

**Colaboraciones especiales**



**EN TIEMPOS DEL  
"VILLA DE MADRID"**

**Juan Carlos Díaz Lorenzo**

# En tiempos del “Villa de Madrid”

Juan Carlos Díaz Lorenzo

## A José María Real Marti, pues este barco decidió su vocación

Entre los barcos de Compañía Trasmediterránea vinculados con el puerto palmero destaca, sin duda, el histórico **“Villa de Madrid”**, que estuvo, durante varios años, adscrito a las líneas de Sevilla y Canarias y Barcelona y Canarias, respectivamente, con varias escalas intermedias en el litoral peninsular y los puertos de Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de La Palma.

A buen seguro, la estampa de este barco, que fue uno de los más emblemáticos de la compañía durante toda su existencia, traerá gratos recuerdos a todos aquellos paisanos que, por diversas razones, tuvieron la oportunidad de viajar a bordo. Entre otros, sin duda, a los estudiantes universitarios palmeros que cursaron sus carreras en las facultades de Medicina y Farmacia de Cádiz, Sevilla y Granada y en otras disciplinas en Madrid, Salamanca, Barcelona o Navarra, y viajaron en éste y otros barcos de la época. A algunos de ellos, este cronista les ha escuchado sus relatos de aquellos viajes, que permanecen guardados en el camarote de los recuerdos, evocando así los años de juventud idos para siempre.

En los años en que este buque se vinculó para siempre con el puerto palmero, ostentó el mando, durante una larga temporada, el capitán Salvador Ventura Moreno, quien después sería, hasta su jubilación, el titular del ferry **“J.J. Sister”**. Y en sus arribadas a la isla, al largar en el palo la bandera pidiendo práctico, acudió tantas veces a su encuentro otra de las figuras del practicaaje de la época, el capitán José Amaro Carrillo González-Regalado, un marino portuense que se enamoró de La Palma, donde ejerció su profesión hasta el final de su fructífera singladura.

A mediados de la década de los años veinte, cuando todavía Compañía Trasmediterránea no había cumplido su primera década de vida sobre el mar, emprendió un ambicioso plan de flota, que fue el más importante emprendido por una naviera española hasta entonces. Además de un número importante de nuevas construcciones, también adquirió otros buques de segunda mano,



todo ello con la finalidad de cubrir el importante papel que tenía asignado en las comunicaciones nacionales de soberanía.

La secuencia de entregas empezó en enero de 1927, con la puesta en servicio del buque **"Miguel Primo de Rivera"**, seguido de su gemelo **"General Sanjurjo"** en septiembre de 1928, construidos ambos en las gradas de los astilleros Unión Naval de Levante. En 1931, al producirse el advenimiento de la Segunda República, recibieron los nombres de **"Ciudad de Algeciras"** y **"Ciudad de Ceuta"**, respectivamente.

En marzo de 1928, los astilleros alemanes Krupp hicieron entrega del buque **"Infanta Beatriz"** -luego rebautizado **"Ciudad de Sevilla"**-, barco de dos chimeneas y elegante y airosa estampa marinera, y en enero de 1932 entró en servicio el buque **"Villa de Madrid"**, similar al anterior, aunque de una sola chimenea.



El **"Villa de Madrid"** luciendo su bella estampa marinera. Postal.  
Archivo V. Pérez Molías.

En el mes de mayo de 1928, Unión Naval de Levante entregó el vapor **"Plus Ultra"**, sin duda alguna el más peregrino de todos los barcos que han enarbolado la contraseña de Compañía Trasmediterránea. En ese mismo año, de segunda mano, fueron adquiridos los vapores

**"Isla de Gran Canaria"** e **"Isla de Tenerife"**, siendo transformados en buques mixtos en la citada factoría valenciana.

En julio de 1929, los astilleros de Monfalcone (Italia) entregaron el buque **"Infanta Cristina"**, destinado a la línea Barcelona-Palma, siendo, entonces, el barco más veloz de la flota mercante española. Debido a sus magníficas prestaciones, cubrió en diversas ocasiones la línea rápida Barcelona-Cádiz-Canarias e incluso hizo algunos viajes a Guinea Ecuatorial. En abril de 1931 fue rebautizado **"Ciudad de Cádiz"**.

