

74

LA ISLA y los barcos

# El "BUENAVISTA", un nuevo "ferry" de la Fred Olsen Line para el servicio ROTTERDAM - CANARIAS

## Entregado el pasado día 1, en septiembre se incorporará a su línea regular frutera

### Desplaza 2.280 toneladas y puede navegar como barco de pasaje o simple carguero

### El primero de su nombre, que llegó a Santa Cruz en febrero de 1925, se perdió durante la pasada guerra

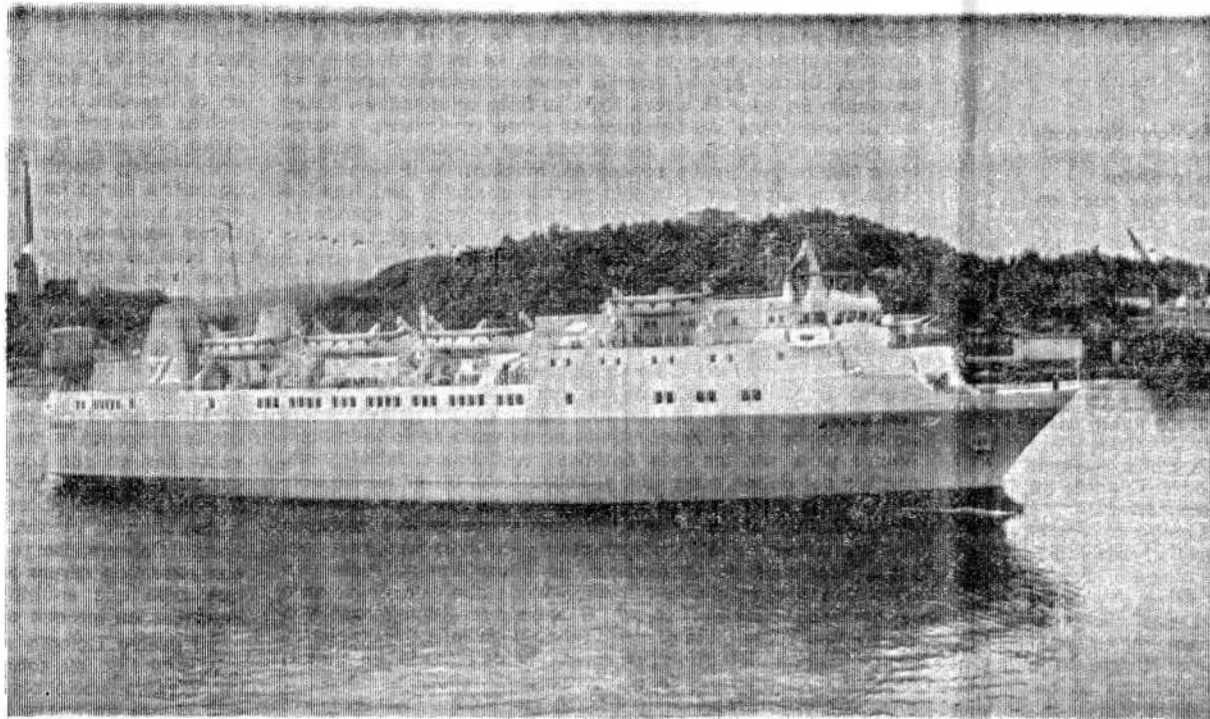
El pasado día 1 tuvo lugar en los astilleros de la firma Ulstein Mek. Verksted A. S. —sitos en la ciudad marinera de Ulstein— el bautizo y entrega a la Fred Olsen Line de su nuevo "Buenavista", barco que, por su diseño y concepción, significa una verdadera revolución en el transporte marítimo.

Es, según la Prensa náutica europea, "the unique dual-purpose liner" y, tanto desde el punto de vista estético, como desde el de su utilidad, esta modernísima motanave —segunda unidad que en la flota de la Fred Olsen Line lleva el nombre de nuestra ciudad del Norte tinerfeño— servirá para, en el año, hacer dos diferentes líneas regulares.

Hoy el nuevo "ferry" lleva en letras bronceadas el nombre de la pequeña ciudad que, con sus caseríos de nombres sonoros —Masca, Canales, Lagunetas, Cuevas del Palmar, La Portela, etc.— tiene en sus costas uno de los faros, el de Teno, que señala y marca a los marinos una de las proas de la isla, de este barco de piedra tallada anclado eternamente en el Atlántico.

