

Del "ALCEDO" al "MONTE TOLEDO", 85 años de historia marinera

LA ISLA y los barcos

La amarilla chimenea, con la A estampada en rojo, trae siempre evocaciones del pasado marinero de los pueblos de Vizcaya. Sus colores y contraseña —a tope hoy del modernísimo «Monte Toledo»— recuerdan toda una etapa de esplendor, con la ría poblada de barcos de bragues rectos, popas de espejo y chimeneas de mucha guinda y adornadas con «mambrús», que, en bronceadas letras, lucían con orgullo el Bilbao de la matrícula.

A tope de los mayores, la bandera blanca, con cuadrado rojo en la valna, ponía su inquieto ondear mientras las humeantes chimeneas se adornaban verdaderos postes publicitarios— con la alegría de sus colores respectivos.

Marítima Unión, Vascongada, Marítima del Nervión, Bachi, Bongolea, Vizcaya, Euzkera e Iturri, eran nombres y contraseñas que, en su eterna inquietud de «tramps», eran conocidos en todos los puertos y mares.

Sin embargo, los barcos de la chimenea amarilla con la S y la A enlazadas —los «Salvation Army ships» de los ingleses— tenían, reconocida por todos, una solera y prestigio difícilmente igualables.

El 26 de octubre de 1939, el «Monte Bizcargui» inició el servicio frutero entre Canarias e Inglaterra

Posteriormente navegaron en dicha línea los «Monte Banderas», «Monte Bustelo», «Monte Abril» y «Monte Amboto»

Suspendida por causa de la guerra, fue reanudada en enero de 1950 con el panameño «Karukara», luego rebautizado «Monte de la Esperanza»

Al «Monte Toledo», de 13.500 toneladas, se unirá a fines de año el «Monte Granada», botado el pasado 9 de febrero en los astilleros de la Unión Naval de Levante

Por Juan Antonio Padrón Albornoz

baratos cargueros a los emprendedores navieros del Cantábrico. Mineral en los viajes de ida y carbón en los de vuelta, garantizaban fletes a los barcos que, todos, lucían la estampa marinera entonces usual de palos y chimeneas en caída sobre los «well decks», «three islands», «flush decks» y algún que otro lento y antiestético

meses después, y de la pareja «Arno» y «Aritz», bastante más retrasada ya. Sota y Aznar, con ese sexto sentido de los negocios y sus riesgos, que es patrimonio exclusivo de las personas privilegiadas que tienen la suerte de levantar riqueza en la inclemente batalla de las finanzas y las empresas, presintieron desde el principio que la

fue marinado con una dotación de presa y, enviado a Alemania, varó luego en la costa danesa. Puesto a flote, fue reparado en Fredrikshavn, de donde zarpó rumbo a Newcastle; allí cargó carbón para Bilbao, puerto al que arribó el 21 de julio de 1918, o sea, a los 606 días de su salida.

Nueva etapa de la naviera

En 1920, con la entrega de los «Arno Mendi», «Aritz Mendi», «Iluntzar Mendi» y «Artza Mendi», la Sota y Aznar entra en nueva y prometedora etapa de expansión.

De estos barcos, el «Artza Mendi» era un petrolero de 4.598 toneladas de arqueo y 9.848 de desplazamiento a máxima carga. Producto de los astilleros de la Euskalduna, eran sus principales dimensiones 114 metros de eslora por 15,29 de manga y, equipado con una alternativa triple, daba 10,5 nudos de media a régimen normal.

Este petrolero fue vendido a la Campsa en 1927 y, con el nuevo nombre de «Zorroza», durante años continuó en la mar. Fue la suya —con la del «Go-beo»— una de las estampas marineras más constantes en Santa Cruz cuando, durante la guerra mundial, los escasos petroleros españoles tomaron sobre sí la tarea de abastecer de crudo a la refinería tinerfeña de la Compañía Española de Petróleos y, a su vez, el transporte de refinado a puertos de la Península.

Al mismo tiempo, Sota y Aznar contrató con Euskalduna ocho motonaves de 2.955 toneladas de arqueo total —6.330 de desplazamiento a máxima carga— que, entre 1929 y año siguiente, se incorporaron a la flota de la naviera. Estos «motor ships» recibieron los nombres de «Artza Mendi», «Axpe Mendi», «Aya Mendi», «Altube Mendi», «Amboto Mendi», «Arnal Mendi», «Ayala Mendi» y «Araya Mendi».

