

LA ISLA Y LOS BARCOS

SE ENCUENTRA EN PUERTO EL HIDROGRAFICO H. M. S. "VIDAL", DE LA MARINA DE GUERRA BRITANICA

LLEVA EL NOMBRE DEL OFICIAL DE LA ROYAL NAVY QUE, EN 1838, HIZO EL LEVANTAMIENTO CARTOGRAFICO DE TENERIFE

EL 7 DE JULIO DE 1957, SU DOTACION DESEMBARCO Y TOMO POSESION DEL ISLOTE DE ROCKALL, A 230 MILLAS AL W. DE IRLANDA

Ayer arribó a nuestro puerto en visita no oficial, el hidrográfico de la Marina de guerra inglesa H. M. S. "Vidal" que viene al mando del capitán de corbeta Paton.

Es ésta su cuarta escala en el puerto de Santa Cruz y, mañana, se hará de nuevo a la mar.

Para Santa Cruz—para Tenerife todo—esta escala del H. M. S. "Vidal" tiene una muy especial significación. Y es que, en 1838, el entonces capitán de fragata A. T. D. Vidal, al parecer descendiente de españoles, llegó a nuestras aguas al mando de una flotilla compuesta por las fragatas "Aetna" y "Raven" y, con un equipo de oficiales especializados, comenzó el levantamiento cartográfico de Tenerife.

Dos años más tarde, el Almirantazgo editó la correspondiente carta en la que agregaba un curioso dibujo de nuestra ciudad, vista desde el mar, y se añadía que el citado trabajo había sido llevado a cabo por el citado capitán Vidal, el teniente G. A. Bedford, Mr. W. A. Church y demás oficiales de las dos fragatas de la Royal Navy.

Hoy el Department of Hydrographer of the Navy constituye uno de los más completos y competentes del Almirantazgo y, al mismo tiempo, uno de los de más solera y tradición dentro del complejo de la Royal Navy.

En 1795 se formó la British Hydrographic Office que, al cargo de Mr. Dalrymple—antiguo funcionario de la East Company—se ocupó de recopilar y poner al día toda la información cartográfica, muy importante, de que por entonces disponía el Almirantazgo.

La "Buff Funnel Navy"

La "Armada de la chimenea amarilla" mantiene hoy todo el complejo y vasto trabajo que desarrolla meticulosamente el Department of the Hydrographer of the Navy. Sus cascos blancos, rematados por amarillas chimeneas—colores éstos también reglamentarios en los

Era un verdadero filón de información del que disponía el nuevo departamento que, incluso, contaba con muchísimas de las observaciones que en tal sentido había enviado James Cook en el curso de sus viajes, incluídas aquellas de su memorable escala en Santa Cruz.

Un detallado y meticuloso trabajo hizo ver que, si bien en su mayoría tales cartas náuticas eran perfectas, otras no presentaban tales características y que, por lo tanto, era necesario ponerlas al día.

Corrían entonces los años de las guerras napoleónicas y, triste consecuencia de tales errores en las cartas, varias unidades de la Royal Navy se perdieron en bancos y bajos no señalados en ellas.

Ello determinó que el entonces capitán Hurd, segundo en el servicio de Hidrografía de la Navy, insistiese en la creación de un Naval Surveying Service que, con oficiales seleccionados y barcos especialmente preparados, se encargase de tal tarea.

