

SAGUNTO, UN BUQUE CASI CENTENARIO

Francisco FONT BETANZOS
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo



JEANDO revistas antiguas encontré en el *Mundo Gráfico* una fotografía que me pareció muy interesante. Mostraba el momento del rescate —en el puerto de Málaga, con la catedral al fondo— del vapor *Sagunto*, que se encontraba hundido. Sirva este documento gráfico como pretexto para hacer un poco de historia de este buque, que tuvo siete propietarios distintos y al que le faltó muy poco para llegar a centenario.

El *Sagunto* fue construido en el año 1875 en los astilleros de J. Readhead & Co. Ltd. South Shields, Inglaterra, para la Compañía Valenciana de Navegación; esta naviera se uniría a La Roda Hermanos para fundar la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, que sería una de las sociedades que constituirían la Compañía Trasmediterránea. Sus características principales eran: registro bruto, 956 t; eslora, 67,39 m; manga, 8,84 m; puntal, 4,93 m; calado, 5,05 m. Disponía de una máquina de vapor Compound J. Readhead & Co. S. Shields, una potencia de 492 caballos y una velocidad de 10,5 nudos; era la construcción número 114 de esos astilleros y tenía capacidad para 17 pasajeros.

Desde la factoría en que fue construido hasta el puerto de Valencia lo capitaneó José Adam Casull. Inicialmente ejerció su actividad comercial entre los puertos del Mediterráneo español y los de Marsella, Cette, Génova y Liorna, transportando carga general y pasaje. Esta era la composición de la carga —muy variopinta, por cierto— de uno de los viajes efectuado en 1904 entre Cartagena y Barcelona: 3.409 carneros, 964 barras de plomo, 1.280 bultos de esparto, tierra de industria, mármol, cebollas, guisantes y otros efectos. Capitanes como Fábregas, Lloret, Lafuente, Barberá, Pérez, Sentí, Esquerdo, Llopis, Bayona y Benítez ejercieron el mando de este buque durante la primera década del siglo veinte.

Debemos detallar que este buque no estuvo adscrito a los servicios de comunicaciones marítimas de soberanía que la Compañía Trasmediterránea



El *Sagunto* en el momento de ser reflotado. (Fuente: *Mundo Gráfico* de 22 agosto de 1917).

contrató con el Estado en los años 1920 y 1931, por lo que la naviera pudo dedicarlo a los tráficos libres que eran los verdaderamente rentables. Sin embargo, una orden del Ministerio de Industria y Comercio, con fecha 22 de agosto de 1940, admitió al vapor *Sagunto* en los servicios de Comunicaciones Marítimas de Soberanía; posiblemente, el mal estado de las unidades de la flota de la naviera tras la Guerra Civil condicionó tal medida.

La primera noticia interesante que podemos citar del *Sagunto* en su larga vida marinera corresponde al año 1896, y está relacionada con el escritor Vicente Blasco Ibáñez. Con motivo de la firma por parte del eminente escritor de un manifiesto en el que se denunciaba a los Estados Unidos, a raíz de la crisis de Cuba, se decretó su detención, teniendo que esconderse en Alboraya y Almàssera, en la provincia de Valencia. Aprovechando la oscuridad de la noche y disfrazado de marinero, una barca le llevaría al costado del *Sagunto*, que lo trasladaría hasta Cette y desde allí seguiría viaje hasta Génova.

Podemos considerar normal que un buque con tan larga vida tuviera accidentes en el desempeño de su actividad. Así, el 2 de abril de 1901 embarrancó, a causa de la niebla, en un banco de arena de siete pies próximo a Castelldefels, aunque sin consecuencias. El vapor *Martos*, compañero de flota, se encargó de remolcarlo hasta Barcelona, quedando atracado de costado en el muelle de Atarazanas.

