

# La Compañía Trasmediterránea precursora en España de la propulsión a motor

## **Génesis de una prestigiosa compañía naviera**

La veterana Compañía Trasmediterránea se constituyó en Barcelona el 25 de noviembre de 1916, por fusión de cuatro compañías levantinas que aportaron sus respectivas flotas (un total de 45 vapores con 54.520 TRB), a los que muy pronto vendrían a unirse otras unidades, hasta llegar a convertirse en poco tiempo en una de las más destacadas empresas navieras españolas del siglo XX.

Las navieras fusionadas eran la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África (18 vapores con 22.369 TRB), Ferrer Pesset Hermanos, también de Valencia (15 vapores con 17.410 TRB) y las barcelonesas Línea de Vapores Tintoré (7 vapores con 9.767 TRB) y Sociedad Navegación e Industria (5 vapores con 4.974 TRB).

Varios años atrás, por la Ley de Comunicaciones Marítimas de 14 de junio de 1909, se habían creado tres grupos de itinerarios de servicios marítimos que devengaban subvenciones del Estado en favor de los concesionarios que suscribiesen la prestación de dichos servicios. Los del grupo C (servicios marítimos de soberanía) fueron objeto de adjudicaciones varias. A la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África se le asignaron los servicios de comunicaciones marítimas entre los puertos del sur de la Península y los del norte de África y, además, 24 expediciones anuales desde Barcelona hasta Santa Cruz de Tenerife o Las Palmas, con escalas en diversos puertos españoles en el Mediterráneo y marroquíes en dicho mar y en el Atlántico. La Sociedad Navegación e Industria se hizo con los servicios de comunicación del archipiélago canario con la Península, con el compromiso de realizar con sus buques cinco expediciones mensuales de ida y vuelta desde Cádiz a Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas.

Cuando la Compañía Trasmediterránea comienza sus actividades en fecha 1 de enero de 1917, toma a su cargo los servicios subvencionados que tenían adjudicados esas dos compañías progenitoras, y después —con la adquisición, en el transcurso de su primer año de existencia, de todos los buques de la Compañía Anónima de Vapores Vinuesa, de Sevilla, y de la Compañía Marítima, de Barcelona, y en 1918 de los de «La Marítima» Compañía Mahonesa de Vapores, de Mahón, (que totalizaban, entre las tres, 15 vapores con 20.354 TRB), y con la anexión, de hecho, en 1919, de la flota de la Compañía Isleña Marítima, de Palma de Mallorca, mediante la compra de casi la totalidad de sus acciones (otros 10 vapores con 10.860 TRB)— logra concentrar bajo su única dirección todas las comunicaciones marítimas de soberanía contenidas en el grupo C de la Ley de 14 de junio de 1909. En años sucesivos continúa su expansión y en 1926 llega a contar con una flota de 71 buques, que sumaban un total de 100.550 toneladas de registro bruto.

## **Compañía Trasmediterránea y la propulsión diésel**

A esta compañía le cabe el honor de ser la primera naviera española en adoptar el motor de combustión interna como sistema de propulsión, ya que en 1922 le fueron cambiadas al *Játiva* sus máquinas y calderas de vapor por

un motor de combustión interna, sistema diésel. La transformación se llevó a cabo en los Talleres Gómez, de Valencia. El buque, de 67 metros de eslora y 1.202 toneladas de registro bruto, construido en 1880 por J. Readhead and Company, de South Shields (Inglaterra), era uno de los que integraban la flota de la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, y continuó al servicio de la Trasmediterránea hasta que en el año 1931 se le dio de baja por enajenación.

También el *J. J. Sister*, en 1924, y el *V Puchol*, a partir de 1926, comenzaron a navegar propulsados por motores diésel, que vinieron a sustituir a las máquinas alternativas de vapor que desde un principio habían accionado sus hélices.