En septiembre de 1929, los citados astilleros también entregaron el buque **"Infante Don Jaime"**, destinado a la línea Barcelona-Palma y, por las mismas razones, realizó en algunas ocasiones la línea Barcelona-Cádiz-Canarias. En abril de 1931 pasó a llamarse **"Ciudad de Barcelona"**. En abril de 1930 se completó el trío italiano con la entrega del buque **"Infante D. Alfonso"**, que un año después pasó a llamarse **"Ciudad de Palma"** y también navegó en la línea de Canarias.

En junio de ese mismo año entró en servicio el buque **"Infante D. Juan"** y en marzo de 1931 su gemelo **"Infante Don Gonzalo"**, dos excelentes unidades construidas en los astilleros Unión Naval de Levante. En abril de 1931, al producirse el cambio político, ambos buques recibieron los nuevos nombres de **"Ciudad de Alicante"** y **"Ciudad de Valencia"**. En la citada factoría fueron construidos, asimismo, dos buques gemelos llamados **"Ciudad de Ibiza"** y **"Ciudad de Tarragona"**, puestos en servicio en 1933 y que serían incautados por la Unión Soviética durante la guerra civil.

Los astilleros Echevarrieta y Larrinaga, en Cádiz, entregaron en marzo de 1931 la motonave **"General Berenguer"**, rebautizado **"Ciudad de Mahón"** en abril de ese mismo año. Entonces se encontraba en grada su gemelo **"General Jordana"**, que entró en servicio en agosto del citado año con el nuevo nombre de **"Ciudad de Málaga"**.

Para los servicios de Guinea Ecuatorial, los astilleros de la Sociedad Española de Construcción Naval y Euskalduna, en Bilbao, construyeron los buques **"Dómine"** y **"Fernando Poo"**, respectivamente, siendo entregados ambos en septiembre de 1935.

Respecto del buque de esta historia, bautizado con el nombre de **"Villa de Madrid"**, en 1931 estaba dispuesto para su entrega, pero cuando efectuó las pruebas de mar no alcanzó la velocidad contratada, razón por la cual fue rechazado por Compañía Trasmediterránea.



El astillero anunció su venta en pública subasta por una cantidad inferior a la concertada, pero la licitación quedó desierta y ante el anuncio de una nueva subasta, por un precio aún más reducido, sólo Trasmediterránea presentó propuesta y finalmente se hizo cargo del buque, que fue entregado en enero de 1932. A comienzos de febrero emprendió su viaje inaugural en la línea semanal Barcelona-Cádiz-Canarias.

Hasta el verano de 1936, la citada línea estaba atendida, además, por los buques **"Ciudad de Sevilla"**, **"Dómine"**, **"Fernando Poo"**, **"Río Francolí"**, **"Poeta Arolas"**, **"Capitán Segarra"**, **"Isla de Tenerife"**, **"Isla de Gran Canaria"** y, en ocasiones, los tres gemelos de procedencia italiana **"J.J. Sister"**, **"A. Lázaro"** y **"V. Puchol"**.

El 17 de julio de 1936, el buque **"Villa de Madrid"** zarpó del puerto de Santa Cruz de Tenerife en viaje a Las Palmas. El capitán, Francisco Mugartegui, recibió el siguiente mensaje por radio: "Absténgase de hacer escala en Cádiz, Ceuta, Melilla y puertos del Protectorado, continuando viaje a Barcelona". En cumplimiento de este mandato de la Compañía arribó al puerto barcelonés el 23 de julio, por lo que el barco quedó en zona republicana.

Poco después sirvió de enlace rápido con Marsella, conduciendo contingentes de voluntarios extranjeros y personal civil. En enero de 1939, debido a los ataques de aviación, resultó semihundido en el muelle de España de la Ciudad Condal, situación en la que se encontraba cuando entraron las tropas nacionales.

El 23 de mayo de 1939 fue reflatado por el personal de la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques, siendo posteriormente remolcado a los Talleres Nuevo Vulcano, donde comenzó una larga reconstrucción que se prolongaría por espacio de 14 meses. El 2 de julio de 1940 realizó las pruebas oficiales y el 2 de agosto siguiente inició el viaje inaugural de posguerra rumbo a Buenos Aires con escalas en Santa Cruz de Tenerife y Santos, en la única expedición que este buque realizó a la República Argentina.