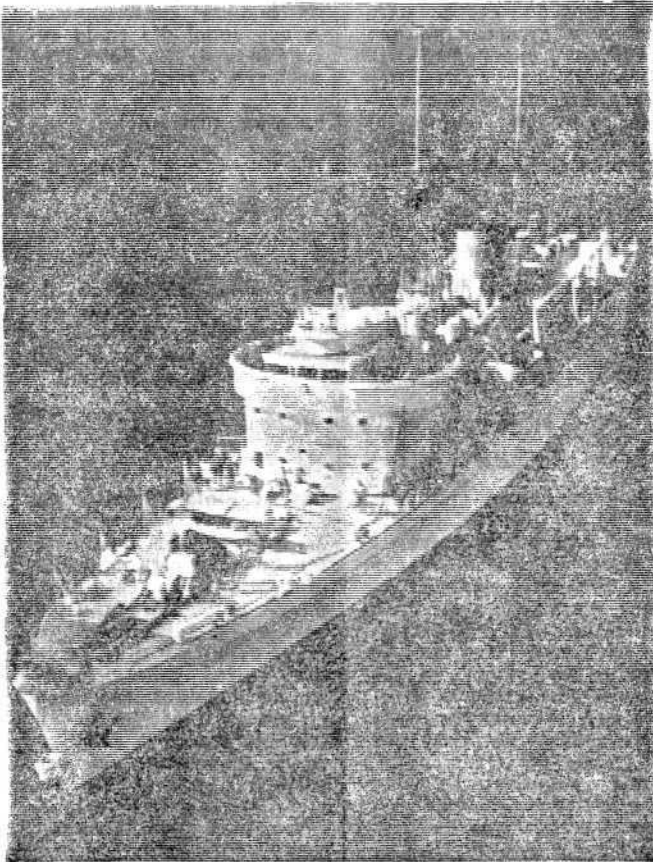
Y así fue como nació la actual Surveying Fleet que, al servicio del Hydrographic Department, produce cartas náuticas de todas las partes del mundo, cartas que, por su precisión, están consideradas y admitidas en todas las flotas, tanto de guerra como mercantes.

Hasta 1928, tales cartas náuticas se reservaban a la Royal Navy pero, a partir de dicho año, se permitió su venta a todas las flotas mercantes o de guerra que las solicitasen. Según los archivos del Hydrographic Department, en 1823, esta cantidad superó las 750.000 libras y, año tras año, la cifra aumenta más y más.

cargo de la Marina metropolitana y otras en las correspondientes a los Dominios.

Destacaba por su estampa y tonelaje el "Endeavour" con aquella su elegante proa de violín. De 1.280 toneladas, había sido construido en 1912

POR JUAN ANTONIO PADRON ALBORNOZ



El H.M.S. "Vidal", en plena tarea investigadora, visto desde su propio helicóptero

Navy—fue transformado en patrullero antisubmarino y, a partir de 1943, se le utilizó como buque-escuela en las Antillas.

El "Challenger", construido en el Arsenal de Chatham en 1931, prestó servicios en aguas territoriales y, luego, fue destinado a Oriente; de allí volvió en 1954 y, después de desarmado, fue desguazado en Dover.

Junto a estas unidades—las mayores de la eficiente flotilla—se encontraba en período de armamento el bergantín goleta "Research", que, en los astille-

gatas de la clase "Bay"—"Pegvell Bay", "Thurso Bay", "Luce Bay" y "Herne Bay"—que tomaron los nuevos nombres de "Cook", "Owen", "Dalrymple" y "Dampier".

Estas unidades realizaron una muy vasta labor hasta que, con vistas a sustituirlas—y al mismo tiempo crear un nuevo tipo de barco—se comenzó a trabajar en el diseño del que, con el tiempo, sería el que hoy se encuentra en nuestro puerto.

En él se volcaron las experiencias y enseñanzas adquiridas por el departamento de Hidrografía y, en el diseño, colaboró activamente el Laboratorio de Ingeniería del Almirantazgo. Y esta colaboración tenía por objeto probar en el hidrográfico los nuevos motores diesel que se destinaban a las fragatas de los tipos "Leopard" y "Chichester".

La quilla del H. M. S. "Vidal" se puso el 5 de julio de 1950 en una de las gradas del Arsenal de Chatham y, botado el 31 de julio de 1951, inició sus pruebas oficiales el 8 de febrero de 1954 para, el 8 de marzo, ser entregado oficialmente a la Royal Navy.

El H. M. S. "Vidal" desplaza 1.940 toneladas—2.200 a plena carga—y son sus principales dimensiones 96,1 metros de eslora total, 90,5 entre perpendiculares, por 12,2 de manga y 3,4 de calado a proa y 4 a popa.

