

Colaboraciones especiales



Ciudad de Algeciras, un pequeño gran barco

Francisco Font Betanzos
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo

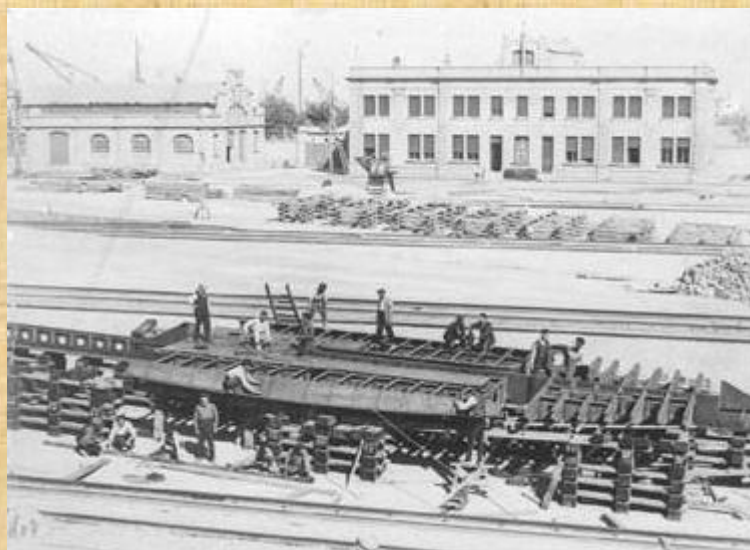
Ciudad de Algeciras, un pequeño gran barco

Francisco Font Betanzos

A los que nos gustan los barcos y además escribir sobre ellos, optamos hacerlo, la mayoría de las veces, sobre aquellos que destacaron por sus singulares características técnicas o porque tuvieron un relevante historial. En la larga historia de la Compañía Trasmediterránea existieron muchas unidades que satisficieron cumplidamente esas condiciones, pero también en su extenso inventario figuraron buques con una vida marinera casi anónima que desempeñaron adecuadamente el fin comercial para el que fueron contruidos. El buque objeto de este trabajo, *Ciudad de Algeciras* –ex *Miguel Primo de Rivera*– no se distinguió especialmente por sus características técnicas principales, algo más de 60 metros de eslora y una manga que no llegaba a los 10 metros; estas medidas apenas excedían a la de los buques a los que iba a sustituir, e incluso la eslora del *Teodoro Llorente* superaba a la del buque en cuestión. Sin embargo, supo adaptarse cómodamente a las numerosas y variadas líneas que sirvió, destacando con brillantez en los acontecimientos militares que le tocó vivir (Guerra Civil, Paso del Estrecho integrando el convoy de la Victoria, transportes de tropas, etc.). Apoyándonos en la extensa bibliografía que sobre los buques de la Compañía Trasmediterránea existe, realizaremos un recorrido sobre los hechos y vivencias más relevantes del extenso historial de nuestro buque.

El 25 de enero de 1925 se firmaba el contrato de construcción de un nuevo buque entre la Compañía Trasmediterránea y la Unión Naval de Levante. El inicio de la construcción del *Miguel Primo de Rivera* coincidió con la inauguración oficial de esos astilleros, que tuvo lugar el 12 de junio de 1925, contando con la presencia del príncipe

de Asturias. El puerto valenciano presentaba un magnífico aspecto con todos los buques empavesados, los edificios adyacentes engalanados con plantas y flores y un decorativo y extenso tapiz rojo



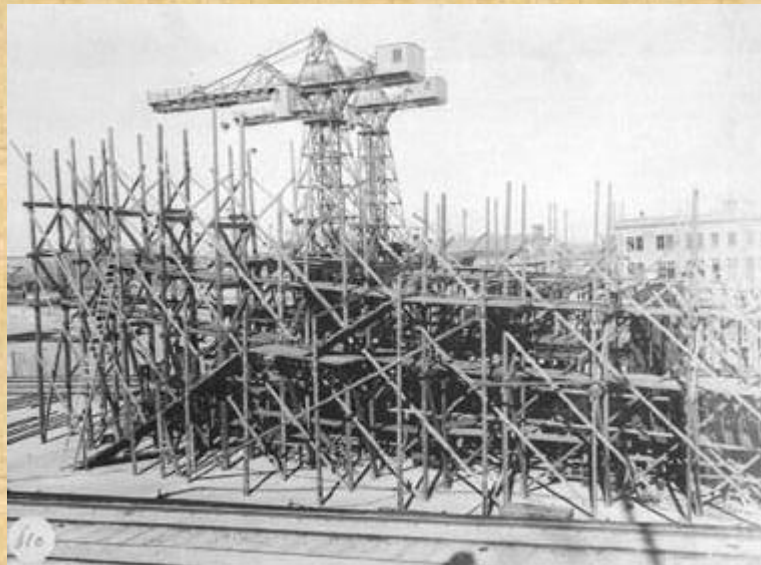
Fase de la construcción del Miguel Primo de Rivera (1925)
Fuente: web de la Unión Naval de Levante

decorando el embarcadero. A mediodía se celebró un banquete a bordo del *J. J. Sister* con el que el presidente de la Compañía Trasmediterránea, propietaria de los astilleros, quería obsequiar a los consejeros y personal de la recién creada sociedad Unión Naval de Levante. A las seis y veinte de la tarde llegaba al embarcadero el príncipe de Asturias, con uniforme de alférez de fragata, embarcando con su séquito en una gasolinera de la Junta de Obras del Puerto para trasladarse a los astilleros, atracando frente a la grada número 3 mientras sonaba la Marcha Real. Recibió a su Alteza Real el duque de Bivona, vicepresidente de la Unión Naval de Levante junto a Ernesto Anastasio, director consejero; en la comitiva figuraban, asimismo, los señores García del Moral, Lázaro, Sister, de Bac, Puchol, Bonet y los consejeros de la Trasmediterránea señores Izquierdo, Tintoré, Oller, Raventós y Pedro Sister. Tras visitar la capilla de la factoría, previamente bendecida por el provisor, doctor Payá, el Príncipe procedió a colocar la primera plancha del casco del *Miguel Primo de*

Rivera, clavando el primer remache con un martillo de plata. El ingeniero señor Ziegelach pronunció unas breves palabras:

«Su Alteza el príncipe de Asturias acaba de colocar la quilla del primer buque que se construirá en estos astilleros. La compañía debe gratitud inmensa al Príncipe por su bondad. Vivan los Reyes. Viva España y viva Valencia».

