



Imagen 1.- El transbordador Ciudad de Tarifa embarrancado y siendo ayudado por un remolcador.

## Transbordador “Ciudad de Tarifa”

Manuel Quero Oliván

**L**a navegación de pasaje entre la Península Ibérica y las ciudades de Ceuta y Tánger ha existido desde muy antiguo, manteniéndose entre ambas orillas una muy fluida comunicación. El buque que se presenta en este artículo es uno de sus más dignos exponentes.

### Introducción

Dentro de la serie de barcos que han llevado el nombre de nuestra ciudad, y siguiendo siempre el orden de antigüedad en la botadura de los mismos, éste es el sexto publicado en *Aljaranda*.

Ya modernamente, en sus comienzos, las líneas del Estrecho eran atendidas por pequeños vapores, transformación muchas veces de antiguos yates. Estos buques, nombrados Teodoro Llorente, J.B.Llovera y General Fernández Silvestre, no cumplían con los modernos patrones de eficacia y servicio que pretendía dar la Compañía Trasmediterránea.

Así pues, la creación de la empresa Unión Naval de Levante permitió a la Compañía Trasmediterránea la formación de una flota de modernas motonaves

estandarizadas que le permitieron ir deshaciéndose de los buques más viejos y menos económicos, como era el caso de los buques *Miguel Primo de Rivera* y *General Sanjurjo* (los cuales, con la llegada de la República se les cambió el nombre por los de *Ciudad de Algeciras* y *Ciudad de Ceuta*) que fueron entregados a la Compañía para las líneas del Estrecho el 21 de Enero de 1927 y el 4 de Septiembre de 1928 respectivamente.

En el llamado “Atlas de la Inmigración Magrebí en España”, publicado por el TEIM<sup>1</sup> en el año 1966, ya se llamaba la atención sobre el papel que la geografía imponía a España, pues le confería una vital importancia en el tránsito de la diáspora marroquí desde Europa a su país de origen durante las vacaciones veraniegas en la llamada “Operación Paso del Estrecho”.

Lo que últimamente se llama “Operación Paso del Estrecho” ya se venía haciendo (aunque algo precariamente) desde finales de los años 50 del siglo pasado pero, eso sí, denominándolo “Operación Tránsito”. Entre compañías marroquíes y españolas se podrían citar muchos buques, si bien, por sólo citar los compañeros de la misma compañía que nuestro *Ciudad de Tarifa*, se cita a los trasbordadores *Victoria*

<sup>1</sup> TEIM: Taller de Estudios Internacionales Mediterráneos.

y *Virgen de África*, los cuales hacían la travesía entre las dos orillas del Estrecho, hasta que en 1961 dos modernos transbordadores incrementaron la flota de la Compañía Trasmediterránea: el *Ciudad de Granada* y el *Ciudad de Tarifa*. Ambos fueron construidos en los astilleros de La Unión Naval de Levante, una empresa de construcción naval fundada el 11.04.1924 por la Compañía Trasmediterránea. Así pues, el transbordador *Ciudad de Tarifa* pertenecía a la matrícula de Valencia y fue inscrito al folio 540 de la misma.

El 7 de octubre de 1959, a las 11 de la mañana, se procedía a la botadura del transbordador.<sup>2</sup> Presidía el acto el almirante Salvador Moreno Fernández, hijo adoptivo de Tarifa y, precisamente, la persona de quien partió la idea de poner a dicho barco el nombre de *Ciudad de Tarifa*; era además, quien ostentaba la presidencia de la Compañía Trasmediterránea desde el año 1958. En dicha ceremonia actuaba como madrina la esposa del citado almirante; si bien, entre los asistentes a la botadura también había una comisión municipal tarifeña compuesta por el alcalde Juan Antonio Núñez Manso,<sup>3</sup> además de los señores Carlos Núñez García de Polavieja, Francisco Serrano Campos, Joaquín Pérez Gutiérrez, Alfredo Meca Pujazón y Adolfo Balbontín Jiménez.<sup>4</sup>