El equipo propulsor está compuesto por cuatro motores Admiralty Standard Range 1. de doce cilindros, acoplados a dos hélices mediante el sistema Fluidrive. Cada uno de estos motores desarrolla 1.050 H. P. a 920 revoluciones por

minuto. La media que alcanza en servicio normal es de 15,9 nudos y, a la económica de 10, tiene una autonomía de 9.500 millas.

Preparado para operar en los más dispares climas, el sistema de aire acondicionado que lleva el "Vidal" le permite navegar tanto en zonas tropicales como en las polares. Su equipo incluye los más modernos equipos electrónicos y, también, cuenta con una cubierta para el despegue de un helicóptero, cuyo hangar se encuentra a popa de la chimenea.

Lleva el "Vidal" tres motores provistos de sondas de eco e, inmediata al puente, está instalada una sala especial para el trazado de cartas náuticas.

El helicóptero se emplea para el traslado del personal del barco a los puntos de la costa donde, provisionalmente, se instalan estaciones de observación; al mismo tiempo, el citado helicóptero está debidamente preparado para su utilización en operaciones de reconocimiento y, también, en las de fotografía.

El coste total del H. M. S. "Vidal" fue de 1.435.000 libras esterlinas y, una de las muchas innovaciones que aportó, fue la del sistema de cafetería en lugar de los tradicionales comedores para la dotación.

Una vez entró en servicio y se procedió a diseñar nuevas unidades de acuerdo con las experiencias logradas con él, se vendieron para desguazar los "Cook", "Owen" y "Dampier"; mientras, el "Dalrymple", después de modernizado, fue adquirido por la Marina de guerra portuguesa que lo rebautizó "Alfonso de Albuquerque".

La historia del H.M.S. "Vidal"

En abril de 1954, el "Vidal" realizó un corto crucero por aguas de Escocia y, a su vuelta a Chatham, se le preparó para el primero de tipo transoceánico y, en mayo, se hizo a la mar con rumbo a puertos estadounidenses—en un "goodwill cruise"—antes de continuar a las Antillas para allí dar comienzo a sus tareas.

lidades, llegaron a la isla de Santa Hilda.

Los marineros irlandeses le denominaron, con toda razón, "terror de los mares" y, a pesar de haber sido testigo de tantos y tantos naufragios, la dotación del H. M. S. "Vidal" puso pie en él y, después de colocar una placa y un mástil con los colores ingleses, em-

ante, de que por entonces disponía el Almirantazgo. aumenta más y más.

La "Buff Funnel Navy"

La "Armada de la chimenea marilla" mantiene hoy todo el empleo y vasto trabajo que desarrolla meticulosamente el department of the Hydrographer of the Navy. Sus cascos blancos, rematados por amarillos chimeneas—colores éstos también reglamentarios en los arcos hidrográficos de la Marina de guerra española—se mantienen en servicio, no sólo en las aguas metropolitanas, sino también en las de todos los océanos del mundo.

En esta Navy de barcos científicos, en sus anales ocupa un lugar muy destacado la H. M. S. "Challenger", aquella corbeta mixta que el 7 de febrero de 1872, dio fondo en nuestro puerto cuando iniciaba su famoso viaje de circunvalación.