En la protocolaria ceremonia del bautizo actuó de madrina la señora Ingrid Tallaksen, esposa del alcalde de Kristiansand que, en unión de otras personalidades y directivos de la naviera, dio el nombre de la ciudad tinerfeña al nuevo y revolucionario "ferry" o, como bien dice la Prensa británica —y repetimos el concepto— "the unique dual-purpose liner".

En el próximo mes de septiembre, el "Buenavista" re-



El moderno "Buenavista" de la Fred Olsen Line Line, se hace a la mar por vez primera el pasado día 1

y Rotterdam, línea de la que será retirado en el verano para —como ahora lo hace— servir la que une el puerto noruego de Kristiansand con el danés de Hirtshals.

Cuando, momentos después de su bautizo —ya con la contraseña de la Fred Olsen a tope— el "Buenavista" se abrió del muelle de armamento de la empresa constructora, su línea moderna y estilizada se proyectó sobre las de sus compañeros de flota, "Blenheim", "Braemar" y "Christian IV",

viero 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 casi olvidada— partían en barcos que daban al viento fuerte y libre de la mar todos los pabellones de Europa.

vicio —a las que también aventajaba en adelantos técnicos y sistema de ventilación a 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 regular.

Su estampa marinera era la clásica de la época —"Santiago", "Sicilia", etc.— y, con sus compañeros de flota y contraseña, se mantuvo en servicio hasta que, en 1916 —y como consecuencia del bloqueo submarino alemán y la guerra sin restricciones— todos fueron retirados del servicio a Canarias y, hasta que de nuevo llegó la paz, hicieron el trasatlántico donde, pese a sus tonelajes, ganaron buenos fletes en aquella época de pocos barcos y mucha demanda de fletes.

### Los años decisivos

También en 1906 se incorporaron los nuevos "Sardinia", "San Lucar" y "Setúbal", todos ellos productos de la Fredriks-

pías —la naviera había sufrido pérdidas durante el conflicto bélico—, se fletaron barcos de otras firmas y, entre ellos,

### Por Juan Antonio PADRON ALBORNOZ

biado Canarias por las aguas peninsulares.

Una vez transferida la flota de la Otto Thoresen a Fred Olsen, —fueron quince en total las unidades que cambiaron de contraseña— la naviera fundada en 1907 por el hijo de Petter Olsen continuó las mismas líneas y, ya el 8 de marzo de 1924, llega el "Brabant", primero de los

"B" que a Santa Cruz llegó y que, con los "Santos" que habían sido de Thoresen, quedó incorporado a los servicios regulares. En aquella fecha concreta venía al mando del capitán Lundry y, una vez finalizó las operaciones de descarga, aquí tomó fruta para Dieppe, puerto para el que zarpó en viaje directo.

que conducía para esta plaza y, seguidamente, a cargar fruta. Por la noche, y vía Las Palmas, se hizo de nuevo a la mar con rumbo al puerto de la capital del Reino Unido.

El "Bure" estaba al mando del capitán Thorsen y, bajo bandera noruega, inició sus servicios interinsulares —su primer viaje fue a San Sebastián de la Gomera— y, cuando pasó a bandera española, tomó el nuevo nombre de "Sauzal", nombre que conservó hasta su naufragio, en los primeros años de la década del 30.

Así se ligó a la isla el "Buenavista" y, además, su llegada fue hito por cuanto —siempre— se relacionó con la que, horas antes, había hecho en nuestro puerto el trasatlántico francés "Massilia", aquel de las tres altas chimeneas que —gemelo del "Luteia"— llevaba los colores de la célebre Sud Atlantique.

