
| - Vicente Zaragoza Bayona | -Manuel Fernández Pery |
| - Jaime Juan Rabasa | -Jacinto Devesa Paredes |
| - José A. Monasterio | -Francisco I. Jordán Franchy |
| - Raúl Ripoll Montesinos | -José Orozco Lucas |
| - Juan Bayona Hostaled | -Ginés García de Paredes Benzano |
| - Antonio Cano Pérez | -José María Aberasturi Lachiondo |

Cádiz, 22 de septiembre de 2013

Francisco Font Betanzos



Bibliografía

- DÍAZ LORENZO, J. C. (1998) *Historia de la Flota*. Madrid. Edit. Cía. Trasmediterránea
- FONT BETANZOS, F. (2009). *Orígenes y constitución de la Compañía Trasmediterránea. Evolución económica y comercial en el siglo XX*. Tesis Doctoral. Cádiz
- Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán. Ministerio de Defensa.
- Archivo Ministerio de Fomento.
- Boletín Oficial de la República Argentina.
- Colección de artículos de Juan B. Robert.
- Dictionary of American Naval Fighting Ships*
- Kenneth M. Beyer. *Q-Ships Versus U-Boats*. U.S. Naval Institute Press. Mayo 1999.
- Hemeroteca de la Biblioteca Nacional de España
- www.navsourc.org/archives