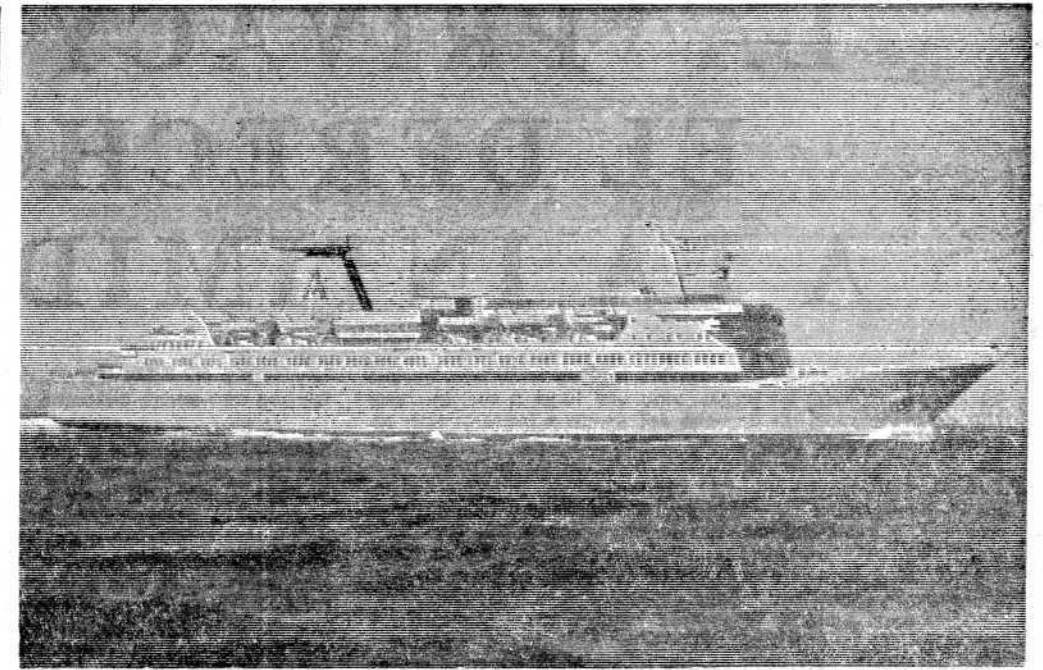
Unidades sólidas y bien construidas —eran sus principales dimensiones 107 metros de eslora por 13,86 de manga— daban 11 nudos de media, con un consumo de menos de cinco toneladas de combustible por singladura. Con aire escandinavo en sus siluetas, estos «motor ships» eran la clásica construcción de Euskalduna, finos de marcha y económicos —como hemos visto— de consumos.

Vino luego la etapa de la crisis de fletes, lógica consecuencia de la depresión económica mundial y, como todos los «tramps» que en los mares del mundo eran, los barcos de Sota y Aznar «vagabundeaban por los puertos del Río de la Plata y los diques del Canal de Bristol mendigando retornos con una caldera apagada para rebajar la plantilla de fogoneros».

Bilbao se convirtió entonces en un cementerio de barcos que, inactivos y con las chimeneas tapadas, lloraban herrumbre por los imbornales. Doce de los «Mendis» —con 48.708 toneladas de registro bruto total— seataban larga y tristemente en espera de tiempos mejores.

Alguno se vendió —el «Astondo Mendi» para pontón carbnero— pero, otros, con menos suerte, marcharon al desguace. Y fue así como desaparecieron los «Aiskori Mendi», «Ordunte Mendi», «Urko Mendi», «Iluntzar Mendi», etc.

Antes de 1936, la única incorporación que recibió la flota de Sota y Aznar fue la del «Aritz Mendi», de 2.661 toneladas, que no era otro que el antiguo «Mar del Norte», botado en Euskalduna en 1915 para la Marítima del Nervión, naviera que luego lo vendió a la Trasmediterránea. Rebautizado «Río Navia», hizo el cabotaje con otros —Río Francolí, «Río Manzanares», «Río Tajo», «Río Segre», etc.— hasta su venta a Sota y Aznar que, con los «Mendis» de la serie «B», lo utilizó en el mis-



El moderno «Monte Toledo» cuando, en aguas del Mediterráneo, realizaba sus pruebas oficiales.—(Foto Unión Naval de Levante).

men el «Agre Mendi», seguido en octubre por el «Aizkarai Mendi» que, hasta hacía poco, había navegado con el nombre de «Erika» y bandera alemana. Ambos trajeron carga de combustible para las gabarras y depósitos en tierra de la firma Depósitos de Carbones de Tenerife S.A. y, más tarde, en lastre volvieron al puerto de procedencia.

Con España en paz, el 8 de mayo llegó procedente de Buenos Aires el «Cabo San Antonio» —ese día estaban en puertos los trasatlánticos «Dullio» y «Dunbar Castle»— y, el 31 del mismo mes, lo hizo el «Juan de Astigarraga». El 25 de junio, con carga de cereales llegó del Plata el «Aritz Mendi» y, en ju-

retirar a los «tramps» de estas aguas.

