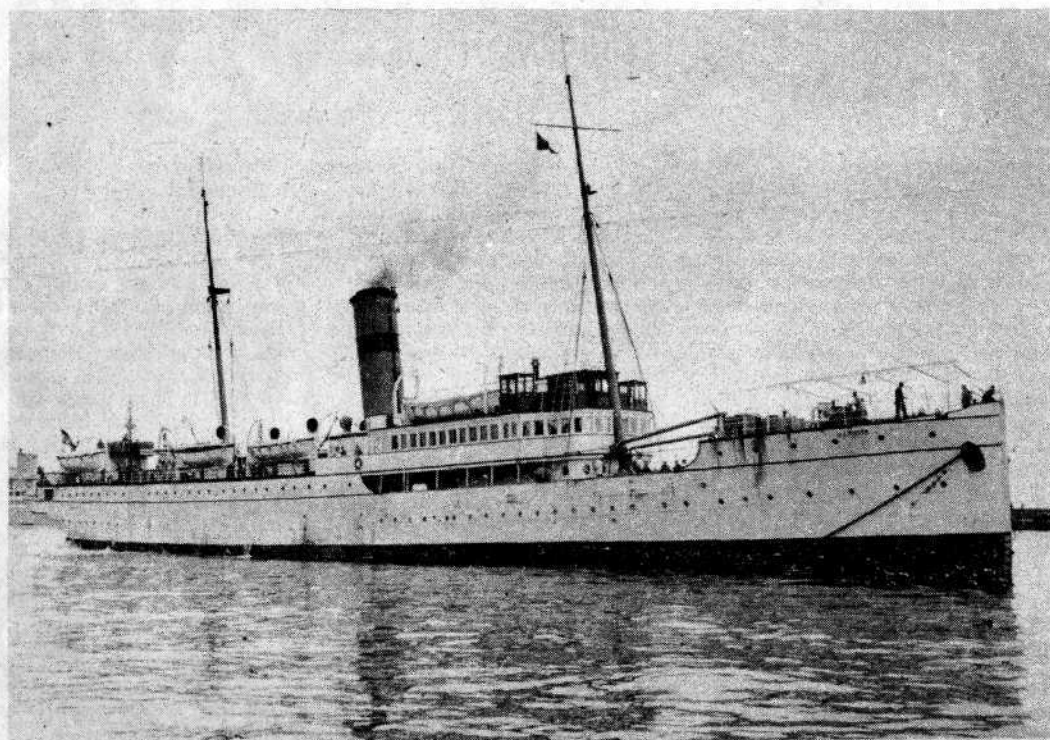


Los dos "J. J. SISTER" de la

*Ya convertido en motonave,
el primero llegó a Santa
Cruz el 16 de junio de 1924*

por JUAN ANTONIO PADRÓN ALBORNOZ



La motonave «J. J. Sister» cuando, en 1953, hacía la línea regular entre Santa Cruz y Las Palmas.— (Foto del autor).

Ahora, cuando un nuevo «J. J. Sister» señala un hito en la historia de las comunicaciones marítimas con Canarias, debemos recordar al primero que llevó el nombre del marino que, nacido en 1828 en Villanueva del Grao, fue uno de los fundadores de la Compañía Valenciana de Navegación

En 1896, los astilleros de la Odero, en Sestri Ponente, entregaron a la Navigazione Generale italiana los vapores «Marco Polo», «Cristóforo Colombo» y «Galileo Galilei» que, muy rápidos, se matricularon en Palermo para hacer la línea entre dicho puerto siciliano a otros de la Península italiana.

Barcos de líneas marítimas muy elegantes, eran sus principales dimensiones 86,35 metros de eslora total —81,74 entre perpendiculares— por 11,25 de manga y 6,90 de puntal de construcción. De 1.524 toneladas de arqueo total, 734 neto y 2.930 de desplazamiento a máxima carga, estaban equipados con alternativas triples —también construidas en las factorías de la Odero— y, con amplia acomodación para pasajeros en las tradicionales tres clases, disponían de dos bodegas y entrepuentes para carga y, en total, podían transportar 798 metros cúbicos en grano.

En 1910, los tres vapores de la Navigazione Generale italiana fueron adquiridos por la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África y, abanderados en España, recibieron los nuevos nombres de «Vicente Puchol», «A. Lázaro» y «J.J. Sister». En 1917, con el resto de la flota de la Valenciana se integraron en la naciente Compañía Trasmediterránea y, con el gallardetón a tope, comenzaron a navegar en las líneas de Soberanía.

El 16 de junio de 1924, el «J.J. Sister» llegó a Santa Cruz de Tenerife. Pero ya no latían en sus entrañas las alternativas, ni dejaba escapar por la chimenea el humo procedente de la combustión del «best welsh», aquel que movía y daba vida a casi todos los vapores del mundo.

En Holanda, los tres antiguos vapores italianos habían sido sometidos a una completa reforma y modernización que, por lo que al equipo propulsor respecta, significó la instalación de motores Masch. Augsburg-Nurnberg A.G. que, con 2.668 H.P. sobre dos líneas de ejes, les daban 16,5 nudos de media a régimen normal.

