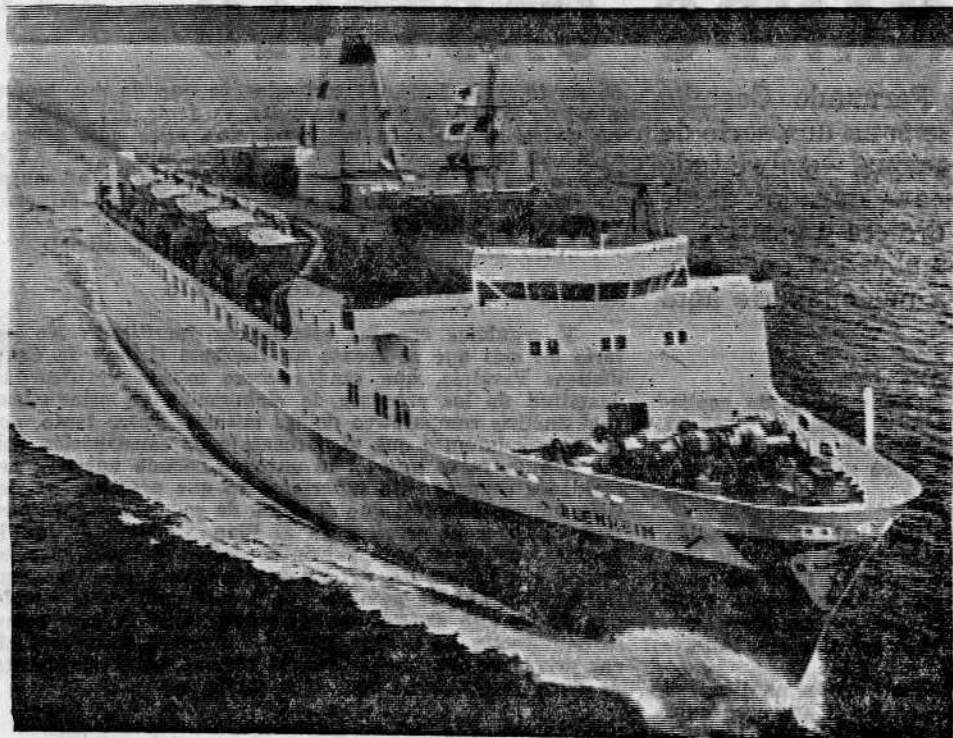


LA ISLA Y LOS BARCOS

16/9/70

DEL "SEGOVIA" AL "BLENHEIM", 64 AÑOS DE HISTORIA Y RECUERDOS



El nuevo "Blenheim", tercero de su nombre en la flota de la Fred Olsen que, por vez primera, llega hoy a nuestro puerto

El puerto se adorna hoy, por vez primera, con la silueta nueva, la línea marinera y modernísima del flamante "Blenheim" de la Fred Olsen Line.

Su estancia—esta su primer escala—marca un nuevo jalón, un verdadero y ejemplar hito, no sólo entre las tradicionales relaciones entre un puerto y una empresa naviera, sino también en el concepto técnico y económico del transporte marítimo en esta etapa que, para Tenerife, está signada por el turismo alentador y con amplias visiones de futuro.

La Fred Olsen Line hoy—

cuando su contrasena ondea a tope de rápidas motonaves que cruzan todos los mares del mundo—nos lleva, con la presencia del "Blenheim" en Santa Cruz, puerto y puerta de la Isla toda, a considerar aquellos sus primeros años de ligazón al Archipiélago.

Los pequeños vapores de la Otto Thorensen traían, todos, reminiscencias de los "timbers carriers" del Báltico con aquellas sus chimeneas de mucha guinda y palos en candelero; branque recto y popa de espejo embarcaban el casco que se remataba con escualido puente,—abierto según la tradición de los viejos vele-

ros—y superestructuras sobre las que descansaban los botes salvavidas servidos por los entonces tan en boga pescantes de pico de ganso.

Iban y venían por el Atlántico—fruteros humildes con sus chimeneas adornadas con "mambrús"—mientras rasgaban nieblas del Norte con el branque y, dando tumbos violentos de mar en mar, dejaban sobre la blanca, efímera estela, el negro palio del espeso penacho de aquel "best Cardiff". Los guardianes del timón daban carreras estrepitosas por la cajera y, al bramido opaco de las rompientes, respondía siempre la pulsación acompasada de las palas de la hélice.