Instituto de Historia y Cultura Naval (Museo Naval de Madrid)



**Imagen 2.-** Almirante Salvador Moreno, presidente de la Compañía Trasmediterránea.

Calado máximo: 5,04 m.  
Velocidad máxima: 17,40 nudos.  
Potencia: (dos motores Diesel de 2.650 CV.) 5.300 HP.  
Motor: M.B.&W.  
Carga Máxima: 268 Tm.  
Armador: Compañía Trasmediterránea, S.A.  
Capacidad de pasaje (en tres clases): 1.143 pasajeros.

### **Tarifa entrega la bandera al buque y un cuadro de la Virgen de la Luz**

Tarifa, agradecida por el hecho de llevar este buque su nombre (además del escudo de la ciudad que lucía como glorioso mascarón de proa), quiso hacer entrega de la bandera (acto de abanderamiento) y otros presentes al barco y sus propietarios, pero no pudo ser así, demorándose dicha ceremonia durante varios años. El director general de la Compañía Trasmediterránea José Gutiérrez del Álamo, en carta dirigida al señor alcalde de Tarifa se disculpaba así:

“Lamento sinceramente la contrariedad que les haya podido producir el retraso en la entrega de los referidos obsequios, debido, fundamentalmente, a la circunstancia de la larga enfermedad del que fué nuestro Presidente D. Salvador Moreno, y a su fallecimiento en 2 de mayo del pasado año, por todo lo que le pido y le presento mis mayores disculpas[...].”<sup>6</sup>

Además de la bandera, los otros obsequios fueron: un cuadro de la Virgen de la Luz realizado por el famoso pintor Agustín Segura<sup>7</sup> y una placa conmemorativa.

Para lo anterior, el lunes 16 de octubre de 1967, el pleno de la corporación municipal así como otras autoridades civiles y militares campogibraltareñas

### **Características del buque<sup>5</sup>**

Material del casco: Acero.  
Año de construcción: 1961.  
Eslora entre perpendiculares: 94,00 m.  
Eslora total: 103,00 m.  
Manga: 16,00 m.  
Puntal: 7,30 m.  
Tonelaje de Arqueo Bruto: 5.001 Tns.  
Tonelaje de Arqueo Neto: 2.936 Tns.

<sup>2</sup> Transbordador o trasbordador, se omite la versión anglófila ferry, contracción de ferry-boat.

<sup>3</sup> Alcalde de Tarifa entre mayo de 1955 y diciembre de 1970.

<sup>4</sup> Artículo publicado el 7 de octubre de 1959 en el diario El Faro de Ceuta, página 13.

<sup>5</sup> Datos recogidos en la publicación “Anuario Marítimo Español”, publicado por el Departamento editorial del Comisariado Español Marítimo, edición del año 1974.

<sup>6</sup> Carta de fecha 6 de septiembre de 1967, en ella, pedía también disculpas por no poder acudir personalmente, si bien, posteriormente acudiría a la ceremonia de abanderamiento y entrega de presentes.

<sup>7</sup> El pintor Agustín Segura Iglesias, nació en Tarifa el 20 de febrero de 1900.- En 1945 fue nombrado hijo predilecto de la

y altos cargos de la Trasmediterránea embarcaron en el *Ciudad de Tarifa*. Tras esto, el buque zarpó poniendo rumbo al Estrecho, más concretamente, un corto crucero hasta quedar frente a Tarifa, pues debido al escaso calado que tenía el puerto por aquellos días no podía entrar en él. Llegados frente a Tarifa el barco paró máquinas y, en protocolaria ceremonia, los representantes tarifeños hicieron entrega de los presentes antes descritos, todo ello entre los discursos y manifestaciones de alegría y exaltación patriótica propia de la época.