El «J.J. Sister» alcanzó casi los 17 nudos en las pruebas de mar, velocidad que sostuvo con facilidad y sin necesidad de forzar los motores. Por lo

pital, publicó en primera página la siguiente noticia: «Ayer tarde fondeó en nuestro puerto, procedente de Cádiz y Santa Cruz de la Palma, el vapor-correo «J.J. Sister», que la Compañía Trasmediterránea ha destinado al servicio entre la Península y Canarias en sustitución del «Atlante».

En dicho buque se han hecho últimamente importantes reformas, siendo hoy uno de los mejores con que cuenta la Trasmediterránea. Sus máquinas fueron sustituidas en Amsterdam por motores de aceite crudo, desarrollando una marcha extraordinaria. En la travesía de Cádiz a Santa Cruz de la Palma invirtió 48 horas, saliendo ayer del último de los citados puertos a las diez de la mañana y arribando a nuestro puerto a las cuatro de la tarde.

Manda el «Sister» el experto capitán don Jaime Gelpí, que anteriormente lo era del «Atlante». También en dicho buque ha hecho viaje a Canarias el inspector de la Trasmediterránea, señor Tonda, que hasta hace poco mandaba el «Sister».

El citado buque saldrá esta noche para Las Palmas, Cádiz y Sevilla, llevando numerosos pasajeros de estas islas y un importante cargamento de frutos del país.

deró a 25 nudos y a las 22,50 se reconocieron claramente dos buques mercantes. Fue moderándose la velocidad a medida que se acortaban las distancias y, al estar próximo a ellos, con la luz del proyector pudo comprobarse que se trataba del «J.J. Sister» y del «Jaime II», que navegaban en línea de fila rumbo a Menorca.

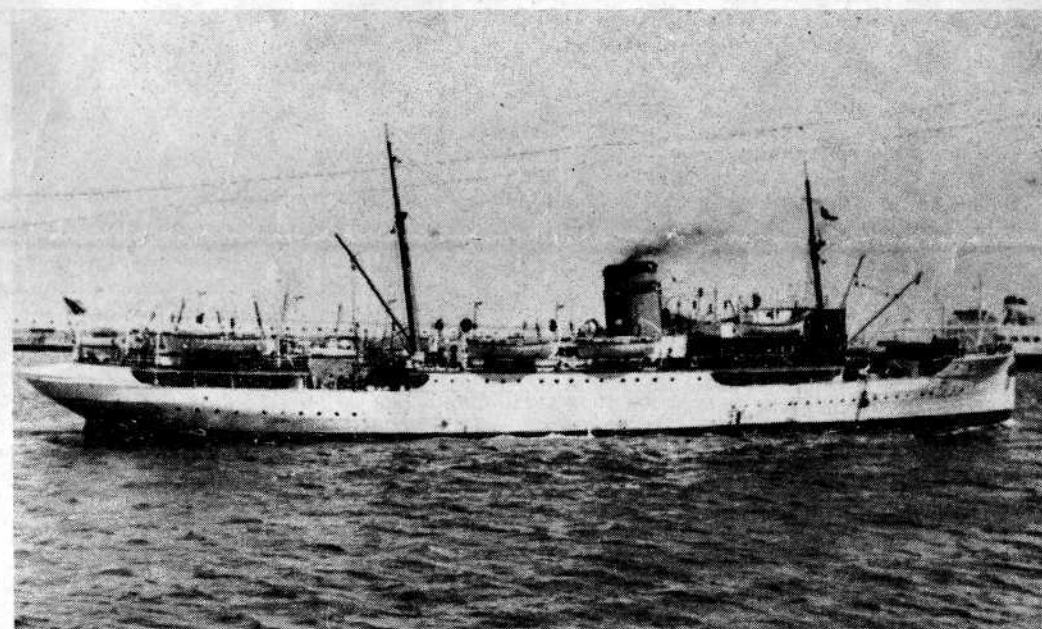
Se les hizo la señal de «Apresados Canarias», arrumbar al S. 30 W.» Se les hizo un disparo de aviso de 120 milímetros por la proa, repitiéndose otro a las 23,30, contestan-

—al mando del capitán Sena— llegó a estas aguas. Se encontraban entonces en Santa Cruz los «Sevilla», «Sobo», «Wangoni», «Untali», «Oldenburg», el yate danés «Doriana», los petroleros «Stelvio» y «Winamac» y el vapor correo «Fuerteventura» que, precisamente, estaba al mando del capitán don Jaime Gelpí, el mismo que en 1924 trajo al «Sister» a estas aguas tinerfeñas.

Poco después de que el «J. J. Sister» quedase atracado en el Muelle Sur, recaló la fragata «Deutschland» —buque-escuela de la Marina Mercante

«Dato»; los cruceros auxiliares «Mar Negro» —que arbolaba la insignia del almirante jefe del bloqueo— «A. Lázaro», «J.J. Sister», «Vicente Puchol», «Mallorca» y «Rey Jaime II». Con estos buques, una fuerza de transportes —«Castillo Simancas», «Castillo Ampudia», «Castillo Mombeltrán», etc.— así como patrulleros, remolcadores y otras unidades menores.