En el año 1927 entra en servicio la motonave *Miguel Primo de Rivera* (que al advenimiento de la República pasaría a llamarse *Ciudad de Algeciras*), a la que sigue, en el siguiente año, su gemelo *General Sanjurjo* (después *Ciudad de Ceuta*), ambas unidades construidas en los astilleros de la Unión Naval de Levante, de Valencia. Se iniciaba en España el apogeo del motor y ya desde esa fecha Trasmediterránea se inclina por esta clase de propulsión para sus buques y no vuelve a contratar la construcción de más vapores, puesto que el *Plus Ultra*, equipado originariamente con una máquina de triple expansión, que entrara en servicio en 1928, era un encargo formulado a la Unión Naval de Levante en 1925; y los *Ciudad de Alcira* y *Ciudad de Salamanca*, asimismo vapores, fueron adquiridos en 1945 a la Compañía Frutero-Valenciana de Navegación, S. A. (COFRUNA), que los tenía en construcción en aquellos mismos astilleros valencianos.

A principios de 1928, el *A. Lázaro*, gemelo de los *J. J. Sister* y *V Puchol*, también fue convertido en motonave. Estos tres buques eran las unidades de más categoría que aportó la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África para la constitución de Trasmediterránea, y de sus dilatadas existencias quiero hacer una sucinta descripción.

### **Reseña histórica de los *A. Lázaro*, *J. J. Sister* y *V. Puchol***

Habían sido construidos en 1896 en los Astilleros Odero, de Sestri Ponente (Italia) para la naviera Navigazione Generale Italiana, que los inscribió en la matrícula de Palermo con los nombres de *Galileo Galilei*, *Marco Polo* y *Cristóforo Colombo*, respectivamente. Cuando en 1910 se fusionaron las navieras La Roda Hermanos y Compañía Valenciana de Navegación, para constituir la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, con el objetivo de optar al concurso convocado por el Ministerio de Fomento para la adjudicación de los servicios del grupo de África, la recién creada naviera se vio en la necesidad de incrementar la flota, y ése fue el motivo de adquirir los trillizos de bandera italiana, a los que bautizó con los nombres de los fundadores de la fusionada Compañía Valenciana de Navegación: *Juan José Sister*, *Vicente Puchol* y *Antonio Lázaro*. Sus características principales eran: eslora total, 86,35 m; eslora entre perpendiculares, 81,74 m; manga, 11,25 m; puntal de construcción, 6,90 m; registro bruto, 1.511,94 T; registro neto, 720,24 T, y desplazamiento en máxima carga, 2.965 T. De dos hélices y con 4.000 caballos de potencia en sus máquinas de vapor, alimentadas por calderas que quemaban carbón, lograban alcanzar una velocidad de 18 nudos, circunstancia que, apenas llegados a España, les hizo acreedores del apelativo «los bicicletas».

Una vez en España y matriculados en Valencia, la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África los destinó a cubrir la línea de Málaga a Melilla, a la que quedaron incorporados el 1 de agosto de 1910. Sus estilizadas siluetas, y los dos palos y larga chimenea con graciosas caídas hacia popa, les conferían el aspecto de grandes yates. De afinados cascos, sus fondos eran quillados, lo que les convirtió en el terror de los diques por los daños que solían producir a los picaderos, cuando se asentaban en ellos durante las varadas.

En los años inmediatos continuaron adscritos a las líneas de soberanía, principalmente desde Málaga y Almería a Melilla, aunque también tuvieron ocasión de prestar algunos servicios extraordinarios de carácter relevante. Así, el *A Lázaro* salió el día de Reyes de 1911 de Málaga para Melilla con el séquito de Alfonso XIII, que viajaba con el mismo destino a bordo del yate *Giralda*. Y el *J. J. Sister*, en la madrugada del 14 de mayo de 1915, pudo auxiliar al vapor italiano *Ádda*, que había sido abordado por el inglés *Harpagus*, que continuó viaje sin prestarle ayuda. Al llegar el *J. J. Sister* a su costado, el buque italiano se hallaba en situación muy apurada, con una vía de agua y daños de consideración en la obra muerta. Una hábil actuación del capitán Agustín Tonda Tur y su tripulación permitió tomar a remolque al *Adda*, que fue llevado a Málaga tras una trabajosa travesía que duró quince horas.

