

Los "Reina Victoria Eugenia" e "Infanta Isabel de Borbón", de la Trasatlántica Española

Allá por 1881, cuando la célebre naviera inglesa Guion Line se enorgullecía legítimamente con sus veloces «Arizona» y «Alaska» —ambos con los tajamares adornados con blancos bigotes de espuma y las chimeneas empenachadas de humo— el término «greyhounds of the Atlantic» hizo su aparición y tomó carta de naturaleza para designar a los «liners» poseedores de cualquier récord trasatlántico.

Aquel grupo de navieras —hoy centenarias y verdadera aristocracia de la mar— cuyas unidades abrieron nuevas rutas con sus agudas proas, se apresuraron a la adopción del término que, tan a las claras y comprensivamente, hacía alusión a la rapidez con que llevaban a cabo las travesías del Atlántico Norte.

Cunard Line Compagnie Générale Transatlantique, National Line, Hapag, Guion Line y Norddeutscher Lloyd, figuraban siempre en primer lugar en la pugna que habría de darles supremacía y, al mismo tiempo, prestigio y buenos beneficios en la línea a Nueva York.

Allí privaban los más rápidos «greyhounds», que dejaban el resto de los servicios intercontinentales relegados a un muy segundo término.

En el Pacífico Norte, imponía su hegemonía indiscutible la Canadian Pacific. La Peninsular & Oriental lo hacía en las rutas de la India y Australia —si bien en dura competencia con los «liniers» de la Orient Line— en tanto que las Unión y Castle, aún separadas, acaparaban los records en las líneas de África del Sur.

La expansión económica de los países suramericanos hizo encender lucha frenética entre los armadores europeos, todos ellos interesados en hacerse con el virtual monopolio de las magníficas perspectivas que la línea Brasil-Plata ofrecía.

Esta ruta se había considerado como coto privado de la Mala Real desde aquellos días de enero de 1851 en que, desde Londres —y vía Santa Cruz de Tenerife— el «Teviot» zarpó en viaje inaugural. Aquí hizo carbón y la aguada y, posteriormente, el híbrido de velero y vapor —chimenea de mucha guinda y aparejo de bricbarca— continuó sus singladuras hacia un puerto, el de Buenos Aires, que durante más de un siglo fue terminal de todas las unidades de la

★ En su tiempo, fueron los «liners» más rápidos que hacían el servicio a Montevideo y Buenos Aires.

★ Rebautizados «Argentina» y «Uruguay» en 1931, poco después los «Cabos» de Ybarra les sustituyeron en la línea Brasil-Plata

Por Juan Antonio Padrón Alborno

puente de barcos que, con negros penachos sobre las blancas estelas, navegaban entre las jóvenes Repúblicas de América del Sur y puertos europeos.

La rivalidad y competencia —verdaderos motores del comercio mundial— hicieron que, año tras año, cada armador tratase de mejorar, sobre

todo en tonelaje y velocidad, a los «crack ships» de sus respectivas flotas.

El puerto de Santa Cruz de Tenerife fue testigo de aquel continuo y progresivo aumento del tonelaje de los rápidos y esbeltos trasatlánticos que mantenían el servicio regular con las nuevas naciones de estirpe española.