El 1 de septiembre de 1903, a las tres de la tarde, en el puerto de Barcelona y al dirigirse al fondeadero procedente de Valencia, el *Sagunto* tuvo un abordaje con el gánguil *Francolí*, que se fue a pique frente al dique después de realizar una maniobra incorrecta cuando salía del puerto. No hubo desgracias personales en ninguno de los buques. El *Francolí* pertenecía a las Obras del Puerto de Tarragona y estaba dedicado a las obras de limpieza del puerto de la Ciudad Condal. Tras el siniestro, sólo sobresalían del gánguil los dos palos y parte de la chimenea.

El 18 de junio de 1907 se celebró en la Comandancia de Marina de Tarragona el Consejo de Guerra para ver y fallar el abordaje. El tribunal, presidido por el comandante de Marina de Barcelona —capitán de navío, Federico Compañó—, lo componían los tenientes de navío Fita, Sanz, Somoza, Núñez de Prado, Tineo, González, Iglesias y Aguiló. El abogado defensor, Lloret, fundándose en el mismo dictamen del fiscal, solicitó la absolución del capitán del *Sagunto* al estimar que no se había encontrado cargo alguno para exigirle responsabilidad en el siniestro.

En el mes de julio de 1903 el *Sagunto* inauguró la línea Barcelona-Cartagena-Águilas para pasaje y carga; en la publicidad insertada en la prensa se hacía constar que el buque «poseía alumbrado eléctrico y espaciosa cámara para el pasaje».

Una de las actividades que realizó con más asiduidad nuestro buque fue el transporte militar, tanto de personal como de material. Tenemos constancia



Barcazas de licenciados en el puerto de Melilla dirigiéndose al *Sagunto*.
(Fuente: *Blanco y Negro*, 27 agosto 1911).

documentada de ello desde el 29 de noviembre de 1893, en que efectuó un viaje de Málaga a Melilla con el batallón de Puerto Rico, que había llegado a la capital malagueña desde Madrid; este viaje se recuerda por las pésimas condiciones meteorológicas en que se realizó el embarque. El 26 de octubre de 1910 llegaba por primera vez a Alhucemas procedente del peñón del mismo nombre, con lo que inauguraba el servicio entre estas dos plazas.

El 20 de septiembre de 1911, el crucero *Cataluña*, debido a la niebla reinante, varó en las proximidades de Yazanem cuando protegía esa posición, aunque afortunadamente sin consecuencias. El *Recalde*, que se encontraba en Melilla, salió en primera instancia en su auxilio, aunque, posteriormente, el comandante de Marina de Melilla, Ariño, ordenó la salida de Alhucemas del *Carlos V* y más tarde lo hicieron el *Marqués de la Victoria* y el *Sagunto*.

Un mes más tarde, el 22 de octubre de 1911, en Alhucemas, un bote del *Sagunto* que transportaba el pasaje y la correspondencia sufrió el hostigamiento de los rifeños, teniendo que ser asistido y protegido por el *Carlos V*. Este era el texto del telegrama oficial que, sobre el asunto, envió el capitán general al subsecretario de la Guerra:

«Comandante militar Alhucemas dice que al amanecer rompió fuego contra enemigo que hostilizaba dicha plaza, y al llegar después vapor *Sagunto* fue también hostilizado bote que conducía pasajeros y correspondencia, auxiliando operación *Carlos V*, que desembarcó bote armado para que marchase a vanguardia del que conducía pasaje y correo, protegiéndolos. No ocurre más novedad en el territorio.»

El miércoles 15 de marzo de 1916, fondeaba en Málaga después de remolcar al falucho *Benigna*, de la matrícula de Huelva, al que encontró en alta mar completamente desarbolado, recogiendo a su tripulación.