La Compañía Trasmediterránea, al iniciar sus actividades, se subrogó en los servicios de soberanía que tenían adjudicados las navieras progenitoras, y estos tres buques continuaron adscritos a las líneas de Málaga a Melilla, salvo en cortos periodos de tiempo en que prestaron servicio en otras líneas.

Entre abril y septiembre de 1917 el *A. Lázaro*, primer buque de Trasmediterránea que prestó servicios en el archipiélago balear, estuvo destinado a la línea de Barcelona a Mahón y de Palma a Mahón; y más tarde, después de una estancia en el dique Nuevo Vulcano de Barcelona y de otra temporada en la línea de Barcelona a Valencia, en enero de 1919 pasó a cubrir la de Barcelona a Génova, con salidas decenales desde la Ciudad Condal. En la década de los años este buque realizó varias expediciones a los puertos del norte de África, con tropas y material de guerra, y el 8 de septiembre de 1925 (al mando del capitán José Navarrete Cantero) intervino en el desembarco de Alhucemas.

Cuando la Compañía Trasmediterránea decide convertir a los trillizos en motonaves, elige para sustituir a sus máquinas de vapor unos motores diésel de construcción alemana, marca M. A. N., tipo marino, del modelo FLOV 53, directamente reversibles, con 10 cilindros de trabajo y dos cilindros de compresores de aire. Desarrollaban una potencia de 1.350 CV efectivos, a 200 RPM, y se instalaron dos en cada buque, con los que éstos quedaron algo mermados de velocidad, aunque a pesar de ello aún se les podía considerar buques rápidos para aquellos tiempos, ya que aún podían alcanzar un andar de 16 nudos. Se trataba de un tipo de motor que la casa constructora había diseñado para propulsar a submarinos alemanes de la Primera Guerra Mundial, aunque los que se montaron en estas unidades militares sólo contaban con cinco cilindros.

El primero de los trillizos convertidos en motonave fue el *J.J.Sister*. Las obras de transformación finalizaron en el puerto de Amsterdam en abril de 1924, e inmediatamente fue destinado a la línea de Barcelona a Palma, en la que, durante un mes, prestó dos servicios semanales. El 6 de junio de ese mismo año salió de Valencia con gran número de invitados, para dar la bienvenida en alta mar al crucero italiano *Dante Alighieri*, a bordo del cual viajaban a la ciudad del Turia los reyes de Italia. Días después, inició servicios en la línea de Sevilla a Canarias, con escala en Cádiz y en los puertos canarios de Santa Cruz de la Palma, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria. En 1925 estuvo destinado al servicio bisemanal rápido de carga y

pasaje entre Barcelona y Valencia, en cuya travesía solía invertir 10 horas.

Los trabajos de sustitución de las máquinas de vapor del *V. Puchol* por motores diésel finalizaron a mediados de 1926 en la factoría Nuevo Vulcano de Barcelona, donde el *A. Lázaro* quedó igualmente transformado en motonave en los primeros días de 1928.

Entre los viajes extraordinarios prestados por estos buques en la segunda mitad de la década de los veinte, cabe citar el que realizó el *J. J. Sister* el día 2 de junio de 1927 de Valencia a Sagunto llevando a bordo el séquito del rey Alfonso XIII, con motivo de la inauguración del monumento a la restauración de la Monarquía en la persona del rey Alfonso XII. Su Majestad Alfonso XIII viajaba a bordo del *V. Puchol*.

Cuatro meses más tarde, el 5 de octubre, el *V. Puchol* condujo a Ceuta desde Algeciras al séquito de SS. MM., que viajaban a bordo del acorazado *Jaime I*.

