

EL CIUDAD DE VALENCIA: UN BUQUE CON HISTORIA

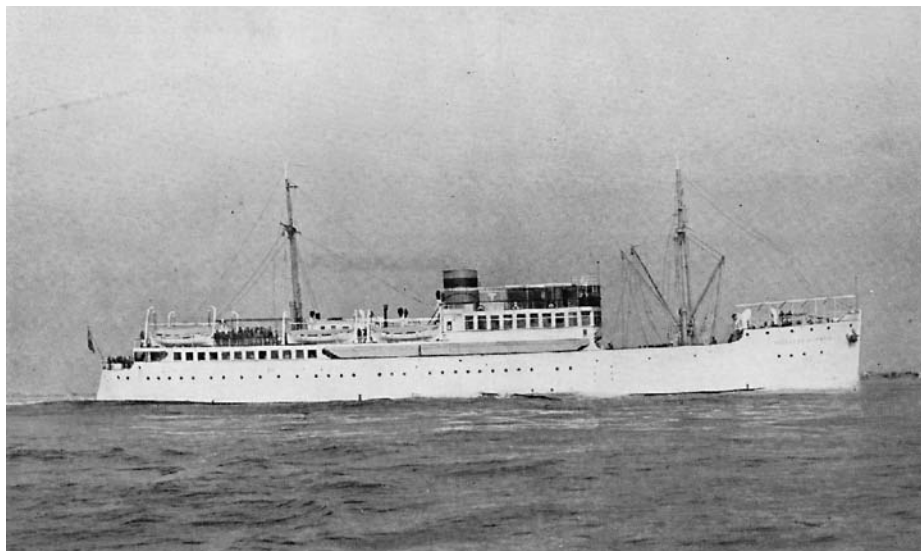
Francisco FONT BETANZOS
Capitán de la Marina Mercante



En el año 2008 se cumplió el cincuenta aniversario del incendio del buque *Ciudad de Valencia* en el puerto de Cádiz. Sirva esta efeméride para recordar, aunque de forma resumida, la densa y extensa historia de uno de los buques más carismáticos de la Compañía Trasmediterránea.

Había sido construido en los astilleros de la Unión Naval de Levante, empresa filial de Trasmediterránea; el encargo de construcción se realizó el 21 de junio de 1928, la puesta de quilla el 30 de enero de 1929 y la botadura el 18 de octubre del año siguiente, entregándose a sus armadores el 4 de marzo de 1931. Con el advenimiento de la República, el nombre con el que fue botado este buque, *Infante D. Gonzalo*, sería sustituido por el que conservaría hasta el final de su vida marinera, *Ciudad de Valencia*. Sus características principales eran: eslora total, 81,25 m; manga, 12,40 m; puntal, 8,10 m; calado, 4,63 m; registro bruto, 2.496 t; registro neto, 1.378 t; potencia, 2.240 caballos; velocidad, 16,3 nudos. Estaba equipado con dos motores MAN Masch y autorizado a transportar 396 pasajeros. Rafael González Echegaray decía de este buque: «Era una paloma, con popa de crucero, proa recta de cuchillo, chimenea truncada y levemente caída con una gracia muy particular». Era gemelo del *Ciudad de Alicante*, ex *Infante D. Juan*.

Al quedar incluido en los Servicios de Comunicaciones Marítimas Rápidas y Regulares, según el contrato suscrito entre la Compañía Trasmediterránea y el Estado el 31 de enero de 1931, el buque fue destinado a las líneas Barcelona-Valencia y Barcelona-Ceuta, con escalas intermedias. El viaje inaugural lo realizó el día 7 de marzo entre Valencia y Barcelona, siendo su capitán Pascual Silvestre. A efectos del contrato con el Estado, el buque fue valorado en 3.042.120,52 pesetas, cuando el precio de construcción había sido de 5.203.691. Con el posicionamiento de este buque en una de las líneas más



Ciudad de Valencia. (Archivo Compañía Trasmediterránea).

rentables de la naviera, como era la de Barcelona-Valencia, se mejoraba la acomodación de los usuarios de tercera clase; hasta entonces, estos pasajeros tenían que permanecer en cubierta, a la intemperie, protegidos solamente por unas lonas; este nuevo buque disponía de un sollado provisto de hamacas de lona, a cubierto de las inclemencias meteorológicas.

