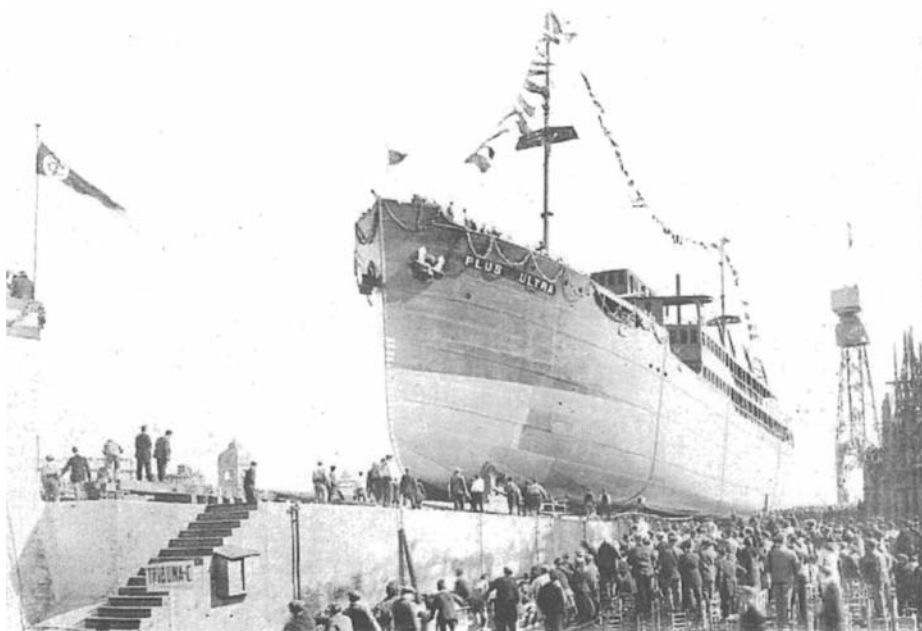


# PLUS ULTRA, EL BUQUE VIAJERO

Francisco FONT BETANZOS  
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo

## Introducción

En los casi cien años de historia de la Compañía Trasmediterránea, muchos han sido los buques que lucieron el pabellón de la emblemática naviera; creemos no equivocarnos al afirmar que, de todos ellos, el *Plus Ultra* fue el más viajero. Y esto lo decimos matizando que la Compañía Trasmediterránea es una naviera cuyos servicios se circunscriben, casi exclusivamente, a los tráficos nacionales; desde el año 1917 hasta la actualidad, en todas las ocasiones resultó adjudicataria de los distintos concursos convocados para prestar los servicios de comunicaciones rápidas y regulares nacionales.

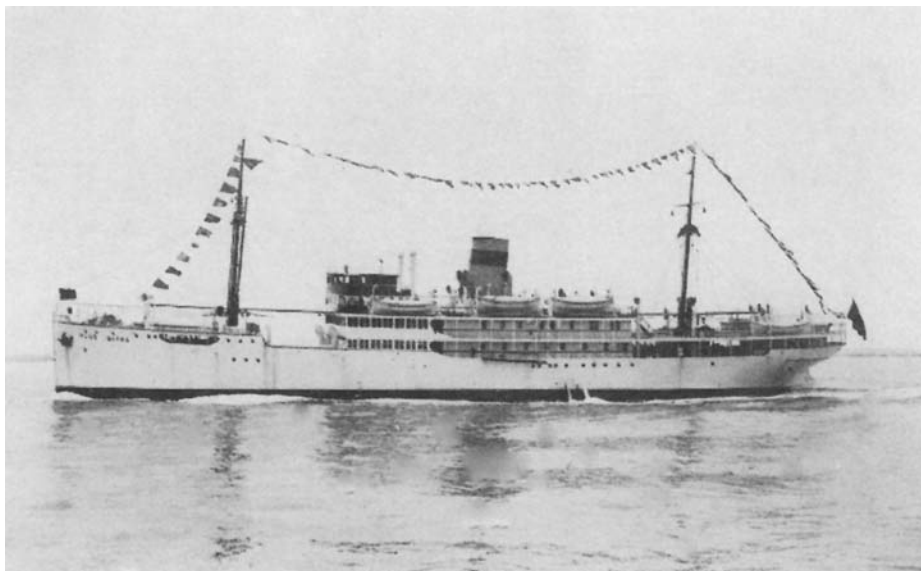


Botadura del *Plus Ultra Hespérides*, 15 de enero de 1928,

En cuanto al buque *Plus Ultra*, podemos decir que su construcción se contrató el 20 de junio de 1925 con los astilleros de la Unión Naval de Levante de Valencia. El 11 de noviembre de 1927 tuvo lugar la solemne ceremonia de botadura, estando presidido el acto por el comandante Ramón Franco

Bahamonde, tripulante del hidroavión *Plus Ultra*, que realizó la gesta de cruzar por primera vez el Atlántico; por esa hazaña, la Compañía Trasmediterránea había acordado bautizar al nuevo buque con el nombre del famoso hidroavión. La bendición del buque estuvo a cargo del arzobispo de Valencia, Prudencio Melo y Alcalde, siendo la madrina la esposa del gobernador civil de Valencia, quien fue obsequiada con una medalla de nácar unida a una cadena de platino con la efigie de la Virgen de los Desamparados.

Las características más importantes de este buque eran: registro bruto, 4.180 t; eslora, 98,79 m; manga, 14,53 m; puntal, 8,84 m; calado, 6,17 m; potencia de la máquina de vapor, 2.200 caballos; velocidad, 15 nudos. Esta unidad iba dotada con un timón sistema Oertz, cuya ventaja residía en que aumentaba considerablemente el rendimiento de la hélice al disminuir los remolinos perturbadores. El único inconveniente se presentaba en el gobierno con marcha atrás; era el primer buque español que contaba con esta importante innovación tecnológica. Como nota anecdótica podemos relatar que hasta que no se iniciaron las obras de armamento no se advirtió que faltaba una instalación tan vital y necesaria como la cocina; para solucionar el problema se habilitó una zona a popa, en la cubierta principal, entre dos escotillas.