El *J. J. Sister* participó el 15 de octubre de 1929 en la revista naval que tuvo lugar con motivo del fin de las maniobras que realizó la escuadra española en el golfo de Valencia, desfilando, con numerosos invitados a bordo, ante el *Infanta Cristina*, asimismo de la Compañía Trasmediterránea, desde el que presenciaban la revista S. M. el rey Alfonso XIII, el presidente del Gobierno, general Primo de Rivera y otras altas autoridades.

Al iniciarse la Guerra Civil, estas tres motonaves se encontraban adscritas a la línea de correo, carga y pasaje entre Málaga y Melilla. El servicio consistía en seis expediciones semanales que se cubrían con dos buques, en tanto que el tercero permanecía amarrado en Málaga, de reserva, situación por la que iban pasando cada uno de ellos, en turno rotatorio.

El *A. Lázaro* en la noche del 17 de julio se hallaba en Melilla, con pasaje a bordo, a punto de iniciar viaje para Málaga, cuando se le impidió la salida y quedó vigilado por fuerzas de carabineros. El *V. Puchol*, sin embargo, partió de Málaga esa misma noche, sin que se le pusiese ningún inconveniente, realizó la travesía sin novedad y atracó en las primeras horas de la mañana del día 18 a los muelles de Melilla. Ambos buques quedaron internados en este puerto hasta que, una vez libres las aguas del Estrecho para el tráfico nacional, son dedicados al transporte de tropas desde Marruecos a la Península y realizan varios viajes de Melilla y Ceuta a Algeciras y Cádiz.

Poco después, por decreto del Gobierno nacional, fechado en Salamanca el 27 de octubre de 1936 y Orden del Estado Mayor de la Armada, del mismo día, todas las unidades de la flota de Trasmediterránea que habían quedado en zona nacional (que ascendían a un total de 23) son militarizadas; y nueve de ellas, entre las que se encontraban el *A. Lázaro* y el *V. Puchol*, se habilitan como buques auxiliares de la Armada, con todas las prerrogativas de buques de guerra, con mando y dotación militar y sus tripulaciones mercantes militarizadas, con las asimilaciones correspondientes al personal de la Armada.

Al principio, los *A. Lázaro* y *V. Puchol* son convertidos en minadores, para lo que se les acondiciona en los astilleros de Echevarrieta y Larrinaga, de Cádiz. Concluida la transformación a primeros de febrero de 1937, pasan inmediatamente a minar aguas enemigas en las costas del Mediterráneo, alternando este cometido con el de transporte.

A mediados de ese año se les somete a una nueva transformación, consistente en la supresión del sistema de minado y en un cambio de la artillería, y quedan convertidos en cruceros auxiliares. Fue en esta ocasión cuando sus largas chimeneas cilíndricas son sustituidas por otras de menor altura y sección ovalada, con lo que sus siluetas sufrieron un notable cambio. Retornan al Mediterráneo, intervienen en el bloqueo del tráfico marítimo

enemigo en el canal de Sicilia, y el *V. Puchol*, en sus navegaciones de exploración y descubierta, llega incluso hasta el cabo Matapán (Grecia) en julio de 1937. Y a finales de ese mismo año son incorporados a las Fuerzas Navales del Estrecho.

Entre las numerosas actuaciones del *V. Puchol* se pueden citar las capturas en el estrecho de Gibraltar del buque estoniano *Pomaron*, de 1.743 TRB, con un cargamento de carbón, hecho ocurrido el 21 de enero de 1938, y la del mercante soviético *Postishev*, de 3.545 TRB, el 31 de mayo siguiente; este último, rebautizado *Castillo Olite*, tuvo un trágico final cuando, llevando a su bordo 2.200 hombres, en un intento de desembarco, fue hundido por baterías costeras frente a Escombreras, el 7 de marzo de 1939.

El *A. Lázaro* también efectuó algunas capturas, como la del mercante francés *Sidney*, de 4.937 TRB, que conducía un cargamento de lingotes de hierro, el 17 de diciembre de 1937, en aguas del Estrecho. Y en el año siguiente realizó varios viajes con tropas desde Mallorca a Castellón y anduvo por el Cantábrico.