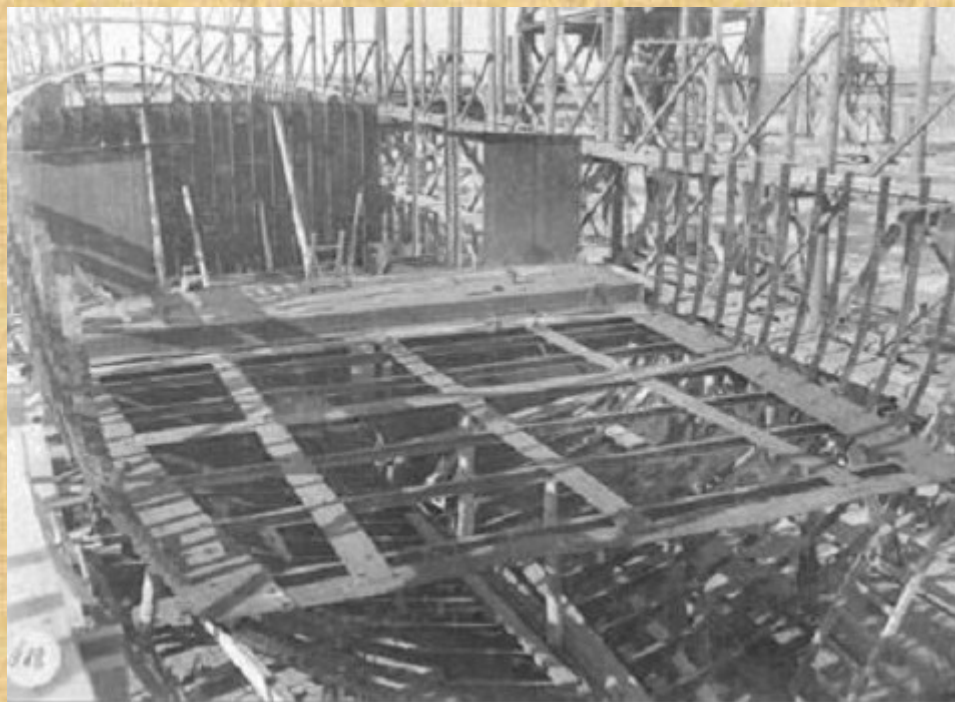
A continuación el Príncipe giró una visita a las dependencias navales acompañado de los señores Dómine y Anastasio asistiendo a un banquete en la explanada de astilleros, terminando el acto con un animado baile.



Fase de la construcción del *Miguel Primo de Rivera* (1925)
Fuente: web de la Unión Naval de Levante

La botadura del *Miguel Primo de Rivera* tuvo lugar el 28 de julio de 1926 al anochecer. A las ocho de la noche el general Primo de Rivera llegó a los astilleros, situándose en una tribuna colocada próxima a la proa del buque que iba a ser botado, en la que también se encontraban el vicepresidente del Consejo de Economía Nacional, Sr. Castedo; el embajador de Italia, conde de Paolucci de Calboli; el agregado militar de la misma Embajada, coronel Marengo; el

gobernador de Sevilla y los ingenieros directores de la Unión Naval, señores Zelle y Nicolás Franco. Tras bendecir el buque el arzobispo la marquesa de Malferit, madrina de la ceremonia, arrojó sobre el casco del buque una botella de vino español, deslizándose el *Miguel Primo de Rivera* por la grada a los acordes de la música y entre aplausos y vivas del numeroso público asistente; posteriormente el buque fue remolcado al interior del puerto. La madrina fue obsequiada con una cesta de flores. Previamente a la ceremonia el presidente de la Compañía Trasmediterránea, Sr. Dómine, pronunció un breve



Fase de la construcción del Miguel Primo de Rivera (1925)

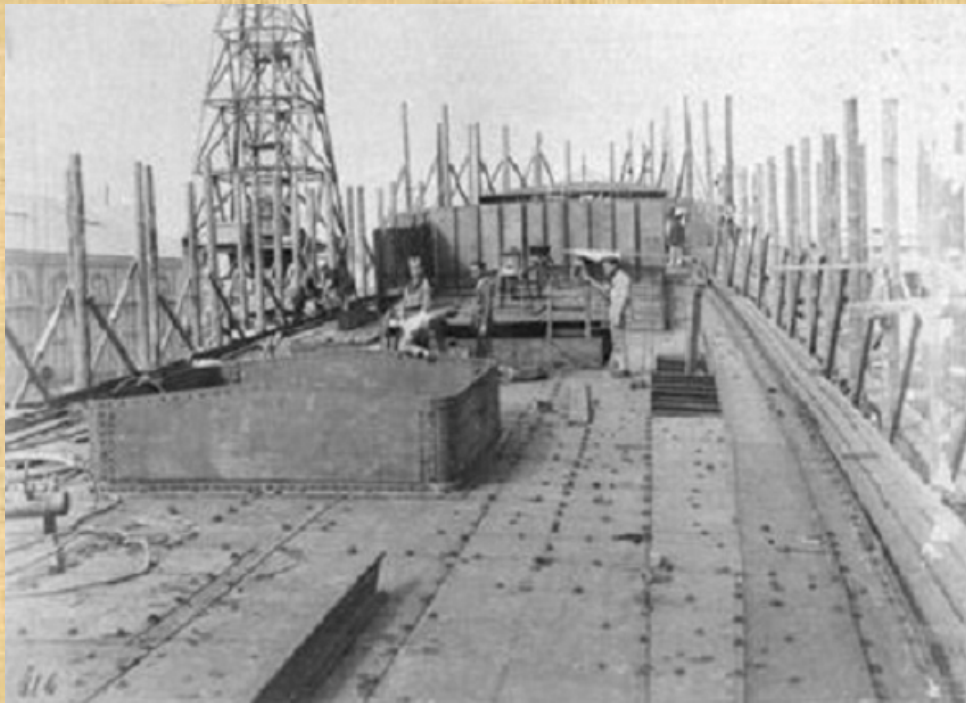
Fuente: web de la Unión Naval de Levante

discurso contestando con otro el presidente del Consejo. Finalizado el acto se preparó la grada para colocar la quilla del nuevo buque que se llamaría *General Sanjurjo*. A las diez de la noche se celebró en el comedor de los astilleros, al aire libre, una cena para 300 invitados, ocupando la presidencia el marqués de Estella. También habían sido invitadas más de 1.000 personas para tomar una cena fiambre, concluyendo el acto con una verbena.