Así eran y así recordamos, todos, aquellos primeros fruteros que la entonces Otto Thorensen envió a Canarias. Enfilaban en el "avante poca" de las entradas la bocana del puerto santacrucero y, con el repiqueteo del telégrafo de la máquina, se abría el trueno del freno del ancla y la cadena escapaba, escandalosa, grilletes abajo, por el escobén en busca del fondo de la bahía.

La campana del castillo repicaba y, luego, la máquina se estremecía en un atrás to-

Terminadas las faenas de carga, el barco, con sus plumas bajas y trincadas a son de mar, se preparaba para zarpar con rumbo a Londres y Liverpool.

El frutero comenzaba a "caldiar" y el humo, espeso, se escapaba por la chimenea mientras, desde las planchas llegaban a la ciudadela, en la adicional, las voces y el trajín de los paleros que comenzaban a virar las cenizas.

Luego, con práctico ya a su bordo, el barco iniciaba la salida mientras se picaban los grilletes en la campana del castillo y la cadena, en los barbotenes del molinete, cantaba su letanía, metálica y monótona, entre resolidos de vapor y socollazos sobre el escobén. El repique final anunciaba que el ancla estaba ya a la pendura y, asomado sobre la gatera, el piloto levantaba su brazo izquierdo. Entonces cantaba en el puente el telégrafo la primera palada avante y, bajo la bovedilla, surgía la espuma, blanca, de las aguas rotas por la hélice en su desespero.

Imperceptible al principio más claramente después, el frutero comenzaba a moverse mientras lavaba las uñas del ancla al pie del branque y el negro penacho quedaba, poco a poco, tendido por la popa y sobre la estela.

El palpitar solemne de las

Pasado y presente de una naviera, -la Fred Olsen Line- ligada estrechamente al desarrollo frutero y turístico de Canarias. Iniciada la línea por la Otto Thoresen, de Cristianía, en 1921 pasó a la empresa que actualmente la sirve. El 6 de febrero de 1906 llegó a nuestro puerto el "Santa Cruz", así bautizado en honor a la ciudad capital de la provincia

I

Por Juan Antonio Padrón Albornoz



El vapor "Santa Cruz", así bautizado en honor a nuestra ciudad en 1905

frutero y, de esta ejemplar manera, se logra estar siempre en posesión de una flota totalmente al día.

Muchas han sido las especialmente estudiadas y cons-

dades con capacidad y condiciones para atender debidamente su particular tráfico y, con el noruego "Fix", vinieron a Santa Cruz los ingleses "Naranja" y "Frutera" que, con una larga temporada hicieron la línea desde nuestro puerto a las de Liverpool y Londres.

heim" hoy en las mismas aguas que, por vez primera, cruzó un barco de la Thoresen, la naviera cuya flota pasó a la actual Fred Olsen Line.

Terminadas sus operaciones, el "Segovia" se hizo de nuevo a la mar y, el 30 de abril, su peculiar estampa marinera es-

de pocos barcos, mucho riesgo y excesiva demanda de tonelaje disponible.

Cuando en 1921 la Otto Thoresen se transfirieron los quince barcos que tenían a su cargo las líneas de Canarias y el Mediterráneo—, el "Santa Cruz" fue registrado como propiedad de la A. S. Bonheur, empresa que, con las A. S. Ganger Rolf, A. S. Jelolinjen y Den Norske Middelhavslinje A. S., estaban bajo la administración de la naviera que, a mediados del pasado siglo, formaron los hermanos Fredrik Christian, Petter y Andreas Olsen, de Hvidsten.

Pero después de la fusión, "torises" fueron, y aún lo son, todos los barcos que daban al aire isleño la contrasena de la vieja naviera tan conocida en nuestras aguas.

Las primeras motonaves de la Fred Olsen Line significaron que el "Santa Cruz", así como otros veteranos vapores, quedasen relegados a un segundo término y, por tanto, pasó a navegar en el tráfico de cabotaje y en las líneas regulares que la naviera mantenía—y aún mantiene—entre puertos escandinavos y del Mar del Norte, tanto continentales como británicos.