El desembarco fue suspendido ante el rápido avance de la Infantería y, el día 8, el «Sister» —con tropas a su bordo— se unió al convoy que se



El «Vicente Puchol», gemelo del antiguo «Sister», en aguas de Santa Cruz.—(Foto del autor).

lombo» y «Galileo Galilei» que, muy rápidos, se matricularon en Palermo para hacer la línea entre dicho puerto siciliano a otros de la Península Italiana.

Barcos de líneas marineras muy elegantes, eran sus principales dimensiones 86,35 metros de eslora total —81,74 entre perpendiculares— por 11,25 de manga y 6,90 de puntal de construcción. De 1.524 toneladas de arqueo total, 734 neto y 2.930 de desplazamiento a máxima carga, estaban equipados con alternativas triples —también construidas en las factorías de la Odero— y, con amplia acomodación para pasajeros en las tradicionales tres clases, disponían de dos bodegas y entrepuentes para carga y, en total, podían transportar 798 metros cúbicos en grano.

De branque recto y popa rematada con el entonces de moda «lomo de ballena» —el «whale deck» de los ingleses —estos tres vapores llevaban dos palos en caída, a son de la chimenea que, de mucha guinda, se adornaba con los «mambrús» empenachados de vapor. Con el pie de roda casi al aire, estos «steamers» rompían la mar y, mientras el negro y espeso penacho daba sombra a la estela, el blanco bigote de espuma adornaba el tajamar y añadía elegancia a la fina silueta.

El 16 de junio de 1924, el «J.J. Sister» llegó a Santa Cruz de Tenerife. Pero ya no latían en sus entrañas las alternativas, ni dejaba escapar por la chimenea el humo procedente de la combustión del «best welsh», aquel que movía y daba vida a casi todos los vapores del mundo.

En Holanda, los tres antiguos vapores italianos habían sido sometidos a una completa reforma y modernización que, por lo que al equipo propulsor respecta, significó la instalación de motores Masch, Augsburg-Nurnberg A.G. que, con 2.668 H.P. sobre dos líneas de ejes, les daban 16,5 nudos de media a régimen normal.

El «J.J. Sister» alcanzó casi los 17 nudos en las pruebas de mar, velocidad que sostuvo con facilidad y sin necesidad de forzar los motores. Por lo que a pasajeros se refiere, disponía de acomodación para 350 en las tradicionales tres clases. Ganó en rentabilidad y explotación económica pues, de las ingentes cantidades de carbón que antes consumían los hornos de las calderas, se pasó a 17 de fuel-oil por singladura, combustible del que llevaba 130 toneladas en los tanques.

Con motivo de aquella llegada del «J.J. Sister» a Santa Cruz de Tenerife, el periódico «La Prensa», de esta ca-

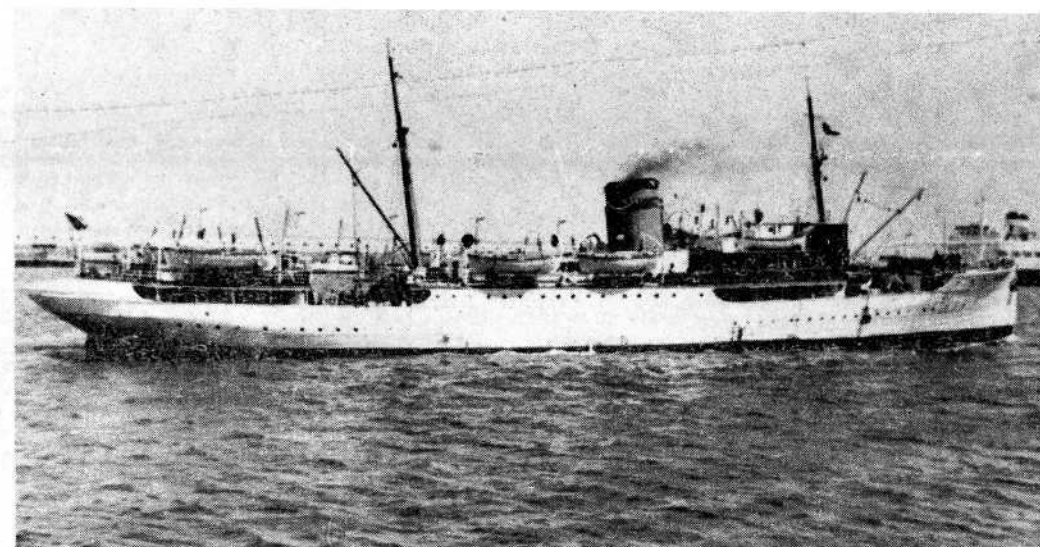
nas fueron sustituidas en Amsterdam por motores de aceite crudo, desarrollando una marcha extraordinaria. En la travesía de Cádiz a Santa Cruz de la Palma invirtió 48 horas, saliendo ayer del último de los citados puertos a las diez de la mañana y arribando a nuestro puerto a las cuatro de la tarde.

Manda el «Sister» el experto capitán don Jaime Gelpí, que anteriormente lo era del «Atlante». También en dicho buque ha hecho viaje a Canarias el inspector de la Trasmediterránea, señor Tonda, que hasta hace poco mandaba el «Sister».

El citado buque saldrá esta noche para Las Palmas, Cádiz y Sevilla, llevando numerosos pasajeros de estas islas y un importante cargamento de frutos del país.