Las pruebas oficiales del buque se realizaron en aguas de Valencia, asistiendo el gobernador civil, autoridades de Marina y otras representaciones, entre las que se encontraban el cónsul de Alemania, presidente de la Compañía Trasmediterránea Sr. Dómine, ingeniero director Sr. Zelle, ingeniero jefe de los astilleros Nicolás Franco e inspector técnico de la naviera Sr. Gómez Cano; tras las pruebas se sirvió a bordo un lunch. Durante estas pruebas el buque alcanzó una velocidad de 17 nudos, desarrollando los motores a 235 r.p.m. una potencia de 850 BHP cada uno. En la construcción del *Miguel Primo de Rivera* se consumieron 750 horas por tonelada, resultando un precio final de 3.018.512 pesetas cuando el precio de contrato era de 2.050.000 pesetas. Las principales características técnicas del buque eran: eslora, 61,50 m; manga, 9,62 m; puntal, 4,68 m; calado máximo 3,50 m; registro bruto, 841,02 t; registro neto, 318,10 t; desplazamiento en máxima carga, 1.095 t. Ostentaba en la placa de construcción del astillero el número 6, aunque en realidad era la primera construcción de cierto porte.

La fecha oficial de adquisición del buque por su propietario fue el 26 de enero de 1927, siendo la de abanderamiento provisional el 10 de marzo del mismo año. La real Patente de Navegación era la número 1649 firmada por Alfonso XIII, expedida en Valencia el 2 de febrero de 1927. El Lloyd's Register of Shipping fue la sociedad clasificadora, siendo la clasificación asignada 100-A-1, con fecha 8 de marzo de 1927. El 26 de julio de 1927 se aprueba el abanderamiento definitivo y se le asigna la señal distintiva M.C.G.D. Esta distintiva sería sustituida por la E.A.P.G. según una disposición de la Subsecretaria de 14 de diciembre de 1933. Por un decreto de 15 de septiembre de 1927 el Director General de Navegación ratificó el abanderamiento y matriculación definitiva del buque, dedicado a la navegación de cabotaje nacional, segunda lista letra A. Inscrito a nombre de la Compañía Trasmediterránea, en la hoja quinientas

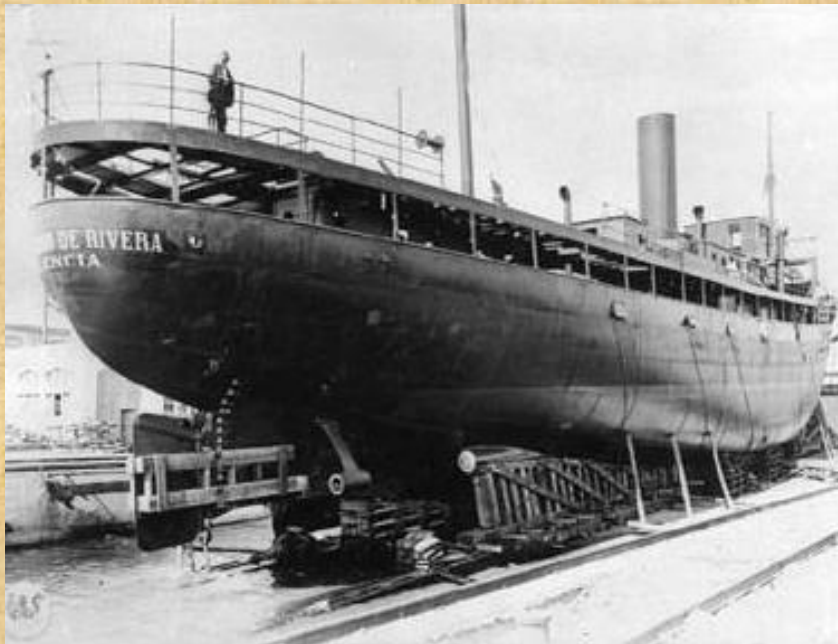
ochenta y ocho, folio ciento setenta y seis, tomo cuarto, inscripción primera, por haberlo construido a sus expensas, según se hizo constar en la escritura de entrega del buque, otorgada el veintiséis de enero de mil novecientos veintisiete, ante el Notario de Madrid D. Camilo Ávila.



Fase de la construcción del Miguel Primo de Rivera (1925)
Fuente: web de la Unión Naval de Levante

El 19 de febrero de 1927 arribaba a Ceuta el *Miguel Primo de Rivera* procedente de los astilleros valencianos, y tras unos días de acondicionamiento inició la línea entre Ceuta y Algeciras. En la primera escala en el puerto algecireño se celebró un *lunch* al que asistieron autoridades y personalidades relacionadas con el comercio marítimo. Los precios del pasaje en la línea Algeciras-Ceuta importaban 35,50 pesetas en clase preferente, 18,80 en primera, 14,05 en segunda y 9,10 pesetas en tercera clase. En cuanto a la línea Algeciras-Tánger, respectivamente a dichas clases, 61,80 pesetas, 36, 26,70 y 14,40 pesetas impuestos incluidos. El precio del

billete en el transporte de vehículos, en la línea Algeciras-Ceuta, fluctuaba entre 75 y 150 pesetas según el peso, y en la de Algeciras - Tánger entre 100 y 175 pesetas. Se aplicaba un descuento del cincuenta por ciento sobre las citadas tarifas a los socios del Real Automóvil Club. Si nos referimos a los horarios de las líneas, los buques salían de Algeciras a las tres de la tarde y de Ceuta a las once de la mañana. Respecto al servicio Algeciras-Tánger, partían del



Preparación de la botadura del Miguel Primo de Rivera (1926)
Fuente: web de la Unión Naval de Levante