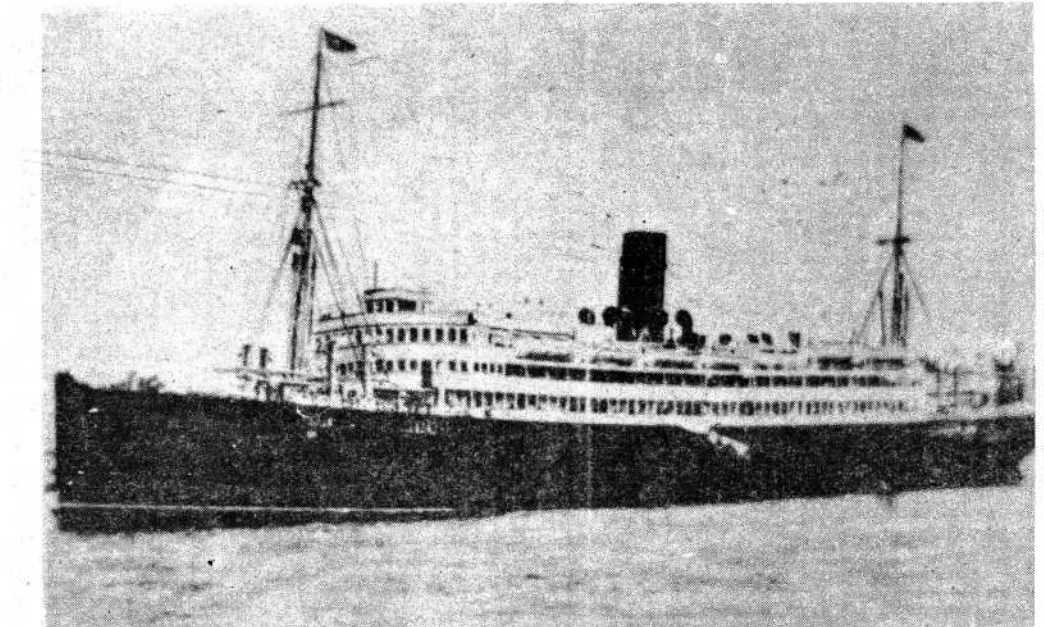
Los «liners» de la Trasatlántica Española

Por lo que respecta a las líneas que España mantenía, se encargaba la Compañía Trasatlántica Española de pasear por los mares el prestigio de los «Mail ships» que daban al viento el pebellón gualda, franjeado de rojo, con las C y M en azul.

Como consecuencia de la promulgación de la Ley de Comunicaciones Marítimas en 1909, el Estado contrató en julio del año siguiente un nuevo periodo de diez años de servicios con la Trasatlántica Española. Esta naviera adquirió entonces los «Fernando Poo», «Legazpi» y «C. Elizaguirre», que pasaron luego a la línea de Filipinas.

Sobre esta etapa crucial de la naviera fundada por don Antonio López y López, González Echegaray escribió: «Donde la Trasatlántica tuvo que dar el do de pecho —y lo dio— fue en la línea de Montevideo y Buenos Aires, que por la gran competencia existente exigía lo mejor de lo mejor. Trasatlántica recurre a sus viejos proveedores de Dumbarten, la casa Denny, y le encarga uno de los mejores buques de pasaje de la época, el «Infanta Isabel de Borbón», mientras que otro casi idéntico, el «Reina Vic-

el comienzo de una nueva etapa en la historia de las comunicaciones marítimas españolas. Entonces se hicieron por vez primera a la mar los dos citados «liners», pareja de «greyhounds», auténticos galgos de la mar cuya fama aún perdura, a pesar del tiempo transcurrido desde su desapa-



El «Infanta Isabel de Borbón» que, en 1931, tomó el nuevo nombre de «Argentina»

Frank Joseph», ambos en su viaje inaugural— dobla Punta Anaga y se ofrece a la vista de la ciudad toda la fina estampa marinera del «Reina Victoria Eugenia».

Empenachada de humo, su negra y única chimenea —en caída elegante, a son de los

del alemán «Henriette Woermann» —también fondeado— y, al atardecer, el «liner» de la Trasatlántica Española comenzó a virar el ancla.

Ya en franquía, se cruzó de vuelta encontrada con el «Akassa» —uno de los «paquetes» de la Elder Demps-