El 17 de diciembre de 1932, a las 1600 h, se celebró a bordo del *Ciudad de Valencia*, atracado en el puerto de Valencia, el acto de entrega de una reproducción de la *Senyera* valenciana, que sería instalada en el salón principal del buque y que había sido costeada por suscripción popular. Asistieron al acto las primeras autoridades valencianas, representantes de la Compañía Trasmediterránea y delegados de diversas entidades de la capital del Turia.

Una feroz competencia, ejercida por los motoveleros en el transporte de mercancías y por el ferrocarril en el transporte de pasajeros, hizo que Trasmediterránea situase al *Ciudad de Valencia* en otras líneas más rentables y menos competitivas. Era el único recurso que la naviera podía ejercer, ya que los gastos de explotación de los motoveleros eran ridículos comparados con los de la motonave. La política comercial adoptada por el ferrocarril, en los itinerarios paralelos con los buques de la naviera, consistía en rebajar el precio de sus billetes un 60 por 100 los días de salida del barco, por lo que Trasmediterránea se encontraba impotente ante este flagrante caso de *dumping*. El precio de los billetes de tercera clase en los trenes correos en el trayecto Valencia-

Barcelona, que solía costar algo más de 28 pesetas, quedaba reducido a 12 y algunos céntimos, pero sólo los días de salida de barco, aunque para enmascarar la «operación» se ampliaba la oferta a un día más.

Cuando se inició la Guerra Civil Española el *Ciudad de Valencia* se encontraba adscrito a los servicios interinsulares canarios; por una orden del Gobierno nacional, de 30 de octubre de 1936, se procedió a la incautación de nueve buques de la Compañía Trasmediterránea, entre los que se encontraba el *Ciudad de Valencia*; el viaje desde Las Palmas hasta Cádiz, con escala en Santa Cruz de Tenerife, se realizó sin pasaje y con un piquete de artillería a bordo, cuya misión era asegurarse de que el buque se dirigía al puerto asignado. En el puerto tinerfeño se cargó un gran número de bidones de gasolina de aviación con destino a la base aérea de Sevilla. Al aproximarse el buque al puerto gaditano se extremaron las precauciones, ya que existían referencias de que el acorazado *Jaime I* trataba de obstaculizar la aproximación de cualquier buque a esa zona.

En Cádiz, en los astilleros de Matagorda, el *Ciudad de Valencia* fue artillado con dos cañones de 105 mm, uno de 120, dos de 47 y una ametralladora, material que procedía de la artillería del acorazado *España* y del fuerte de la Cortadura. Este buque, al igual que los restantes cruceros auxiliares, navegaba con su tripulación habitual, militarizada por las circunstancias, más una pequeña dotación de marinería experta en artillería; de segundo comandante llevaba a un teniente de navío de la Reserva Naval, además de un capellán, un teniente médico y un practicante. Cuando actuaba de corsario cambiaba su aspecto exterior, con el casco de negro, línea de flotación blanca y la chimenea y superestructura de ocre blanco; tanto el armamento como los instrumentos de precisión eran camuflados bajo falsas estructuras; su nombre original era sustituido por el de *Nadir*, figurando como puerto de matrícula Bartha. Comandaba el buque el capitán de corbeta Juan José Jáuregui y Gil Delgado, único oficial del Cuerpo General en la dotación del *Ciudad de Valencia*.