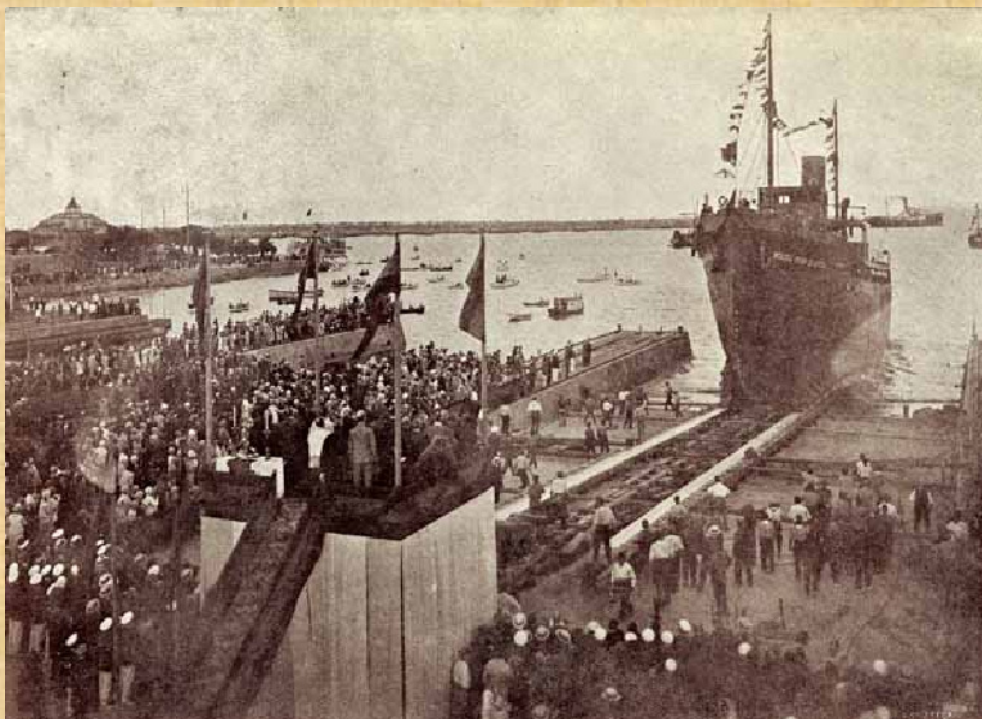
primer puerto a las dos de la tarde y a las ocho y media de la mañana del segundo. El *General Sanjurjo* alternó en el servicio con el *Miguel Primo de Rivera*. La prensa de la época no escatimaba elogios a los nuevos buques. *El Sol* en un artículo titulado «El Turismo y las comunicaciones marítimas con Marruecos» destacaba:

«Las motonaves *Miguel Primo de Rivera* y *General Sanjurjo*, de construcción española y última palabra de la arquitectura naval, equipados con dos hélices, que unen a las más seguras condiciones

marineras el más acabado confort, estando dotados todos los servicios con detalles de verdadero lujo».

...

«Poseen salones artísticamente decorados, ofreciendo las máximas comodidades para hacer más grata aún de lo que en sí es la travesía del Estrecho».



Botadura del *Miguel Primo de Rivera*
Archivo Compañía Trasmediterránea

En el viaje que los Reyes hicieron a Marruecos en la primera semana de octubre de 1927 los buques *Miguel Primo de Rivera* y *V. Puchol* acogieron a los numerosos invitados, así como al séquito real. Entre los actos celebrados en Ceuta debemos destacar la entrega de una bandera a la Legión, siendo madrina la Reina, y la imposición de diversas condecoraciones en el campamento de Dar Riffien, entre ellas la Gran Cruz Laureada al general Sanjurjo y la Cruz Laureada de San Fernando al comandante Burguete.



La botadura del *Miguel Primo de Rivera* desde otro ángulo

Fuente: La Valencia de los años 30: entre el paraíso y el infierno de Fernando Arias

Con el advenimiento de la Segunda República algunos buques que ostentaban nombres monárquicos o de reconocidos militares o políticos fueron rebautizados; así, el *Miguel Primo de Rivera* pasó a llamarse *Ciudad de Algeciras*, cambio de nombre autorizado por decreto del Director General de Navegación con fecha 21 de abril de 1931. En el año 1940 surgió un movimiento en la ciudad de Algeciras, encabezado por significadas personas, que pretendía que tanto el *Ciudad de Algeciras* como el *Ciudad de Ceuta* recobrasen sus nombres de botadura, además de solicitar que se colocase en cada buque, en lugar preferente, una fotografía de los militares que dieron nombre a esos buques. Detallar que en el contrato de los servicios de comunicaciones marítimas entre el Estado y la Compañía Trasmediterránea, firmado en Madrid en 1931, el buque *Ciudad de Algeciras* fue valorado en 2.031.054,49 pesetas.

Respecto a la actuación del *Ciudad de Algeciras* en la Guerra Civil, reseñar que en la madrugada del 19 de julio de 1936 el vigía de la Torre de Tavira de Cádiz anunció haber avistado al destructor

Churruca y al *Ciudad de Algeciras*, que procedentes de Ceuta eran esperados por el gobernador militar de Cádiz, general José López Pinto Berizo, quien había solicitado el envío de tropas. Ambos buques quedaron atracados en las primeras horas de la mañana, procediendo a desembarcar un contingente de 234 hombres que pertenecían al Primer Tabor de Regulares de Ceuta número 3. El comandante militar del correo de la Compañía Trasmediterránea era el teniente de navío Antonio Díez del Río y González-Aller, designado para este cargo por el capitán de navío Barreto, mientras que el capitán José Espejo Jaén ostentó el mando del *Ciudad de Algeciras* desde los inicios de la Guerra Civil. La llegada a la capital gaditana de estas fuerzas de la Legión y de Regulares inclinó la balanza a favor del Alzamiento en esta ciudad, debido a que hasta ese momento la situación había sido crítica por no haberse rendido aún el Gobierno Civil ni el Ayuntamiento. Dos horas después del desembarco los republicanos se rindieron a los nacionales. Señalar que cuando atracaron ambos buques, el general Varela, con un grupo de falangistas y tres guardias civiles, tuvo que atravesar una zona de intenso tiroteo hasta llegar a los atraques. En el viaje de retorno a Ceuta el *Churruca* con la tripulación amotinada se pasó al ejército del Gobierno, mientras que el correo de la Compañía Trasmediterránea pudo entrar en Ceuta, aunque con grandes problemas de insubordinación y disciplina entre la dotación. En ese puerto permaneció hasta el 5 de agosto. El *Ciudad de Algeciras* fue artillado y militarizado y quedó adscrito durante algún tiempo a las Fuerzas Navales del Norte de África.