Es en 1917, ya integrado el *Sagunto* en la Compañía Trasmediterránea, cuando sufre el accidente más grave de su historia marinera. El domingo 20 de mayo se encontraba atracado en Málaga, muelle Muralla, y el capitán Tonda esperaba que embarcaran la correspondencia para hacerse a la mar; en esta ocasión cubría la línea semanal que enlazaba Melilla, islas Chafarinas, Alhucemas, peñón de Vélez de la Gomera, Río Martín, Ceuta y Málaga. Ya estaban a bordo los veinticinco pasajeros, y estibados en sus bodegas 1.500 envases de gasolina, propiedad del Estado y consignadas al comisario de Guerra en Ceuta. De repente, una fuerte explosión localizada en la parte de popa sacude al buque; un pasajero y un tripulante, fogonero, resultan heridos de gravedad.

Iniciado el incendio y ante el temor de que continuaran las explosiones, ya que la gasolina la habían cargado en varias bodegas, se tomó la determinación de hundirlo en el mismo ataque en el que se encontraba, aunque la primera opción era sacarlo del puerto y hundirlo frente a la playa de San

Andrés, alternativa que se desechó al considerar que el buque podía hundirse antes de encontrarse fuera de puntas, lo que hubiera provocado el bloqueo del puerto. Para apresurar su hundimiento, además de la utilización de mangueras, bombas del Ayuntamiento y aljibes del puerto, se utilizó arena extraída del río Guadalmedina y transportada en vagonetas suministradas por la compañía de ferrocarriles suburbanos; ante la inutilidad de estos recursos, se optó finalmente por abrir en la popa del buque dos grandes orificios que facilitarían la entrada del agua. El comandante de Marina —capitán de navío, Manuel Gurri—, que se encontraba a bordo cuando se produjo la explosión, tomó el mando de las operaciones encaminadas a localizar y combatir el incendio.

Después de permanecer tres meses hundido, y varios intentos fallidos de reflotarlo, los buques especialistas en salvamento, *Gibelmesa* y *Belkeric*, inglés y sueco, respectivamente, lograron que el *Sagunto* retornase a su posición normal. La operación que resultó exitosa se inició de madrugada, culminando a las 0900 de la mañana del día 17 de agosto, tras estar achicando agua siete bombas de gran potencia. A la hora citada, el *Sagunto* emergía, aunque ligeramente escorado y aún con agua en las bodegas. Mientras duraron los trabajos, el vapor *Hespérides* permaneció en las proximidades por si era necesaria su ayuda. El importe total de los gastos de reparaciones y salvamento se elevó a 20.000 pesetas. Para celebrar ese reflotamiento, se brindó con champán a bordo del *J. J. Sister*, asistiendo autoridades y periodistas; el inspector de la Compañía Trasmediterránea, capitán y oficiales del *Sagunto* hicieron los honores a sus invitados. Al comandante de Marina, Manuel Gurri, se le concedió la cruz de tercera clase del Mérito Militar, blanca, como premio al acierto y pericia demostrados en la extinción del incendio del vapor *Sagunto*.

Pero otro siniestro se iba a producir en el mismo buque; en la mañana del 12 de noviembre de 1928, encontrándose atracado en el puerto de Melilla a donde había llegado procedente de Chafarinas, se detectó en el pañol de proa un nuevo incendio. El *Sagunto* emitió con su sirena una llamada de auxilio, acudiendo rápidamente los bomberos y marineros de la Compañía de Mar, quienes con los numerosos extintores de los teatros de la ciudad lograron extinguir el incendio, que podía haber adquirido grandes proporciones dado que en el citado pañol había materiales altamente inflamables, como pinturas, petróleo, gasolina, cabuyería, etcétera.

En las operaciones del desembarco de Alhucemas, el *Sagunto* formó parte de las fuerzas que salieron de Melilla para Sidi Dris, en la noche del 5 de septiembre de 1925, constituyendo la segunda flotilla, Columna Vera, junto a los compañeros de flota *Isla de Menorca*, *Jorge Juan*, *Florinda* y *España n.º 5*. Iban embarcadas las siguientes fuerzas: hospital de campaña, ambulancia de montaña, secciones de camillas, faeneros, higiene, Intendencia y Compañía de Mar, en total 600 hombres. Mandaba, en esta ocasión, el *Sagunto* el capitán Juan Tonda Tur.