El «Sister» durante la guerra

El 18 de septiembre de 1937, el «Sister» —que con anterioridad había servido como barco-prisión en Málaga— fue apresado por el crucero «Canarias» cuando, con el «Rey Jaime II», navegaba de Barcelona a Mahón. En sus «Memorias», el almirante Moreno escribió al respecto: «Se mo-



El «Vicente Puchol», gemelo del antiguo «Sister», en aguas de Santa Cruz.—(Foto del autor).

do entonces «Enterado». A las 23,35 horas se le hizo la misma señal al otro buque, que obedeció inmediatamente; los dos arrumbaron al 210.º Ordené que el «Canarias» se situase por estribor del convoy y moderó a 13 nudos».

Una vez los dos barcos de la Trasmediterránea en Palma de Mallorca, se procedió a la descarga y, más tarde, el «J. J. Sister» pasó a Cádiz y de allí a Sevilla. De este puerto zarpó rumbo a Santa Cruz de Tenerife y, el 22 de octubre

alemana— y, casi en su estela, el veterano acorazado «Schlesien», que traía a su bordo una promoción de cadetes en viaje de prácticas. Con el viejo «capital ship» venía el petrolero «Rudolf Albrecht», fletado por la Kriegsmarine para hacerle suministro de combustible durante el viaje que realizaba por el Atlántico.

Al día siguiente, el «J. J. Sister» fue despachado por don Manuel Cruz para el puerto peninsular de procedencia y, durante el mes de noviembre, hizo otros dos viajes a Santa Cruz para embarcar tropas con destino a Ceuta.

En 1938, el «Sister» fue artillado con dos piezas de 101 milímetros y una de 76 y, así armado, operó en aguas del Mediterráneo con los «A. Lázaro», «V. Puchol», «Rey Jaime I», «Rey Jaime II», «Ciudad de Valencia», «Ciudad de Palma» —éste se convirtió luego en buque-hospital—, «Ciudad de Alicante», «Mar Cantábrico», «Ciudad de Mahón» y «Mar Negro».

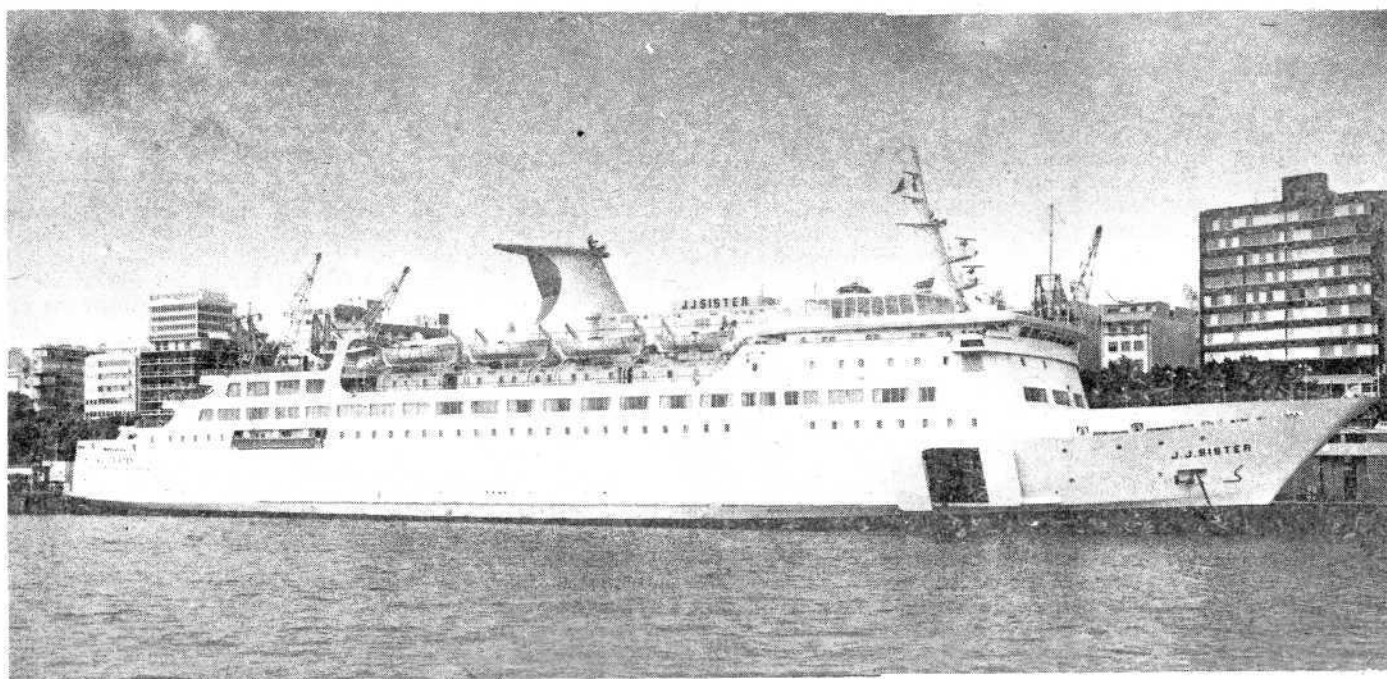
Durante las operaciones posteriores a la ocupación de Barcelona, se estudió la posibilidad de, con base en Palamós y San Feliú de Guixols —donde embarcarían las divisiones del Cuerpo de Ejército del Maestrazgo— realizar un desembarco en Port de la Selva. En el puerto de la Ciudad Condal se concentró una fuerza naval compuesta por los cruceros «Canarias» y «Almirante Cervera»; los minadores «Júpiter», «Marte» y «Vulcano»; los cañoneros «Cánovas del Castillo», «Canalejas» y

dirigía a iniciar la ocupación de Menorca. También con fuerzas de Infantería iban el crucero «Navarra», el minador «Júpiter» y los «A. Lázaro», «V. Puchol» y «Rey Jaime II», los cuales navegaban acompañados por dos lanchas torpederas —al parecer las «Bada-joz» y «Oviedo»— encargados del desembarco de las tropas.