Papel sobresaliente tuvo el *Ciudad de Algeciras* al formar parte del convoy de la Victoria que el 5 de agosto de 1936 junto al *Ciudad de Ceuta* –comandante militar, teniente de navío Boado– atravesó el Estrecho y situó en la Península un importante contingente militar. Ambos buques correos estuvieron escoltados por el guardacostas *Uad-Kert* –antiguo pesquero artillado con un cañón de 76 mm–,

cañonero *Dato*, remolcador de altura *Arango* y un remolcador perteneciente a la Junta de Obras del Puerto de Cádiz nombrado *Benot*, contando, asimismo, con protección aérea; el *Ciudad de Algeciras* transportó 1.200 hombres de la Legión y el *Ciudad de Ceuta* 350 soldados de Regulares, 100 toneladas de explosivos, una batería de 105 mm y dos ambulancias. Debido a la diferencia de velocidad el *Ciudad de Algeciras* se situó a la cabeza del convoy, seguido del *Ciudad de Ceuta*, *Dato*, *Uad-Kert* y *Arango*; el remolcador *Benot* (25 metros de eslora y un registro bruto de 111 toneladas) por efecto del intenso viento de levante que soplabá, su escaso calado y la carga que transportaba se vio obligado a virar y arribar a Ceuta. Durante la navegación el *Ciudad de Algeciras* fue atacado por el *Alcalá Galiano*, posicionado a unos 10.000 metros de distancia, sin conseguir alcanzarle. Este Paso del Estrecho, calificado por numerosos analistas militares como temerario, constituyó una de las gestas navales más destacadas de la Guerra Civil; subrayamos el elogio que hizo el general Franco de esta operación en un telegrama remitido al Jefe de las Fuerzas Navales del Norte de África que entre otras cosas decía:

«La conducta seguida por esos buques me recuerda el comportamiento de la Marina Mercante que en el desembarco de Alhucemas demostró las mismas virtudes de heroísmo y abnegación».

Obviamente se refería a la participación de la Compañía Trasmediterránea en el referido desembarco, en el que el contingente militar fue transportado en los buques de la citada naviera. En el anexo II del primer volumen de *La guerra silenciosa y silenciada*, de Fernando Moreno de Alborán y de Reyna y Salvador Moreno de Alborán y de Reyna, figuran los tripulantes pertenecientes al *Ciudad de Algeciras* distinguidos por esta acción militar; fueron el comandante militar teniente de navío Luis Díez del Corral, capitán

José Espejo y primer maquinista José Zaragoza. Detallamos literalmente la reseña que figura en la Memoria de la Compañía Trasmediterránea 1936-1940 respecto al papel que el *Ciudad de Algeciras* desempeñó en la citada operación militar:

«Es notorio el concurso prestado por nuestro *Ciudad de Algeciras* en los primeros días de la Epopeya, en el que el genio militar del Caudillo dispuso aquel maravilloso transporte de tropas a través del Estrecho, cuando el camino del mar era prácticamente de los rojos».



Buque *Miguel Primo de Rivera*
Archivo Compañía Trasmediterránea

Durante algunos años se estuvo conmemorando en el puerto de Algeciras el desembarco de las fuerzas de Marruecos. Así, en 1939 el *Ciudad de Algeciras* a su llegada al puerto cuyo nombre ostentaba fue recibido por una numerosa manifestación encabezada por el gobernador militar, alcalde y jerarquías de la Falange. Tras unas

breves palabras de las autoridades recordando el hecho histórico se interpretaron los himnos de Infantería y de la Legión para finalizar con el himno nacional. El buque, empavesado para la celebración, transportaba centenares de militares licenciados del Ejército de Ceuta.

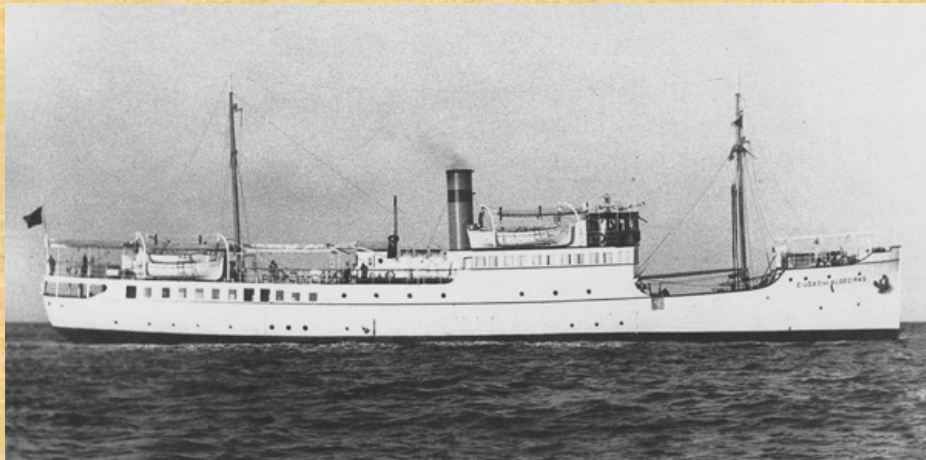
A consecuencia del bloqueo que la escuadra republicana ejerció sobre el Estrecho el *Ciudad de Algeciras* permaneció en Algeciras hasta el 30 de septiembre en que pudo regresar a Ceuta, reanudando los viajes entre las dos orillas del Estrecho; el 20 de octubre de 1936 efectuó un viaje de Ceuta a Algeciras con tropas y parte de la carga del buque griego *Sylvia*, que había sido apresado en el Estrecho por el cañonero *Cánovas*. Entre los días 4 y 6 de diciembre del mismo año realizó un viaje con tropas entre Alhucemas y Cádiz escoltado por el *Canarias*, y entre el 16 y el 18 otro transporte entre Villa Sanjurjo y Cádiz esta vez escoltado por el *Cervera*. A mediados de diciembre pasó al arsenal de La Carraca en Cádiz en donde fue artillado, siendo posicionado en el Estrecho realizando funciones de patrullero adscrito a las Fuerzas del Norte de África. A finales de mayo siguiente regresó al mismo arsenal para ser desarmado, incorporándose a continuación a los servicios comerciales habituales en el Estrecho.

Finalizada la Guerra Civil sirvió las líneas del Estrecho, y en el verano de 1941 se le realiza reparaciones valoradas en 466.017,85 pesetas. En el año 1949, como consecuencia de unas reformas efectuadas, la Subsecretaría de la Marina Mercante con fecha 2 de abril de 1949 comunicó a la naviera que se habían modificado algunas de las características técnicas del buque, aprobadas previamente por la Inspección General de Buques. Eran estas: eslora, 59,13 m; manga, 9,60 m; puntal, 5,18 m; tonelaje total de arqueo, 1.067,24 t; descuentos, 507,74 t; tonelaje neto, 559,50 t. Nuevamente en los primeros meses de 1950 se efectúan en la