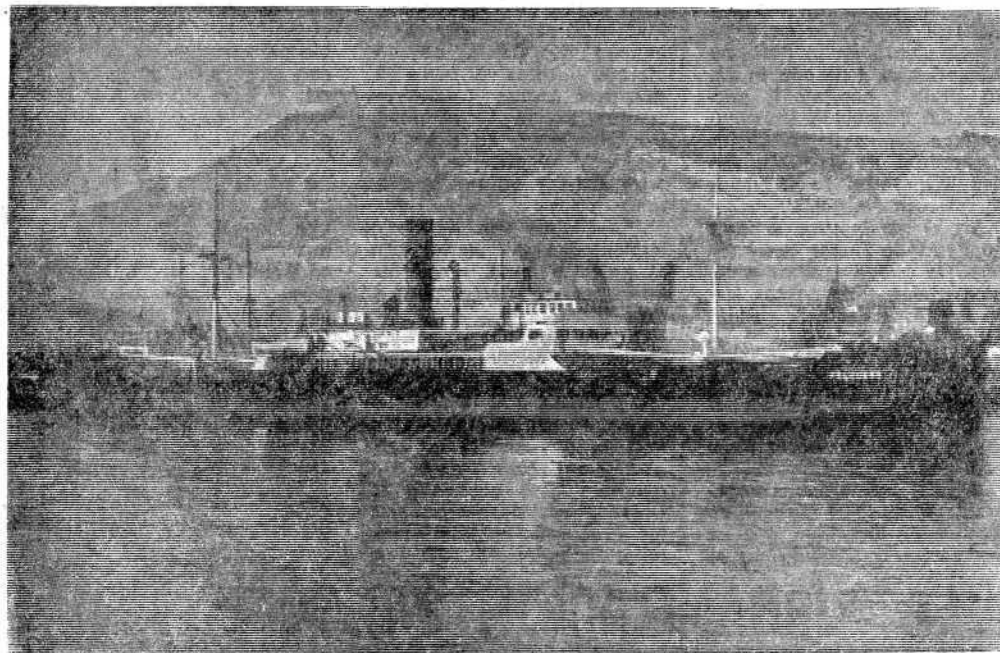
Con la marcha del «Ariaga», desaparecen del puerto los «Mendis». La razón social cambió su nombre por el de Naviera Aznar y los barcos fueron rebautizados con los nombres de montes de toda la orografía española, si bien el «Arantzazu Mendi» no llegó a lucir tal nuevo sistema de nomenclatura pues, en mayo, se perdió en las costas de Irlanda.

La supresión de las líneas fruteras entre Canarias y puertos los trasatlánticos «Conte Grande», «Andalucía Star» y «Leopoldville», así como el «Monte Gorbea» que, procedente de Rosario, descargaba cereales. El 1 del mes siguiente, el

procedente de Barcelona arribó el «Monte Amboto» que, por la noche, fue despachado para Southampton con carga de fruta.

El servicio resultó rentable y, durante meses, los tres vapores y las dos motonaves continuaron en él a pesar de los riesgos de la guerra. El 6 de abril, el «Monte Abril» llegó al tiempo que, del Sur, en busca de refugio lo hacía el «Kosmos II», factoría ballenera que procedía de la Antártida, y —en el Muelle Sur— realizaban operaciones los trasatlánticos «Conte Grande», «Andalucía Star» y «Leopoldville», así como el «Monte Gorbea» que, procedente de Rosario, descargaba cereales.

El 1 del mes siguiente, el



El «Upo Mendi», un «turret deck» que en 1939 fue rebautizado «Monte Jarindo». En 1952 fue vendido a la Duro Felguera, de Gijón, y tomó el nuevo nombre de «Felguera». (Reproducción fotográfica, Juan Hernández).

Los vapores de Arner Tuter... turret deck... los «tambuchos»... guerra iba a ser muy dura por...

El «Upo Mendi», un «turret deck» que en 1939 fue rebautizado «Monte Jarindo». En 1952 fue vendido a la Duro Felguera, de Gijón, y tomó el nuevo nombre de «Felguera». (Reproducción fotográfica, Juan Hernández).

Las navieras de Aznar Tutor y don Ramón de la Sota dieron lugar, fusionadas, a la Sota y Aznar, cuyos barcos —Alcedo», «Sestao», «Poveña», «Santurce», «Somorrostro», «Algorta», «Baracaldo», etc.— paseaban por la mar los recios nombres de la no menos recia Vizcaya.

El «second hand market» de los ingleses surtía de buenos y

Los primeros años de los «Mendis»

La orografía tonta con su sonoridad que, pronto, queda estampada en amuras y espejos de popa. Los nombres de «Axpe Mendi», «Andraka Mendi», «Arinda Mendi», «Aizkori Mendi», «Arno Mendi» y tantos otros, hacen que se olviden aquellos —«Erandio», «Plencia», «Mundaka», «Lekeitio», «Bermeo», etc.— que, hasta 1917, se reflejaron en las estelas alborotadas.

Los nuevos «Mendis» aumentaron de tonelaje y eslora, lo cual les permitió participar en el entonces lucrativo tráfico «tramp». Sus proas mordieron todos los mares del mundo y, en sus hondas calas, guardaron y transportaron la completa gama de todas las cargas.

Santa Cruz de Tenerife les conoció cuando al Plata marchaban repletos de carbón para, en viajes de retorno, pasar con las bodegas abarrotadas de trigo de Santa Fe, Córdoba, Entreríos y la Pampa generosa.

Buenos Aires y Rosario eran los puertos de carga para el cereal. Pero todo cambió cuando, en 1914, la guerra comenzó en Europa y los mercantes españoles corrieron los mismos riesgos que los pertenecientes a las naciones beligerantes.

Por entonces, la naviera contaba con tonelaje moderno pues, desde 1906, en lugar de acudir al «second hand market», se había contratado con Euskalduna la construcción de nuevas unidades. Fue así como nacieron a la mar, entre dicho año y 1914, los «Arza Mendi», «Arnebal Mendi», «Anboto Mendi», «Ganegokorta Mendi», «Udala Mendi», «Bizcargi Mendi», «Upo Mendi», —éste era del tipo «turret deck»—, «Gorbea Mendi» y «Unbe Mendi».

No por ello decayó la compra de otros buenos cargueros —«Lalen Mendi», «Oiz Mendi», «Ordunte Mendi», «Aiskarai Mendi», «Jeta Mendi», etc.— y, cuando sonó el ronco cañón de la guerra, Sota y Aznar contaba con una magnífica flota.