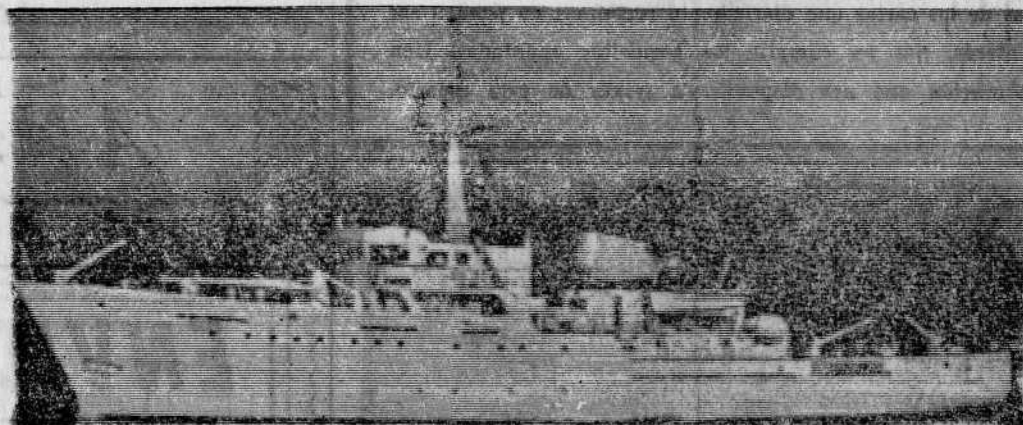
Aquí permaneció la "Challenger" algún tiempo realianando y, cuando finalmente se hizo de nuevo a la mar—en la que habría de permanecer cuatro largos años antes de regresar a su base—el nombre de Mr. Wyville Thomson, el jefe de la expedición, se anotó en los anales del puerto tinerfeño junto a los de James Cook y Robert Fitzroy, este último al mando del H. M. S. "Beagle" que, con Darwin a su bordo, realizaba su también célebre viaje de investigación.

Otras históricas expediciones científicas vinieron a la isla—"Hirondelle", "Princess Alice", "Meteor", "Dana", "Discovery II", "Galatea", etc.—y todas, traían tras sí la fama de su nombre y, también, el de los especialistas que a su bordo llegaban.

Por lo que a la Royal Navy respecta, ésta dedicó especial atención a su flota de hidrográficos y, cuando la segunda guerra mundial comenzó, tal sección, la "Buff Funnel Navy", estaba compuesta por muy eficientes unidades, unas a

cargo de la Marina metropolitana y otras en las correspondientes a los Dominios.

Destacaba por su estampa y tonelaje el "Endeavour" con aquella su elegante proa de viólin. De 1.280 toneladas, había sido construido en 1912



El "Bucdog" que, con su gemelo "Beagle" visitó nuestro puerto en agosto del pasado año.

por los astilleros de la Fairfield y eran sus principales dimensiones 73,5 metros de eslora por 10,8 de manga.

El aparato motor estaba compuesto por una económica alternativa que, sobre una hélice, le daba 13 nudos de media a régimen normal y, a la económica de 9, tenía una autonomía de 9.000 millas.

El "Endeavour" permaneció en Singapur hasta que, en 1942, carente de valor militar, se le trasladó a Colombo y empleó como transporte en aguas de la India, misión que luego prosiguió en el Mediterráneo Oriental. En 1947, ya vencido por los años de duro servicio en la mar, fue vendido y desguazado.

El "Investigator", perteneciente a la Marina de la India—la entonces Royal Indian

El "Challenger", construido en el Arsenal de Chatham en 1931, prestó servicios en aguas territoriales y, luego, fue destinado a Oriente; de allí volvió en 1954 y, después de desarmado, fue desguazado en Dover.

Junto a estas unidades—las mayores de la eficiente flotilla—se encontraba en período de armamento el bergantín goleta "Research", que, en los astille-

ros de la Philips, de Dartmouth, había comenzado a tomar forma en 1937. De 770 toneladas, el "Research" era de 43,5 metros de eslora por 10,4 de manga. Estaba destinado a investigaciones magnéticas y, por tanto, construido con materiales especiales y antimagnéticos. El forro del casco era de madera y las cuadernas de bronce; las anclas y cadenas se construyeron de una aleación de aluminio y bronce y lo mismo ocurrió con muchas de las partes de su motor, un Diesel Atonic de 160 H. P. que, sobre una hélice, le daba 6,5 de media.