La protección del convoy se confió a los cruceros «Canarias» y «Cervera» que, con los destructores «Melilla», «Ceuta», «Huesca» y «Teruel», así como los cañoneros «Cánovas» y «Dato», tendrían luego que apoyar con sus fuegos la operación de desembarco. Los cañoneros fueron enviados a Palma de Mallorca y, aceptada la propuesta de rendición, la operación se redujo al desembarco de las tropas.

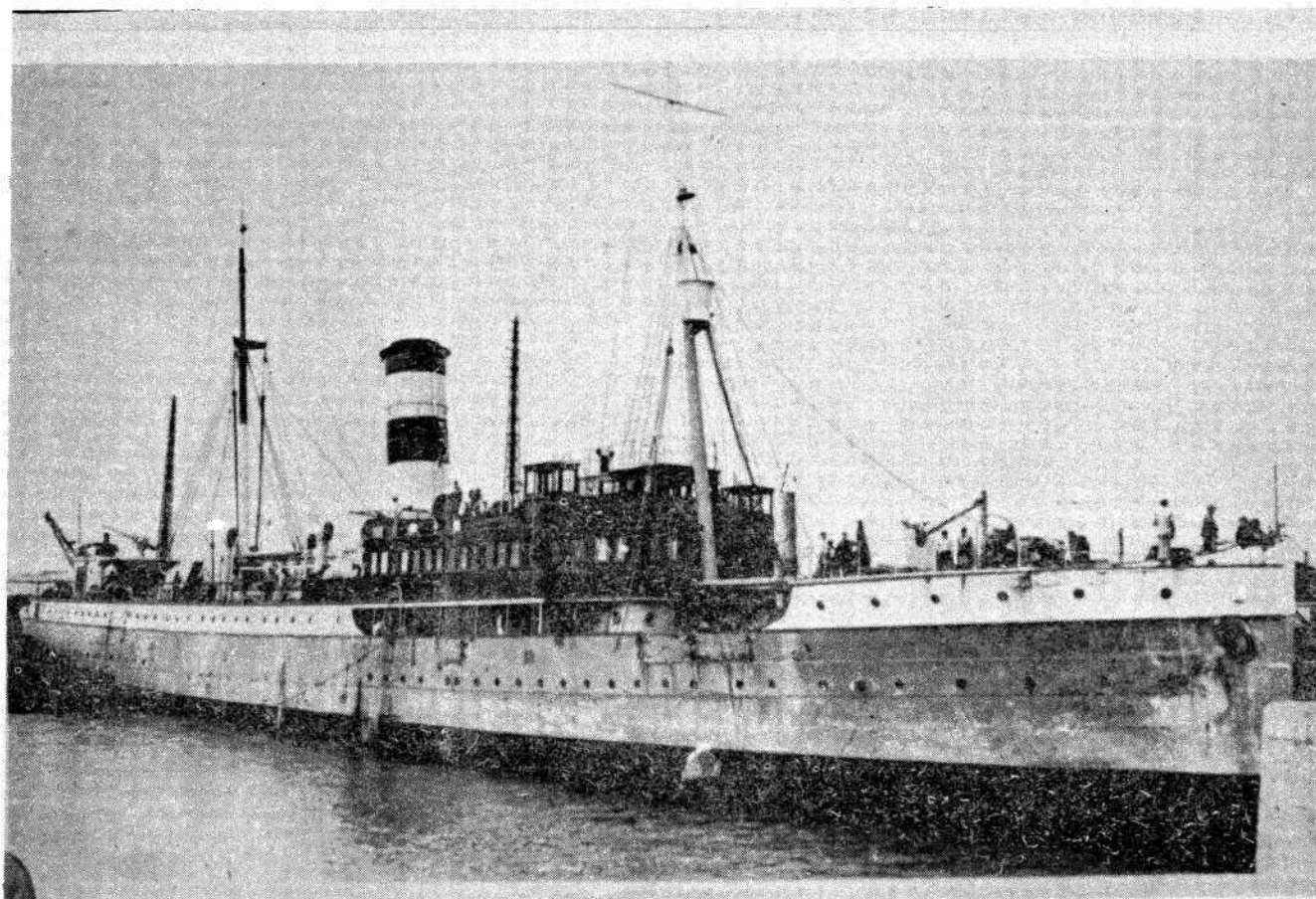
Ante Cartagena

En Cádiz, Málaga, Palma de Mallorca y Castellón, se concentraron luego las fuerzas navales con vistas a un plan de ocupación de los puertos del Mediterráneo. En este último fondearon los cruceros auxiliares «Sister» y «A. Lázaro» que, con varios transportes y pesqueros, tenían por misión embarcar las tropas destinadas a la ocupación de Valencia, tropas compuestas por la División 83 y un batallón de Infantería de Marina. Los transportes asignados a