Durante años y años, junto con los otros vapores y motonaves de la Fred Olsen, el "Bue-

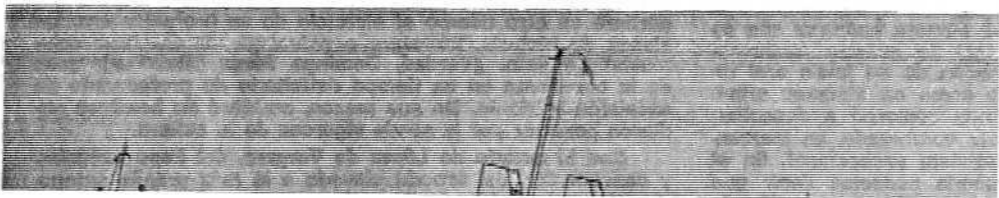
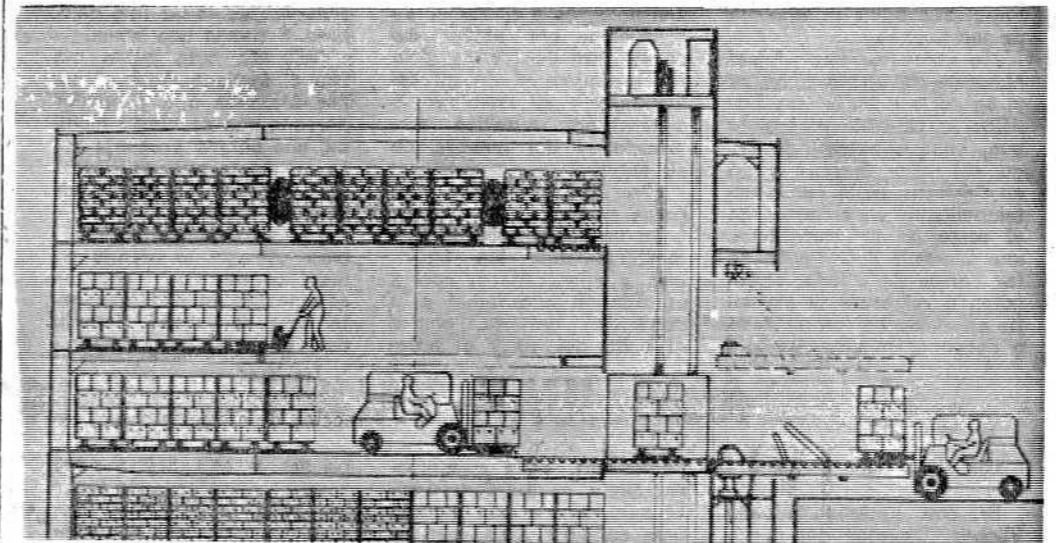
### El primer "Buenavista"

Las motonaves "Sardinia", "San Miguel", "San Andrés", "Sevilla" y "Segovia" pasaron a la línea con Canarias y, en 1924, sus escalas eran regulares, si bien respaldadas por los "San Mateo", "Santiago", "San Lucar" y "Santa Cruz".

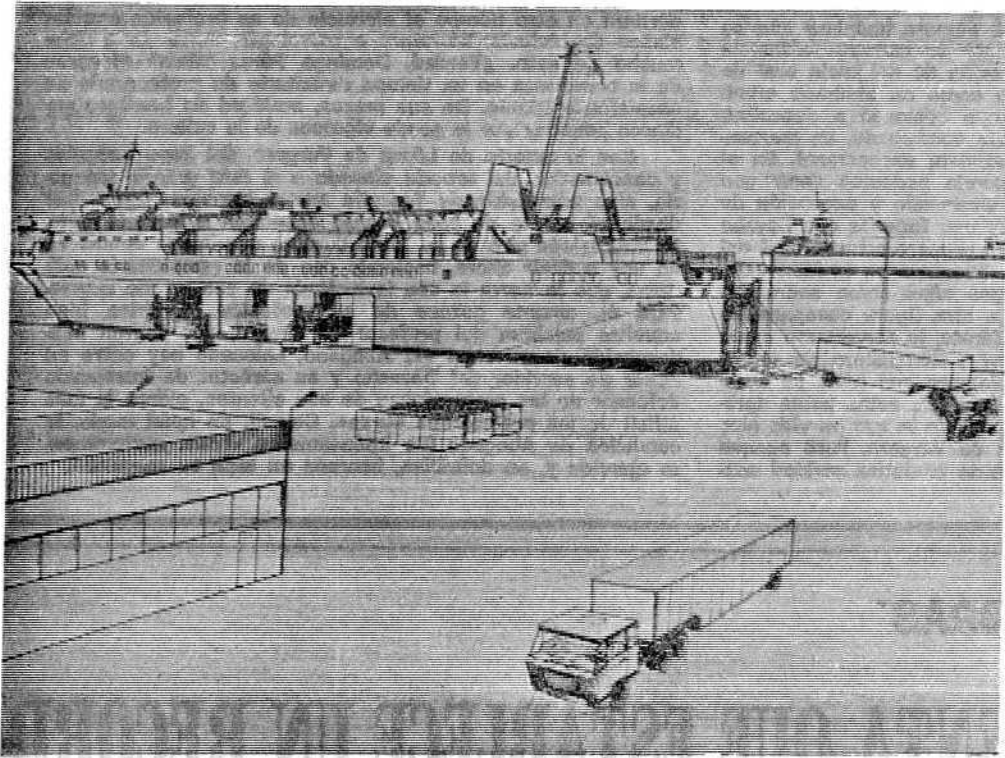
Entonces construía la Fred Olsen un vapor en los astilleros de la Mek. Verksied Oddens —el "Bollsta" concretamente— que, por sus características, condiciones marineras y velocidad, dio la pauta para uno que, encargado en los de la Akers. Mek