Distinta suerte corrió el *J. J. Sister*, que al producirse el Alzamiento se hallaba amarrado en Málaga, como buque de reserva. Al principio fue dedicado a prisión naval en ese puerto, y más tarde prestó diversos servicios de mar al Gobierno de la República. En enero de 1937 lo torpedeó un submarino nacional, aunque no llegó a ser alcanzado, y el 17 de septiembre de ese mismo año, cuando navegaba de Barcelona a Mahón, en convoy con el *Rey Jaime II*, también de la Trasmediterránea, y protegido por los destructores *Almirante Antequera*, *Gravina* y *Sánchez Barcáiztegui*, fueron interceptados por el crucero *Canarias*. Los destructores huyeron y los mercantes apresados y conducidos a Palma de Mallorca.

Una semana más tarde salió con destino a Cádiz, donde es artillado con piezas desmontadas de sus buques gemelos, y se le instala un varadero de cargas de profundidad de 50 kilos. Realizó viajes a Canarias y participó con las fuerzas del bloqueo en aguas de Sicilia durante todo el año 1938. También llevó a cabo misiones de transporte rápido e intervino en las operaciones de ocupación de Barcelona y Menorca y en el desembarco de Cartagena.

Terminada la contienda, las motonaves *A. Lázaro*, *J. J. Sister* y *V. Puchol* son desmilitarizadas y, una vez desarmadas, se devuelven a la Trasmediterránea, que las mantiene en explotación durante otro cuarto de siglo más. En esta nueva etapa de sus vidas estuvieron adscritas a diversas líneas marítimas, tales como Málaga-Melilla, Ceuta-los Peñones-Melilla-Almería, Sevilla-Canarias, interinsulares de Baleares y de Canarias.

Pero, aparte de estos servicios marítimos de soberanía, específicamente previstos en el contrato suscrito con el Estado, también prestaron algunos otros de muy especiales características, como la línea semanal Alicante-Orán que cubrió el *A. Lázaro* en 1952; los cuatro viajes que realizó el *J. J. Sister* en la línea de Barcelona a Génova, así como otro de Barcelona a Civitavecchia, todos en 1947, y el que realizó el año siguiente, desde Génova a Portugal, transportando niños austríacos evacuados; o el del *V. Puchol* a El Píreo, Estambul, Beirut y Alejandría, con un grupo de coros y danzas de la Sección Femenina, que inició a finales de 1950 y terminó en enero de 1951.

De las muchas anécdotas que se podrían narrar de estos buques, no me resisto a mencionar la intervención del *A. Lázaro* en la película titulada *Alhucemas*, que dirigiera José Luis Sáenz de Heredia. El buque simulaba ser el vapor *Vicente Ferrer*, que participó en las operaciones del célebre desembarco, y las escenas que recreaban la acción se rodaron el 18 de agosto de 1947 en la bahía de Cádiz. Los figurantes, ataviados con uniformes de rayadillo como los de la época, eran marineros de las milicias universitarias,

que realizaban su periodo de instrucción en San Fernando, y quien escribe estas letras (entonces un joven adolescente que preparaba su ingreso en la Escuela de Náutica) tuvo la oportunidad de presenciar el rodaje desde el propio *A. Lázaro*.

Muchas millas navegaron aún estas motonaves y a cientos de miles ascendió el número de pasajeros que transportaron hasta que en el bienio 1963-1964 fueron dadas sucesivamente al desguace, primeramente el *A. Lázaro*, después el *V. Puchol* y, por último, el *J. J. Sister*, con lo que desaparecieron del escenario marítimo español tres veteranos buques precursores de la navegación a motor en nuestra patria.

Manuel Rodríguez Barrientos  
Capitán de la Marina Mercante

*Publicado originalmente en la Revista General de Marina en  
diciembre de 2005*