Sobre esta etapa, escribió un

«turret deck», los «tambuchos» del viejo Santa Cruz puerto carbonero.

Las alternativas triples, con buen Cardiff en las carboneras, les daban los mismos 8 ó 9 nudos de todos los vapores de entonces. Así, a paladas de hélices ruidosas, fueron trazando estelas y, cada vez más, alejándose de las aguas de la vieja Europa.

escritor sobre temas náuticos: «La naviera, que desde la pérdida del «Portugalete», en 1912, no había vuelto a tener más bajas por accidente, entró con la llegada de la guerra europea en un período realmente crítico. En 1915 vendía sus antiguos vapores «Cierbana», «Poveña», «Solube Mendi» y «Aizkarai Mendi» cuando las necesidades ineludibles creadas a la industria y al comercio de casa requerían un esfuerzo urgente de la flota para cumplir los compromisos contraídos y, al mismo tiempo, aprovechar la coyuntura favorable del mercado de fletes, creada al calor de las duras circunstancias.

Entonces fue cuando don Ramón encargó un nuevo barco a Euskalduna, el «Igotz Mendi», precursor del «Artagan», que habría de contratarse pocos

guerra iba a ser muy dura, particularmente en la mar; que el juego comercial —hierro y carbón— de la pujante siderurgia bilbaína, estaba indisolublemente ligado a la baraja de Inglaterra y que el hacer honor —caro honor— a los compromisos contraídos iba a costar mares de sangre y docenas y docenas de vapores; de vapores neutrales, empeñados en la difícil aventura de burlar el bloqueo submarino total, al que finalmente habría de tener que recurrir Alemania en su último esfuerzo».

En 1916, Sota y Aznar perdió el «Baklo», desaparecido en el Golfo de Vizcaya, y por obra de los torpedos de los submarinos alemanes, se fueron para siempre de la mar los «Oiz Mendi» y «Ganegokorta Mendi», mientras que —tras chocar con una mina— se hundió el «Mendiviu Mendi». Durante 1917 fueron hundidos los «Algorta», «Alu Mendi», «Lalen Mendi» y «Begoña» y, antes de que la paz volviese al mundo, los «U-boats» germanos se apuntaron el torpedeamiento del «Axpe Mendi», seguida luego por el de los «Arno Mendi», «Atzeri Mendi», «Udala Mendi» y «Anboto Mendi».

El «Igotz Mendi», apresado por el crucero auxiliar «Wolff», de la Marina de Guerra alemana,

nuevo nombre de «Zorroza», durante años continuó en la mar. Fue la suya —con la del «Gobeo»— una de las estampas marineras más constantes en Santa Cruz cuando, durante la guerra mundial, los escasos petroleros españoles tomaron sobre sí la tarea de abastecer de crudo a la refinería tinerfeña de la Compañía Española de Petróleos y, a su vez, el transporte de refinado a puertos de la Península.

Nuevos cargueros «Artiba Mendi», «Arnotegui Mendi», «Aitobizkar Mendi», «Astoi Mendi», etc.— izan a tope la contraseña de la naviera. Los «three islands», con chimeneas y arboladuras rectas y el clásico «split» británico, navegaban —eran ya otros tiempos— a 10 y 11 nudos. Las alternativas triples, el carbón y las calderas escocesas continuaban llevando por la mar a los «tramps» de cascos pandudos y fue entonces cuando —con toda arazón— un comentarista naval definió a la pujante naviera como «espina dorsal del tramping bilbaíno, prestigio sólido del pabellón mercante español por los siete mares desde comienzos de siglo».

En 1927, Sota y Aznar contrató con los astilleros de la William Gray and Co. Ltd., en West Hartlepool, la construcción de cuatro vapores de 1.597 toneladas que, con los nombres de «Aralar Mendi», «Atxuri Mendi», «Aloña Mendi» y «Andutz Mendi», se entregaron entre 1928 y 1929.

Estos barcos, de 88 metros de eslora por 11,89 de manga, estaban equipados con alternativas triples que, con 1.500 H. P., les daban 11 nudos de media y estaban bien preparados para hacer el cabotaje y también, líneas de altura,

Mendi», de 2.661 toneladas, que no era otro que el antiguo «Mar del Norte», botado en Euskalduna en 1915 para la Marítima del Nervión, naviera que luego lo vendió a la Trasmediterránea. Rebautizado «Río Navia», hizo el cabotaje con otros —«Río Francolí», «Río Manzanares», «Río Tajo», «Río Segre», etc.— hasta su venta a Sota y Aznar que, con los «Mendis» de la serie «B», lo utilizó en el mismo tráfico que hacía bajo el gallardetón de la empresa creada por el doctor Dómine.

Años de guerra

Pocos años después, la guerra civil dividió la flota de Sota y Aznar. Unos cargueros quedaron en puertos españoles, pero otros muchas amarraron en Liverpool, Londres y Buenos Aires. Sólo uno se perdió durante los tres años de lucha; fue el «Jeta Mendi» —antiguo «Netherthor» inglés, adquirido en 1909— que, el 12 de septiembre de 1936, fue hundido para bloquear el puerto de Pasajes.