de la "Bob"— había sido botada en 1919 en los astilleros de la Nes Me. Verksted, de Tonsberg. De 700 toneladas, la "Bure" estaba equipada con un diesel y, con las otras de su tipo —"Sancho II" y "Santa Ursula"— completaría el servicio interinsular.

Y, mientras el "Bure" finalizaba sus obras de adaptación en Oslo, en las mismas aguas el "Buenavista" —el entonces "crack ship" de la Fred Olsen para su servicio con Canarias—



pose liner". En el próximo mes de septiembre, el "Buenavista" re-



Por tres partes laterales y una a popa, el "Buenavista" acelera al máximo las operaciones de carga y descarga

calará por vez primera en Santa Cruz y, con el "Black Prince", quedará afecto a la línea regular frutera entre Canarias

amarrados en las cercanías y que, como él, daban al viento la alegría multicolor de la empavesada.

## "Tórises" y "campiones"

Cuatro nombres —Forwood, Yeoward, Otto Thoresen y Fred Olsen Line— han quedado grabados, de manera indeleble, en la historia del puerto de Santa Cruz de Tenerife como las empresas armadoras que iniciaron el tráfico frutero regular entre Canarias y el continente europeo.

Desaparecidas las Forwood y Yeoward y transferida la flota e intereses de la Otto Thoresen a la entonces pujante Fred Olsen Line —y esto ocurrió hace exactamente cincuenta años— ésta continúa en la mar y sus numerosas unidades hoy en servicio la prestigan, en todos los mares y en todos los tráficos, con las rúbricas de blancas estelas.

Largo sería enumerar todos y cada uno de los "campiones" y "tórises" que, a lo largo de décadas, han visitado nuestro puerto. Entonces 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", palos de mucha guinda entre los ventiladores a bodegas, y los "mambrús" exhaustando vapor— se

ha pasado a la espléndida realidad de los "Blacks", el "Blenheim" y este "Buenavista" que para septiembre se anuncia.

Y es que ha caracterizado siempre a la naviera una preocupación constante por, cada cierto número de años —y de acuerdo con las tendencias del tráfico— construir nuevas unidades especialmente diseñadas para tan particular servicio y, así, estar siempre en posesión de una flota totalmente al día.

Muchas han sido las especialmente estudiadas y construidas 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 fletes.

Y, tanto unas como otras, todas son aquí bien recordadas puesto que, no en vano han significado —significan— toda una larga e interesante 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 momento preciso en que Santa Cruz —la isla toda— quedó unida a la naviera que, desde la entonces Cristianía, regía Otto Thoresen, na-

La Agencia Frutera, allá por 1903, comenzó a fletar unidades 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, durante larga temporada, hicieron la línea entre nuestro puerto a los de Liverpool y Londres.

El 12 de marzo de 1904 señala la llegada del primer frutero de la Otto Thoresen 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, seguidamente, se hizo a la mar para, el 30 de abril, de nuevo poner a la vista de la ciudad marinera su particular silueta, 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 en la línea frutera regular, línea a la que, en diciembre, se une el "San Telmo", un nuevo "tórise" recién botado en los astilleros de la Fredrikstad.