Pero no por ello perdió el nombre de nuestra ciudad y bajo él navegó hasta que, en 1934, fue adquirido por la Kongshavn Sonner. Rebautizado "Lagland", el viejo Santa

Enfilaban en el "avante poca" de las entradas la bocana del puerto santacrucero y, con el repiqueteo del telégrafo de la máquina, se abría el trueno del freno del ancla y la cadena escapaba, escandalosa, grilletes abajo, por el escobén en busca del fondo de la bahía.

La campana del castillo repicaba y, luego, la máquina se estremecía en un atrás to-

avante y, bajo la boveina, surgía la espuma, blanca, de las aguas rotas por la hélice en su desperezo.

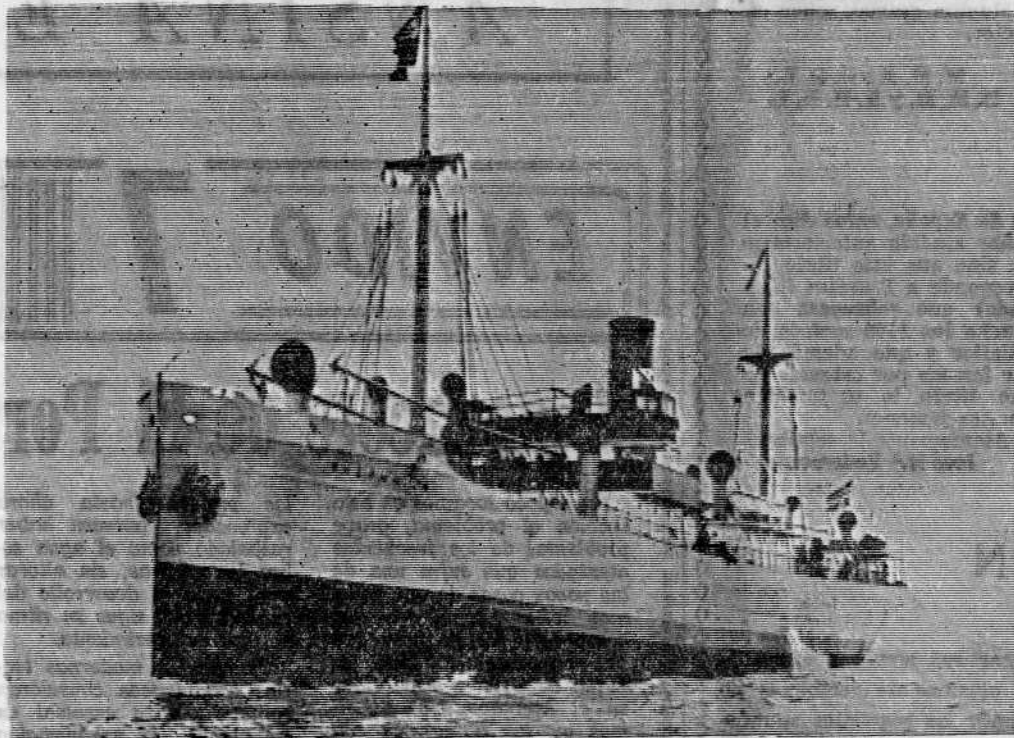
Imperceptible al principio más claramente después, el frutero comenzaba a moverse mientras lavaba las uñas del ancla al pie del branque y el negro penacho quedaba, poco a poco, tendido por la popa y sobre la estela.

El palpitar solemne de las

frutero y, de esta ejemplar manera, se logra estar siempre en posesión de una flota totalmente al día.

Muchas han sido las especialmente estudiadas y cons-

El vapor "Santa Cruz", así bautizado en honor a nuestra ciudad en 1905



El "Salamanca", uno de los veteranos que tuvieron a su cargo el servicio frutero inicial con Canarias

da mientras la hélice apenas asomaba del aguaje espumante y furioso de su desperezo.

Terminado el borneo, sonaba de nuevo el telégrafo—¡Listo con la máquina!—y el frutero iniciaba, poco después, sus operaciones en el puerto de Santa Cruz.

"Torises" y "Campiones"

Cuatro nombres—Forwood, Yeoward, Otto Thorensen y Fred Olsen Line—han quedado grabados, de la manera indeleble, en la historia del puerto como las empresas navieras iniciadoras del tráfico frutero regular entre Canarias y el continente europeo.

Desaparecidas las Forwood y Yeoward, ambas británicas, y transferida la flota e interés de la Otto Thorensen a la entonces pujante Fred Olsen Line años ha, ésta continúa en la mar y sus numerosas unidades hoy en servicio la prestigian, en todos los mares y tráficos del mundo, con las rúbricas de blancas estelas.