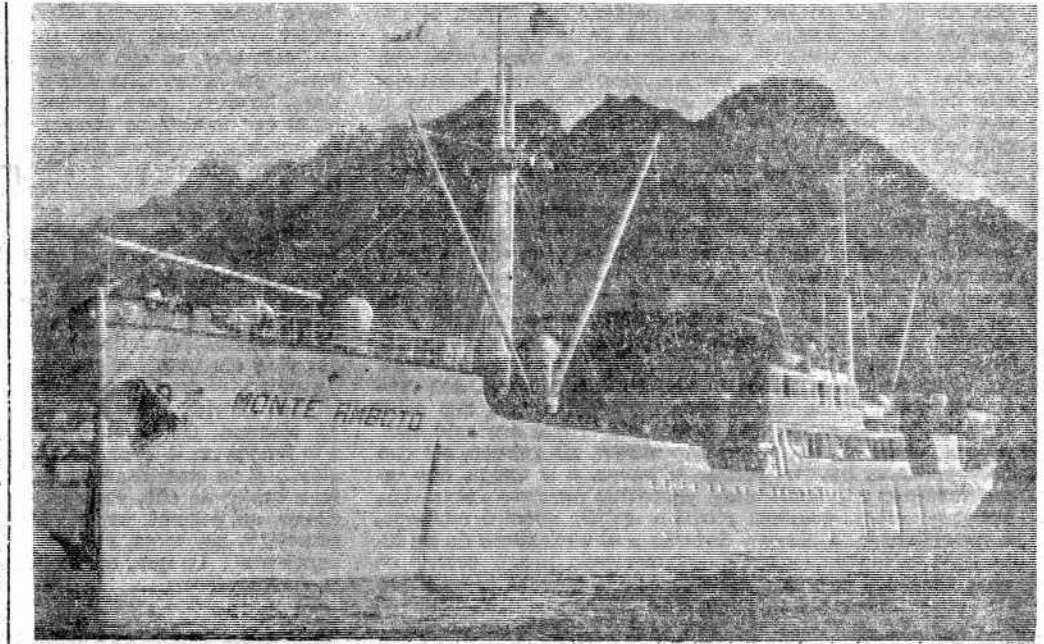
Algunos fueron abanderados provisionalmente en Alemania o Italia —«Artzande Mendi», que tomó el nuevo nombre de «Siena»; «Aizkarai Mendi», rebautizado «Blanca»; «Ayala Mendi», que de 1937 a 1939 navegó con el «Elise», y «Arantz Mendi», que lo hizo con el de «Leece»— y, requisados por el Gobierno de Madrid, los «Andutz Mendi» y «Artea Mendi» fueron incorporados como transportes a las fuerzas navales.

En febrero de 1937, el «Andutz Mendi» fue cañoneado por el submarino «General Sanjurjo» en aguas del Mediterráneo. Pudo alcanzar el puerto de Barcelona desde el que, más tarde, hizo varios viajes a puertos rusos del Mar Negro. Hundido por la aviación mientras reparaba en el puerto de la Ciudad Condal, en febrero de 1940 fue puesto a flote por la Comisión de la Armada para el Salvamento de Buques y, completamente modernizado —incluso se le alargó la eslora hasta 98 metros— volvió a la mar con el nuevo nombre de «Monte Butre».

El «Artea Mendi», de 5.700 toneladas de desplazamiento, también actuó como transporte auxiliar de la Escuadra y, cuando terminó la guerra, se encontraba en la base naval de Cartagena.

Por lo que a Santa Cruz de Tenerife respecta, tras largos meses de ausencia, la contraseña de la naviera volvió a lucir el 29 de marzo de 1937 cuando —al mando del capitán Ercoera— llegó el «Altube Mendi» a la consignación de don Manuel Cruz. En julio del mismo año, el «Artiba Mendi» recaló en el curso de un viaje a Santa Isabel de Fernando Poo y, en septiembre, pasó de vuelta a Cádiz.

En abril y junio de 1938, con carga de carbón vino desde Bra-



La motonave «Monte Ambuto» que, con otros barcos de la Aznar, hizo en 1939 la línea frutera con Inglaterra.—(Fotos del autor).

lio, recalaron por Santa Cruz los «Astoi Mendi», «Agire Mendi» —que se dirigía a Londres—, «Artagan Mendi», «Aizkori Mendi», «Abodi Mendi» —que descargó cereales— y, el 24 de agosto, arribó el último «Mendi» al puerto de la capital tinerfeña. Se trataba del «Ariaga Mendi» que, desde Buenos Aires, se dirigía a Amberes con carga en tránsito.

Con ellos sonaron de nuevo en Santa Cruz nombres de capitanes —Cortina, Lapeyra, Aranguren, Aguirre, Rendales, etc.— intimamente ligados a su pasado pero, poco después, la segunda guerra mundial vuelve a