Inicialmente fue destinado, junto con el *Dómine* y otros buques de la Armada, a la zona del Cantábrico a las órdenes directas del almirante comandante general del Departamento Marítimo de Ferrol. El 26 de noviembre de 1936 el *Ciudad de Valencia* y la flotilla de bous de Ribadeo capturan al buque *Roma*, con 850 toneladas de armas, conduciéndolo a Ferrol. El 13 de febrero de 1937, junto a otras unidades, apresan al *Mar Báltico* y al *Fernando L. Ibarra*, y en la noche del 26 de marzo hacen lo propio con el *Eretza-Mendi*. El 24 de julio detienen al mercante inglés *Mirupano* y lo internan en Ribadeo. El 10 de agosto del mismo año, el *Ciudad de Valencia* apresa al buque inglés *Burlington*, de 5.005 toneladas, que transportaba 700 de gasolina. El 30 de octubre de 1938 detiene al carguero español *Río Miera*, entregando la presa al crucero auxiliar *Ciudad de Alicante*. El 2 de noviembre de 1938 hunde al *Cantabria* (ex *Alfonso Pérez*).

Finalizada la Guerra Civil fue devuelto el buque a la Compañía Trasmediterránea, y tras ser sometido a una gran reparación se incorporó a las líneas del contrato con el Estado, navegando en los sectores de Baleares, Málaga-Melilla y Sevilla-Canarias. Como otros muchos buques, el *Ciudad de Valencia* soportó durante la Segunda Guerra Mundial controles por parte de las potencias beligerantes, como el sufrido a principios del mes de octubre de 1940 cuando realizaba la línea Cádiz-Barcelona, en que fue obligado por las autoridades inglesas a fondear en el puerto de Gibraltar para ser inspeccionado. Entre los años 1946 y 1948 cubrió el servicio entre los puertos de Génova y Barcelona.

El 23 de octubre de 1946, a las cuatro y media de la tarde, arribaba a Barcelona procedente de Génova con 222 pasajeros, de los cuales 122 eran españoles repatriados que se encontraban internados en el campo de la UNRRA (Administración de las Naciones Unidas para la Reconstrucción) en Mittenwald (Alemania). El Gobierno español había efectuado las pertinentes negociaciones con las autoridades de los Estados Unidos y estaba previsto que en el plazo de un mes se llevarían a cabo dos expediciones más para repatriar a otros 250 españoles.

El 21 de noviembre de 1952 el *Ciudad de Valencia* inauguraba una nueva línea, para pasajeros y mercancías, entre Sevilla, Cádiz y Casablanca, con escala en Tánger, siendo el servicio decenal; la línea se iniciaría en Sevilla para seguir a Cádiz, Tánger y Casablanca. En el viaje de regreso el buque arribaría directamente a Cádiz desde Casablanca, finalizando el periplo en el puerto de Sevilla.

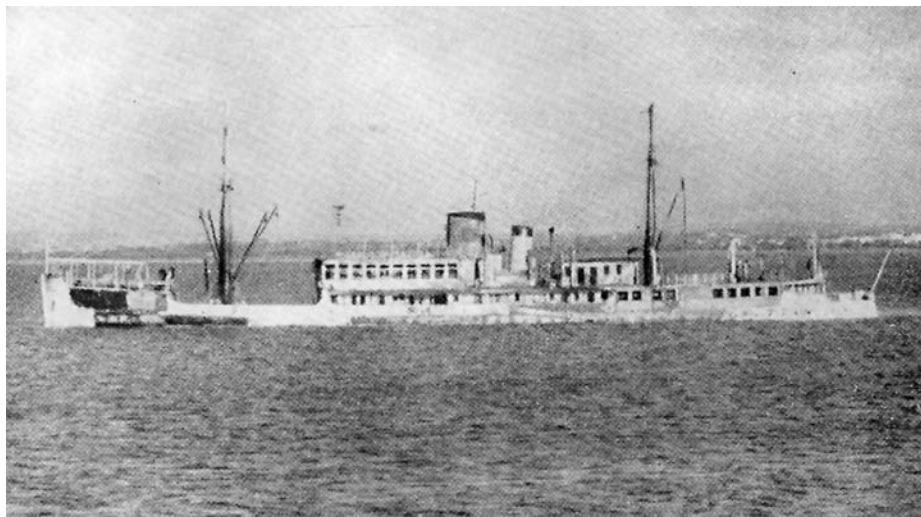
El 20 de enero de 1958 sufre un grave incendio cuando se encontraba en Cádiz requisado por el Ministerio del Ejército para el transporte de material de guerra con destino a las tropas españolas que combatían en el África Occidental. Había llegado a puerto a las 0700 de la mañana, procedente de Algeciras y Ceuta, quedando atracado en el muelle Marqués de Comillas de la capital gaditana; poco después de las cuatro de la tarde, cuando una cuadrilla de ocho obreros portuarios se encontraba cargando cajas de humos en la bodega número 2 de proa, y posiblemente por el mal estado de alguna de las cajas, se inició el incendio a bordo que, en poco tiempo, tomó grandes proporciones, inundando de humo toda la bodega, y aunque los obreros pudieron salir, algunos de ellos necesitaron asistencia médica. El fuego se propagó rápidamente a toda la parte de proa del buque, y aunque trataban de extinguirlo dos remolcadores de la Marina de guerra con sus bombas, así como dos de la Compañía Trasmediterránea, el *Ángela Comes* y el *Formentera*, y desde el muelle los servicios de bomberos, el fuego se extendía, inexorablemente, a todo el buque. También intervenía en las labores de extinción el personal del Arsenal de La Carraca. A las cinco de la tarde el fuego se había propagado al puente de mando y a las cámaras de pasaje. Se dispuso que el buque desatracara para estudiar la posibilidad de llevarlo a bahía, pero como no era posible utilizar el molinete para levar el ancla, puesto que el castillo de proa estaba envuelto por