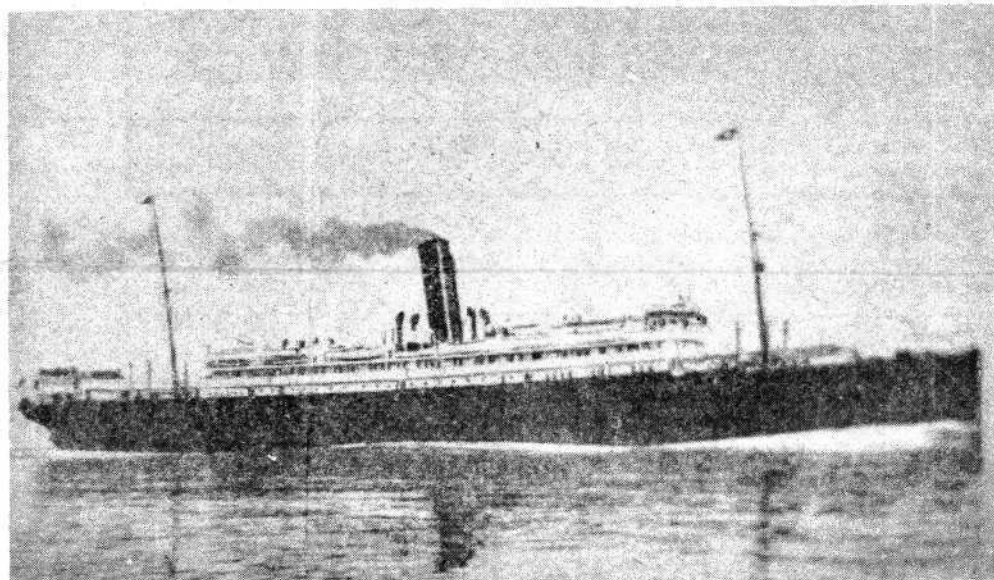
lación con accidentes y sucesos, lo normal en todo «liner» o carguero que se precie de tal

En noviembre de 1918, el «Reina Victoria Eugenia» captó una llamada de auxilio procedente del crucero «Reina Regente» que, con averías en las máquinas, se encontraba al garete a la altura de las costas de Motril.

Cambió el «liner» de rumbo y, a la máxima, apró a la situación indicada donde, poco después, localizó al crucero. Puestos en comunicación comandante y capitán, se prepararon las estachas para el remolque, y una vez dadas y hechas firmes, el «Reina Victoria Eugenia» arrumbó a Málaga.

Con el «Reina Regente» en su estela, el «liner» de la Trasatlántica Española navegó hasta que dio fondo en el puerto de la citada ciudad andaluza y marinera. Y así fue cómo Málaga presenció la llegada del crucero de las tres largas, delgadas y juntas chimeneas en candela —con aspecto nipón, feo, pero con fachenda guerrera—, lo definió González Echegaray— a remolque del fino y esbelto trasatlántico.

En 1922, el «Reina Victoria Eugenia» intentó en el cal-



El «Reina Victoria Eugenia», durante sus pruebas de mar (Reproducciones fotográficas, J. A. P.)

más de un siglo fue terminal de todas las unidades de la naviera.

Tras los emprendedores armadores ingleses, los italianos —sobre todo Rubattino—, franceses y alemanes, fueron atraídos por aquella ruta. Todos cooperaron en el establecimiento de un verdadero

Borbón», mientras que otro casi idéntico, el «Reina Victoria Eugenia», se contrata con la Swan Hunter, de Newcastle. Ambos buques se construyeron simultáneamente y se entregaron en 1913, causando auténtica sensación en el mundo naviero».

Efectivamente, 1913 marcó

El «Reina Victoria Eugenia», durante sus pruebas de mar (Reproducciones fotográficas, J. A. P.)

rición de las rutas regulares.

El 17 de marzo de 1913 —reciente aún la impresión dejada en Santa Cruz de Tenerife por los trasatlánticos «Cap Finisterre» y «Kaiser

dos palos— remataba una de las más espléndidas y sobrias siluetas que en la mar han sido.

En su primer viaje, el «Reina Victoria Eugenia» venía flamante, con un orgullo legítimo que, al mismo tiempo, compartían sus armadores y la firma, la Swan Hunter, que tuvo a su cargo la construcción, firma en cuyos anales ocupa —ocupará siempre— un muy destacado lugar.

Tenía el «Reina Victoria Eugenia» 10.137 toneladas de registro y 15.400 de desplazamiento. De 156 metros de eslora, con sus 11.000 H.P. sobre cuatro hélices alcanzaba 19 nudos correlativos y, por lo que a la acomodación para pasajeros respecta, llevaba 1.500 en las entonces tradicionales tres clases.