En el Muelle de Ribera de esta capital, el nuevo «J. J. Sister» muestra su estampa fina y marinera. (Foto, Juan Hernández). El anterior «J. J. Sister» cuando en 1938, navegaba como crucero auxiliar

Compañía Trasmediterránea



El «Vicente Puchol», gemelo del antiguo «Sister», en aguas de Santa Cruz (Foto del autor)

la operación eran los «Sebastián» —que hace unos años vino por Santa Cruz con bandera turca—, «Castillo Peñafiel», «Castillo Olite», «Castillo Gibralfaro» y «Castillo Monforte».

El embarque de las tropas estaba prevista en los diferentes puertos para el 4 de marzo, día en que —a las cuatro de la tarde— se produjo un levantamiento en dicha base naval. Los buques allí surtos zarparon rumbo a Bizerta y, con rapidez, se ordenó el embarque de las tropas destacadas en Málaga y Castellón, puerto éste al que llegaron los minadores «Marte», «Vulcano» y «Júpiter» para cooperar en la operación de transporte.

En su libro «Desastre en Cartagena», Luis Romero narra lo sucedido en la base na-

tras el «A. Lázaro» daba una estacha al remolcador «R-13» —enviado por los sublevados para comunicar la situación en la base— el «Sister» arrumbó a Ibiza casi en la estela del «Peñafiel».

Cerca ya de las costas de Ibiza, el «Sister» fue atacado con fuego de ametralladoras por varios cazas pero, afortunadamente, no fue alcanzado en ninguna de las pasadas a que fue sometido.

Terminada la guerra, el «Sister» y sus dos gemelos —los citados «A. Lázaro» y «V. Puchol»— fueron desarmados y devueltos a la Trasmediterránea. También estos habían vivido los años de la lucha en la mar y, con las popas transformadas, durante algún tiempo actuaron en operacio-

fueron declarados «buena presa» por el correspondiente tribunal y abanderados en España.

Durante los años de guerra, los «Lázaro» y «Puchol» perdieron aquellas chimeneas de mucha guinda y sombrerete que, hasta el fin de sus días, lució con gallardía el «Sister». En lugar de tales chimeneas, los dos «motor-ships» llevaron otras, cortas y en caída, que en verdad no restaron gracia y finura a sus estampas marinerías.

Los tres barcos de la Trasmediterránea pintaron luego los colores de la paz, pero pocos meses después se quebró la tranquilidad en el mundo. Fue entonces cuando, con los colores españoles en aletas y amuras, comenzaron a cruzar

Los «A. Lázaro» y «V. Puchol» también vinieron a Canarias y, en 1960, este último embarrancó en la costa de Las Galletas cuando desde nuestro puerto se dirigía al de San Sebastián de la Gomeira.

Vino luego el desguace —en 1962 el «A. Lázaro» y dos años después los «Sister» y «Puchol»— y, así, se fueron para siempre de la mar los muy bien recordados «melleros».

Don Juan José Sister

Ahora es un nuevo «J.J. Sister» el que, una vez más, pasea por la mar el nombre del

El nuevo ferry fue botado el 18 de mayo de 1974 en los astilleros de la Unión Naval de Levante

la goleta «Faraón», con la que navegó algunos años a Terranova. Iba con carga de sal y, en los viajes de vuelta, traía bacalao para puertos españoles.

Bajo su dirección se construyó la goleta «Valencia», un buen velero —rápido y magníficamente hecho— con el que también navegó a Terranova. Más tarde, don Juan José Sister diseñó un bergantín goleta —el «Emilia»— preparado para el tráfico petrolero que entonces comenzaba a ganar terreno en la navegación a vela.

Años más tarde, don Juan José Sister se interesó en actividades navieras y, con don Antonio Lázaro y don Vicente Puchol fundó la Compañía Valenciana de Navegación —luego Compañía Valenciana de Correos de África— de la que fue presidente del consejo de administración. De aquellos primeros barcos de don Juan José Sister —«Villarreal», «Játiva», «Sagunto», etc.— hace pocos años que aún flotaba el últimamente nombrado y, con el nombre de «Enrique Maynes», bajaba a Canarias con cemento y hierro para la construcción.

En enero de 1885, don Juan José Sister falleció en la misma localidad donde había nacido y, en 1910, se dio su nombre al que había sido «Galileo Galilei» de la Navigazione Generale Italiana.

El nuevo «J.J. Sister» fue botado el 18 de mayo del pasado año y en la ceremonia actuó como madrina doña Carmen Polo de Franco, esposa del Jefe del Estado. El pasado 13 de septiembre tuvieron lugar las pruebas de mar y entrega a la Trasmediterránea por la empresa constructora, la Unión Naval de Levante, S. A.

El «J.J. Sister» tiene 141 metros de eslora total —126 entre perpendiculares— por 22 de manga, 13,20 de puntal a la cubierta superior y 6,40

velocidad en servicio es de 22 nudos, si bien ésta fue superada con amplitud en las pruebas de mar.