La Guerra Civil española sorprendió al *Sagunto* en Mahón —junto a los vapores *Hierro*, *Atlante*, *Aragón*, *Torras y Bages* y *Generalife*, todos ellos inmovilizados por falta de flete—, quedando en zona republicana; trasladado a Valencia, resultó hundido por la aviación nacional. Una vez reflotado, regresó a Mahón; tras finalizar la guerra, sufrió una profunda, eficaz y necesaria reparación, siendo asignado posteriormente a diversas líneas, como la del Estrecho, Sevilla-Canarias, Península-Guinea, intercolonial Guinea, interinsular Baleares, etcétera.

A mediados de 1948, quedó amarrado en la dársena de Comercio del puerto de Barcelona, en reserva de los servicios de África y en espera de que surgiera algún comprador; la entrada en servicio del *Gobernador Chacón* (ex *Mahón*) en la línea intercolonial del golfo de Guinea lo había apartado de la línea que últimamente servía. En la Memoria de la Compañía Trasmediterránea del ejercicio 1948, Ernesto Anastasio Pascual, presidente de la naviera, justificaba esa decisión:

«El *Sagunto* sólo navegó en 1948 durante unos meses, y por su estado deficiente, debido al tiempo durante el cual ha navegado en aguas de Guinea y a su mucha edad, y en vista de lo costosa que resultaría una reparación para dar al buque una relativa eficiencia, se acordó venderlo, sin que se realizara la venta durante el año.»



El *Enrique Maynes*, ex *Sagunto*. (Fuente: Díaz Lorenzo Juan C. *Historia de la Flota*).



El *Batavia Queen*, ex *Sagunto*, ex *Enrique Maynes*, caracterizado para el rodaje de la película *Krakatoa-Al Este de Java*.

(Fuente: <http://funkoffizier.wordpress.com/2007/03/21/barcos-de-cine>).

Juan B. Robert, en un artículo publicado en *Las Provincias*, comentaba al respecto:

«El *Sagunto* ha quedado definitivamente amarrado en la dársena de Comercio, la más recóndita del recinto portuario, antaño tan concurrida por los grandes veleros y hoy casi desierta, refugio de los inválidos de la navegación.»

No presagiaba el excelente articulista que aún le quedaban al veterano buque muchas singladuras por la proa.

El Boletín Oficial del Estado —número 297, de 24 octubre 1949— autorizaba a la Compañía Trasmediterránea a vender el *Sagunto*. Este era el texto de la Orden del Ministerio de Industria y Comercio de 19 octubre 1949:

«Ilmo. Sr.: Visto el estado en que se encuentra el vapor *Sagunto*, construido en 1875, propiedad de la Compañía Trasmediterránea, que no reúne ya las mínimas condiciones exigidas para los servicios contractuales del Estado con dicha Compañía, de cuyas líneas de soberanía se encuentra ya apartado, este Ministerio, a propuesta de la Subsecretaría de la Marina Mercante, se ha servi-



La Ilustración Artística. Biblioteca Virtual de Prensa Histórica. Ministerio de Cultura.

do autorizar la venta del citado buque. Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. P. D., Jesús María de Rotaeche.»

El 20 de octubre de 1949 se firmó el contrato de venta del *Sagunto* entre la Compañía Trasmediterránea y el naviero Enrique Freixas; el precio de la transacción se fijó en 1.200.000 pesetas, siendo rebautizado *Enrique Maynes*.

El *Sagunto*, que había sido el primer vapor de la Compañía Valenciana de Navegación se convertía en su último superviviente. Atrás quedaba el *Martos*, hundido en el verano de 1910 en el estrecho de Gibraltar tras un abordaje con el vapor alemán *Elsa*; también el *Alcira* se fue a pique en septiembre de 1914 tras colisionar con un vapor italiano frente al cabo de Gata, al igual que el *Denia* que se hundió en la costa portuguesa el mismo mes y año. El *Játiva* oxidaba sus cuadernas desde el año 1931, convertido en pontón carbonero en Vigo.