Pero junto a estas unidades especialmente construidas, había en servicio una docena de dragaminas y escoltas que, en épocas de paz, se dedicaban a tareas de hidrografía y carto-



El "Jason" fue entonces adquirido por la naviera Wheelock Marden y con el nuevo nombre de "Jaslock", marchó luego a aguas de Extremo Oriente donde, durante algunos años, continuó sus singladuras como simple carguero.

En 1946 se desguazaron los "Moresby" y "Flinders" y, un año más tarde, lo fue el "Folkestone". En 1949, el "Scarborough" corrió idéntica suerte en Thornaby y, tras él, cayeron los "Stork", "Gleaner" y "Franklin".

El H. M. S. "Vidal"

Cuando la guerra finalizó, la flota de hidrográficos se reconstruyó a base de cuatro fra-

La historia del H.M.S. "Vidal"

En abril de 1954, el "Vidal" realizó un corto crucero por aguas de Escocia y, a su vuelta a Chatham, se le preparó para el primero de tipo transoceánico y, en mayo, se hizo a la mar con rumbo a puertos estadounidenses—en un "good-will cruise"—antes de continuar a las Antillas para allí dar comienzo a sus tareas.

Las costas de Honduras Británica fueron su segundo lugar de actuación y, el 9 de diciembre, dio fondo en su base metropolitana.

Una vez revisado y ajustado su aparato motor, zarpa el 7 de julio de 1957 le Sheermes para, durante dos meses, llevar a cabo una campaña por aguas del Mar del Norte. Entonces, antes de regresar a su base, pone proa: al islote de Rockall, del cual tomó posesión ya que, por estar en la zona que cubriría la base de proyectiles dirigidos que se proyectaba en las Hébridas, ésta resultaba de todo punto necesaria.

Este islote está al W. de Irlanda, enmarcado unas 230 millas y en la posición 57° 36'N y 13° 42'W.

Resulta casi inabordable y se encuentra en la misma ruta de los ciclones. Tiene unos veinte metros de diámetro y veintiuno de altura y emerge desde unos 2.300 metros de profundidad. Los geólogos se preguntan si pertenece al extremo W. de Europa o si, por el contrario, —según opinan los más—al oriental de América.

Aunque parezca raro, Rockall no figura en ninguna de las leyendas ni tradiciones antiguas y, aunque se encuentra en el globo de Behaim—1942—su verdadero conocimiento data de 1686, fecha en que un barco con tripulación franco-española se perdió allí y dio origen este naufragio a la navegación de los supervivientes que, después de muchas pen-

lidades, llegaron a la isla de Santa Hilda.

Los marineros irlandeses le denominaron, con toda razón, "terror de los mares" y, a pesar de haber sido testigo de tantos y tantos naufragios, la dotación del H. M. S. "Vidal" puso pie en él y, después de colocar una placa y un mástil con los colores ingleses, embarcaron de nuevo en sus embarcaciones y, una vez de regreso en el hidrográfico que les esperaba a cierta distancia, éste arrumbó a su base.

En 1957, el "Vidal" prestó nuevamente servicios en las Antillas y, por entonces, su ayuda resultó muy eficaz en Haití donde, tras un ciclón, la población se encontraba con gran escasez de medicinas y servicios sanitarios adecuados.

Guayana, Trinidad, Tobago y todas las entonces Antillas Británicas recibieron la visita del H. M. S. "Vidal" que, con sus habituales y anuales repases en Devonport o Chatham, continuaba prestando su valioso y silencioso servicio.

En 1961 fue sometido a una reparación y modernización y, terminada ésta, marchó de nuevo al Caribe. Las dos siguientes expediciones tuvieron la misma ruta y, el 26 de agosto de 1964, llega a Portsmouth después de una campaña de cinco meses por aguas del Atlántico Norte.

Luego se dirige a Chatham y, el 1 de septiembre, se hace a la mar con rumbo a Leningrado, puerto en el cual permaneció cuatro días en visita oficial.

De nuevo marchó a las Antillas y, el pasado año, después de larga temporada en aguas del Golfo Pérsico y Océano Índico, regresó a su base, via nuestro puerto, para ser reparado después de tal etapa de navegación.