factoría de Matagorda en Cádiz importantes reparaciones que fueron valoradas en 585.015 pesetas. En octubre de 1952 la Compañía Trasmediterránea solicitó reconocimientos a flote y en seco, al objeto de obtener autorización para poder prestar el servicio intercolonial en Guinea que prestaba el *Gobernador Chacón* –que entró el 6 de septiembre en los astilleros de Valencia a la espera de ser reparado o puesto a la venta–, siéndole expedido, tras los preceptivos reconocimientos, un nuevo certificado. Se efectuaron importantes reparaciones y modificaciones, que consistieron en ampliar los alojamientos de 2ª clase, aumentando el número de literas de 12 hasta 28; esta ampliación se realizó suprimiendo los camarotes del mayordomo y camareros, que fueron ubicados en nuevos alojamientos construidos en la bodega nº 3. También en esta bodega se instaló una cámara frigorífica para víveres, posicionando la maquinaria correspondiente sobre el plan de las varengas. Asimismo, se instaló un extractor de aire en el manguerote de la gambuza y se efectuó una limpieza general de los tanques de lastre. Se hizo un recorrido general de todo el material de salvamento, renovando tablas del tingladillo de los botes, soldando y renovando cajas de aire de los mismos, cambiando el motor de la canoa. En cuanto a la maquinaria propulsora, se realizó un recorrido general del motor principal y auxiliares, desmontando culatas, compresores, pistones, bombas de refrigeración, circulación de aceite, grupos electrógenos, etc. Estas reparaciones y modificaciones se valoraron en un millón quinientas noventa y seis mil seiscientas pesetas.

Durante el año 1944 diversos buques de la Compañía estuvieron inmovilizados por falta de combustible líquido, entre ellos el *Ciudad de Algeciras* que estuvo 1.117 horas inactivo. Cuando el 11 de agosto de 1950, debido a la intensa niebla, encalló en Punta del Fraile la motonave *Ciudad de Alicante*, el *Ciudad de Algeciras* fue el

encargado de transportar a Algeciras, junto a las lanchas torpederas LT-22 y LT-24, los 140 pasajeros del barco siniestrado.



Ciudad de Algeciras

Fuente: Juan Carlos Díaz Lorenzo. *Historia de la Flota*.

En la Memoria corporativa correspondiente al año 1950 se contemplaba, ante la incorporación de modernos transbordadores, la retirada de los buques *Ciudad de Algeciras* y *Ciudad de Ceuta* de los servicios del Estrecho, incorporándolos a los servicios interinsulares canarios, y en la de 1951 se concretaba la modificación logística en los siguientes términos:

«Con arreglo a este criterio, en la ordenación y correspondiente mejora de los servicios interinsulares canarios, sin perjuicio de que construyamos un par de barcos de primera categoría, como lo merece la importancia de aquellas islas, pensamos aprovechar una o las dos motonaves actualmente destinadas a los servicios del Estrecho, *Ciudad de Algeciras* y *Ciudad de Ceuta*, introduciendo en ellas las modificaciones necesarias para que respondan a las exigencias de las

comunicaciones entre las islas del Archipiélago canario. La refacción de que han sido objeto los vapores *León y Castillo* y *La Palma* ha permitido mejorar los servicios; pero la incorporación, cuando sea posible, del *Ciudad de Algeciras* y *Ciudad de Ceuta*, los mejorarán mucho más, porque estas dos unidades cubren desahogadamente las 15 millas de velocidad y están equipadas con doble propulsión Diesel, lo cual las hace sumamente manejables, de limpio y fácil aprovisionamiento de combustible y de tonelaje más que suficiente para lo que exigen aquellos servicios».

El prestigioso articulista maritimista Juan B. Robert, en *La Vanguardia Española*, documentaba y justificaba el relevo de los buques *Ciudad de Algeciras* y *Ciudad de Ceuta* por los modernos transbordadores *Victoria* y *Virgen de África*:

«El *Victoria* y el *Virgen de África*, los primeros barcos de su clase que figuran en la flota española, protagonizan la actualidad marítima nacional del año. Hasta ahora las comunicaciones a través del Estrecho de Gibraltar estaban a cargo de naves no especializadas ni acondicionadas expresamente para transportar a bordo vehículos ya cargados de mercancías, tanto trenes como automotores. El tráfico de pasajeros y mercaderías y el de automóviles tanto de turismo como camiones en transbordo a los vecinos puertos africanos ha ido creciendo en escala progresiva. Añádase a esta circunstancia el factor de índole militar, tan interesante, de la posible necesidad de trasladar a tierras de Marruecos carros pesados de combate, inadaptables a bordo de los motobuques que durante años han prestado benemérito servicio en el Estrecho, los *Ciudad de Algeciras* y *Ciudad de Ceuta*, poco mayores de mil toneladas, con un cuarto de siglo de mar, y quedará evidente lo necesario que era sustituir los citados buques por otros de mayor capacidad de transporte, y sobre todo del tipo de *ferry-boats* tan generalizado para cortas travesías

por la economía de tiempo y de gastos que permite su especial cometido de transportar desde el puerto de salida al de destino vehículos de todo género con su cargamento estibado, que no hay necesidad de manipular a bordo del barco».

Durante algún tiempo el *Ciudad de Algeciras* sirvió las líneas interinsulares canarias, –esencialmente la de Las Palmas a Tenerife–, alternándolas con el servicio intercolonial en el Golfo de Guinea. Debemos destacar la intensa actividad comercial desarrollada en el archipiélago canario, con una adaptabilidad logística muy elogiada por el usuario canario. Hubo viajes, como los realizados en la última semana de abril de 1954, en los que transportó en cada uno de ellos a más de seiscientos pasajeros. En un artículo publicado el 5 de enero de 1955 en el rotativo *Falange* se resaltaba el trabajo de nuestro buque:

«Para el *Ciudad de Algeciras* no hay descanso posible y a su tripulación se le ha colgado el sambenito de "carceleros" porque apenas tienen tiempo para salir del buque. Es sin duda uno de los buques de la Trasmediterránea que más trabaja, pues todos los días, haga buen tiempo o mal tiempo, tendrá que navegar por dos veces las 55 millas que separan a los dos principales puertos del archipiélago. Así que el *Ciudad de Algeciras* recorre diariamente 110 millas y tiene que afrontar su tripulación la responsabilidad de cuatro maniobras diarias entre atraque y desatraque».