Buque *Plus Ultra*. Archivo de la Compañía Trasmediterránea.

El 2 de mayo de 1928 realizaba el *Plus Ultra*, satisfactoriamente, las pruebas de mar y se entregaba oficialmente a sus armadores, la Compañía Trasmediterránea. El precio de esta unidad se elevaba a 4.398.500 pesetas, si bien la máquina la había aportado la casa armadora. La línea que inicialmente iba a realizar era Sevilla-Cádiz-Canarias.



Patente de navegación del Plus Ultra. Archivo de Dirección General de la Marina Mercante.

El 15 de mayo, antes de salir el buque de Valencia con destino a las islas Canarias, se celebró a bordo un almuerzo al que asistieron diversas autoridades y los medios informativos. Posteriormente, los invitados visitaron los astilleros donde se había construido el buque. Al día siguiente, el capitán, Francisco Mugartegui Tellechea, cursó en su viaje inaugural el siguiente telegrama: «Vapor *Plus Ultra*, cabo Palos. A la vista de la costa de Alicante, donde nos encontramos, navegando con tiempo espléndido, saludo a la prensa de Valencia. Capitán *Plus Ultra*». El 8 de junio entró por primera vez en Santa Cruz de Tenerife, y la naviera ofreció en el propio buque un té a las autoridades y prensa en general; idéntica atención se dispensó el día 10 en el puerto de Las Palmas. En el puerto tinerfeño coincidió con el buque escuela español *Juan Sebastián de Elcano*, que también se encontraba en su viaje inaugural y había estado durante cuarenta días realizando maniobras y preparándose para su primer viaje alrededor del mundo.

### Actividad comercial

En los inicios de su vida marinera, el *Plus Ultra* sufrió numerosas averías en el elemento propulsor que impidieron el cumplimiento del itinerario fijado. Así, el 19 de mayo de 1928 zarpó de Cádiz rumbo a Sevilla, una vez reparadas algunas averías que se habían detectado en el viaje desde Valencia. Nuevamente, el 1 de junio realizó pruebas oficiales en aguas gaditanas tras reparar otras averías en el departamento de máquinas. El 7 de agosto, en el viaje de Las Palmas a Cádiz, vuelve a sufrir una avería cuando se encontraba en la mitad de la travesía; el buque quedó parado, y el *V. Puchol*, compañero de flota, tuvo que salir urgentemente de Málaga a toda máquina al objeto de prestarle auxilio y remolcarlo a Cádiz para ser reparado; no obstante, el *Plus Ultra* pudo continuar el viaje por sus propios medios, aunque demoró la llegada a puerto cuarenta y ocho horas al disminuir considerablemente su velocidad. A la llegada a Cádiz, quedó inmovilizado para una revisión y fue sustituido por el *V. Puchol*; posteriormente, salió para Valencia a fin de subsanar definitivamente las deficiencias observadas. Debemos recordar que el buque se encontraba en garantía. En el informe de la naviera se atribuía esta última avería a la rotura de un cilindro de baja presión.

El *Plus Ultra* continuaría en la línea Canarias-Cádiz-Sevilla, con prolongaciones a los puertos del norte de la Península, hasta el año 1932, en que se posicionaría en la línea de Guinea; este cambio de destino lo generó el naufragio del buque *Teide*, ocurrido a la tres de la madrugada del 8 de junio de 1932 cuando navegaba de San Carlos a Bata.

Al iniciarse la guerra civil española (1936-1939), el *Plus Ultra* quedó en la zona nacional, siendo transformado meses más tarde en buque prisión y fondeado en Ferrol; parte de la primitiva dotación del acorazado *España* estuvo allí recluida. A mediados de abril de 1937, la Compañía Trasmediterránea restablece la línea comercial entre La Coruña-Vilagarcía-Vigo-Cádiz-Las

Palmas-Tenerife a cargo del *Plus Ultra*; este servicio lo comparte con el *Roméu*, el *Río Francolí* y el *Aragón*. A finales del 1938 realizó varios viajes a Guinea española.