La tripulación está compuesta por 129 personas y el barco está dotado de aire acondicionado en todas las dependencias. Dispone de amplios salones, restaurante, cafetería, bares, piscina, tiendas, televisión en circuito cerrado y con toma exterior, ascensores, estabilizadores de balance, etc.

Se ha prestado la máxima atención a las instalaciones relacionadas con la seguridad del pasaje, como, por ejemplo, los equipos de detección y extinción de incendios, sistema constructivo de la habilitación con materiales incombustibles, medios de salvamento, etc.; el equipo de seguridad para la navegación es muy completo y comprende los más modernos aparatos destinados a tal fin, como radar, sonda, giroscópica, situación automática, giropiloto, TSH, gonio, radioteléfono, etc.

El nuevo «Sister» —de 13.000 toneladas de arqueo bruto— alcanzó una media de 24,9 nudos en el viaje inaugural entre Valencia y Palma de Mallorca. Sus líneas marinerías son modernas y elegantes, con proa lanzada y popa cuadrada. En esta va la porta para los vehículos —también lleva otras dos a proa— y sobre el puente se alza un palo estilizado, a son de la chimenea. Los botes salvavidas, cuatro por banda, van en pesantes de gravedad, con lo que se logra una cubierta amplia y despejada.

Matriculado en Las Palmas —el «Manuel Soto» lo estará en Santa Cruz de Tenerife— el nuevo «Sister» tiene los dos principales salones con los nombres evocadores de «Aruca» y «Tejeda» y, en homenaje a Cádiz y Barcelona, los otros dos lucen los de «Tacita de Plata» y «Montse-rat».

El nuevo «J. J. Sister», con

En su libro «Desastre en Cartagena», Luis Romero narra lo sucedido en la base naval, rumbo a la cual navegaban, en noche cerrada y con las luces apagadas, los buques de guerra y transportes de tropas y material.

Los barcos que más se acercaron al puerto fueron los «Sister», «A. Lázaro», «Sebastián», «Castillo Olite» y «Castillo Peñafiel», pero ya entonces la situación había cambiado por completo después de la llegada de la brigada 206 y un batallón de carros de combate.

La orden de retirada no fue captada por los transportes «Castillo Peñafiel» y «Castillo Olite». El primero resultó alcanzado por un proyectil de 152 milímetros, el cual le causó una vía de agua bajo la flotación. Posteriormente fue sometido a un violento ataque aéreo y, antes de poner rumbo a Ibiza, tuvo que capear un fuerte temporal.

El «Olite» fue alcanzado varias veces —éste era el antiguo mercante ruso «Postishev», apresado por el «V. Puchol»— y, barco de poca velocidad, no pudo ponerse fuera del alcance de las baterías de costa. Hundido después de una violenta explosión que lo partió en dos, sus hombres —que luego recibieron la Laureada colectiva— ganaron la costa y, días más tarde, fueron liberados en Fuente Alamo. En este barco iba nuestro paisano Martín de la Escalera, coronel del Cuerpo Jurídico, que resultó gravemente herido.

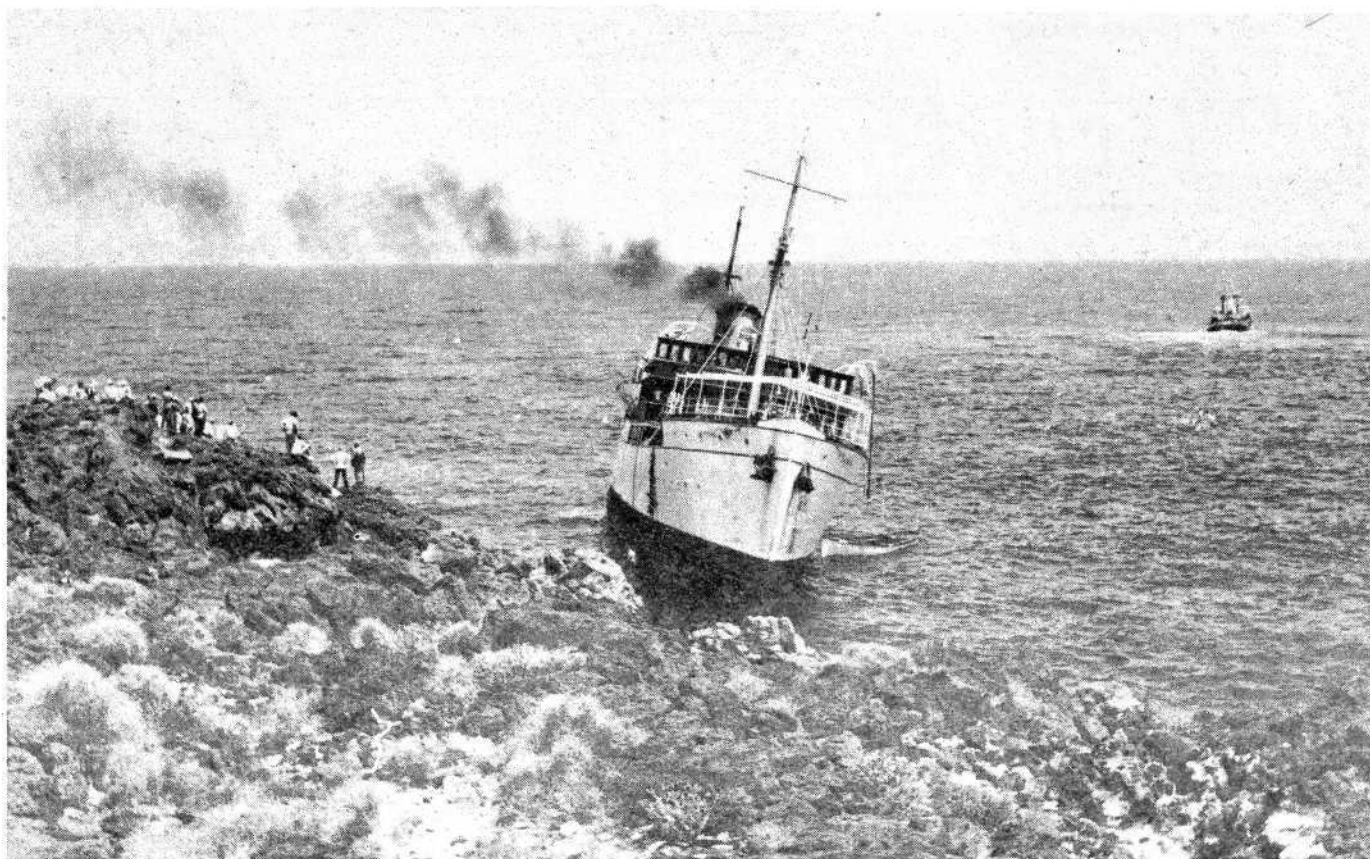
Mientras, el «Sister» también era centrado por las baterías de costa, y poco faltó para que, por efecto de las ondas explosivas, le saltase una de las planchas. Mien-