Venía al mando del capitán Castilla y, fondeado en la dársena, desembarcó y embarcó pasajeros, hizo consumo y la aguada y tomó víveres frescos. Estas operaciones las llevó a cabo cerca

ter— que, procedente de Free-town y Dakar, venía del Sur.

La escena se repitió el 9 de abril con la escala del «Infanta Isabel de Borbón», que, también en viaje inaugural, llegaba al mando del célebre capitán Deschamps, el buclador del bloque yanqui con el «Montserrat» que, desde Santa Cruz de Tenerife, logró alcanzar en 1898 el puerto de La Habana, aún ciudad española.

El nuevo «liner» de la Transatlántica era externamente casi gemelo del «Reina Victoria Eugenia», con excepción de la chimenea, más corta y ancha, y algunos detalles muy secundarios en la superestructura y cubierta de botes.

Técnicamente se diferenciaba también en el equipo propulsor, puesto que en el «Infanta» se adoptó el sistema mixto de máquinas alternativas y turbinas, tan en boga entonces, pero sin que ello fuese en detrimento de la potencia y velocidad, similares ambas a las de su gemelo.

Dos “galgos” en la mar

Comenzaron entonces años y años de ir y venir constante, años y años de sumar singladuras y, al mismo tiempo, hacer historia —buena historia— en los anales de la Marina Mercante española.

Ambos trasatlánticos acercaron a Santa Cruz de Tenerife —a la isla toda— a un sinnúmero de personalidades procedentes de todos los campos del saber humano. Escritores, diplomáticos, políticos y artistas, eran siempre actualidad a la llegada

de los rápidos «liners» de la Transatlántica Española que —siempre con la prisa agobiante de los correos— carbonaban, hacían la aguada, embarcaban pasajeros y correspondencia y, rápidamente, partían con su humano cargamento y bajo la rúbrica que el negro y espeso penacho de humo ponía en el siempre intenso azul isleño.

De vez en cuando, y como en todo barco, sus nombres saltaban al grito mudo de los titulares de la Prensa en re-

trasmundo con timo y esbeto trasatlántico.

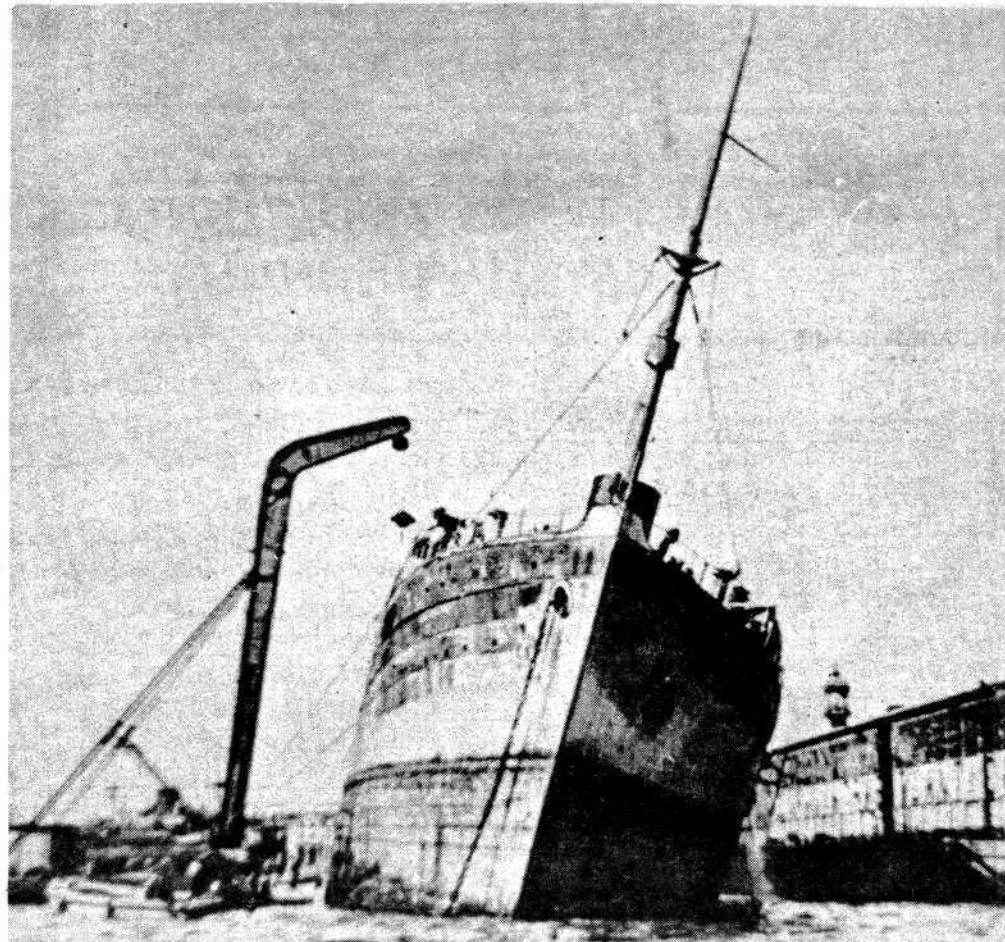
En 1922, el «Reina Victoria Eugenia» intervino en el salvamento del mercante alemán «Terese Horn» y, dos años más tarde —en ruta de Montevideo a Buenos Aires— fue abordado por el carguero noruego «Terrier», de la Wilhelmsen, de Oslo. Reparó en el puerto de la capital argentina y, días más tarde, zarpó rumbo a nuestro puerto y los de Cádiz y Barcelona.