Comentaba el periodista, autor del artículo, que después de efectuar la limpieza de fondos el buque había reducido en más de una hora la duración de la travesía entre las dos capitales canarias, es decir que de las cinco horas y media habituales se había pasado a las cuatro horas y quince minutos. El propio capitán del buque, José Orozco Lucas, había mostrado al reportero el Diario de Navegación en

el que figuraba la duración del viaje, maniobras incluidas. Resaltó el capitán que el *Ciudad de Algeciras* era un buque más maniobrero y seguro que su antecesor, el *J. J. Sister*, aunque menos veloz en la travesía

En el verano de 1957, al causar el vapor *Ciudadela* baja en el contrato con el Estado, nuestro buque cubrió diversas líneas interinsulares en el archipiélago balear; alternando esporádicamente esa línea con la de Península Canarias, quedando amarrado en Palma en octubre de 1975. Se encontraba el buque en la línea Barcelona Baleares cuando la Dirección General de Navegación autoriza a la Compañía Trasmediterránea a instalar un radar DECCA 212, montaje que se realiza en Barcelona el 25 de junio de 1965. El 8 de noviembre de 1975 el *Ciudad de Algeciras* vivió unas horas angustiosas mientras se encontraba atracado en Palma de Mallorca. Próximo a su ataque se hallaba el *Ciudad de Valencia* en el que se declaró un virulento incendio que provocó su hundimiento, por lo que las autoridades de Marina decidieron el cambio de atraque del *Ciudad de Algeciras*. Días más tarde era trasladado a Valencia. En el año 1976, cuando se vislumbraba la baja en el servicio del *Ciudad de Algeciras*, Vicente Martínez desde el *El Eco de Canarias* apoyaba su desguace:

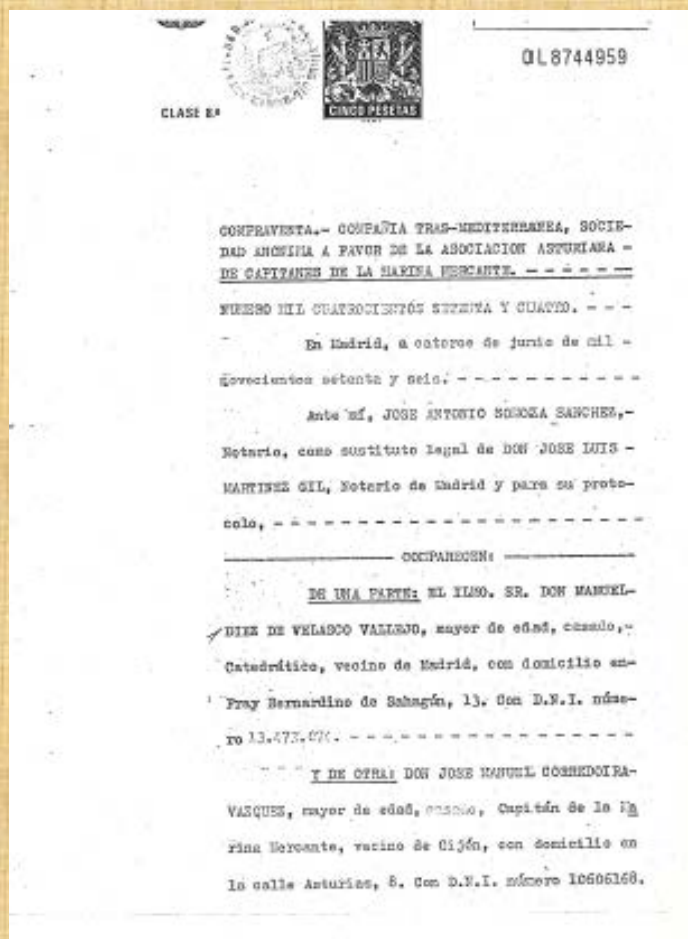
«El *Ciudad de Algeciras* no ha tenido como el *Dómine* tan largas etapas de servicio en Canarias, pero no obstante es bien conocido aquí. Hace algunos años desempeñó el servicio diario entre Las Palmas y Tenerife, misión en la que no tuvo éxito por carecer de la velocidad suficiente para acortar la travesía y hacerla más grata. Donde más se empleó este buque fue en los servicios del Estrecho, de los que fue retirado posteriormente al disponerse de los transbordadores del tipo *Virgen de África* y *Victoria*, encomendándosele otras misiones como buque de pasaje en el Mediterráneo. Al igual que el *Dómine* ha dejado constancia de haber

cumplido hasta con exceso el servicio, mereciéndose ya un bien ganado descanso».

Tras aprobar la Subsecretaría de la Marina Mercante la separación del *Ciudad de Algeciras* del contrato de comunicaciones marítimas entre el Estado y la Compañía Trasmediterránea –con efectos económicos administrativos desde el 13 de octubre de 1975–, la naviera publicó un anuncio para proceder a su venta mediante subasta, celebrándose ésta el 25 de febrero de 1976, siendo la Asociación Asturiana de Capitanes de la Marina Mercante la adjudicataria. La Subsecretaría de la Marina Mercante autorizó la venta el 5 de abril de 1976. El 14 de junio de 1976 en Madrid se protocoliza, ante el notario José Antonio Somoza Sánchez, la compraventa del *Ciudad de Algeciras* entre la Compañía Trasmediterránea y la Asociación Asturiana de Capitanes de la Marina Mercante. Representó a la primera Manuel Díez de Velasco Vallejo, Secretario General de la naviera, y a la segunda José Manuel Corredoira Vazquez, capitán de la Marina Mercante y presidente de la citada Asociación.

La Delegación del Estado en la naviera cursó autorización para que una vez dado de baja en el Contrato pudiera ser enajenado el buque por 2.651.002 pesetas a la Asociación Asturiana de Capitanes de la Marina Mercante. El pago se hizo de la siguiente forma: doscientas cincuenta mil pesetas en concepto de señal de contrato y dos millones cuatrocientas una mil dos pesetas contra la entrega del buque en el puerto de Valencia el 11 de marzo de 1976. El 3 de marzo de 1976 se había celebrado en Gijón, en la sede social de la Asociación Asturiana, una reunión cuyo único asunto era la toma de posesión y traslado a Gijón del *Ciudad de Algeciras*; se tomó por unanimidad la decisión de designar al vicepresidente de la Asociación Alfonso Álvarez Córdoba para ese fin, habilitándolo igualmente para

realizar todas las gestiones necesarias ante las autoridades o ante cualquier persona o entidad. Efectuada la venta, realizaría un viaje hasta Gijón con alumnos de la Escuela de Náutica de esa ciudad.



Primer folio escritura compraventa *Ciudad de Algeciras*
Ministerio de Fomento
Archivo Francisco Font Betanzos

Como era necesario que al dar de baja el *Ciudad de Algeciras* fuese reemplazado por otro buque para asegurar el cumplimiento del vigente contrato, la naviera justificó esa condición con la incorporación de la nueva unidad *J. J. Sister*. El barco es utilizado como sede social de la Asociación, que ante las dificultades económicas que sufre se ve obligada a arrendar parte del buque a una empresa de hostelería que ofrecía al público servicios de discoteca y bar. Fue rebautizado *Principado de Asturias*.