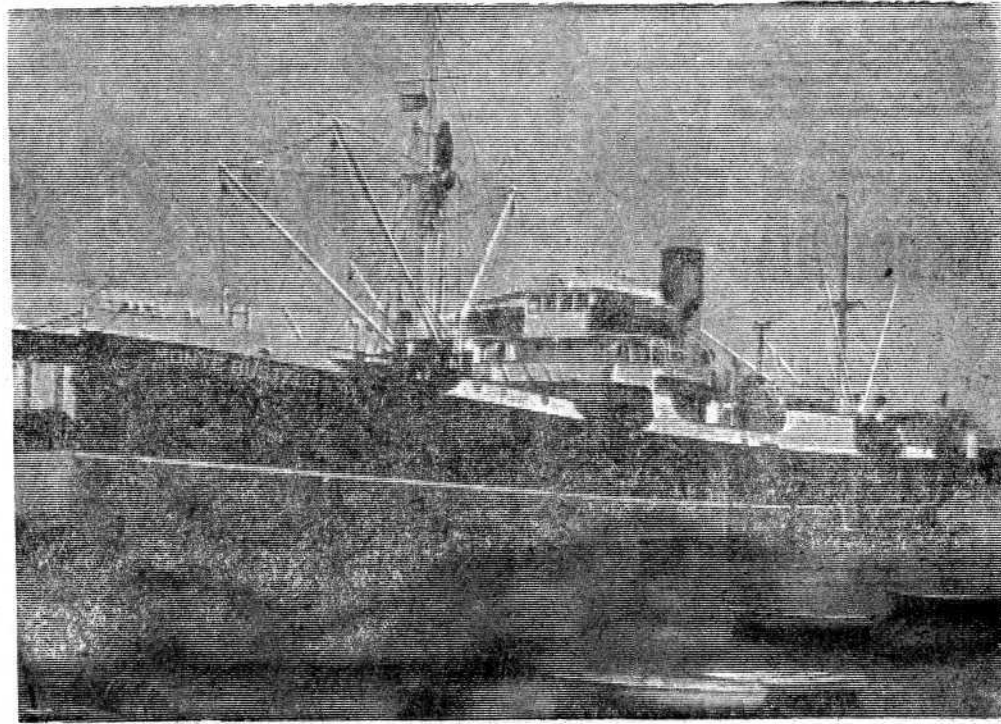
«Gyda», «Almena» y «Estrid» —que, sin embargo, no solucionaron el problema. Las gestiones llevadas a cabo con la Aznar dieron el resultado que se esperaba y dicha naviera se preparó para establecer línea regular con Bristol. El 26 de octubre de 1939 arribó el primer «Monte» —el «Monte Bizcargui» concretamente— que, tras cargar y hacer consumo, siguió a Las Palmas y el antes citado puerto británico.

Así quedó inaugurada la línea a la que, en noviembre, se incorporaron los «Monte Bustelo», «Monte Banderas» y «Monte Abril». El 21 de marzo de 1940,

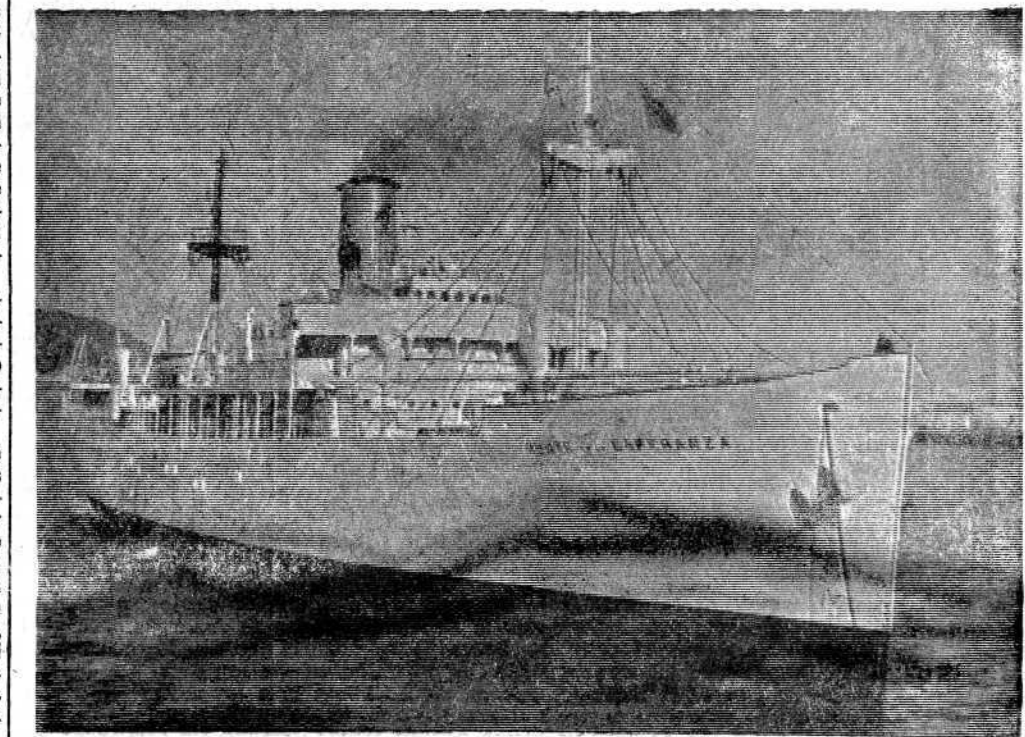
«Monte Banderas» coincidió en puerto con el «Canarias» —al que aquí se le haría entrega de la bandera de combate— que venía acompañado por los cruceros «Almirante Cervera» y «Navarra», así como por los destructores «Ulloa», «Ciscar», «Gravina» y «Almirante Antequera».

Pero la guerra se recrudecía en Europa y, el 12 de mayo, el «Bustelo» fue despachado para Vigo y, tres días después, el «Bizcargui» —que había llegado de Cardiff— siguió viaje a Cádiz y Alicante. El 20, el «Ban-

(Pasa a la página 8)



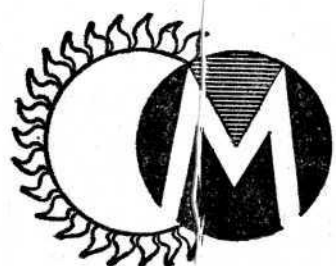
El vapor «Monte Bustelo», ex «Aralar Mendi», también navegó en el servicio frutero inaugurado en 1939.



