

La historia marinera del "INFANTA BEATRIZ", de la COMPAÑIA TRASMEDITERRANEA

EL 22 DE MARZO DE 1928 LLEGO POR VEZ PRIMERA A NUESTRO PUERTO Y, EN 1931, FUE REBAUTIZADO "CIUDAD DE SEVILLA"

CONSTRUIDO POR LA KRUPP, ERA GEMELO DE LOS ALEMANES "RIO BRAVO" Y "RIO PANUCO", Y MUY SIMILAR A LOS RUSOS DE LA CLASE "ARMENIYA"

Por Juan Antonio Padrón Albornoz

Hace ahora once años que, en su visita a Santa Cruz de Tenerife, el director general de la Compañía Trasmediterránea, señor Gutiérrez Alamo, confirmó la baja definitiva de los veteranos «Gomera» y «Ciudad de Sevilla» que, por sus muchos años de mar, eran ya de poca rentable explotación comercial.

Aquellas palabras del señor Gutiérrez Alamo fueron el prólogo de la desaparición de las dos popularísimas estampas marineras cuyos nombres, sin embargo, siguen vivos en la historia isleña, pues no en vano, durante largos decadas sus tajamares rompieron la tierna corteza del Atlántico de Canarias en incontables singladuras comerciales.

Hoy es el momento de evocar aquella silueta, elegante y fina, enmarcada en una época en que la estética naval no había evolucionado hasta producir los actuales de hermosos cascos rematados por la gracia ultramoderna de palos y chimeneas.

Si bien en su segunda época

barnizado y espaciosas cubiertas, con la curva graciosa de la popa de espejo paliaban el atentado que contra la anterior bella estampa se había cometido.

Treinta y ocho largos años de mar y servicio continuo pesaban sobre las cuerdas del «Ciudad de Sevilla» cuando, bajo el cálido aliento de los sopletes de oxiacetileno, comenzó a perder su silueta graciosa para, convertida ésta en informes montones de chatarra, servir de pasto a los hornos insaciables de la industria siderúrgica nacional.

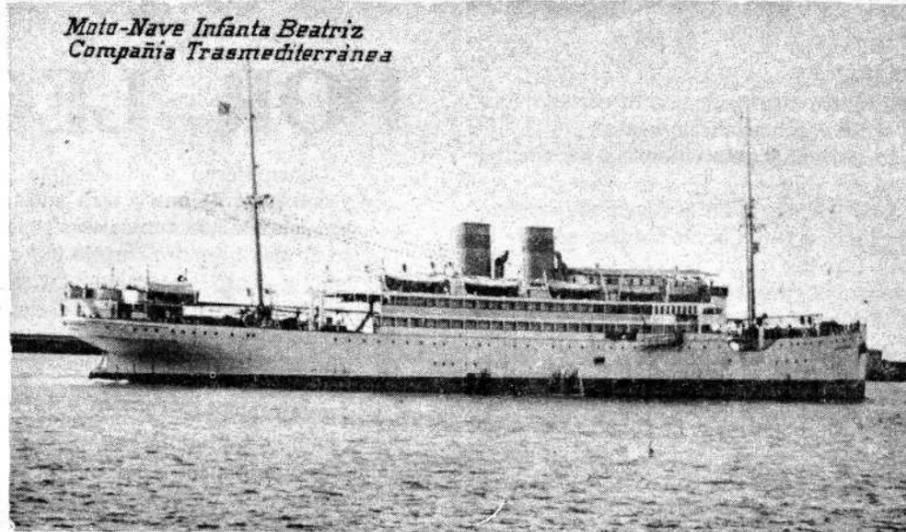
Cuando el «Sevilla» se hizo a la mar por vez primera, ya el «Gomera» —que entonces se llamaba «Gomera-Hierro»— llevaba dieciséis años de navegar entre las islas con el gualda de la Compañía de Vapores Interinsulares Canarias en su chimenea. Eran los años en que navegaba bajo la contraseña de la naviera que, filial de la Elder Dempster Inglesa, en 1930 vendió su flota e intereses a la

Juan, «General Jordana», «General Berenguer», «Villa de Madrid», «Ciudad de Ibiza», «Ciudad de Tarragona», «Dómine» y «Fernando Poo».