En la noche del lunes 9 de abril de 1945, el *Plus Ultra* se libró milagrosamente de ser pasto de las llamas cuando se encontraba atracado en el puerto de Cádiz; el buque había llegado la víspera procedente de Guinea. El fuego, iniciado en una caseta destinada a la construcción de pequeñas embarcaciones, se extendió rápidamente, debido al fuerte viento de levante, hasta un edificio propiedad de la Compañía Trasmediterránea, que quedó totalmente destruido. Tras dejar reducido a escombros el edificio de Sanidad Marítima, el fuego se extendió hasta las mercancías (harina, plátanos y tomates) depositadas en el muelle Marqués de Comillas, que habían sido descargadas por el *Plus Ultra* y el *Castillo Bellver*. El primero se encontraba descargando café, cacao y fruta, y ante la intensidad del incendio, las autoridades de Marina optaron por desatracarlo, al igual que hicieron con el *Castillo Bellver* y el *Villa de Madrid*. El práctico, Francisco Miranda, fondeó primeramente al *Plus Ultra* en el canal de acceso, para posteriormente trasladarlo a la bahía. Debemos puntualizar que cuando se tomó esa decisión ya habían caído algunas chispas sobre la toldilla de popa del *Plus Ultra*. A los pocos minutos de terminar la maniobra de salida, el fuego invadía el atraque que había ocupado el correo de la Compañía Trasmediterránea, a pesar de las labores de extinción que realizaba una compañía que desembarcó del Canarias; también colaboraban una compañía del regimiento de Cádiz, el servicio de bomberos, obreros portuarios y personal del arsenal de La Carraca. En cuanto al crucero *Canarias*, el práctico de puerto, Daniel Gómez, permaneció en el buque desde el inicio del siniestro por si era necesario desatracarlo, lo que no fue preciso. El fuego quedó extinguido sobre las siete de la mañana del martes día 10. El 22 de julio de 1945 arribaba a Barcelona el *Plus Ultra* (capitán, Augusto Dómine) de regreso de un viaje a Haifa y Alejandría efectuado para trasladar a Palestina a una expedición de judíos. Entre los pasajeros se encontraban las siguientes personalidades: el diplomático griego Marcos Nomikos, que procedía de Egipto; el asesor comercial de la legación de España en Turquía, Rafael Gaspari; el agregado militar español en Roma, Ángel Estadella; el diplomático Mario Urueña; el cónsul general de Estados Unidos en Egipto, Stuart Brown Martín; el ministro de Persia en París, Ebrahim Ghargozlou, así como varios comerciantes turcos. La mayor parte de los pasajeros eran judíos que proseguirían viaje a Norteamérica, vía Lisboa y Bilbao. Finalizado este viaje, el *Plus Ultra* saldría en el acto hacia Lisboa para tomar pasaje y carga con destino a Barcelona, de donde partiría nuevamente hacia Haifa y Alejandría en un nuevo periplo. En estas expediciones, la UNRA (Administración de las Naciones Unidas para la Reconstrucción) se hacía cargo de todos los gastos en el viaje de ida, y en el de vuelta, la Compañía Trasmediterránea podía ejercer la actividad que considerase oportuna, ya fuera de pasaje o de carga.

El 23 de noviembre de 1945, nuevamente el *Plus Ultra* zarpaba de Barcelona con 200 súbditos italianos que regresaban a su patria a través de

Génova; en el puerto italiano embarcarían 604 ciudadanos españoles procedentes de Europa central, entre los que se encontraban cuatro agregados militares de la última embajada española en Berlín, así como sus familiares; entre los repatriados también había ingenieros, arquitectos y numerosos obreros. El 1 de diciembre, a las siete de la mañana, atracó el buque de la Compañía Trasmediterránea en Barcelona con tres pasajeros más nacidos durante la travesía. Tras los trámites aduaneros y sanitarios, la primera medida tomada por las autoridades fue la entrega de una cartilla de racionamiento provisional y 25 pesetas diarias para los no residentes en la Ciudad Condal; para los repatriados que se quedaran a vivir en Barcelona, la cartilla entregada tendría el carácter de fija.

El 23 de junio de 1946 zarpaba el *Plus Ultra* de Barcelona con destino al Congo Belga y las colonias portuguesas, conduciendo una expedición de religiosos para ejercer su misión espiritual en aquellas tierras africanas, y de colonos belgas que viajaban con sus familias para trabajar en las factorías industriales allí existentes; en total eran 400 los pasajeros embarcados. Al frente de los religiosos figuraba el padre Van Stratum, S. J., siendo todos ellos despedidos por el cónsul general de Bélgica en Barcelona, M. Jottard, y el presidente de la colonia belga en la Ciudad Condal, M. Norbert Fontier. El 15 de agosto de 1946 llegaba a Las Palmas de Gran Canarias, de regreso, el buque de la Compañía Trasmediterránea; transportaba para Europa 364 súbditos belgas que retornaban a su país y que desembarcarían en Barcelona el día 21.

A las seis de la tarde del 16 de septiembre de 1946 zarpó de Barcelona rumbo a Puerto Cabello y escalas, con numerosos pasajeros que desembarcarían en diversos puertos de centroamérica; también había embarcado 32 toneladas de carga general. El buque había sido fletado por la legación de Venezuela en España para trasladar a ese país a 400 españoles residentes en las islas Canarias, que habían sido reclamados por sus familiares, afincados en el país sudamericano, para trabajar allí; por tanto, el buque haría escala en Las Palmas y Tenerife.

En el año 1949 se había aprovechado la reclasificación del *Plus Ultra* para habilitar sus entrepuentes con literas metálicas para el probable transporte de peregrinos. Se consiguió también una ampliación en la capacidad de pasaje en sus tres cámaras, pues de 51 plazas en primera clase, 32 en segunda y 36 en tercera, se pasó a 80 plazas en primera clase, 34 en segunda y 60 en tercera, consiguiéndose también una mayor capacidad de carga en los entrepuentes, una vez que se hubieron desmontado las literas instaladas circunstancialmente. También durante la estancia del buque en los astilleros de la Unión Naval de Levante de Valencia se le instalaron quemadores de combustible líquido en las calderas.

Varios fueron los viajes que hizo el *Plus Ultra* con peregrinos a La Meca; podemos citar el realizado en agosto de 1950 con salida desde Tánger y escalas en Ceuta, Melilla, Port Said, Suez y Jeddah. Los precios que rigieron en esta ocasión para el viaje de ida y vuelta fueron los siguientes: 16.000 pesetas en primera clase, 14.000 en segunda y 12.000 en tercera.