El 6 de febrero de 1906, el "Santa Cruz" —gemelo del "San Telmo"— flamante y recién salido de los astilleros, llegó por vez primera al puerto de la ciudad cuyo nombre llevaba. Sus 1.800 toneladas representaban una muy notable mejora sobre el resto de las unidades entonces en ser-

una alternativa que, tomando vapor de calderas escocesas, le daba sobre una hélice 11,5 nudos de media a régimen regular.

## Los años decisivos

También en 1906 se incorporaron los nuevos "Sardinia", "San Lucar" y "Setúbal", todos ellos productos de la Fredrikstad y que, con sus 2.500 toneladas, significaban un progreso en la flota que ya dirigía desde aquí la agencia de la Thoresen.

El 26 de abril del mismo año arriba al Puerto de la Cruz el pequeño "Sancho" que —al mando del capitán Nielsen— venía de Cristianía para incorporarse al servicio interinsular de cabotaje.

Al día siguiente llega a Santa Cruz y, tras carbonear, da comienzo a sus servicios regulares por todos los pequeños puertos y caletas de la geografía insular hasta que, en junio, arribó el pabellón noruego, iza el español y se hace cargo de su mando el capitán García, un isleño experimentado en el difícil contorno costero de la isla.

Cuando en 1914 estalló la guerra, ya la Thoresen había puesto en servicio nuevos fruteros, "San Miguel", "San Mateo" y "Salamanca", construidos en los astilleros ingleses de la Wood Skinner and Co., de Newcastle, así como los españoles "San Sebastián" y "San Juan", estos dos últimos dedicados —con el antes citado "Sancho"— al servicio interinsular de cabotaje frutero.

La guerra desarticuló todos los servicios regulares de la naviera y, hasta 1919, no comenzó de nuevo aquella línea semanal que, con anterioridad, se mantenía.

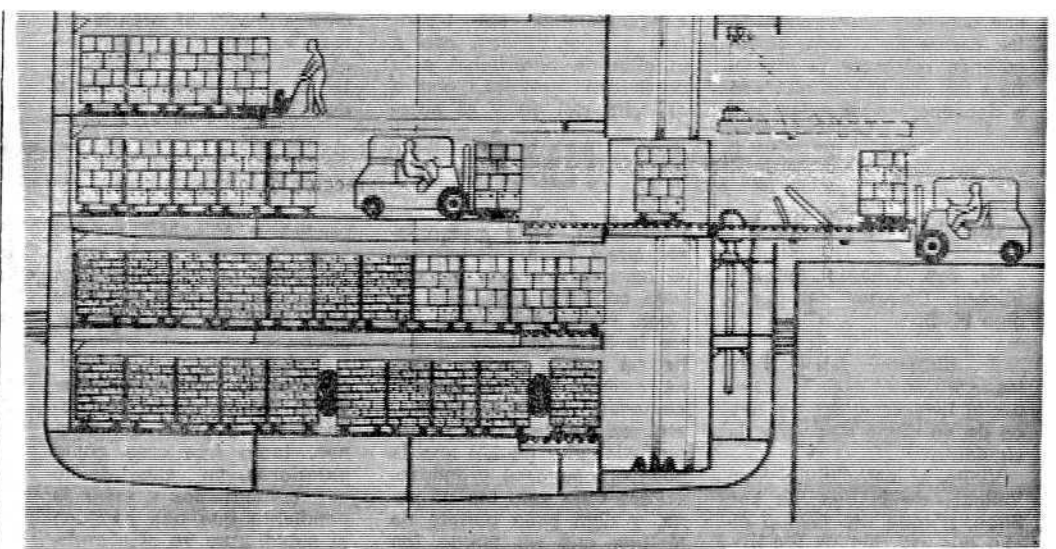
A falta de unidades pro-

pias —la naviera había sufrido pérdidas durante el conflicto bélico—, se fletaron barcos de otras firmas y, entre ellos, en viaje inaugural arribó el "Juan" que, con los años, fue el "Castillo Olmedo", el único cableero que ha prestado servicio en la marina mercante española.

Los nombres de "Albania", "Venator", "París", "Senato" y "José" señalan un periodo en que la naviera se encontraba con dificultades para reorganizar su flota y, mientras en astilleros ingleses se construían los "San José", "San Andrés", "San Miguel", "Segovia" y la motonave "Sardinia", estas unidades fletadas tuvieron a su cargo el mantenimiento de los diversos servicios.