tiempo actuaron en operacio-

amuras, comenzaron a cruzar

sea por la mar el nombre del

a la cubierta superior y 6,40



El remolcador «Guanche» pone a flote al «Vicente Puchol» cuando, en 1960, varó en la costa de Las Gamalletas, al Sur de Tenerife.

nes de fondeo de campos de minas, misiones para las que resultaban aptos dada su velocidad.

Como cruceros auxiliares, estos dos barcos y el «Mallorca» —por sólo citar unidades de la Trasmediterránea— lograron numerosas presas en aguas del Estrecho y Mediterráneo. Tales barcos detenidos —«Pomaron», «Postishev», «Sydney», «Francois», etc.—

la mar con el nombre en grandes caracteres negros a media eslora. Vinieron ocasionalmente por las islas pero, ya en 1953, el «Sister» bajó a ellas casi de una manera permanente. Fue entonces cuando inauguró el servicio diurno entre Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas y, con ocasión de unas Fiestas Lustrales en La Palma, allá marchó también en pleno día.

marino de Villanueva del Grao. Nació don Juan José Sister en 1828 e, hijo de un modesto calafate, en su juventud navegó como pescador en el litoral levantino. Luego, con su ejemplar constancia, pasó a barcos de altura, en los que obtuvo el título de piloto y, al propio tiempo, se especializó en teoría y mecánica naval.

Su primer mando fue el de

de calado. En viajes largos tiene acomodación para 734 pasajeros —1.071 en viajes cortos— y capacidad para 250 automóviles en garaje.

El equipo propulsor está compuesto por cuatro motores Bazán-Man semirrápidos —de 6.700 B.H.P. cada uno— acoplados por parejas, a través de reductores de velocidad, a dos líneas de ejes con hélices de paso variable. La

los otros dos buques de «Tacita de Plata» y «Montserat».

El nuevo «J. J. Sister», con el «Manuel Soto», llenará todo un nuevo capítulo en la historia de las comunicaciones marítimas entre la Península y Canarias.

Lejos han quedado los años en que dicho servicio estaba a cargo de los barcos de la Compañía de Navegación e Industria, aquellos «Atlante», «Hespérides», «Delfín» y «Reina Victoria» que, en 1917, pasaron a la recién fundada Compañía Trasmediterránea, naviera debida al genio creador del doctor Dómene.

Vino luego una etapa en que los citados vapores fueron debidamente reforzados y, hace cincuenta años, el «Teide» —antigo «Crefeld» del Lloyd Norte Alemán— vino a Canarias en línea regular.

Con él, los «Escolano» y «Romeu», ese «Enrique Nvo» que cargado de años e historia se encuentra en el Puerto de la Luz, se acercaron a las Islas y acortaron distancias con el latir de sus alternativas.

Luego, nombres y más nombres de barcos que, a tope, lucían el mismo gallardetón que, a tope del nuevo «Sister», ondea al aire alto de Canarias.

Luego, la etapa de modernización de la flota y, tras el «Infanta Beatriz» — luego «Ciudad de Sevilla» — la estampa nueva y fina del «Villa de Madrid» y, de cuando en cuando, los «Ciudad de Palma» y «Ciudad de Cádiz», aquel de las dos chimeneas con elegantes sombreretes.

Años y nombres —«Ernesto Anastasio», el nuevo «Ciudad de Cádiz», los modernos ferrries— y, ahora, la realidad del «Sister» y la promesa del «Manuel Soto». Una meta bien alcanzada y lograda, una nueva etapa en la historia marinera de España.