El 22 de marzo de 1928, bajo el restallar alegre y multicolor de la empavesada, el «Infanta Beatriz» —al mando del capitán Sensat y pilotado por el práctico don Francisco García-Talavera— en el «avante poca» de las entradas enfiló, por vez primera, la bocana del puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Espléndida la estampa que aquel día presentaba el puerto que, como siempre, ofrecía su mar pintada de barcos de todo tipo y tonelaje. Atracados o fondeados se encontraban los «Buenavista», «San Mateo», «Bifrost», «Bilbao», «St. Nazaire», «Blois» y el transporte «Abtao», éste de la Marina de Guerra chilena. Los «Lili Woermann» y «Doña Angela», además del casi siempre presente Yeoward —el «Alca» en aquella ocasión— se aguantaban sobre la máquina en espera de su turno de entrada.

Mientras, cuatro fruteros de larga y humeante chimenea —«Carmen», «Isora», «Chasna» y «Adeje»— abarrotados de



El «Infanta Beatriz» —luego «Ciudad de Sevilla»— señaló el comienzo de nueva etapa en las comunicaciones marítimas con Canarias.

al espléndido velero que, ya en franquía y fuera de puntas, largó el remolque y puso proa

a la mar alta y libre, hacia las Barbados, su lejano destino en veleras singladuras.

don Francisco Serra Serra—y, posteriormente, retornó a su antigua línea de Canarias, línea en que, con frecuencia, tenía que entrar en Gibraltar para pasar el obligado control aliado.

En uno de aquellos viajes desde Canarias a Barcelona, al cruzar el meridiano de Punta Europa se le preguntó por señales ópticas nombre y puertos de salida y destino y, luego, se le ordenó seguir viaje Pocas horas después, le dio alcance una torpedera de la Royal Navy que, por megáfono, le comunicó que siguiese sus aguas y arrumbase a Gibraltar.

Así lo hizo el capitán Serra y, con la lancha en la estela de su barco, comenzó a desandar el camino recorrido. Pero, poco después, nuevas señales de la torpedera que, parada, había quedado muy distanciada. Arrumbó a su posición el «Sevilla» y, de nuevo por megáfono, se le rogó al capitán Serra que, por estar averiada, la remolcase a Gibraltar, lo cual así se hizo y, al extremo de las estachas, la torpedera llegó a la Roca.

Allí se llevaron rápidamente formalidades de trámite y, con excusas por las molestias causadas, las autoridades de control dejaron rápidamente al capitán Serra en disposición de continuar viaje.

El 21 de abril de 1945, el «Ciudad de Sevilla» zarpó desde Santa Cruz de Tenerife con rumbo a Cádiz. Iba con la cámara completa, correspondencia y carga y, al día siguiente, por radio se recibió una petición de auxilio del vapor «Achuri» —de 4.200 toneladas y propiedad de la naviera Mutiozabal, de Bilbao— que, en viaje de Ceuta a Guayana, había perdido la hélice a 140 millas de Cádiz.

El «Ciudad de Sevilla» puso proa a la situación indicada y, a las 2,30 de la madrugada del día 23, avistó las dos luces

(Pasa a la página doce)

Años y años de servicio

Esta fue la colorida y viva estampa que Santa Cruz de Tenerife ofreció al «Infanta Beatriz» en aquella su primera escala. A partir de entonces comenzaron sus singladuras en la línea regular entre Barcelona y Cádiz a Las Palmas y Santa Cruz y, ya en 1931, el espléndido «motor ship» de la Compañía Trasmediterránea tomó el nuevo nombre de «Ciudad de Sevilla».

