



LA ISLA Y LOS BARCOS

Hoy, con turismo, llegará el trasatlántico inglés "Reina del Mar", de la Union-Castle Line

Hasta 1964 navegó en la línea del Pacífico Sur por cuenta de la Pacific Steam Navigation Co

A partir de esta escala, el moderno "liner" se suministrará de combustible en nuestro puerto

Por Juan Antonio PADRON ALBORNOZ

Hoy, el rojinegro de la Union-Castle lucirá de nuevo en el puerto santacrucero en la esbelta chimenea del "Reina del Mar". A la consignación de Elder, inicia el espléndido "liner" una nueva serie de cruceros de turismo a Santa Cruz y, como novedad destacada dentro de ellos, figura la de que será precisamente nuestro puerto el designado para llevar a cabo los suministros.

Con sólo 12 años de mar sus cuadernas, el "Reina del Mar" cuenta ya con una muy interesante historia que, además, aúna perfectamente la de dos navieras ligadas, desde antaño, íntimamente al desarrollo marítimo y comercial del puerto de Santa Cruz.

Y es que este primer transatlántico de la centenaria Union-Castle dedicado pura y exclusivamente al tráfico de turistas, es, al mismo tiempo, el último que para sus servicios con puertos sudamericanos del Pacífico construyó la Pacific Steam Navigation Company.

En el antiguo puerto del carbón, esta bien conocida naviera de Liverpool tenía justa, merecida fama. Sus unidades comenzaron a recalar por Santa Cruz desde aquellas sus primeras, casi experimentales navegaciones al entonces lejano Pacífico.

El Cabo de Hornos, "the sailor's hell", el siempre temido infierno de los marinos, era la ruta obligada para aquellos híbridos de vela y vapor que, con toda valentía, se lanzaban a la mar, camino del comercio de ayer y de hoy, de siempre.

La chimenea, negra y alta, se agazapaba tras los altos palos vestidos de blancas velas que, repletas de viento y sol, eran ayuda para aquellos primitivos mercantes de máquina débil y muchas singladuras ante la proa.

Santa Cruz, con Montevideo y Punta Arenas, eran los puntos donde se apoyaba una línea que, desde Liverpool, mantenía un activo comercio con todos los puertos del Pacífico hispanoamericano.

William Wheelwright fue el hombre que, con su espíritu de empresa y decisión, llevó a cabo la obra de unir, por medio del vapor, dos continentes separados por dos océanos y costas hostiles, en parte desconocidas y sin balizar debidamente.

Los "Chile" y "Perú" llegaron a Valparaíso en 1840. El recibimiento fue verdaderamente apoteósico y ambas unidades lograron pronto una merecida fama en la zona donde, hasta entonces, los viajes por mar se llevaban a cabo de acuerdo con la limosna de los vientos.

SANTA CRUZ Y LA PACIFIC

Nuestro puerto fue testigo del progresivo aumento de la naviera. Y con él, el de sus unidades, que de mayor tonelaje y velocidad, daban a conocer el progreso que lograban aquellas nuevas canciones criadas al calor de España.

Nombres y más nombres se guardan en los anales de la historia del puerto tinerfeño. Ellos marcaron el desenvolvimiento de la naviera en sus relaciones con puertos sudamericanos. Y aquel particular tráfico a que estaban dedicados, así

les conociese en Santa Cruz con el sobrenombre de "pacíficos". Y "pacíficos", fueron y lo siguen siendo, en el recuerdo de aquellos ya idos tiempos del carbón.

Fue la apertura del Canal de Panamá la que trajo para Santa Cruz la retirada de las unidades que, durante tantos años, frecuentaron con tanta regularidad sus aguas.

A los viejos "Iberia", "Potosí", "Chimborazo" y "Lusitania" habían sucedido nuevas y rápidas unidades. Y estas, a su vez, vencidas por los años, dieron paso, casi en los comienzos de la primera guerra mundial, a aquella espléndida serie —"Orduña", "Orbita" y "Orca"— que fue el canto del cisne de la naviera por aguas santacruceras.