1930-31 LLOYD'S REGISTER. STEAMERS & MOTORSHIPS. PLO-POC

No. in Lloyd's Register	Steamer's Name, Material, Sig., etc. (Last Name if any. Special Service, No. of Decks, etc.)	Particulars of Classification	Built	Owners	Registry			Part of Registry	Flag	Engine	Mach. & Equip.	Speed
					Length	Breadth	Depth					
8148	Flaw City	Steelhull 1000	1928	Submarine Bost. Corp. Newark, N.J.	U.S.A.	394	10	12	U.S.A.	DR General Steam Turbine 1500 H.P.	28	10
8149	Flaw Light	Steelhull 1000	1928	Palmer's Co. Ltd. Newark, N.J.	U.S.A.	394	10	12	U.S.A.	DR General Steam Turbine 1500 H.P.	28	10
8150	Flaw Wireless	Steelhull 1000	1928	Palmer's Co. Ltd. Newark, N.J.	U.S.A.	394	10	12	U.S.A.	DR General Steam Turbine 1500 H.P.	28	10
8151	Flaw Branch	Steelhull 1000	1928	Palmer's Co. Ltd. Newark, N.J.	U.S.A.	394	10	12	U.S.A.	DR General Steam Turbine 1500 H.P.	28	10
8152	Flaw Wireless	Steelhull 1000	1928	Palmer's Co. Ltd. Newark, N.J.	U.S.A.	394	10	12	U.S.A.	DR General Steam Turbine 1500 H.P.	28	10
8153	Flaw Wireless	Steelhull 1000	1928	Palmer's Co. Ltd. Newark, N.J.	U.S.A.	394	10	12	U.S.A.	DR General Steam Turbine 1500 H.P.	28	10
8154	Flaw Wireless	Steelhull 1000	1928	Palmer's Co. Ltd. Newark, N.J.	U.S.A.	394	10	12	U.S.A.	DR General Steam Turbine 1500 H.P.	28	10
8155	Flaw Wireless	Steelhull 1000	1928	Palmer's Co. Ltd. Newark, N.J.	U.S.A.	394	10	12	U.S.A.	DR General Steam Turbine 1500 H.P.	28	10
8156	Flaw Wireless	Steelhull 1000	1928	Palmer's Co. Ltd. Newark, N.J.	U.S.A.	394	10	12	U.S.A.	DR General Steam Turbine 1500 H.P.	28	10
8157	Flaw Wireless	Steelhull 1000	1928	Palmer's Co. Ltd. Newark, N.J.	U.S.A.	394	10	12	U.S.A.	DR General Steam Turbine 1500 H.P.	28	10
8158	Flaw Wireless	Steelhull 1000	1928	Palmer's Co. Ltd. Newark, N.J.	U.S.A.	394	10	12	U.S.A.	DR General Steam Turbine 1500 H.P.	28	10
8159	Flaw Wireless	Steelhull 1000	1928	Palmer's Co. Ltd. Newark, N.J.	U.S.A.	394	10	12	U.S.A.	DR General Steam Turbine 1500 H.P.	28	10
8160	Flaw Wireless	Steelhull 1000	1928	Palmer's Co. Ltd. Newark, N.J.	U.S.A.	394	10	12	U.S.A.	DR General Steam Turbine 1500 H.P.	28	10

Inscripción del Plus Ultra en el Lloyd's Register. 1929-1930.

PLO-POC

En 1952 repitió el mismo itinerario en una nueva peregrinación con salidas el día 10 de agosto de Tánger, el 11 de Ceuta y el 12 de Melilla; los peregrinos embarcados en Ceuta procedían de las regiones de Lucus, Gomara y Yebala, y disponían de un completo equipo sanitario integrado por facultativos marroquíes, con moderno material, además de ambulancias y tiendas de campaña para atender las incidencias que pudieran surgir. Este nuevo viaje se realizaba gracias a las gestiones del alto comisario García Valiño, quien, en esta ocasión, remitía diversos presentes al rey de Arabia Saudí y a varios de sus ministros. Así, para el rey Ibn Saud enviaba una escopeta de caza de fabricación española, calibre 16, labrada, damasquinada y con una dedicatoria grabada en oro; iba acompañada con cien cartuchos. Para Nemir Faisul, ministro de Asuntos Exteriores, el obsequio consistía en un alfanje damasquinado con incrustaciones en oro, de la Fábrica Nacional de Armas, con su estuche de nogal y la inscripción en oro. Por último, el ministro de Hacienda era obsequiado con un trípico, en oro y plata, que reproducía la portada de la mezquita de Córdoba enmarcado de madera labrada y policromada con una dedicatoria en oro. El 2 de octubre recalaba el *Plus Ultra* en Ceuta de regreso de esta nueva peregrinación. Para verificar la organización, logística y desarrollo de estos viajes extraordinarios vamos a pormenorizar, más adelante, el tercer viaje del *Plus Ultra* a La Meca, efectuado en 1953.

En noviembre de 1952, el *Plus Ultra* volvió nuevamente a los astilleros de la Unión Naval de Levante, para sustituir el sistema de propulsión primitivo, máquina alternativa de vapor de triple expansión, por un motor diésel MAN. Asimismo, se electrificaron todos los servicios auxiliares del buque, como las maquinillas de carga y descarga del buque.

El 2 de agosto de 1964, cuando el *Plus Ultra* navegaba hacia el puerto de Las Palmas procedente de Sevilla y Cádiz, un grupo de reclutas legionarios ebrios que había embarcado en el puerto gaditano intentó apoderarse del buque para trasladarse a Israel, donde, según manifestaron posteriormente los militares, esperaban hacerse rápidamente millonarios. Entre la tripulación y la conducción de la Guardia Civil, que viajaba a bordo, pudieron ser reducidos sin necesidad de usar las armas; el buque llegó a su destino a la hora prevista y sin novedad. Los incidentes fueron puestos en conocimiento de la autoridad de Marina, que inició el preceptivo expediente judicial.

Dos sucesos similares ocurridos en enero de 1963 y septiembre de 1965 tuvieron una gran repercusión mediática por el halo de misterio que los envolvió. Dos pasajeras jóvenes, de poco más de veinte años, que viajaban a Las Palmas de Gran Canaria desaparecieron del *Plus Ultra* cuando realizaban la misma travesía, Santa Cruz de La Palma-Santa Cruz de Tenerife. En ambos casos los cuerpos no fueron encontrados.