Cuando en julio de 1936 comenzó la guerra civil, el «Ciudad de Sevilla» se encontraba en Barcelona e, incautado por las autoridades, comenzó a navegar desde dicho puerto a Marsella, Túnez, Orán y, según algunas informaciones, también hizo algunos viajes a Odesa y otros puertos rusos del Mar Negro.

En 1939, el «Ciudad de Sevilla» fue devuelto a sus armadores y, tras larga y necesaria reparación —también se recorrieron los motores— el 5 de enero de 1940 volvió a Santa Cruz de Tenerife. Venía flamante, con aquellas sus dos chimeneas truncadas según una horizontal a la flotación, el puente barnizado y, como antes, los botes salvavidas pintados de color caoba.

No fue larga esta nueva etapa sobre el Atlántico en paz. Luego se quebró el frágil cristal de la tranquilidad y, con una guerra rápidamente extendiéndose por el mundo, el «Ciudad de Sevilla» —como el resto de la flota mercante española y las pertenecientes a las naciones neutrales— pintó los colores nacionales en amuras y aletas y, con el nombre en grandes caracteres a media eslora, continuó sus singladuras.

En aquellos años de guerra civil, la Ybarra había perdido

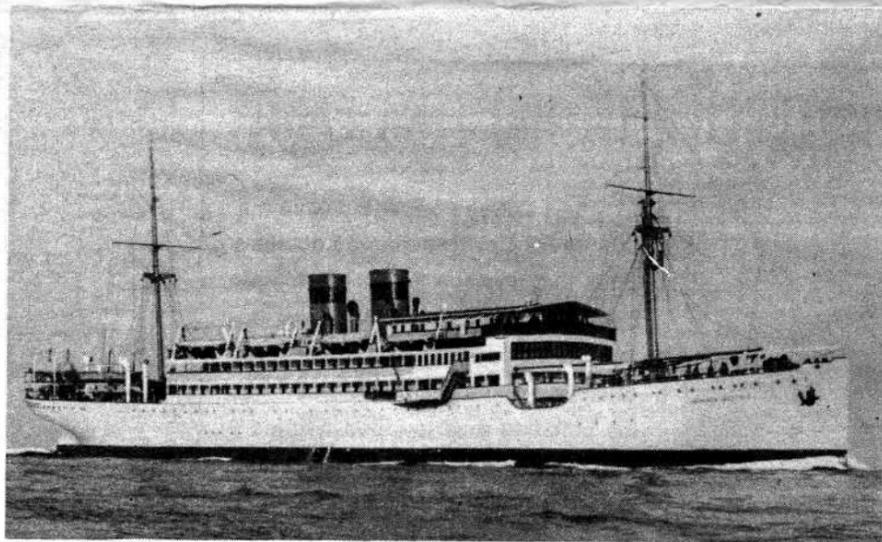
sus «liners» que hacían la línea del Plata y, con sólo el «Cabo San Antonio», se mantenía el servicio inaugurado en los primeros años 30 para sustituir al que hasta entonces mantuvo la Trasatlántica Española.

La pérdida del «Cabo San Antonio» —incendiado a la altura de Dácar cuando navegaba desde Buenos Aires a Santa Cruz de Tenerife y Cádiz— hizo que se encomendase a la Compañía Trasmediterránea dicha línea y, así, el 5 de enero de 1940, el «Ciudad de Sevilla» arribó a nuestro puerto procedente de Barcelona, Cádiz y Casablanca con la cámara completa para Montevideo y Buenos Aires. Ese día se encontraba en el Muelle Sur el trasatlántico italiano «Conta Grande» y, una vez hizo con suma y la aguada, el «Ciudad de Sevilla» fue despachado por don Manuel Cruz, delegado de la Trasmediterránea en esta capital.