Incendio del *Ciudad de Valencia* en el puerto de Cádiz. (Archivo Marino Gómez Santos).

el humo y las llamas y en ocasiones se escuchaban pequeñas explosiones, que procedían de la bodega incendiada, no hubo otro recurso que volver a atracarlo en el espigón del mismo muelle, cercano a la Central Frigorífica. Con evidente riesgo por las llamaradas que el barco desprendía, se procedió a cortar con soplete la cadena del ancla, y una vez efectuada la operación se inició la maniobra de remolcarlo, quedando ya totalmente aislado alrededor de las ocho de la noche.

Una hora antes de efectuarse esta operación, como ya era imposible extinguir el fuego, se ordenó hicieran al barco, por debajo de la línea de flotación, varios disparos de cañón por medio de un remolcador de la Marina para abrir una vía de agua, a fin de que el barco fuera hundiéndose. Ya con el *Ciudad de Valencia* desatracaado del muelle comenzó el fuego a propagarse a la bodega de popa, y con la ayuda de varios remolcadores fue llevado hasta el lugar denominado Bajo de la Palma, en el que quedó varado; en ese lugar había cuatro metros de agua. Al poco tiempo de encontrarse el barco en la situación citada las bodegas se encontraban totalmente inundadas, tanto las de proa como las de popa, desapareciendo, por tanto, el peligro, quedando el incendio totalmente extinguido en las primeras horas de la mañana. El *Diario de Cádiz*, en su edición del martes 21 de enero de 1958, terminaba así el relato del suceso:



El *Ciudad de Valencia* hundido para sofocar el incendio. (Archivo Compañía Trasmediterránea).

«Es de resaltar el comportamiento del capitán del barco que permaneció hasta última hora a bordo, es decir hasta que hubo necesidad de abandonar la nave, dictando acertadísimas órdenes, en misión del práctico de servicio.»

El 28 de enero se iniciaron los trabajos para reflotar el buque en presencia del presidente del Consejo de Administración de la Compañía Trasmediterránea Salvador Moreno Fernández, del consejero Carlos Gomina y del director José Gutiérrez del Álamo, todos ellos llegados de Madrid con ese motivo. El buque fue puesto a flote y trasladado a los Caños de La Carraca en espera de que la Subsecretaría de la Marina Mercante autorizara a la Compañía Trasmediterránea a convocar concurso entre los astilleros, al objeto de acometer la reparación del buque siniestrado. Se solicitó por parte de la naviera, y fue aceptado, que de acuerdo con el contrato con el Estado vigente en el momento del accidente los gastos totales de reparación fuesen computados como gasto en las cuentas del Estado. Finalmente, la factoría de Matagorda fue la encargada de efectuar la reparación del buque que, *a priori*, se estimaba importante. El 6 de julio de 1959 se efectuaban las pruebas de mar preceptivas después de las obras de reparación y transformación llevadas a cabo y que cambiaron notablemente la silueta del buque. El importe total de éstas se elevó a algo más de cuarenta y un millones de pesetas.