Pero el ahora *Enrique Maynes* continuaba con la actividad comercial para la que fue construido. Hasta el momento de su desguace realizó numerosos viajes entre Barcelona y puertos portugueses (Lisboa y Setúbal) transportando potasa; también la misma carga iba destinada, en ocasiones, a Sète. Asimismo,

proveía a la industria catalana de carbón mineral que cargaba en Avilés, Gijón y San Esteban de Pravia y, ocasionalmente, en Marsella; eran, también, frecuentes los viajes entre la Ciudad Condal y el archipiélago balear con carga general.

A las 0520 de la madrugada del 17 de enero de 1955, navegando por el golfo de Vizcaya, el *Enrique Maynes* solicitó auxilio por radio al averiarse el timón y quedar a la deriva. Dos remolcadores franceses —el *Abeille*, de Brest, y el *Duglesclin*, de Saint Nazaire— salieron inmediatamente en su ayuda, pudiendo el primero de ellos remolcarlo hasta el puerto de Brest, al que llegaron el día 18 y en donde se repararon las averías.

Años más tarde volvería el *Enrique Maynes* a pasar momentos difíciles; el buque acostumbraba a hacer la revisión anual en el puerto de Málaga, y en esa situación se encontraba cuando el 23 de enero de 1963 un gran temporal azotó la capital malagueña, rompiendo el dique de Levante y provocando el hundimiento de cinco pesqueros atracados en el muelle de Pescaderías; también los yates *Flaminga II* y *Ange* se fueron a pique. El *Campo Grande* rompió las amarras empotrándose en el dique y hundiéndolo parcialmente, a la vez que él mismo sufría averías muy graves en un costado, sala de máquinas y timón; el dique quedó desplazado diez metros de su posición habitual. El *Enrique*



Detalle del impacto del *Campo Grande* sobre el dique flotante de Málaga. Se aprecia parte de la superestructura del *Enrique Maynes*.

(Archivo Fernando José García Echegoyen, www.trasmeships.es).

Maynes, que precisamente estaba dentro del dique flotante siniestrado, se salvó milagrosamente de la situación caótica creada y al día siguiente abandonó el puerto malagueño.

En 1967, con 92 de vida y perteneciendo a un nuevo armador, Ceferino Nogueira Rodríguez, se le sometió en el puerto de Málaga a unas reformas cuyo fin eran protagonizar una película. Se alargaron chimeneas y palos, se le instaló un mascarón a proa y se le dotó de velas para caracterizarlo de bergantín-goleta. Volvió a rebautizarse como *Batavia Queen* y así intervino en la filmación de la película *Krakatoa-El Este de Java*. Una vez más, el ex *Sagunto* cumpliría acertadamente su papel y la película conseguiría una nominación al Óscar por mejores efectos visuales. En marzo de 1968, después de estar un año en Baleares, fue desguazado en Alicante.



BIBLIOGRAFÍA

- Archivo DÍAZ LORENZO, Juan C.
Archivo CASARES BARROSO, José M.^a.
Archivo PÉREZ TRIANO, F.
Biblioteca Virtual de Prensa Histórica. Ministerio de Cultura.
CARRASCO GARCÍA, A., DE MESA GURIÉRREZ, J. L., DOMÍNGUEZ LLOSA, S. L. (2000): *Imágenes del desembarco. Alhucemas 1925*. Madrid. Edit. Almena Ediciones, pp. 6-7.
FONT BETANZOS, F. (2008): *Orígenes y Constitución de la Compañía Trasmediterránea. Evolución y económica comercial en el siglo XX*. Tesis doctoral.
Hemeroteca ABC.
Hemeroteca *La Correspondencia de España*.
Hemeroteca *La Vanguardia Española*.
Hemeroteca *Mundo Gráfico*.
Hemeroteca *La Correspondencia Alicantina*.