En la noche del 27 de octubre de 1972, el *Plus Ultra* (capitán, José M.<sup>a</sup> González Romero) y el *Ignacio Toro* (capitán, Daniel Álvarez Pérez) se abordaban a la altura de Coria del Río cuando el primero navegaba por el Guadalquivir rumbo a Sanlúcar y el segundo remontaba el río camino de Sevilla. El *Plus Ultra*, con 86 tripulantes y 106 pasajeros, había salido de la



capital sevillana a las seis de la tarde. El *Ignacio Toro* —matriculado en Bilbao, de 361 toneladas de desplazamiento, 11 tripulantes y perteneciente a la Naviera Murueta— se hundió rápidamente, aunque ni en este buque ni en el correo de la Compañía Trasmediterránea hubo que lamentar víctimas; sólo dos tripulantes del carguero sufrieron heridas leves al abandonar el buque y fueron atendidos, en principio, por el médico del *Plus Ultra*. El *Ignacio Toro* procedía de Kenitra, en donde había cargado 474 toneladas de habas forrajeras. Una brecha en el costado de babor de dos por tres metros fue la causa de que el buque se hundiera; el *Plus Ultra* sufrió ligeras averías en la proa, por lo que regresó al puerto sevillano para que fueran reparadas.

A finales de 1976 le correspondía al *Plus Ultra* pasar la revisión especial, siendo los astilleros de ASTANO en Ferrol los que la iban a ejecutar; sin embargo, el 15 de diciembre el delegado del Estado en la Compañía Trasmediterránea ordena su suspensión. Tras el acuerdo del Consejo de Administración de la naviera, se desafecta el buque de los servicios contractuales con el Estado y queda a la espera de que la Administración autorice su venta, lo que se produce el 19 de febrero de 1977. El 23 de marzo, el empresario Bernardino Sánchez Riesgo recibe el *Plus Ultra* después de abonar 9.600.000 pesetas; en San Esteban de Pravia, la piqueta y el soplete acabaron con este buque después de cincuenta años de batirse con toda clase de mares y vientos.

### **El viaje a Filipinas del *Plus Ultra***

Entre los viajes que el *Plus Ultra* realizó al exterior debemos destacar el efectuado a Filipinas. Al mando del capitán Francisco Serra, partió de Barcelona el 23 de enero de 1946 y regresó el 5 de junio, repatriando a su regreso a numerosos españoles que habían sido desposeídos de sus bienes y eran objetivo de las represalias de las tropas japonesas de ocupación al sentirse perseguidas y derrotadas por las fuerzas norteamericanas. El motivo de este viaje, realizado a instancia del gobierno español, fue el traslado de cuatrocientos diplomáticos japoneses y sus familiares que procedían de Europa y Oriente Medio.

El día 21 de enero, a las 23.50, llegaba a Barcelona el tren especial número 802 procedente de Madrid, conduciendo una expedición de diplomáticos japoneses que iban a ser repatriados a su país vía Filipinas. Entre ellos figuraban los ex embajadores en España y Portugal, Yakishiro Suma y M. Morishima, respectivamente; también viajaban el señor Tamura, que fue secretario de la embajada de Madrid y jefe de la expedición, y 15 periodistas que representaban a distintas agencias y periódicos japoneses; completaban la expedición algunas mujeres y menores de edad; en total, eran 400 los pasajeros que viajaban, y muchos de ellos desembarcarían en Italia. Otras personalidades embarcadas eran el nuevo cónsul general de España en Mani-

la, Federico Gabaldón; el agregado del Ministerio de Industria y Comercio, Sagredo; agregado argentino a la embajada de Roma, Drago Mitre; el vicario general de la Orden de Predicadores, padre Manuel Montoto, y los escritores Juan Ramón Masoliver y Julián Cortés Cavanillas.



El *Plus Ultra* a su regreso de Filipinas. La *Vanguardia Española*, 6 de junio de 1946. (Foto, Pérez de Rozas.)

En las bodegas del *Plus Ultra* se habían cargado 1.400 toneladas de carga general (víveres, medicamentos, ropa, etc.) y cincuenta cajas que contenían libros, donados por el Ministerio de Educación Nacional y la Junta de Relaciones Culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores, que iban destinados a la biblioteca de la Universidad de Santo Tomás de Manila, que había sido medio destruida por la guerra; también transportaba el buque numerosas sacas de correspondencia.

A mediodía se había celebrado en el buque una recepción en honor de las autoridades locales, a la que asistieron, entre otras, las siguientes personalidades: gobernador civil, Bartolomé Barba; alcalde de Barcelona, barón de Terrades; contralmirante González-Aller; delegado del Estado en el Puerto Franco, Luis de Galinsoga; presidente de la Audiencia Nacional, Fournier, y segundo comandante de Marina, Ángel Gamboa. Las autoridades e invitados visitaron detenidamente el buque, siendo obsequiados por la Compañía Trasmediterránea. En el Ministerio de Asuntos Exteriores se habían recibido numerosos donativos particulares que iban destinados a todos los compatriotas que residían en Filipinas.



Diplomáticos japoneses embarcados en el *Plus Ultra*. Fuente: Archivos *La Vanguardia* (Revista), 17 de febrero de 2002.