Venía entonces al mando del capitán de fragata Cardno que, en el "Owen", ya había visitado Santa Cruz en 1960. Años más tarde, cuando con el "Dampier" regresaba a su base había salido de Freetown—sufrió una avería su barco en la hélice y, con un rudimentario velamen, pudo alcanzar la zona de calmas entre Tenerife y La Gomera.

Con respecto a estos recuerdos, el capitán Cardno me dijo entonces:

—Allí paramos y un equipo de hombres-rana reparó debidamente la avería. Créame, la visión del Teide con nieve y sol, con aquella su majestuosidad, fue como una inyección de coraje que nos hizo llevar

(Pasa a la página 22)

LA ISLA Y LOS BARCOS

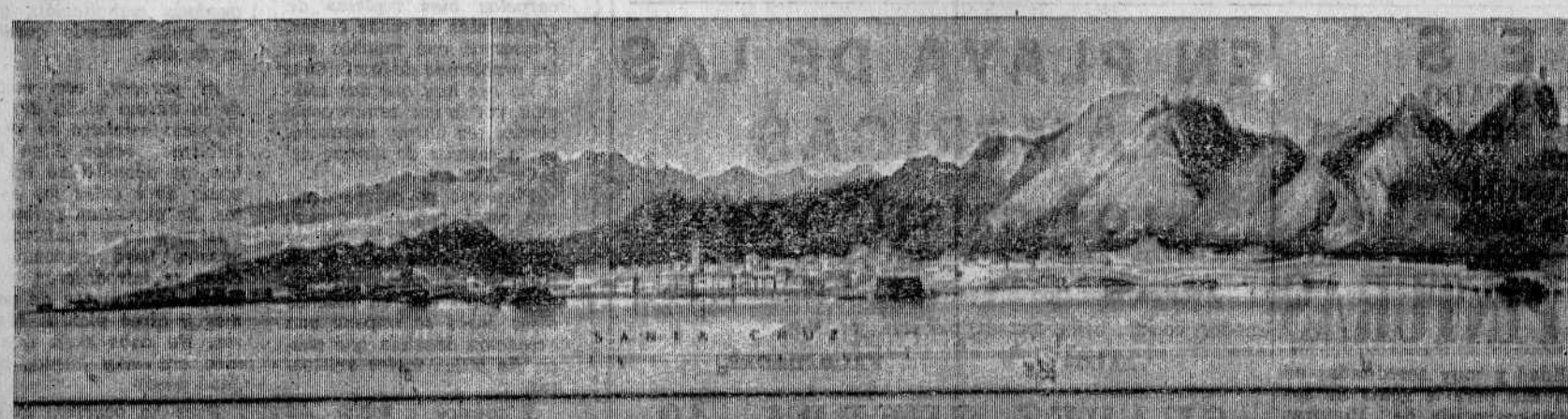
(Viene de la página 4)

a cabo la reparación y, sin necesidad de solicitar auxilio, seguir adelante hasta llegar a Inglaterra.

Fue entonces cuando visitamos detenidamente el "Vidal" y, a las bandas, vimos las piezas de 47 milímetros, sistema Hotchins, que brillaban al sol tinerfeño. Parecían modernas, recientes, pero luego nos fijamos en la fecha de construcción y, con asombro, observamos databan de 1898. Eran piezas de tiro rápido, de aquellas que en la época de la "Jeune Ecole" erizaban las cubiertas de los acorazados para, con ellas, defenderse de los torpederos.

El "Vidal" las utiliza hoy para las protocolarias salvas de ordenanza y, a pesar de sus años, aún sirven a satisfacción esta galantería en la mar y son adorno—que no armamento—en la unidad de la "Buff Funnel Navy" ya tan ligada a Santa Cruz.

19/5/70



Curiosa vista de Santa Cruz de Tenerife en la carta náutica que, en 1838, levantó el capitán de fragata A. T. D. Vidal, con cuyo nombre fue bautizado el oceanográfico que hoy se encuentra en puerto.