El «Ciudad de Sevilla» continuó sus viajes al Plata —luego se le unieron los «Villa de Madrid» y «Dómine»— y, cuando la Ybarra adquirió los «Cabo de Hornos» y «Cabo de Buena Esperanza», los tres citados «motor ships» volvieron a sus líneas de Soberanía.

Pero, en más de una ocasión, el «Ciudad de Sevilla» cruzó el Atlántico en viaje a puertos de Estados Unidos. Iba amparado en sus colores de paz, colores que, desde luego, no fueron garantía para otros mercantes españoles —«Castillo Montalegre», «Monte Gorbea», «Badalona», etc.— hundidos por uno u otro de los bandos beligerantes.

En 1944, el «Ciudad de Sevilla» volvió a Filadelfia —iba entonces al mando del capitán



La magnífica estampa marinera del «Infanta Beatriz» durante sus primeros años de mar.

ca fue el «Ciudad de Sevilla» alcanzado por la marea reformista y paseó por la mar una chimenea de corte moderno, las líneas de su casco fueron respetadas. La proa, recta y aguda, puente

Compañía Trasmediterránea, cuyo gallardetón arboló hasta que, casi al mismo tiempo que el «Ciudad de Sevilla», comenzó a morir para la mar en el desguace prosaico y triste.

«huacales» de plátanos y cestos de tomates, entraron para, luego, abarlotarse a los vapores de la Fred Olsen y a los dos franceses que daban al viento la contraseña de la Auxiliaire de Transports.

En su ataque del Muelle Sur, el viejo «A. Cola», con sus entonces sesenta y un años de mar, completaba la escena con el diario, usual ir y venir de remolcadores, gabarras, aljibes y «viveros» que, blancos de velas abiertas, entraban o salían.

Una vez finalizado el ataque del flamante «Infanta Beatriz», ante la admirada expectación de los curiosos y «shippers» que se habían dado cita en el muelle para ver al magnífico «motor ship» de la Compañía Trasmediterránea, nuevo y gratuito espectáculo se ofreció ante ellos.

Al rítmico compás del molinete, la goleta canadiense «Ada Tower» de 572 toneladas y cuatro palos rematados por masteleros de mucha guinda, comenzó a virar el ancla y, ya con ella a pique, el «Britannia», de Hamilton y Compañía, dio las estachas y, tensas ya, maniobró aproándola a la bocana. Mientras los focos restallaban, las cangrejas, lentas y pausadas, iban llenándose de luz y viento y dando arrancada

La primera escala del «Infanta Beatriz»

El «Infanta Beatriz», luego «Ciudad de Sevilla», tomó forma y luego se botó en los astilleros de la Fried. Krupp Germaniawerft A.G., allá por 1927. De 6.279 toneladas de registro bruto, 5.045 neto y 9.350 de desplazamiento, eran sus principales dimensiones 120 metros de eslora por 15,80 de manga y 7,70 de puntal.

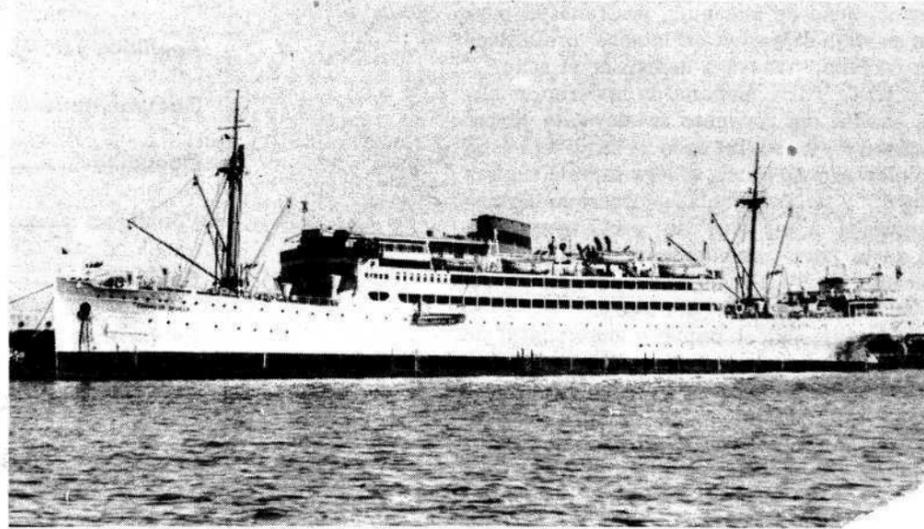
El entonces «flag ship» de la Compañía Trasmediterránea —la naviera constituida el 25 de noviembre de 1916 y que empezó a funcionar como tal el 1 de enero del año siguiente— era, en opinión de la prensa náutica británica, «the largest and most ambitious unit» de la citada empresa. El equipo propulsor estaba compuesto por dos motores —producto de los talleres de la misma firma constructora— que le daban 15 nudos de máxima en servicio normal.