Como ya hemos indicado, el *Plus Ultra* salió de Barcelona el 23 de enero y ya el primer día tuvo que capear un duro temporal del nordeste que le produjo diversas averías, así como la entrada de agua en las bodegas. Juan Bernia, en *Viaje a Nueva Castilla*, nos detalla de una manera muy gráfica las inclemencias meteorológicas que tuvo que soportar el buque hasta que llegó a Nápoles:

«Hasta tres días más tarde no logramos descubrir la costa de Nápoles; pero en ese periodo, ¡qué duro bautizo marino para los tripulantes! El golfo de León se agita procelosamente, las aguas se transforman en montañas de hirviente espuma y el barco danza desde las crestas de las olas hasta abismos que nos parecen insondables y pavorosos. Un cielo implacable y gris lanza sobre el enfurecido mar su plomiza cortina de agua. Y el *Plus Ultra*, zarandeado por los elementos desatados, por las fuerzas elementales, corre el temporal, afronta la situación como buenamente puede y pierde el rumbo en diversas ocasiones para recobrarlo nuevamente. A veces, los fuertes bandazos repercuten en su interior con un desgarramiento profundo. Un ruido casi ensordecedor de platos rotos, de muebles arrancados y baúles errantes por camarotes y pasillos, nos estremece. Silba el viento entre las jarcias y palos de cubierta, y el paso recio de los hombres de la dotación repercute sonoramente en las cámaras, reflejando la intensidad dramática del momento».

En su periplo, el *Plus Ultra* hizo escalas en Nápoles, Haifa, Port Said y Suez. El 22 de febrero llegaba a Colombo y era visitado por algunas de las personalidades que componían la colonia española, siendo agasajadas con un vino español; el día 25 se hacía a la mar rumbo a Singapur, arribando a Manila el 13 de marzo a las 10.30.

El viaje fue enormemente accidentado, ya que, además de los tiempos duros que hubo que soportar, la existencia de minas a la deriva en las aguas de Italia y Filipinas hizo que el viaje se realizase bajo una fuerte presión y ejerciendo una extrema vigilancia en la derrota del buque, ante la posibilidad de una catástrofe. El viaje en sí resultaba sumamente emotivo, ya que desde el año 1930 no había arribado a Filipinas ningún buque español; en ese año lo hizo el vapor *León XIII*, de la Compañía Trasatlántica. Tampoco había surcado sus aguas ningún buque de la Compañía Trasmediterránea, por lo que el *Plus Ultra* era el primero que ondeaba el gallardete de la naviera por esas latitudes. La salida de Filipinas hacia España se efectuó el 16 de abril, escalando en los puertos de Singapur, Madrás y Port Said. Pocos días antes de arribar el *Plus Ultra* a puerto español, el ministro de Asuntos Exteriores, Martín Artajo, recibía del capitán del buque el siguiente telegrama:

«Los repatriados de Filipinas me encargan curse a V.E. el siguiente texto: Rogamos a V. E. transmita al Jefe del Estado el profundo agradecimiento de los repatriados españoles. Ante próxima llegada saludamos cariñosamente a la madre Patria con un ¡Viva España! Capitán Serra».

El día 6 de junio de 1946, a las 08.30, fondeaba el *Plus Ultra* en la rada de Barcelona al objeto de cumplimentar las formalidades pertinentes; una vez finalizadas, hacia las 12.30 el buque levaba ancla y atracaba en el muelle de Barcelona, paramento sur. Todas las autoridades estaban presentes y subieron al buque una vez finalizada la maniobra; el cortejo lo encabezaba el capitán general, Solchaga. El primero en dirigirse a los repatriados españoles fue el gobernador civil, Barba Hernández:

«Ahora que se abre ante vosotros la gran esperanza de la Patria, es tiempo de ir olvidando lo pasado en medio de esta paz que, entre tantos beneficios como le debemos, es uno de los grandes bienes que con todas las potencias del alma tenemos que agradecer al Caudillo. En su nombre os doy la bienvenida. Os la dan también estas montañas que defienden el puerto, avanzadas de la tierra materna que os recibe y esta noble y gran ciudad que ha suspendido un instante su tarea para saludar desde lo más profundo de su corazón a sus hermanos, y estas banderas, ¡las sagradas Banderas de la Patria!, que vibran al aire con el esplendor vivo y brillante de sus hermosos colores, bajo un cielo que para recibirlos ha querido estar muy limpio de nubes, como en adelante todos queremos que esté vuestra vida en nuestra compañía».

En el *Plus Ultra* habían viajado 411 pasajeros, de los que 287 eran españoles; entre ellos venían dos obispos misioneros y 34 empleados de la

Compañía de Tabacos de Filipinas; también había sido repatriado el periodista José María Masip Irazábal, que había sido diputado por el Frente Popular y director del periódico *L'Humanitat*. En cuanto a las provincias que encabezaban la relación de expedicionarios, estaban Madrid con 61 y Barcelona con 57. Durante la travesía había fallecido Manuel Pérez Rosales, alto funcionario de la Compañía de Tabacos de Filipinas, que viajaba junto a su esposa, Natalia de Ortembach, y una sobrina.

El día 27 de septiembre de 1946, a bordo de la motonave *Ciudad de Sevilla*, Benigno González Aller imponía la Cruz del Mérito Naval de segunda clase con distintivo blanco al capitán de la Marina mercante Francisco Serra Serra por el éxito obtenido en el viaje a Filipinas al mando del buque *Plus Ultra*. La orden ministerial estaba fechada el 13 de julio de 1946, firmada por el ministro de Marina, Francisco Regalado Rodríguez.

El 12 de abril de 1947, el *Haleakala*, buque con pabellón filipino, atracaba en el puerto de Barcelona para desembarcar a otro grupo de españoles.

### **Peregrinación a La Meca del año 1953**

En este viaje se atendieron muy escrupulosamente las órdenes e instrucciones cursadas por S.E. el alto comisario del Protectorado español de Marruecos, Rafael García Valiño, y la Delegación de Asuntos Indígenas, a fin de que la peregrinación resultase exitosa. De todos los viajes que el *Plus Ultra* hizo a La Meca, el realizado en 1953 fue el que transportó mayor número de viajeros (532) de los que 121 procedían de Tánger; también se caracterizó este periplo por la cantidad de mujeres que se desplazaron a la ciudad santa del Islam, cuyo número se elevó a 120.