Buque Principado de Asturias e invitación de acceso
Fuente: <http://recuerdogijon.blogspot.com.es/>

Con el paso del tiempo y la ausencia de mantenimiento el *Ciudad de Algeciras* sufrió un deterioro alarmante, que obligó a actuar a la autoridad marítima de Gijón, Comandante Militar de Marina y Delegado Periférico del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones. En un oficio dirigido al Director General de la Marina Mercante el 18 de septiembre de 1984, citando como referencia un escrito elevado a la misma autoridad por el Presidente de la Asociación de Capitanes de la Marina Mercante de fecha 2 de mayo

de 1984, esa autoridad militar pormenorizaba las incidencias acaecidas desde la llegada del buque al puerto de Gijón el 21 de marzo de 1976 procedente del de Valencia. Citaba que se procedió al desenrole de la dotación, siendo lastrado y varado en el muelle de la dársena local del puerto gijonés. En cuanto a las deficiencias observadas relativas al estado de conservación del casco, servicios eléctricos y medios de achiques, apuntaba que en octubre y diciembre de 1980 fue necesario taponar dos vías de agua en la sala de máquinas, encontrándose varias zonas de la obra viva cementadas. Los servicios eléctricos estaban totalmente fuera de toda norma de seguridad, instalaciones volantes con cables inadecuados, empalmes de cables en cajas abiertas, etc. Agregaba que todo el sistema de achique estaba inservible, tuberías picadas, válvulas que no abren o no cierran, bombas fuera de servicio, etc. Agregaba que a bordo no existía una dotación mínima ni vigilancia, estando sus certificados reglamentarios caducados desde 1976. Incidía el Comandante de Marina en el peligro que suponía mantener el buque en esas condiciones, solicitando la máxima agilización en el proceso de desguace, posponiendo si fuera necesario los trámites burocráticos preceptivos para no prolongar el estado anormal actual del buque.

Tras la denuncia oficial citada, el 24 de septiembre de 1984 se inician los trámites para proceder al desguace del buque, siendo la primera diligencia el escrito que la Comandancia de Marina de Gijón cursa a la Dirección General de la Marina Mercante informando, a su requerimiento, que en la copia del asiento del buque expedida por el comandante de Marina de Valencia no constaba que pesara gravamen o prohibición alguna que obstaculizara la autorización de desguace del *Ciudad de Algeciras*. También se informaba que en la mencionada copia no constaba la transferencia de propiedad a favor de la Asociación Asturiana de Capitanes de la Marina Mercante por parte de

la Compañía Trasmediterránea. El 26 de septiembre el Director General de la Marina Mercante, Fernando Salvador, comunicó al Comandante de Marina de Valencia que con esa fecha se había notificado a la autoridad marítima de Gijón la autorización para proceder al desguace del *Ciudad de Algeciras*. En otro oficio la Dirección General informaba al Comandante de Marina de Gijón que la autorización solo era válida para efectuar el desguace en el puerto de Gijón, así como la necesidad de que el interesado depositara en el citado puerto el Rol y la Patente de Navegación. En el caso del *Ciudad de Algeciras* se hizo una excepción ya que no disponía de la Patente de Navegación. Iniciadas las operaciones de desguace se daría cuenta a la Dirección General al objeto de que el buque no figurase en la siguiente edición de la Lista Oficial de Buques.

El 22 de octubre el Comandante de Gijón comunicó a la Dirección General de la Marina Mercante que por condicionantes técnicos y laborales pretendía autorizar el desguace del *Ciudad de Algeciras* en San Esteban de Pravia. Se efectuaría el traslado del buque en condiciones meteorológicas favorables, una vez que se hubiera reconocido el casco y efectuada experiencia estabilidad, y siempre con el informe satisfactorio de la Inspección General de Buques sobre las condiciones del remolque y estado del buque. Este comunicado fue reenviado al inspector general de buques. El 26 de octubre entró el buque en San Esteban de Pravia quedando atracado en la tercera alineación. Tras unos días de preparación y obtenido el certificado de desgasificación, que habilitaba al buque para trabajar en caliente en todos sus departamentos, la empresa ASTUDESА –Asturiana de desguaces y edificaciones, S.A.– iniciaba el 12 de noviembre de 1984 las operaciones de desguace según un proyecto diseñado previamente que abarcaba, sucesivamente, la limpieza general del buque, desmonte de mamparos y demás elementos de madera combustibles, corte de palos, puente, superestructuras;

extracción de residuos combustibles y drenado de la sala de máquinas; corte de las cubiertas, escotillas, costado hasta el mamparo de motores, desmonte del motor principal, auxiliares, etc. El 13 de diciembre ASTUDESA comunicaba al ayudante militar de Marina de San Esteban de Pravia la finalización de las operaciones de desguace.

Francisco Font Betanzos



Bibliografía

- ARIAS, Fernando. *La Valencia de los años 30: entre el paraíso y el infierno*. Carena Editors. Valencia (1999).
- DÍAZ LORENZO, Juan Carlos. *Historia de la flota*. Edita Compañía Trasmediterránea. Madrid (1998).
- GÓMEZ SANTOS, Marino.- *Todo avante*.- Compañía Trasmediterránea.- Madrid (1991).
- FONT BETANZOS, F. *Orígenes y constitución de la Compañía Trasmediterránea: Evolución económica y comercial en el siglo XX*. Tesis Doctoral. Cádiz (2009).
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael. *La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil*. Editorial San Martín. Madrid (1977).
- MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Fernando y MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Salvador. *La guerra silenciosa y silenciada*. Editan los autores. Madrid (1998).
- PALOMAR BARÓ, Eduardo. *El alzamiento del 18 de julio en las capitales españolas*. Documentación internet.
- RODRÍGUEZ BARRIENTOS, Manuel. «La Guerra Civil en Algeciras y su entorno geográfico». *Revista General de Marina*, tomo 258, abril 2010, pp.399-412.
- Memorias de la Compañía Trasmediterránea

Archivo de la Compañía Trasmediterránea
Hemeroteca *El Siglo Futuro*
Hemeroteca *El Eco de Canarias*
Hemeroteca *El Sol*
Hemeroteca *La Correspondencia militar*
Hemeroteca *ABC*
Hemeroteca *La Vanguardia*
Archivo *Revista General de Marina*
Archivo *Revista de Historia Naval*
Archivo Ministerio Fomento
Fondo documental autor.