Por lo que respecta al «Infanta Isabel de Borbón», éste también sufrió los efectos de una colisión en aguas del Plata. El 20 de noviembre de 1926, cuando navegaba por el canal de entrada a Buenos Aires fue abordado por el vapor inglés «Baron Inchcape» —de la H. Hogarth, de Ardrossan— que le causó serias averías.

El «Infanta Isabel de Borbón» pudo alcanzar puerto con sus propios medios y, en él, se llevaron a cabo las reparaciones provisionales para, una vez finalizadas, zarpar en su línea regular. Ya en Barcelona, los técnicos y obreros de la Nuevo Vulcano completaron la obra que se había iniciado en aguas del Plata.

Al margen de esta colisión y posterior consecuencias, hace unos años que en una revista náutica inglesa se comentaba ampliamente la vejez de la flota mercante de Turquía. Y allí, en la misma página, el «Baron Inchcape» se hermanaba —por la Media Luna otomana y la noticia— con el «Guneyusu», otro mercante turco, que no era otro que aquel célebre «Graz»

(Pasa a la pág. siguiente)



Reflotamiento del «Uruguay» —antigo «Infanta Isabel de Borbón»— en el puerto de Barcelona

LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la pág. anterior)

que, a finales de 1922, abor-

Últimos años en servicio

En la década de los años 20, las navieras europeas que servían la línea del Plata —Mala Real, Navigazione Generale Italiana, Sudatlantique, etc.— fueron a la renovación de sus respectivas flotas.

Fue entonces cuando la Trasatlántica —en 1923, concretamente— prolongó la línea del Mediterráneo a América Central hasta Valparaíso, a través del Canal de Panamá. La de Filipinas también fue extendida desde Manila a Hong Kong, Shanghai, Kobe, Nagasaki y Yokohama y, por aquella misma fecha, se estableció la línea número 7, o sea, la que unía a Nueva York con La Habana.

Todas estas magníficas perspectivas se hundieron porque el tonelaje pasó de 49 millones en 1914 a 70 en 1930. Pero como el tráfico no aumentó más que un diez por ciento —hubiera tenido que hacerlo en un 30 ó 40 para absorber el exceso de tonelaje— la flota mercante mundial comenzó a ser amarrada por falta de fletes.

En 1930, la Trasatlántica Española suprimió la línea de Filipinas y, un año más tarde, la de Guinea y Fernando Poo. Al igual que otras navieras españolas, la Trasatlántica amarró sus barcos y, signo del desconcierto mundial, el 29 por ciento de la flota mercante española quedó inmovilizada en puerto.

La crisis económica impidió fuesen reemplazados oportunamente los dos «greyhounds» españoles en la línea del Plata.