Antes del inicio del viaje se acometieron diversas reformas en el buque para mejorar la habilitación y confort; el coste de estas obras se elevó a 1.200.000 pesetas, y consistieron en aumentar el número de duchas y lavatorios y la creación de mezquitas. Los comedores estaban instalados en las bodegas, lo que provocó numerosas críticas, ya que los peregrinos preferían permanecer en cubierta, donde sobrellevaban mejor el mareo; se acordó que para futuras peregrinaciones se ubicarían los comedores en la cubierta de paseo y a popa del comedor de primera clase.

El equipo musulmán y religioso de la expedición estaba integrado por un jefe musulmán, Cadí Musulmán, imán 1.º, imán 2.º, imán 3.º, aadel 1.º y aadel 2.º. El equipo de prensa y propaganda lo componían un fotógrafo y operador de cine y un lector del Corán. El equipo sanitario estaba compuesto por un médico, un practicante, una enfermera y un conductor de ambulancia, si bien este último desertó a la llegada de la peregrinación a Medina. También viajaban a bordo notarios, para dejar constancia de las últimas voluntades en caso de fallecimiento. En cuanto al gasto que cada peregrino tenía que soportar en el presente viaje, podemos decir que se elevaba, aproximadamente, a 5.424 pesetas, equivalentes a 339 riales saudíes; estaban incluidos en esa

cantidad los servicios de guías, autobuses para los traslados, transporte de los equipajes y demás atenciones en tierra.

El 3 de agosto de 1953 se inició el viaje en Tánger, haciendo escala en Ceuta, Melilla, Port Said, Suez y Jeddah. El 18 arribó el buque a este último puerto, donde desembarcaron los peregrinos; el *Plus Ultra* procedió a continuación hacia Suez, para esperar allí a los peregrinos e iniciar el viaje de regreso. Los puertos en el viaje de retorno fueron Jeddah, Tor, Suez, Port Said, Melilla, Ceuta y Tánger. El 23 de septiembre llegó el buque a Melilla, y el 24, a 10.30 arribó a Ceuta en la penúltima escala de la peregrinación, siendo recibido por una enorme multitud de musulmanes. El alto comisario de España en Marruecos y gobernador general de las plazas de soberanía, teniente general García Valiño, después de saludar a la totalidad del gobierno jalfiano y a las autoridades españolas accedió al *Plus Ultra*, siendo cumplimentado por el coronel Bermejo, jefe de la expedición a La Meca y por el bajá de Tetuán, Sidi Liazid Ben Taieb Ben Salah, jefe de la expedición musulmana, quien le comunicó que de todos los buques que coincidieron en Jeddah con la motonave *Plus Ultra* era ésta la que más llamó la atención de los árabes. García Valiño saludó a los concentrados con las siguientes palabras:

«Peregrinos de la zona: Os doy a todos mi cariño y mi más afectuosa bienvenida. Acabáis de cumplir uno de vuestros más fundamentales preceptos religiosos, y lo habéis hecho con la ayuda fraterna de España, que, en esto como en todo, os presta siempre su apoyo más decidido y completo. Habéis cumplido también la alta finalidad, que os encargué, de ser una embajada espiritual de la zona de Marruecos protegida por España, en los países árabes del Oriente próximo, por los que sentimos especial simpatía y cuyos problemas tanto nos interesan. Cuando llegaban a todos los rincones del mundo las noticias graves de lo que estaba sucediendo en una parte del Imperio marroquí, llegaban también, en ejemplar contraste, las que reflejaban el más completo y absoluto orden de la zona protegida por España. Presumo que no sentisteis, en ningún momento, la menor inquietud, porque sabíais que España velaba por vosotros y que España sería para Marruecos lo que siempre fue: quien la guió, noble y fraternalmente, en su evolución. Yo he querido venir personalmente a recibirlos para daros la bienvenida y para celebrar con vosotros vuestra propia y justa alegría».

El 25 de septiembre de 1953 terminaba el periplo en el mismo puerto en el que se inició. Como incidencias podemos señalar que en el puerto de Ceuta se introdujeron en el buque ocho polizones, y en el de Jeddah fueron veintiséis los embarcados ilegalmente. De estos últimos, hubo uno que accedió a abonar su billete (25.000 francos) y otro que entregó cinco libras egipcias, 500 pesetas y un dólar, por lo que ambos fueron autorizados a continuar la travesía. También hay que señalar que durante el viaje fallecieron nueve pasajeros.

En el informe general emitido por el subdelegado de Asuntos Indígenas y jefe político de la expedición, José Bermejo López, se valoraba sobremanera la

calidad de la alimentación dispensada durante el viaje a los pasajeros, si bien se hacían algunas observaciones que se debían tener en cuenta para futuras expediciones, como la necesidad de que la comida de los peregrinos debía ser elaborada por personal europeo, asesorado por un mínimo de personal musulmán; también se aconsejaba que los víveres se adquiriesen en los puertos de Ceuta y Melilla, ya que en el extranjero había muchas dificultades para los aprovisionamientos. Asimismo, se sugería que viajaran dos matarifes, para que cuidaran el ganado vivo que transportaba.

En cuanto a la actuación y actitud de la tripulación del buque, esta era su apreciación: «Magnífica la de todo el personal que componía la tripulación, y el deseo del capitán y oficialidad del buque de colaborar por todos los medios a la consecución del éxito de la Peregrinación. Entre todos cabe destacar, quizá por lo directo de su misión, al 1.º oficial del buque D. Joaquín Vilanova Vilanova». En el informe se aconsejaba hacer las propuestas correspondientes para que los tripulantes que aún no pertenecieran ingresasen en ella a la Orden de la Mehdauia.