La guerra primero, y Panamá después, se llevaron a los "pacíficos", así como también a sus competidores, los alemanes de la Kosmos.

Las aventuras de los "pacíficos" fueron de toda índole. Se enfrentaron con la dura lucha submarina y, al mismo tiempo, con la guerra de minas que luego inició la flota submarina alemana a lo largo de las costas inglesas. Por su parte, el "Ortega" fue perseguido por uno de los cruceros supervivientes del escuadrón de von Spee. Pero el amplio conocimiento que de las aguas del Canal de Magallanes tenía su capitán hizo que el alemán perdiese la pista y, a través del estrecho de Nelson, la bahía de Isthmus y el Canal de Smyth, el "Ortega" llegó de nuevo a la mar libre, donde le esperaba el crucero chileno "Almirante Lynch" para darle escolta.

Después de la guerra, la Pacific construyó el nuevo "Oropesa" y de la Mala Real adquirió los "Ebro", "Essequibo", "Orcana" y "Oruba". Una flota de entonces modernísimas motonaves —"La Paz", "Lobos", "Losada", "Loreto", "Lautaro" y

Por cierto que el "Bogotá", andando el tiempo, llegó a Santa Cruz en circunstancias de guerra y bajo bandera italiana. Y no era otro que el "Madda" que, embarrancado en Los Cristianos cuando le perseguía un crucero francés, fue luego puesto a flote y remolcado a Santa Cruz. Y aquí permaneció hasta que, firmado el armisticio por Badoglio, el crucero italiano "Scipione Africano" llegó con nuevas tripulaciones, tanto para él como para los "Teresa Schiaffino" y "Andalusia", también aquí refugiados. Hoy, después de unos años con el nombre de "Monte Nafarrate", el viejo "Bogotá" aún navega con el nombre de "Rivadelluna", de la naviera Suardiaz.

LOS AÑOS DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

En 1930, la Pacific adquirió el viejo "Andorinha" a la Yeoward y, rebautizado "Champerico", lo envió al servicio de cabotaje en colaboración con los trasatlánticos del servicio a Inglaterra.

Un año más tarde, la Pacific incorpora a su flota el magnífico "Reina del Mar", un "motorship" de 17.702 toneladas con 22.000 S.H.P. sobre cuatro hélices. Completamente decorado en estilo español, la moderna motonave causó la lógica sensación en la línea para la cual fue especialmente diseñada y construida. Pero la guerra vino a trastocar los planes de la naviera y su flamante y mejor unidad fue requisada como transporte de tropas. Igual suerte corrieron sus restantes "liners", aunque en esta ocasión no fueron las pérdidas tan severas como en la primera.

El 1 de mayo de 1942, el "La Paz" fue torpedeado por un submarino alemán y tales fueron sus averías que la Pacific lo vendió a unos ar-

también de los torpedos de un submarino alemán.

Cuando la paz llegó, la Pacific había ya construido una serie de motonaves mixtas —"Santander", "Salamanca", "Salinas", etc.— y, después de una completa y total reparación del "Reina del Pacífico", lo reincorporó a su servicio normal en época de paz.

Pero ya el "liner" se resentía de los años de continuo navegar y, en 1953, comenzó a tenerse en cuenta la posible construcción de un transatlántico para la línea del Pacífico. Y cuando su ultimaron los detalles y diseños, se contrató con Harland and Wolff el "liner" que hoy nos visita bajo los colores de la Unión-Castle, una de las navieras más ligadas antes al puerto de Santa Cruz.

Se proyectó que cada uno de los trasatlánticos realizase anualmente cinco viajes redondos entre Inglaterra, Francia, España, Cuba, Jamaica, Panamá, Colombia, Ecuador, Perú, y Chile. Luego se añadieron escalas en Bermuda, Bahamas y Venezuela.