Largo sería enumerar todos y cada uno de los "campiones" y "torises" que, en largas décadas, han visitado tanto el Puerto de la Cruz como este

cincuenta revoluciones estremecía las planchas mientras, por babor, desfilaba el recio en franquía, metía la caña y la franquía, metía la caña y la proa apuntaba a la punta que cierra el horizonte de la ciudad marinera por el Norte para, desde allí, arrumbar a su puerto de destino.

nuestro Santa Cruz. Tanto en uno como en otro, los frutereros cargaban aquellos "huacales" que, en espectaculares cubiertas—llevarían a los puertos terminales de línea desde donde, luego, serían reexpedidos a los mercados de consumo.

De aquellos pequeños vapores—aquellos de altas chimeneas, "well decks" y palos de mucha guinda entre las "cachimbas" de los ventiladores a bodegas—se ha pasado a la espléndida realidad de los "Blacks" y este "Blenheim" que hoy por vez primera visita nuestro puerto. Y es que ha caracterizado siempre a la naviera una preocupación constante por, cada cierto número de años, construir nuevas unidades especialmente diseñadas para tan particular tráfico

truídas para el tráfico con Canarias pero, banda a banda con ellas, otras muchas han sido enviadas a estas aguas en épocas de gran demanda de flebes. Y, tanto unas como otras, todas son aquí bien recordadas puesto que, no en vano, han significado—significan—toda una larga etapa en el desenvolvimiento económico y marítimo de Canarias.

En el tiempo ido para siempre es posible señalar una fecha concreta y un nombre que, en apariencia intrascendente, encierran el preciso momento en que Santa Cruz—la Isla toda—quedó unida a la naviera que, desde la entonces Cristianía, regía Otto Thorensen, naviero capaz y con amplia visión de futuro.

Aquellos primeros años que señalaron el éxito de la fruta isleña en los mercados europeos quedaron para siempre marcados en el puerto de Santa Cruz con nombres de barcos y navieras.

La Isla volcaba su producción platanera y los geométricos "huacales"—palabra ya olvidada—partían en los barcos que daban al viento fuerte y libre de la mar todos los pabellones de Europa.

El vapor "Santa Cruz", así bautizado en honor a nuestra ciudad en 1905

El 12 de marzo de 1904 señala la llegada del primer frutero de la Otto Thorensen a Santa Cruz; venía consignado a la Agencia Frutera y en las amuras y espejo de popa lucía el nombre de "Segovia". Al mando del capitán Bache, aquí realizó operaciones y, mentalmente, comparamos aquellas sus 803 toneladas con la espléndida realidad del "Blen-

heim" hoy en las mismas aguas que, por vez primera, cruzó un barco de la Thorensen, la naviera cuya flota pasó a la actual Fred Olsen Line.

Terminadas sus operaciones, el "Segovia" se hizo de nuevo a la mar y, el 30 de abril, su peculiar estampa marinera estaba de nuevo a la vista, si bien en esta ocasión venía fletado por la Yeoward inglesa para su servicio a Liverpool. Y con los "Avetoro", "Ardeola", "Alca" y "Avoceta", se mantiene la línea frutera regular a la que, en diciembre, se une el "San Telmo", un nuevo "torise" recién botado en los astilleros de la Fredrikstad.