El acto fue presidido por el gobernador militar del Campo de Gibraltar Carlos Hernández Risueño. Tras el discurso del alcalde de Tarifa, Juan Antonio Núñez Manso, le contestó el director general de la Compañía, José Gutiérrez del Álamo, quien agradeció la entrega de los objetos. Posteriormente, ya navegando por el Estrecho se sirvió una comida, a cuyos postres, José Jorro Andreu, consejero delegado de la Compañía Trasmediterránea en el Estrecho, entre otras cosas de su discurso dijo:

***El 7 de octubre de 1959, a las 11 de la mañana, se procedía a la botadura del transbordador***

“[...] Tarifa goza de una situación estratégica envidiable y si yo tuviera autoridad en el aeropago<sup>8</sup> nacional diría que España no ha sabido valorar ese privilegio de la naturaleza, pues privilegio es poder salvar de un continente a otro en una navegación inferior a treinta minutos. Es de esperar que los poderes públicos se acuerden algún día de que el puerto de Tarifa merece especial atención y que los servicios del Ministerio de Obras Públicas se interesen en el estudio de su planificación con vistas, no ya al turismo en sí, sino a la imperiosa

necesidad de promover el mayor número de accesos, enlace y medios de transportes en un mínimo de tiempo para dar la necesaria fluidez al torrente turístico de viajeros y vehículos que se avecina en los venideros años[...].”

Terminado el acto, se sirvió una copa de vino y el barco puso rumbo nuevamente para Algeciras.

***El buque zarpó y realizó un corto crucero hasta quedar frente a Tarifa pues debido al escaso calado del puerto no podía entrar en él***

A los seis años de servicio de dicho buque en el Estrecho (exceptuando diez meses que estuvo fuera de servicio), el buque ya había transportado más de cuatro millones de viajeros y cerca de medio millón de vehículos. Téngase en cuenta que dicho buque había sido diseñado para las especiales condiciones de navegación del Estrecho, por lo que, aunque de parecidas características a los otros dos de la Compañía, había sido modificada su bodega para crear dos garajes (el inferior con una capacidad de 150 vehículos y el superior con 50), además, a la cubierta superior se le habían suprimido todos los camarotes y puesto en su lugar una de 2ª clase con capacidad para 160 asientos. También se le habían practicado una serie de modificaciones que no se citan aquí por lo engorroso que puede ser describir en lenguaje popular lo que son tecnicismos náuticos, pero que en resumen, se puede decir que se mejoró mucho la seguridad del pasaje así como las cualidades marinerías del buque.

***La climatología, una difícil prueba para los navegantes***

Decir que los temporales del Estrecho son peligrosos es decir una obviedad. Por eso, los buques que

ciudad, a la cual donó un cuadro con la imagen de la Virgen de la Luz en grandes dimensiones que se encuentra expuesto en la capilla del mismo nombre en la iglesia de San Mateo.

<sup>8</sup> Aerópago o Areópago: Palabra ya casi en desuso. Significa: la Colina de Ares. Proviene de la mitología, cuando Ares (Marte), el fogoso dios de la guerra, dio muerte a la hija de Poseidón (Neptuno, dios del mar, hijo de Saturno y hermano de Júpiter, de Juno y de Plutón) lo hizo sobre una roca al pie de los Propileos, en la que los dioses lo sometieron a juicio. De este mito arranca la leyenda del origen del Aerópago o Colina de Ares que, fue, por decirlo de alguna forma el primer tribunal de Justicia de Europa y del “Mundo Occidental”. Era el Tribunal en que se juzgaba a los homicidas. Así pues, usando esa palabra, inteligentemente, el señor. consejero delegado de Trasmediterránea quería dar más énfasis a la que él creía, ya por entonces, una injusticia histórica hacia Tarifa por no tener un puerto comercial más grande.



diariamente cruzan dichas aguas, aunque a algunas personas les pueda parecer algo fácil, eso no es así, y siempre estarán los barcos a merced de los dictados de la madre naturaleza. Eso mismo le ocurrió al *Ciudad de Tarifa* cuando durante una travesía un temporal lo hizo embarrancar frente la llamada playa de Los Ladrillos<sup>9</sup> y el antiguo cementerio de Algeciras.