### **Participación del *Plus Ultra* en la operación Golondrina**

Próximo al fin de su historia marinera, el *Plus Ultra* participó, junto con otros cuatro buques de la Compañía Trasmediterránea, en el dispositivo de evacuación del personal civil y militar de los territorios del Sahara español, que se denominó operación Golondrina y en la que intervinieron buques de transporte (3 transportes de ataque, 2 buques de desembarco, 8 barcasas de desembarco, 1 transporte auxiliar, 2 remolcadores de altura y 5 buques de la Compañía Trasmediterránea) y buques de protección y apoyo (2 fragatas portamisiles, 3 corbetas y 6 destructores). En el transcurso de la operación se transportaron 10.000 hombres, 2.500 vehículos, 20 helicópteros, 1 avión, 200 carros y piezas de artillería, así como 40.000 toneladas de carga general.

La primera fase se inició el 3 de noviembre de 1975 con la evacuación de La Güera por el buque de la Compañía Trasmediterránea *Ciudad de Huesca*. Fue una operación arriesgada y peligrosa, ya que tuvo que realizarse de noche y con unas condiciones meteorológicas adversas, llevándose a cabo las labores de embarque de personal y material con el buque fondeado. Las restantes operaciones de evacuación se realizaron a través de Villa Cisneros y El Aaiún, siendo por este último puerto por donde tuvo que salir la mayor parte del personal y material, lo que supuso una gran dificultad dada la precariedad de las instalaciones portuarias. Las malas condiciones meteorológicas y la total falta de abrigo para los buques hicieron que la evacuación final de El Aaiún se tuviera que retrasar del 7 al 9 de enero. La evacuación de Villa Cisneros finalizó en la mañana del 12 de enero de 1976. Una parte importante de la operación, por lo emotivo, consistió en el transporte hasta el puerto de Las Palmas de Gran Canaria —en los buques *Plus Ultra*, *Isla de*

*Formentera y Ciudad de Huesca*— de los restos mortales de civiles y militares enterrados en los cementerios de El Aaiún y La Güera. La distancia media entre los puntos de salida y destino fue de 250 millas, y el número de millas recorridas en total por todos los buques que participaron en las operaciones fue de 110.000. La Compañía Trasmediterránea aportó, además del *Plus Ultra*, los buques *Ciudad de Huesca*, *Villa de Agaete*, *Ciudad de La Laguna* e *Isla de Formentera*; en total, estos buques realizaron 23 viajes.

El 17 de enero de 1976, en el arsenal de la Zona Marítima de Canarias en Las Palmas, se celebró un acto de homenaje a las fuerzas marítimas que tuvieron una decisiva intervención en la evacuación de las tropas españolas del Sahara. El acto estuvo presidido por el vicealmirante-comandante general, Vicente Alberto Lloveres, y contó con la asistencia del gobernador civil, Escandell Cortes, y la del jefe del Sector Aéreo, general Kindelán Núñez del Pino, junto al gobernador militar accidental, Villar de Villacián. En el discurso que pronunció, el vicealmirante Alberto Lloveres hizo alusión a la actuación de las tripulaciones de los buques de la Compañía Trasmediterránea:

«Nos hemos reunido hoy en este acto sencillo, como corresponde a nuestra condición castrense, para hacer un breve resumen de la Operación Golondrina en su parte naval y porque quiero agradecer a todos, muy especialmente a las tripulaciones de los barcos de la Compañía Trasmediterránea que participaron en ella, precisamente por no ser ellos militares, el alto, eficaz y esforzado servicio prestado a la Patria».

Y continuaba:

«Terminada la evacuación recuerdo con todo cariño a la Fuerza del Sector del Sahara que vivió con más intensidad los momentos críticos. A las Fuerzas Aéreas y a todo el personal que, codo a codo con los buques de la Compañía Trasmediterránea que estuvieron a mis órdenes, hicieron posible llevar a buen término esta Operación Golondrina que hoy ya puede ser considerada historia».

Meses más tarde, a un buen número de capitanes, oficiales y personal subalterno de los buques de la Compañía Trasmediterránea les fueron concedidas las medallas al Mérito Naval y del Sahara.



**Bibliografía**

- BERMEJO LÓPEZ, José: Alta Comisaría de España en Marruecos. Delegación de Asuntos Indígenas. Informe general sobre la peregrinación a *La Meca*. Tetuán, 1953.
- BERNIA, Juan: *Viaje a Nueva Castilla*. Instituto de Cultura Hispánica, Madrid, 1947.
- DÍAZ LORENZO, Juan Carlos: *Historia de la Flota*. Compañía Trasmediterránea, Madrid, 1998.
- FONT BETANZOS, Francisco: *Orígenes y constitución de la Compañía Trasmediterránea: Evolución económica y comercial en el siglo xx*. Tesis Doctoral, Cádiz, 2009.
- GÓMEZ SANTOS, M.: *Todo avante*. Edit. Compañía Trasmediterránea, Madrid, 1991.
- Archivo Compañía Trasmediterránea. Madrid.
- Archivo Manuel Rodríguez Barrientos.
- Archivo *Revista General de Marina*.
- Archivo *Lloyd's Register of Shipping*.
- Biblioteca Virtual de Prensa Histórica.
- Hemeroteca ABC. Madrid y Sevilla.
- Hemeroteca *La Vanguardia Española*. Barcelona.
- Hemeroteca *Diario de Cádiz*. Cádiz.
- Hemeroteca digital Biblioteca Nacional de España.
- Jable. Archivo de prensa digital. ULPGC <http://jable.ulpgc.es>  
[www.trasmeships.es](http://www.trasmeships.es)