En aquellos sus primeros años de vida en la mar, el

«Infanta Beatriz» era un hermoso barco con línea clásica, rematada ésta por la gracia, fina e indiscutible, de sus chimeneas truncadas. Con toda razón, Laurence Dunn —al referirse a él en su obra «Passenger ships»— alabó su estampa marinera y le calificó de «forerunner» de la actual flota de la Compañía Trasmediterránea.

La construcción del «Infanta Beatriz» fue un paso decisivo en la modernización de la flota de la Compañía Trasmediterránea que, entonces como ahora, tenía a su cargo las líneas de Soberanía.

Aquel ambicioso programa de nuevas construcciones iniciado por la Trasmediterránea dio, además del «Infanta Beatriz», otras modernas unidades a la Marina Mercante española. Fue entonces cuando, además del citado, nacieron a la mar los «Infanta Cristina», «Infante Don Jaime», «Príncipe Alfonso», «Infante Don Gonzalo», «Infante Don



Una vez modernizado, el «Ciudad de Sevilla» quedó con una sola chimenea estilizada.—(Foto del autor).

LA HISTORIA MARINERA DEL "INFANTA BEATRIZ", DE LA COMPAÑIA TRASMEDITERRANEA

(Viene de la página diez)

rojas de sin gobierno que lucía el «Achuri». El correo de la Trasmediterránea se acercó al carguero y, tras pasarle el

La última etapa

Los años no habían pasado en balde y, como a otros barcos, el «Ciudad de Sevilla» le llegó el momento de someterse a larga y necesaria reparación y modernización.

Cuando volvió a la mar, las dos altas y esbeltas chimeneas habían desaparecido y, en su lugar, se alzaba una, de corte moderno, que en verdad desentonaba con la línea clásica del casco, enmascarado éste por el branque recto y la popa de espejo.

Ya por entonces, la Compañía Trasmediterránea había recibido nuevas unidades para la línea de Canarias —«Ciudad de Cádiz», «Ernesto Anastasio», etc.— y, ante ello, el «Ciudad de Sevilla» fue transferido al servicio regular de pasaje y carga con Bata y Santa Isabel de Fernando Poo. Y allí fue el entonces «crack ship» en dicho servicio que, más tarde, fue retirado para —durante algún tiempo— hacer viajes a La Guaira.

Con el «Ciudad de Sevilla», toda una numerosa flota en viaje a puertos de Venezuela y el Caribe. Eran los tiempos de emigración masiva y, con el ya veterano «motor ship», navegaban los también españoles «Habana», «Marqués de Comillas», «Magallanes», «Sarrástegui» y «Virginia de Churrua». Otros de bandera italiana —«Lugano», «Ravello», «Francesco Morosini», «Luciano Manara», «Pace», etc.— compartían el servicio con los «Portugal», «Fairsea», «Arosa Star» y los «liners» de la Costa Armatori.