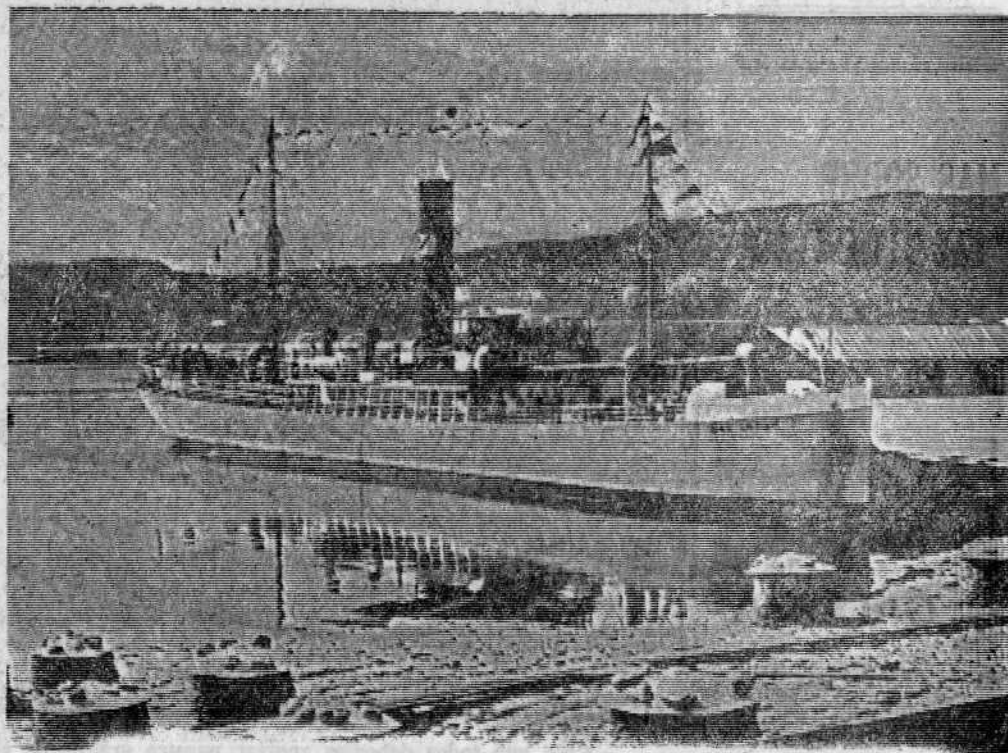
La historia marinera del "Santa Cruz"

El 6 de febrero de 1906, el "Santa Cruz",—gemelo del "San Telmo"—flamante y recién salido de los astilleros, llega por vez primera al puerto de la ciudad que le prestó su nombre sonoro. Sus 1.800 toneladas representaban un aumento notable y una mejora sobre el resto de las unidades entonces en servicio—a las que también aventajaba en adelantos técnicos y sistema de ventilación de bodegas—y, por lo tanto, no sólo era el orgullo de la naviera sino, también, del capitán Olsen que lo tenía a su mando.

El "Santa Cruz", con aquellas clásicas "cachimbas" en cubierta y cerca de las bocas de escotilla, era barco de 70

metros de eslora por 11 de manga. Estaba equipado con una alternativa que, tomando vapor de calderas escocesas, le daba sobre una hélice 11,5 nudos de media a régimen normal.

Su estampa marinera era la clásica de la época y, con todos los que la siguieron—"Santiago", "Sicilia", "Sardinia", etc.—se mantuvo en la línea frutera con Canarias hasta que, en 1916, cuando los alemanes implantaron la guerra submarina sin restricciones, fue retirado de ella y se le dedicó a las entonces rentable trasatlántica, línea en la que, pese a sus modestas dimensiones y tonelaje, ganó buenos fletes en aquella época



El vapor "San Lucar" que, botado 1906 fue desguazado en Colombo en 1951

res, quedasen relegados a un segundo término y, por tanto, pasó a navegar en el tráfico de cabotaje y en las líneas regulares que la naviera mantenía—y aún mantiene—entre puertos escandinavos y del Mar del Norte, tanto continentales como británicos.

Pero no por ello perdió el nombre de nuestra ciudad y bajo él navegó hasta que, en 1934, fue adquirido por la Kongshavn Sonner. Rebautizado "Lagland", el viejo Santa Cruz" continuó en el mismo tráfico que, por lo general, consistía en cargamentos de madera en los viajes de ida mientras que, en los de vuelta, regresaba a Noruega con el "best Cardiff" de las minas de Gales.

El trueno de la guerra paralizó el tráfico por el Mar del Norte y, cuando los alemanes invadieron Noruega, el "Lagland", ex "Santa Cruz", fue uno de los numerosos cargueros apresados y que, como transportes más o menos militarizados, fueron utilizados en las líneas costeras, líneas que no estaban libres de los ataques que la RAF llevaba a cabo sobre todo lo que significase el refuerzo de las fuerzas alemanas destacadas en Noruega.

En 1945, apenas se apagó el trueno de los cañones, el "Lagland",—que ya había sido rebautizado "Kongshavn"—volvió a sus actividades en la mar y, con su vieja hélice, a sumar singladuras y trazar efímeras estelas en el Mar del Norte que, tan bien conocido por sus viejas planchas, aún reclamaba víctimas, sobre todo en los campos de minas que, profu-

(Pasa a la página 19)