Sin embargo se logró el fin deseado y, poco a poco, los "tórises", —casi todos de nueva construcción— volvieron a poner sus estampas marineras en aguas de Canarias.

Entonces, y para reemplazar los "San Juan" y "San Sebastián" —que con el "Sancho" habían sido vendidos durante la guerra a armadores peninsulares— se encargaron dos motonaves, "Sancho II" y "Santa Ursula", que, con aquellos sus altas chimeneas, fueron las primeras que en estas islas, y creo en toda España, navegaron en viajes de altura impulsadas por motores diesel, aquéllos que dejaban tras sí un suave respirar apenas perceptible, y no los airrosos penachos de sus anteriores compañeros que habían cam-



Corte transversal donde, con toda claridad, se aprecia el dispositivo de carga por medio de ascensores a la cubierta alta

Vaerks, de Oslo, se destinaría a la línea de Canarias.

Y, botado en 1924, éste fue el primer "Buenavista" en la flota de la Fred Olsen.

De 1.999 toneladas brutas y 1.037 netas, eran sus principales dimensiones 92,5 metros de eslora por 12,80 de manga y, con una alternativa triple, alcanzaba media de 12 nudos a régimen normal. Registrado como propiedad de la A.S. Ganger Roif —una de las varias filiales de la Fred Olsen— tuvo la distinción de ser el último vapor construido para la naviera que, desde hacía tiempo, se interesaba más y más por las motonaves.

Este "Buenavista", este último "coal fired vessel" de la naviera, se destinó al tráfico frutero con Canarias que, dada la importancia que tomaba, hacía ya necesario un nuevo "feeder ship" y, para ello, en Oslo, se comenzó a acondicionar a la motonave "Bure" que —gemela

terminaba también su armamento.

En las primeras horas del 12 de febrero de 1925, la mar santacrucera aparecía, como siempre, pintada de barcos. Rumbo al Sur iba el danés "E. M. Dalgas" que, en lastre, aún llevaba en sus bandas las claras señales de la descarga del carbón que, desde Cardiff, aquí había dejado en las gabarras de la Hamilton y Compañía. Iba hacia Rufisque y, casi en su estela —con rumbo a Las Palmas— salió el "Saffi", de la Oldenburguesa, que el día anterior había llegado, procedente de Hamburgo, al mando del capitán Eon.

Frente a la playa de San Antonio descargaba carbón el sueco "Eros" y, en el Muelle Sur, realizaban operaciones los "Idraet", "Alondra", "Hegre" el "paquete" inglés "New Méjico", el vapor correo "Romeu" —el mismo que aún cruza la mar—, "Sotileza", también de bandera española y, como complemento de la escena, el "San José", de la Fred Olsen que, abarloados, tenía a los "Sancho II" y "Santa Ursula" que le trataban sus cargamentos de "huacales" de plátanos.

Tras Anaga apareció la estampa marinera del "Aguila de Oro" —aún conservaba su estampa de antiguo yate— y, casi en su estela, sobre la línea lejana se dibujaron dos barcos que navegaban en franca demanda de la bocana del puerto.

Del Sur venía el "Isora" cuando, con toda claridad, se pudo identificar a los que, tras él, "Aguila de Oro", venían con rumbo a Santa Cruz: eran el "Buenavista" y, en su estela, el "Bure", ambos en su primer viaje a Santa Cruz de Tenerife.

El "Buenavista" venía al mando del capitán Aune —su tripulación estaba compuesta por treinta hombres— y, ya atracado en el Muelle Sur, procedió a la descarga de las mercancías

navista" puso su presencia constante en nuestras aguas.

Pero el tiempo y la técnica avanzaban y, el 4 de junio de 1930, al mando del mismo capitán Aune que aquí trajo al "Buenavista", en viaje inaugural arribó la motonave "Bañaderos", primera de las cuatro proyectadas para sustituir a los vapores que aún quedaban en servicio.

El 24 de enero del año siguiente arribó su gemelo, el "Bajamar" y, de esta manera, la Fred Olsen Line contó, una vez más, con una flota que cumplía totalmente con las últimas innovaciones de la técnica. Con los antiguos "Santos" y el "Buenavista", las dos modernas motonaves continuaron en la línea frutera hasta que, en febrero y septiembre de 1933, llegaron a Santa Cruz los "Breñas" y "Bancurria" que, en viaje directo, llegaban de Oslo con cargos completos de aquel entonces célebre cemento Dalen.