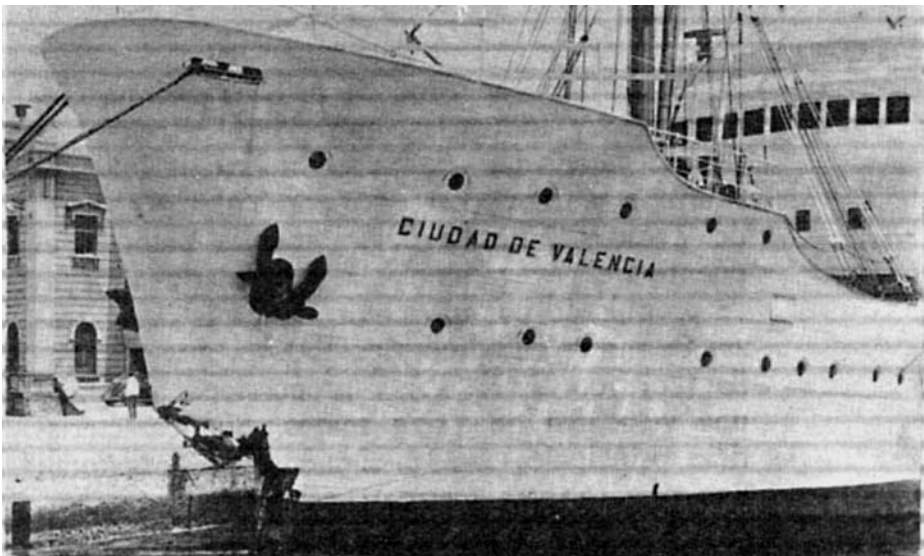
El 19 de septiembre de 1959 se celebró en la Comandancia de Marina de Cádiz el acto de imposición de la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco

a tres obreros que se destacaron en la extinción del incendio por su heroica actuación: sopletista Rafael Sánchez Roan, calderero Diego García Molina y, a título póstumo, estibador Eduardo Álvarez Martín en la persona de su viuda, Josefa Valero. El comandante de Marina, Adolfo Baturone, hizo entrega de los donativos concedidos por el ministro de Marina.

Continuando con la historia de este buque, señalar que el 12 de abril de 1960, al entrar al puerto de Mahón procedente de Barcelona, tras capear un gran temporal, la proa quedó varada entre la isla de Lazareto y cabo La Mola. Auxiliado por los remolcadores del puerto logró salir y quedar atracado en su lugar habitual, no registrándose desgracias personales, aunque el pasaje tuvo que permanecer a bordo desde las 10 de la mañana, hora en que ocurrió el accidente, hasta las 2 de la tarde. En este mismo lugar habían encallado, en el siglo XIX, el acorazado *Pelayo* y más recientemente el vapor alemán *Matilde* y el español *Darro*, este último durante la Guerra Civil española.

En julio de 1965 este buque sufrió un nuevo accidente cuando navegaba en la línea Málaga-Melilla, y encontrándose a 60 millas al sur de Málaga colisionó con el *Santa Kyriaki*, un carguero de 3.802 toneladas y bandera liberiana. Aunque no hubo que lamentar desgracias personales entre los 100 pasajeros que transportaba ni entre la tripulación, las averías sufridas por ambos buques fueron considerables.

Hasta la fecha en que el *Ciudad de Valencia* fue desafectado de los Servicios de Comunicaciones Marítimas cubrió diversas líneas del Levante y Medi-



El *Ciudad de Valencia* después del abordaje con el *Santa Kyriaki*. (Foto: www.trasmeships.es).

terráneo español. El 4 de octubre de 1975 realizó su último viaje entre Mahón y Palma, quedando amarrado en este puerto.