El «Monte de la Esperanza», antiguo «Kartikera», de la Capricorn Corporation, que en 1950 reanuda el servicio frutero con puertos ingleses.

Disfrute de un delicioso FIN DE SEMANA

En uno de los más atractivos lugares de la isla



HOTEL - APARTAMENTOS
Marino Tenerife

(COSTA DEL SILENCIO)

pone a su disposición magníficos apartamentos - estudios con teléfono y preciosa vista al mar.

Piscina climatizada, Bar - Cafetería, Restaurante y todos los servicios propios de su categoría.

600 ptas. por persona (Sábado: Alojamiento y cena
(Domingo: Desayuno y almuerzo)

1.000 ptas. por persona (Sábado: Alojamiento y cena
(Domingo: Pensión completa
(Lunes: Desayuno)

INVITACION ESPECIAL A LA SALA DE FIESTAS-DISCOTECA
CON UNA CONSUMICION GRATUITA

Reservas: Teléfonos 115 ó 116, de Las Galletas

TRASPASO

LOCAL COMERCIAL

Rambla Pulida, auténtica oportunidad, renta moderada. Trato directo e inmediato. Escribir Admon. EL DIA a "Local Zona Rambla".

EXCAVACIONES FERNANDEZ

SANTA URSULA

TELEFONO: 30-02-56

Necesita conductores con carnet de primera clase. U Oficina Colocación. Oferta número 8.565-S/C.

LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la página 4)

deras» cargó por última vez para Liverpool y, los días 24 y 26 del mismo mes, los «Abri» y «Amboto» fueron despachados para Alicante y Cádiz respectivamente. Así terminó el servicio frutero que, en aquellos años de guerra, la Aznar trató de implantar entre Canarias e Inglaterra.

La guerra puso en movimiento todos los «tramps» y por Santa Cruz recalaron los «Monte Serantes», «Monte Naranco» y «Monte Inchoarta», que venían de Ciudad del Cabo mientras que, de Cardiff, arriesgándose pasó el «Monte Iciar» con carbón galés para los ferrocarriles argentinos. A ellos, reformados y convertidos en pequeños «liners», se unieron las motonaves de la serie «A» a las que —con excepción de las «Abril» y «Almanzor»— se había dotado de acomodación para pasaje en el entrepuente.

Ya se había perdido el «Monte Aralar» sobre el bajo del Pícacho para luego desgarrar sus

fondos en los restos del vapor «Delfina» y, durante la guerra, la Aznar también pagó su tributo. El 19 de septiembre de 1942, el «Monte Gorbea» fue torpedeado y hundido por el submarino alemán «U-512» a unas 60 millas de Martinica. Percibieron 29 pasajeros y 23 tripulantes y, más tarde, los supervivientes llegaron a Santa Cruz en el «Monte Altube», que siguió viaje a Cádiz.

El «Monte Igueldo» corrió igual triste suerte cuando, el 24 de febrero de 1943, navegaba cerca de Fernando Noronha. El autor del hundimiento fue el submarino italiano «Barbarigo» y, finalizada la guerra, a la naviera fue cedido en compensación el mercante italiano «Madda» —refugiado en nuestro puerto— que tomó el nuevo nombre de «Monte Nafarrate». Otra pérdida fue la del «Monte Moncayo», hundido cerca de Cerdeña y, apenas llegó la paz al mundo, el «Monte Isabela» tocó la baja de Gando y se hundió.

Vuelve la paz al mar

Los «Montes» de la clase «A» —aquellos «Amboto», «Aralar», «Albertia», etc.— esbeltos galgos de carreras con palpitaciones Diesel y empaque escandinavo en el corte de su silueta, continuaron en la línea del Plata y, también, en la de América Central y Antillas. Con castillo a proa, alcázar ampliado y modificada la cubierta de botes, se mantuvieron en dicho servicio hasta que, ya en 1948, entraron en servicio los «Monte Udala» y «Monte Urbasa» que —de 10.170 toneladas brutas y 148 metros de eslora— daban 17,5 nudos de media y disponían de muy buena acomodación para pasaje. Estos fueron seguidos por los «Monte Ulía» y «Monte Umbe» con lo que, así, quedó estabilizada la línea que, más tarde, fue suspendida.

Con el vapor panameño «Karukara» —que el 28 de enero de 1950 llegó por vez primera a nuestro puerto— se inició la línea frutera con Liverpool a la que, en febrero, se unió el «Monte Buitre». En noviembre de 1952 el «Karukara» fue abanderado en España y, con el nuevo nombre de «Monte de la Esperanza», continuó en el servicio frutero hasta que, en 1966, fue dado de baja y desguazado.

Ya por entonces los «Monte Urquiola», «Monte Umbe» y

«Monte Ulía» hacían línea frutera y, con ellos, los modernos «Monte Arucas» y «Monte Anaga», botados en 1956 y 1960 respectivamente. Estos dos «motor ships» —diseñados y contruidos especialmente para el servicio con Inglaterra— confirmaron y respaldaron el prestigio de la naviera bilbaína, tanto en dicho particular tráfico como en el turismo que en ellos comenzó a desplazarse a estas Islas.