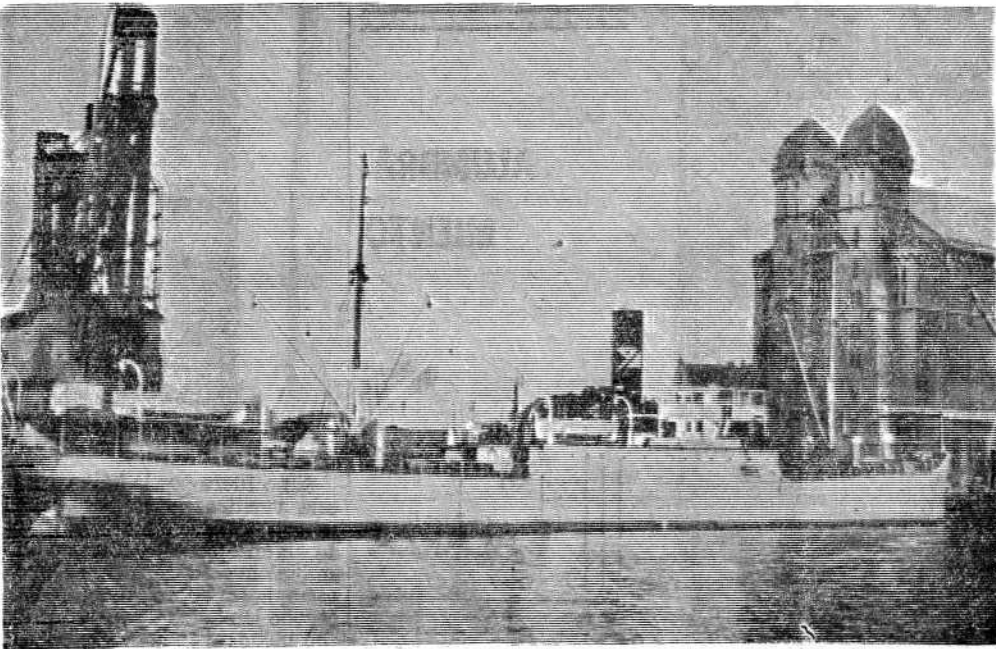
Pero estas motonaves, de muy rentable explotación económica, relegaron a un muy segundo término al "Buenavista" que, esporádicamente, hizo algunos viajes a Santa Cruz hasta que, en 1936, fue vendido y empleado en otros tráficos por sus nuevos armadores.

Cuando Noruega fue ocupada por las fuerzas alemanas, pasó a prestar sus servicios por cuenta de los aliados hasta que, el 7 de febrero de 1942, fue hundido por un submarino alemán.

## El nuevo "Buenavista"

Esta última adición a la flota de la Fred Olsen Line, —este "único dual-purpose liner"— desplaza 2.280 toneladas y son sus principales dimensiones 95 metros de eslora total, 85 entre perpendiculares, 16,2 de manga, 11,02 de puntal a la cubierta

(Pasa a la página 20)



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

# LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la página 4)

principal —6,30 hasta la tercera— y 6,10 de calado máximo.

El equipo propulsor está compuesto por dos grupos de motores Werspoor, del tipo TM 410 que —con potencia de 4.400 B. H. P. cada uno, y a 525 revoluciones por minuto— le han dado en pruebas una media de 19 nudos a régimen normal. El equipo auxiliar está compuesta por tres Stork Werkspoor, de 218 k., y dispone también de igual número de generadores, de 750 kw. cada uno.

La maquinaria de cubierta —molinete, chigres, etc.— es electro-hidráulica y ha sido construida en las factorías de la Hydraulikk Brattvag.

En la actualidad —y así lo hará siempre— desde los primeros días de junio hasta septiembre cubre la línea entre Kristiansand e Hirsthals, línea en la que llevará 700 pasajeros en la cubierta alta y, en las inferiores, 200 automóviles; si el número de turismos se reduce a 150, entonces lleva 16 camiones o, también, 12 vagones de ferrocarril, caso éste para el que cuenta con dos líneas en la cubierta número 3.

Los pasajeros disponen de 1.100 metros cuadrados de espacio distribuidos en cafetería, salones, sala de fiestas —con pista de baile y bar— tiendas y, a proa, un salón con 200 butacas tipo avión.