EL NUEVO "REINA DEL MAR"

De 183 metros de eslora por 23'8 de manga, desplazaba 20.225 toneladas cuando se botó. Hoy, con las amplias y grandes reformas que en su interior se han hecho, el "Reina del Mar" alcanza casi las 22.000.

Su estampa actual respeta casi la primitiva, con proa lanzada y popa de crucero, rematada por un palo a proa y chimenea de líneas aerodinámicas.

El casco está subdividido en once compartimientos entancos por diez mamparos transversales. El doble fondo cuenta también con una compartimentación muy especial, dividido, de proa a popa, para el

lo con el barco a toda velocidad, de una a otra banda en sólo treinta segundos.

También se le instaló el clásico estabilizador Denny-Brown que, prácticamente, anula en la mar toda clase de balanceos.

Cada una de su hélices está propulsada por un grupo de turbinas trabajando en serie. La fuerza desarrollada es transmitida al eje por engranajes helicoidales, de doble reducción. Las turbinas pueden desarrollar 17.000 S. H. P. con 112 revoluciones de la hélice por minuto.

Estas turbinas toman vapor de dos calderas de tubos de agua —del tipo Baccok and Wilcox— provista cada una de recalentadores, economizadores y precalentadores, preparados todos según el sistema Howden de tiro forzado.

Dos calderetas Cochrane suministran vapor para las auxiliares, así como también cuando el barco se encuentra en puerto.

La acomodación se estudió de acuerdo con la experiencia que la naviera tenía y, como era lógico, toda ella está diseñada con un elevado confort. La primera clase —situada en la cubierta C— contaba con camarotes, de una y dos plazas, para 207 pasajeros.

En clase cabina tenía acomodación para 216 mientras que en turista, en camarotes de dos, tres, cuatro y seis plazas, podía acomodar otros 343.

El comedor de primera tenía capacidad para 218 personas mientras que los de turista y cabina acomodaban, perfectamente, 216 y 174 respectivamente.

Al mando del capitán G. H. Rice, el "Reina del Mar" inició su primer viaje y, en unión del viejo "Reina del Pacífico", continuó en la línea del Pacífico Sur hasta que, a mediados de 1958, este veterano fue vendido para desguazar.

LA ULTIMA ETAPA DEL "REINA DEL MAR"

La Pacific Steam Navigation Co., comenzó a sufrir las mismas complicaciones y competencias que, hasta entonces, habían ya experimentado otras navieras. Y fue entonces cuando empezó a rumorearse la venta al grupo Chandris del nuevo "liner" que, no rentable en la línea, incorporó nuevos puertos a su itinerario e hizo una escala experimental en el nuestro, con vistas a lograr pasaje para Venezuela.

Fue entonces cuando la Travel Savings Association canceló el fletamento que por cinco años tenía con el "Empress of Britain" y en su lugar, fletó al "Reina del Mar".

Se rumoreó entonces que la Travel había pagado tres millones de libras por el "liner" y que, con el veinte por ciento de las acciones de la nueva empresa, cooperaba Mr. A. J. Chandris.

El 10 de marzo de 1964 llegó a Belfast y en los astilleros de la Harland and Wolff fue sometido a una gran modernización y reconstrucción casi total. El coste superó las 750.000 libras esterlinas y, cuando el trabajo quedó listo, el "Reina del Mar" era un barco totalmente nuevo.

Convertido en un "one class ship"

progresivo aumento de la naviera. Y con él, el de sus unidades, que de mayor tonelaje y velocidad, daban a conocer el progreso que lograban aquellas nuevas canciones criadas al calor de España.