Paralelamente a este desarrollo de tráfico particulares, la vieja flota comenzó a modernizarse. Mientras los sopletes de oxiacetileno terminaban con los antiguos vapores y motonaves, nuevas unidades —«Monte Peñalara», «Monte Pagasari», «Monte Perdido», «Monte Saja», «Monte Sollube», etc.— surgían de las gradas de la Euskalduna y, pronto, comenzaron a recorrer los mares del mundo en busca de buenos fletes, característica de los «volanderos» de todas las flotas mercantes.

Entre 1967 y 1969, la misma Euskalduna entrega los «Monte Zalama», «Monte Zapola», «Monte Zaraya» y «Monte Zamburu», «bulk-carriers» de 22.400 toneladas y 15 nudos de media, seguidos por los «Monte Berretín» y «Monte Balerdi» —luego vendidos— y un nuevo Monte Naranco, que posteriormente fue adquirido por una

naviera alemana y rebautizado «St. Patrick».

Nuevas ventas —el «Monte Urbasa» pasó a la Ybarra con el nombre de «Cabo Santa Paula»— y, como compensación, los nuevos «Monte Abril» y «Monte Ayala», seguidos el pasado año por el «Monte Almanzor». Ultimamente, el «Monte Anaga» fue vendido a la Marina de Guerra mejicana y, el «Monte Sollube», a la Bangladesh Shipping Corporation, de Chittagong, y con el nombre de «Blangar Upahar» arboló los colores de la nueva nación.

Hoy el «flag ship» de la Naviera Aznar es el «Monte Toledo», botado el 10 de marzo de 1973 en los astilleros valencianos de la Unión Naval de Levante S.A.; de 13.500 toneladas brutas, son sus principales dimensiones 151 metros de eslora total —136 entre perpendiculares— por 20,70 de manga y 13,35 de puntal a la cubierta superior.

El «Monte Toledo» —que en verano hará la línea Santander-Southampton— dispone de acomodación para 762 pasajeros, en camarotes de dos a cuatro plazas con aseo privado cada uno de ellos. En viajes cortos puede transportar 1.000 pasajeros y, por lo que a carga respecta, ésta va en el entrepuente climatizado sobre la cubierta principal y, también, en una bodega frigorífica para temperaturas más bajas, hasta —25°. Las operaciones de carga y descarga pueden llevarse a cabo por el portalón-rampa a popa y, al mismo tiempo, por tres portas de costado con ayuda de carretillas.

Para los viajes cortos a realizar en verano, se prevé la utilización del entrepuente sobre la cubierta principal para turismo y remolques.

El equipo propulsor está compuesto por dos motores MAN BAZAN, semirrápidos, de 8.900 H.P. cada uno, que accionan sendas hélices a través de reductores de velocidad y las correspondientes líneas de ejes. Las hélices son de paso variable —así como la de maniobra a proa— y regulables desde el puente, al igual que la velocidad de los motores propulsores.

La potencia total —17.800 H.P.— implica una reserva de casi un veinte por ciento para poder mantener la velocidad de servicio en las condiciones menos favorables de la mar. Para generación de la energía eléctrica, dispone de cinco grupos diesel-generadores, con una potencia total instalada de 3.750 KVA.

El «Monte Toledo» dispone de todas las modernas instalaciones de seguridad en la navegación, maniobrabilidad en puerto, seguridad contra incendios, comodidad del pasaje, protección contra la corrosión del casco, etc.; el equipo de radar es muy completo, así como los de gonió, radiotelegrafía y radiotelefonía, sonda, agujas magnéticas y giroscópicas, etc.

Cruz Roja Española de la Juventud
Colabora con nosotros

Dispone de equipo automático contraincendios, con rociadores de agua en todos los espacios de habitación; equipo de detección de humos y extinción de incendios con CO-2 en espacios de carga y cámaras de máquinas; planta de aire acondicionado y estabilizadores. Los materiales incombustibles se han empleado con gran profusión en la obra de habitación, de acuerdo tal disposición con los más recientes recomendaciones de la IMCO. Las cámaras de máquina se han recuperado con material insonorizante, todo ello en evitación de ruidos que puedan transmitirse a los espacios de tripulación y pasaje. La automatización en estas cámaras de máquinas se ha llevado a un nivel bastante avanzado y, por tanto, los servicios de vigilancia y control del funcionamiento son muy completos y están centralizados en una cabina insonorizada y acondicionada dentro de los espacios de máquinas.

El pasado 9 de febrero fue botado, también en los astilleros de la Unión Naval de Levante S.A., el «Monte Granada» que, gemelo del «Monte Toledo», se espera entre en servicio a finales de este año.

El «Monte Toledo», verdadero alarde de la construcción naval española, significa un hito en las actividades navieras de la Aznar y, al mismo tiempo, una ligazón entrañable, espiritual y material, que ha quedado plasmada en cuatro nombres —Teide, Esperanza, Arucas y Anaga— que sobre un Bilbao de bronceadas letras, han recorrido los mares del mundo.

Optica RIEU

LENTES INDOCROMIC

Oscurecen y aclaran según la intensidad de la luz

Optica RIEU

SANTA CRUZ DE TENERIFE LA LAGUNA
PUERTO DE LA CRUZ

24 millones