Pero una nueva desgracia, y también con el fuego como protagonista, aceleraría el desguace del buque. A la caída de la tarde del día 8 de noviembre del citado año se declaró un incendio de grandes proporciones, iniciado, al parecer, en el salón-bar de primera clase y que se propagó a los camarotes de oficiales y al puente de mando. Se especuló con que el motivo del incendio pudiera haber sido un cortocircuito, y dado que el buque se encontraba fuera de servicio y con muy poca vigilancia, no pudo detectarse el fuego hasta que ya era imposible controlarlo. Para extinguirlo acudieron dotaciones de los buques de la Armada surtos en el puerto, trabajadores portuarios, así como el remolcador *Manacor* de la Junta de Obras el Puerto y un retén de la VI Flota americana. Junto al *Ciudad de Valencia* se encontraba atracado el *Ciudad de Algeciras*, que fue trasladado a otro atraque como medida de prevención. Asimismo, los dragaminas españoles que se encontraban en su base habitual de Porto Pi se hicieron a la mar. A consecuencia del agua embarcada, sobre las diez de la noche el buque comenzó a escorarse quedando apoyado el costado de estribor sobre el muelle; a las dos y media de la madrugada, semihundido, tocaba fondo. En sus tanques de combustible se almacenaban 20 toneladas de fuel.

Durante los trabajos de extinción resultó lesionado el alcalde de Palma, Rafael de la Rosa Vázquez, quien actuaba en su calidad de inspector jefe de Buques y dirigía las operaciones en unión del comandante militar de Marina, Sánchez Barcáiztegui.

Dada la gravedad de las averías sufridas, la Compañía Trasmediterránea optó por ejercer su derecho al abandono del buque sin perjuicio económico. La aseguradora contrató su reflotamiento con la empresa Sub-Agus, S. A., consiguiendo su objetivo en febrero de 1977; al objeto de proceder a su desguace, fue remolcado por el *Antonio Gaudí* a Villanueva y Geltrú, arribando a este puerto el 14 de abril.

Para finalizar, y desdramatizar este relato, transcribimos una nota de prensa que *La Vanguardia Española* insertaba en su edición del 29 de septiembre de 1960:

«La Federación Española de Sociedades Protectoras de Animales, que preside el conde de Sert, tributará un homenaje al capitán del *Ciudad de Valencia*, don Jaime Zaragoza, y al marinero del buque indicado José Bravo, que en alta mar salvó un perro. Este animal procedía de un yate francés que se incendió y se hundió rápidamente cuando acudía en su socorro el *Ciudad de Valencia*, a bordo del cual se celebrará el acto indicado, a las cinco de la tarde de mañana, en el que la Federación entregará un pergamino y una insignia de la misma al señor Zaragoza y una placa conmemorativa al marinero José Bravo.»

El yate francés era el *Licyto-4*, que procedente de Marsella sufrió dos explosiones y tras incendiarse se fue a pique, siendo recogidos los cuatro tripulantes por el buque francés *Marie Louise Leborgne*, que los desembarcó en el puerto de Orán. *El Ciudad de Valencia*, al llegar al lugar del accidente, advirtió la presencia de un perro que nadaba hacia el barco español, siendo recogido y entregado posteriormente a su dueño.



BIBLIOGRAFÍA

- DÍAZ LORENZO, Juan Carlos: *Historia de la flota*. Compañía Trasmediterránea. Madrid (1998).
 MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Fernando y Salvador: *La guerra silenciosa y silenciada*. Madrid (1998).
 Archivo Compañía Trasmediterránea.
 GÓMEZ SANTOS, Marino: *Todo avante*. Compañía Trasmediterránea. Madrid (1991).
 GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: *Nueve historias de barcos*. OFICEMA. Madrid (1968).
 FONT BETANZOS, Francisco: *Orígenes y constitución de la Compañía Trasmediterránea: evolución económica y comercial en el siglo XX*. Tesis Doctoral. Cádiz (2008).
 Archivo REVISTA GENERAL DE MARINA.
 Hemeroteca *La Vanguardia Española*.
 Hemeroteca *Diario de Cádiz*.
 Hemeroteca *El eco de Canarias*.
 Archivo Marino Gómez Santos.
 Archivo Juan B. Robert.
 Internet: www.trasmeships.es.
 Internet: www.asturiasrepublicana.com/