El 21 de junio de 1941 hizo un viaje extraordinario a Nueva York, con escalas en Lisboa, Tánger y Las Palmas, regresando el 29 de julio y el 11 de septiembre siguiente repitió el viaje, en ambas ocasiones con expediciones de refugiados judíos que escapaban de la persecución nazi.

De vuelta a España, hasta de noviembre de 1947 navegó en la línea regular Barcelona-Canarias. A continuación comenzó en los Talleres Nuevo Vulcano una gran carena que se prolongó hasta octubre de 1949, en que fue reincorporado a su servicio habitual.

A partir de entonces, el buque **"Villa de Madrid"** tenía un registro de 7.301 toneladas brutas, 4.418 netas y 2.885 de peso muerto, siendo sus principales dimensiones 127,64 metros de eslora total -122,13 entre perpendiculares-, 17 de manga, 8,11 de puntal y 6,30 de calado. Propulsado por dos motores Burmeister & Wain, de 6.900 caballos sobre dos ejes, desarrollaba una velocidad sostenida de 16 nudos. Pertenecía a la matrícula naval de Barcelona y tenía capacidad para 624 pasajeros distribuidos en las tres clases tradicionales.

Hizo viajes en las líneas Barcelona-Palma y Bilbao-Canarias-Guinea, hasta que en 1959, en la factoría de la Unión Naval de Levante fue sometido a una nueva reforma, de casi setenta millones de pesetas, en la que se procedió al cambio de los motores principales y auxiliares y se hizo una notable transformación en la superestructura, con proa lanzada, siendo el resultado una silueta que distaba mucho de la que había mantenido hasta entonces. La cámara quedó ampliada con capacidad para 111 pasajeros en primera clase, 122 en segunda y 124 en tercera.



El **"Villa de Madrid"** después de la reforma. Archivo Díaz Lorenzo

En el astillero permaneció hasta julio de 1961, en que realizó primero un viaje especial a Palma de Mallorca con motivo de un rally internacional fletado por la Real Federación Motociclista Española y el



día 31 de ese mismo mes -capitán, Francisco Leal- inauguró la línea quincenal Barcelona-Canarias, con escalas en Palma, Alicante, Málaga, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de La Palma y retorno, alternando con la línea rápida hasta la incorporación en 1966 y 1967 de los buques tipo **“Juan March”**.

En mayo de 1962 hizo un viaje especial a El Pireo, con motivo de la boda del Príncipe de España, Juan Carlos de Borbón y la Princesa Sofía de Grecia, celebrada en Atenas el 14 de mayo del citado año, llevando a bordo numerosos invitados y luego, en el mes de septiembre, transportó una peregrinación a Israel organizada por una parroquia madrileña.

Entre 1963 y 1975 realizó viajes entre puertos peninsulares e insulares del Mediterráneo, alternando en la línea Barcelona-Canarias, en la que se encontraba cuando el 21 de diciembre de 1973 -capitán, Salvador Ventura Moreno-, a unas 200 millas del cabo La Nao, rescató a los tripulantes del mercante griego **“Metatlantik”**, presa de las llamas.

La última línea que realizó el **“Villa de Madrid”** fue la de Barcelona-Mahón, puerto este último en el que el 22 de febrero de 1979 se le tributó una despedida muy emotiva, estrellándose contra su proa una botella de vino español, en recuerdo de la que recibió el día de su botadura en las aguas del Báltico, casi cincuenta años atrás.

Al día siguiente arribó a la Ciudad Condal, donde quedó amarrado durante varios meses hasta que finalmente fue vendido en pública subasta y adquirido por la empresa Arroyo y Mares, con la intención de dedicarlo a cruceros turísticos entre Canarias, Madeira y África Occidental. Sin embargo, dicho objetivo no pudo cumplirse y posteriormente sería vendido para desguace.

**PUBLICADO EN DIARIO DE AVISOS, 1 DE ABRIL DE 2007**