Con sus viejas alternativas, los «Infanta Isabel de Borbón» y «Reina Victoria Eugenia» siguieron quemando carbón y en lucha con los nuevos «liners» alemanes, ingle-

do el acorazado español «Jaime I», estacionado entonces en aguas de Constantinopla.

ses, italianos y franceses. Ya habían pasado sus años de esplendor pero, como siempre, los dos trasatlánticos cumplían —y bien, ciertamente— pese a la dura competencia que sufrían.

En 1931, ya casi vencidos por los años y lo poco rentable de su explotación económica, fueron rebautizados «Uruguay» y «Argentina» y, poco después, amarrados en Barcelona, su puerto de matrícula.

Allí estuvieron durante años. Con los paños y chimeneas apuntando al cielo, allí permanecieron —en la Barcelona que en letras bronceadas lucía en los espejos de popa— con el rojo de los fondos arriba y las hélices inmóviles, dormidas en las aguas domesticadas del puerto.

En 1938, ambos fueron hundidos durante un ataque aéreo y, durante largo tiempo, las aguas someras del puerto de la Ciudad Condal acogieron a las antes esbeltas estampas marineras de los dos trasatlánticos.

En 1942 los reflotó la Comisión de la Armada para el Salvamento de Barcos. Tales eran las averías que presentaba el «Uruguay» —antiguo «Infanta Isabel de Borbón»— que fue seguidamente desguazado, pero, por lo que al «Reina Victoria Eugenia» respecta, los técnicos apreciaron posibilidades de que volviese a la mar después de reconstruido y, por tanto, fue remolcado a Cádiz.

Con él se pensaba hacer como con los «Habana» y «Manuel Calvo» que, desprovistas de sus instalaciones para pasaje, fueron luego convertidas en cergueros.

Durante meses, el «Reina Victoria Eugenia» —con el nombre de «Argentina» desde 1931— compartió uno de los muelles de las factorías de Matagorda con el «Antonio López», antiguo «Ruahine» de la New Zealand Shipping Company, que, cargado de años, esperaba el desguace.

Una posterior y más detenida inspección del casco puso de manifiesto que no sería rentable la reconstrucción proyectada y, de nuevo a remolque, el viejo «liner» fue llevado a Bilbao, donde se le corrió soplete.

SOLUCION AL CRUCIGRAMA GIGANTE

HORIZONTALES.— 1: Dilema. Denso. Doma. 2: Errar. Grado. Brotará. 3: Caicara. Rímero. Eros. 4: Oc. esaT. Lima. Ta. Si. 5: Ma. Masa. Ne. Coro. 6: Zorros. Guaeas. Ce. 7: Dos. Es. Pus. Te. Tara. 8: Untas. Damas. Sal. 9: Caolín. Corales. Losa. 10: Edila. Oca. 11: Ramera. Oro. Cremas. 12: Pesas. Paranol. Apris. 13: Eten. Rosa. Ijar. Aova. 14: AA. Din. Neo. Ma. 15: Sera. Tomar. Sira. 16: UU. La. Casados. Re. Ar. 17: Cría. Paso. Oler. Tina. 18: Anotar. ecibO. arabil. 19: Anodos. Amasa. olis.

VERTICALES.— 1: Ecos. Duco. Pe. Nuca. 2: Drac. Zona. Reta. Urna. 3: Iri. Mosto. Aseas. Ion. 4: Lacear. Alemán. Elato. 5: Eras. Resides. Dra. Ad. 6: Ramos. Nir. Ría. Pro. 7: Agatas. Lapón. Ca. 8: As. Ca. As. Tase. 9: Dar. Agudo. Ora. osocA. 10: Edil. Usar. Ra. Ama. Im. 11: Nónima. Maronil. Adoba. 12: Emes. Al. oJ. Rolos. 13: Obra. etsE. Clan. Se. 14: Ro. Cae. Sor. Res. Ra. 15: Do. Tos. Cea. Oir. Ro. 16: Otear. Lampa. Retal. 17: Mar. Ocaso. Aroma. Ibi. 18: Aros. Eras. Siva. Anís. 19: Asir. Alas. Sa. Eral.