Nombres y más nombres se guardan en los anales de la historia del puerto tinerfeño. Ellos marcaron el desenvolvimiento de la naviera en sus relaciones con puertos sudamericanos. Y aquel particular tráfico a que estaban dedicados, así como también el propio nombre de la naviera, dieron lugar a que, con el tiempo, a las unidades de la Pacific Steam Navigation Company se

trecho de Nelson, la bahía de Isthmus y el Canal de Smyth, el "Ortega" llegó de nuevo a la mar libre, donde le esperaba el crucero chileno "Almirante Lynch" para darle escolta.

Después de la guerra, la Pacific construyó el nuevo "Oropesa" y de la Mala Real adquirió los "Ebro", "Essequibo", "Orcana" y "Oruba". Una flota de entonces modernísimas motonaves —"La Paz", "Lobos", "Losada", "Loreto", "Lautaro" y "Laguna"— reforzaron a una pareja de vapores, "Ballena" y "Bogotá", construidos en 1919 para el servicio de carga.

especialmente diseñada y construida. Pero la guerra vino a trastocar los planes de la naviera y su flamante y mejor unidad fue requisada como transporte de tropas. Igual suerte corrieron sus restantes "liners", aunque en esta ocasión no fueron las pérdidas tan severas como en la primera.

El 1 de mayo de 1942, el "La Paz" fue torpedeado por un submarino alemán y tales fueron sus averías que la Pacific lo vendió a unos armadores americanos que, a costa de grandes gastos, lo reconstruyeron totalmente. La segunda pérdida fue la del "Oropesa", víctima

su interior se nan necno, el "Reina del Mar" alcanza casi las 22.000.

Su estampa actual respeta casi la primitiva, con proa lanzada y popa de crucero, rematada por un palo a proa y chimenea de líneas aerodinámicas.

El casco está subdividido en once compartimientos entancos por diez mamparos transversales. El doble fondo cuenta también con una compartimentación muy especial, dividido, de proa a popa, para el transporte de agua potable, lastre líquido, combustible líquido y aceites lubricantes. Los piques pueden también, en caso necesario, utilizarse para combustible —el de proa— y de agua potable el de popa.

Cuando se construyó, contaba con cinco bodegas para el transporte de carga.

Tres iban a proa, una en el centro y la restante a popa. La número tres estaba especialmente equipada para productos perecederos, en especial frutas tropicales.

El equipo para la rápida carga y descarga, necesaria para cubrir en el tiempo estipulado el itinerario, estaba compuesto por cuatro plumas de 10 toneladas y doce de 5. El número de "winches" —todos eléctricos— cumplía debidamente la misión que le asignó.

El timón está movido por dos motores electros-hidráulicos con potencia suficiente cada uno para mover

veinte por ciento de las acciones de la nueva empresa, cooperaba Mr. A. J. Chandris.

El 10 de marzo de 1964 llegó a Belfast y en los astilleros de la Harland and Wolff fue sometido a una gran modernización y reconstrucción casi total. El coste superó las 750.000 libras esterlinas y, cuando el trabajo quedó listo, el "Reina del Mar" era un barco totalmente nuevo.

Convertido en un "one class ship", quedó habilitado para el transporte de 1.074 pasajeros. A proa de la chimenea se construyó un gran teatro cine y, sobre él, amplia cubierta de deportes y solarío. Dos piscinas e igual número de "grill-rooms" completan con los "Coral Lounge", "Barbecue Bar", "Trident Room", "Lido Bar" y "Dolphin Room", toda una serie de instalaciones especialmente estudiadas para este tipo de cruceros.

El 10 de junio de 1964 zarpó de Liverpool rumbo a Nueva York, en el curso de su primer viaje de altura por cuenta de la Travel Savings Association. Unos meses después pasó la Unión-Castle Line que, desde entonces, lo emplea como su barco para cruceros especiales de turismo. Cruceros que, ahora, tienen para Tenerife la modalidad de ser su puerto el empleado para tomar combustible, lo cual no hacían aquí las unidades de esta naviera desde 1939.