Pero no es éste un grave accidente, pues el Estrecho gasta muy malas pasadas, como sucedió el día 16 de julio del año 2000 a las 06,30 de la madrugada, cuando colisionaron el transbordador *Ciudad de Tánger* (con rumbo a Algeciras y 26 pasajeros a bordo), y el *Ciudad de Ceuta* (con rumbo a Tánger y 290 pasajeros a bordo). Al parecer, todo fue debido a una fatídica combinación de mal tiempo (fuerte viento de Levante y bancos de niebla) y una presunta maniobra incorrecta. Resultado: cinco muertos y 18 heridos. Lo cual, dentro de la gravedad del hecho, puede decirse que fue con fortuna, pues alguno de estos buques puede llevar más de mil pasajeros; y no digamos de los grandes cruceros que pasan, pues esos, caso de un grave accidente, pueden hacer que la cifra sea bastante elevada.

### **El *Ciudad de Tarifa* ya cruzaba el Estrecho antes de haberse botado**

Pues sí, el capitán de la marina mercante y capitán al mando del transbordador *Victoria*, Vicente Tonda Marco, era un experto modelista naval y, cuando se enteró que el *Ciudad de Tarifa* iba a ser destinado a reforzar el servicio de transbordadores entre Algeciras y las dos ciudades del norte de África (Tánger y Ceuta), decidió hacer en sus horas libres una maqueta del mismo, así pues, como lo construía en su camarote, se daba una anecdótica situación, la cual, explicada en una declaración suya al diario El Faro de Ceuta,<sup>10</sup> decía así: “[...] mire usted por



*Imagen 3.- El transbordador Ciudad de Tarifa navegando. Postal de la época.*

donde, el Ciudad de Tarifa ha recorrido ya varias veces el Estrecho, antes de su botadura [...]”

Según consta en el Registro de Buques de la Capitanía Marítima de Valencia,<sup>11</sup> el *Ciudad de Tarifa* fue exportado para Grecia en el año 1984, de donde se deduce que, el cuadro con la imagen de nuestra Señora la Virgen de la Luz todavía puede estar recorriendo mundo, si es que alguien antes no lo retiró (que es lo más probable); cuestión ésta, que se está aún investigando así como el paradero de la antes referida maqueta del citado buque.

Para finalizar, queremos desde aquí ofrecer un entrañable y caluroso homenaje a cuantos capitanes, oficiales y tripulaciones hacen que las travesías del Estrecho sean cada día más rápidas, cómodas y seguras ■

### **Bibliografía consultada**

1. “Anuario Marítimo Español. Años 1973/74”.
2. Recortes de periódicos cedidos amablemente por Juan Navarro Corteceto, entre ellos: diario El Faro de Ceuta de fecha 7 de octubre de 1959 y diario Área de fecha 15 de octubre de 1967.
3. “Mediterranean Passenger Ships”, *The Motor Ship*, (número del mes de septiembre) 1927, p. 226. Manga: 16,00 m.

<sup>9</sup> Esta playa algecireña era una de las más populares hasta finales de los años setenta, pues debido a ser la más cercana a la ciudad era preferida a la playa de El Rinconcillo. El nombre de dicha playa parece derivar de la multitud de restos de cerámica (ladrillos) allí existente, fruto de varios tejares que hubo en su día en la zona. A dicha playa también se la denominó Playa del Mirador, nombre que también lo tuvo el estadio de fútbol que hubo en dicho lugar.

<sup>10</sup> Diario correspondiente al día 7 de octubre de 1959, página 13. Aparece el capitán del *Victoria* vestido con uniforme de la M. Mercante junto a la maqueta ya terminada del buque *Ciudad de Tarifa*.

<sup>11</sup> Según consta en la hoja de asiento del barco, solicitada a la Capitanía Marítima de Valencia, Registro de Buques, Lista 2ª al folio 504.