Con todos ellos, la estampa

remolque, a las 5,30 dio avance poca con los dos motores y, seguidamente, arribó a Cádiz, puerto al que, sin ninguna novedad, llegó con el «Achuri» en su estela.

blanca del «Ciudad de Sevilla» —el «Ciudad de Cádiz» también hizo algún viaje— que, una vez finalizada esta etapa, volvió al servicio regular entre Sevilla y Canarias.

Esta fue la última línea que sirvió el «motor ship» que, allá por 1928, bajó a Canarias en viaje inaugural. Llegó luego el amarre siempre triste y, un buen día —o un mal día, si se prefiere— el «Ciudad de Sevilla» fue remolcado a Puerto de Santa María, donde se le corrió soplete.

Fue la suya una vida larga y plena de suerte en la mar. La terminó dejando un grato y melancólico recuerdo que, ahora —en el momento de las evocaciones— nos lleva a aquellos sus primeros años de servicio, años en que la prensa náutica inglesa le dedicó cálidos, merecidos elogios —«largest and most ambitious unit», «major event for the company», etc.— que la posteridad supo justificar.

Como epílogo a esta vida en la mar, a esta vida del «Infanta Beatriz», luego «Ciudad de Sevilla», nos queda por considerar las que sus gemelos tuvieron, pues generalmente se ignora que —bajo las banderas de Alemania y la URSS— cruzaron la mar varias unidades muy similares al «motor ship» de la Trasmediterránea.

En 1925, los astilleros de la Krupp entregaron a la Schultdt's Flensburger las motonaves «Río Bravo» y «Río Panuco» que, similares al que luego habría de ser el «Infanta» español, sólo se diferenciaban en que daban un par de nudos menos. Estos dos barcos se construyeron

para línea regular entre Hamburgo a Galveston, con escalas en puertos del Golfo de Méjico.

Causaron la misma sensación que, pocos años después, despertaría su gemelo español y, por sus comodidades y velocidad, pronto se granjearon el favor de los viajeros.

El «Río Bravo», sobre todo, pronto logró notoriedad pues, en enero de 1926, salvó a la tripulación de la goleta «Maid of England» y, en septiembre del mismo año, a la altura de las costas de Yucatán rescató a los 109 pasajeros y tripulantes del vapor «México», de la Ward Line estadounidense. Cuando se dirigía con los naufragos a un puerto cubano, encontró a otro vapor USA, en esta ocasión el «Britannia», ardiendo de proa o popa. Nuevo salvamento y, con el auxilio de un patrullero, el «Río Bravo» embarcó a la dotación que, con los naufragos del «México», fue desembarcada en La Habana.

La crisis económica mundial afectó a la Schultdt's Flensburger y, amarrados los dos «liners» en Hamburgo, allí estuvieron hasta que, en agosto de 1932, el «Río Bravo» inició una serie de viajes a Canarias.

Posteriormente, ambos fueron adquiridos por el Lloyd Norte Alemán que, con los nuevos nombres de «Mercur» y «Neptun», los destinó a cubrir la línea desde Hong Kong a puertos de Australia con escalas intermedias en Filipinas y Nueva Guinea. No resultó rentable tal servicio y, sin cambiar de nombre, arbolaron bandera inglesa al ser comprados por la Burns Phillip, de Sydney.

Durante la Segunda Guerra Mundial, el «Neptun» fue hundido por la aviación japonesa en Port Darwin y, en 1954, su gemelo también es destruido por los nipones, si bien convirtiéndolo en chatarra después de haber navegado durante sus últimos años entre puertos australianos y Singapur.

Los gemelos rusos del «Infanta Beatriz» tenían menos tonelaje y eslora —también una cubierta menos— y se construyeron en los astilleros de la Krupp y en los de la Baltic, en Leningrado. En estos últimos tomaron forma y luego se botaron los «Armeniya», «Abkhaziya», «Adjaristan» y «Ukraina», en tanto que la Krupp tuvo a su cargo los «Krim» y «Gruziya».