Esta travesía dura sólo 4 horas y, está previsto, en ella el "Buenavista" hará dos viajes diarios.

En invierno, el "Buenavista"

hará la línea Rotterdam-Canarias y, para ello, la primera cubierta —o sea, la dedicada a pasaje— se transforma para el transporte de fruta y carga me-

canizada, con lo cual la capacidad total en metros cuadrados pasa a 2.934 repartida en las cuatro y los metros cúbicos a 5.908. Se estima que, así, el bar-

co tendrá capacidad para el transporte de, aproximadamente, 2.400 pallets con un total de, también aproximadamente, 280.000 bultos de tomates.

Cuenta con portas laterales y a popa —también puede hacer el servicio "roll on - roll off"— y, para la carga en la cubierta número 1, se emplea un ascensor, mientras que, para facilitar la maniobra en las restantes se utilizan carretillas elevadoras. El alto en la citada número 1 es de 2,1 metros y, en las cuatro restantes, de sólo 2.

Dos rampas facilitan la entrada y salida de coches y camiones mientras que, a proa de la cubierta a ellos destinada, existe un ascensor para su traslado a la inmediata superior.

Otra de las muchas novedades es que el "Buenavista" cumple todos los requisitos exigidos por el Norske Veritas para navegar sin nadie en la sala de máquinas y ser éstas dirigidas, automáticamente, desde el puente. Dispone de dos radares, piloto automático, sonda de eco, corredera automática, etc., etc. y, además, todos los materiales empleados en su construcción son incombustibles.

Las bodegas son refrigeradas y climatizadas y el "Buenavista" cuenta con la más alta clasificación —1 A 1— del Norske Veritas, clasificación ésta similar a la concedida por el Lloyd. Cumple con las Convenciones Internacionales de Seguridad, así como las últimas disposiciones al respecto contra incendios y automatización y, para navegar en el Báltico helado, el casco está debidamente reforzado.

La hélice de amura, producto de la Ulstein Propeller A. S., tiene potencia de 650 H.P. y es de palas variables.

El "Buenavista" tiene proa de bulbo y su estampa marinera —con dos chimeneas pareadas a popa— recuerda a los "ferries" daneses "Prinsessan Christina", "Prinsessan Margaretha" y "Prinsessan Desiree", todos ellos de la Goteborg Frederikshavn Linjen. La acomodación de la tripulación va en la cubierta superior y a proa y, a cada banda, el "Buenavista" lleva cuatro botes salvavidas, a motor y de casco metálico.

En los mismos astilleros está en grada una unidad gemela —la construcción número 64 de la Ulstein Mek. Vaer Verksted A.S.— que, aún sin nombre asignado, entrará en servicio en mayo del próximo año.

Está al mando del capitán Austein Dvergsnes y, como jefe de máquinas, ha sido nombrado Peder Stene.

Este es, a grandes rasgos, el nuevo "Buenavista" que, en septiembre, se incorporará al servicio Rotterdam-Canarias y que una vez más, traerá a nuestras islas el nombre de la ciudad que, en el Norte de Tenerife, tiene amplia tradición agrícola y marinera.

## SE ALQUILA

Frente Plaza Militar, local de 250 m2., con 250 m2., de sótano.

HACIENDO ESQUINA

INMOBILIARIA

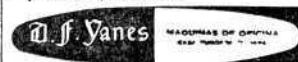
# JOVER

Rambla de Pulido, 64

ETR 1

- ELECTRONICA
- UN NUEVO CONCEPTO EN CALCULADORAS

—precio + calidad



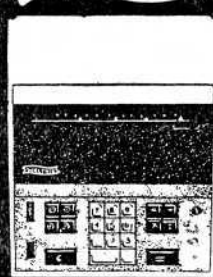
A.F. YANES, S.L.

oficinas y exposición:

Suárez Guerra. 2-A

Tlfno: 24-54-85 - 24-72-90-91

WALTHER



## Suministros Agrícolas L. Bacallado

LA LAGUNA

Comunica que por derribo de edificio traslada, provisionalmente, sus oficinas y despacho a:

CALLE HERACLIO SANCHEZ número 14. Edificio Moneyba.  
(Frente al Parque Victoria).-LA LAGUNA.

# Si