Estos «liners» —también de dos chimeneas, como el «Infanta Beatriz»— disponían de acomodación para 450 pasajeros y, con 13 nudos de media, hacían línea regular entre Crimea y puertos del Cáucaso. Durante la Segunda Guerra Mundial se perdió el «Armeniya» y, cuando de nuevo llegó la paz al mundo, aun se encontraban a flote sus «sister ships» que, al parecer, se fueron dando de baja según entraban en servicio los de la clase «Mikhail Kalinin» que, construidos en los astilleros alemanes de la V. E. B. Mathias Thesen Werft, en Wismar, han venido frecuentemente a Canarias en cruceros de turismo.

COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE CANARIAS

PELIGRO

Se advierte a profesionales, contratistas y particulares relacionados con la construcción que una vez más se han detectado RESISTENCIAS INSUFICIENTES en aceros redondos importados con destino a la construcción, lo que confirma la SITUACION GRAVEMENTE PELIGROSA a que da lugar el mercado de este producto.

Sin que se pretenda poner en duda la intencionalidad del importador, conviene advertir que habiéndose detectado el fallo mediante los controles preventivos que viene realizando la Delegación Regional de Comercio de Tenerife, se solicitó por dicho importador autorización para levantar la partida bajo compromiso de proceder a su venta como si de redondo de sección inferior se tratase, compromiso totalmente ineficaz si se considera la variedad de incidencias en la cadena de comercialización que lleva el hierro hasta la obra. Con independencia de la satisfactoria solución que se espera para el caso concreto, lo anterior es expresivo de las graves condiciones, desde el punto de vista técnico, en que se desenvuelve este mercado.

Santa Cruz de Tenerife, 13 de Agosto de 1976.

TAPERIO

PEDRO JOSÉ TRUJILLO

Tajacaste

DIALOGO... Y APERITIVO

Primo de Rivera 16 - Teléfono: 27 0134 - SANTA CRUZ DE TENERIFE

NIÑA, JOVEN, solicita a la Sección Femenina
tu plaza en un CAMPAMENTO DE VERANO

CAL AGRICOLA

Para informes:

FUINSA

Teléfono 22-79-46/47

LONDRES

VIAJE ESPECIAL AL CONGRESO DE
AGENTES COMERCIALES

SALIDA — 6 Septiembre
REGRESO — 13 "

Alojamiento en Hotel de primera clase.
Traslados: Visita de la Ciudad.
Excursión a Windor.

Ptas. 20.750.



VIAJES
Wagons-Lits

16 promotores y gestores

SOMOS:

- * Una organización en franca expansión.
- * Una primera firma en nuestras diferentes especialidades.

BUSCAMOS:

- * Hombres preparados e interesados por el trabajo de gestión a todos los niveles, en la calle.
- * Con formación mínima a nivel de Bachiller Elemental y libros de Servicio Militar.
- * Preferible carnet de conducir y coche propio.
- * Que se adhieran a nuestra voluntad de expansión y servicio.
- * Buena presencia y distinción en el trato.
- * Dinamismo, afán de superación y plena dedicación.
- * Con o sin experiencia.

OFRECEMOS:

- * Ingresos a partir de 400.000 PESETAS para el primer año (renovables anualmente).
- * Seguridad Social y otros beneficios.
- * Formación a cargo de la Empresa.
- * Trabajo estable.
- * Residencia en Las Palmas.

Interesados llamen URGENTEMENTE de 9.30 a 13.00 y de 16.00 a 20.00 horas —excepto sábados tarde—, al teléfono 27.19.79 de Las Palmas o escriban al Apartado de Correos número 68 de dicha ciudad, adjuntando "curriculum vitae" con los siguientes datos: EDAD, TELEFONO DE CONTACTO EXPERIENCIA (si la hay). Garantizamos selección confidencial. Oferta núm. 16.166.