

Colaboraciones especiales



La vida marinera del vapor
Isla de Tenerife

Juan Carlos Díaz Lorenzo

La vida marinera del vapor *Isla de Tenerife*

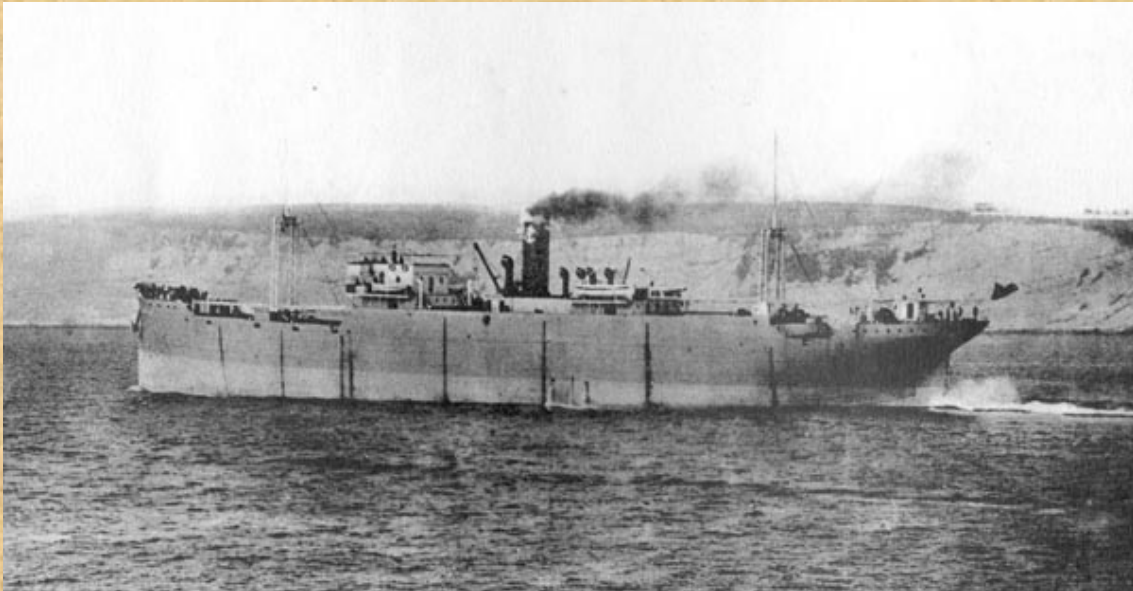
Juan Carlos Díaz Lorenzo



El vapor *Isla de Tenerife* en una acuarela del capitán Francisco Noguero.

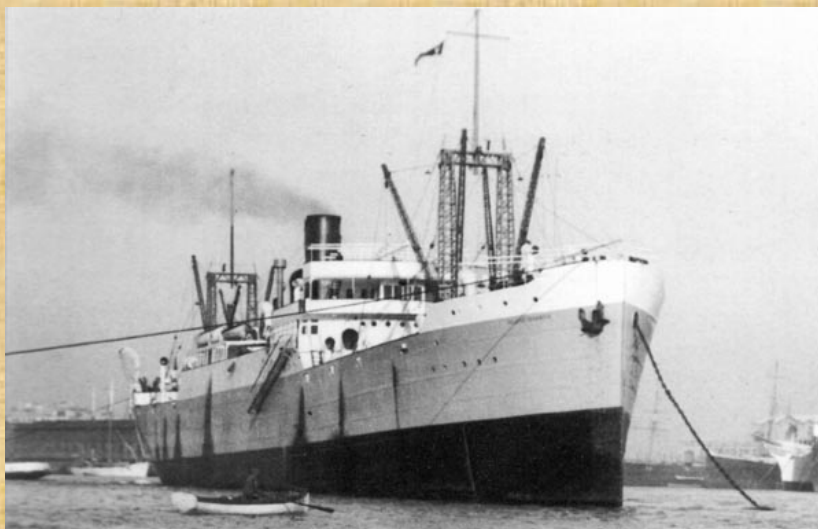
Se trataba de un carguero con gran capacidad de bodegas, estudiado para el tráfico de altura, y dedicado especialmente a cargas de algodón. Su arboladura y los puntales de carga eran de varillas y chapas entrelazadas que le daban un aspecto característico. Desde su puesta en servicio inició sus viajes en las líneas de gran cabotaje y altura, de acuerdo con los tráficos de la compañía armadora.

En 1928, junto a su gemelo *Mar Adriático*, fueron adquiridos por Compañía Trasmediterránea y sometidos a una profunda transformación en los astilleros de la Unión Naval de Levante de Valencia, con el fin de convertirlos en buques mixtos de carga y pasaje.



El *Mar Negro* en pruebas de mar.

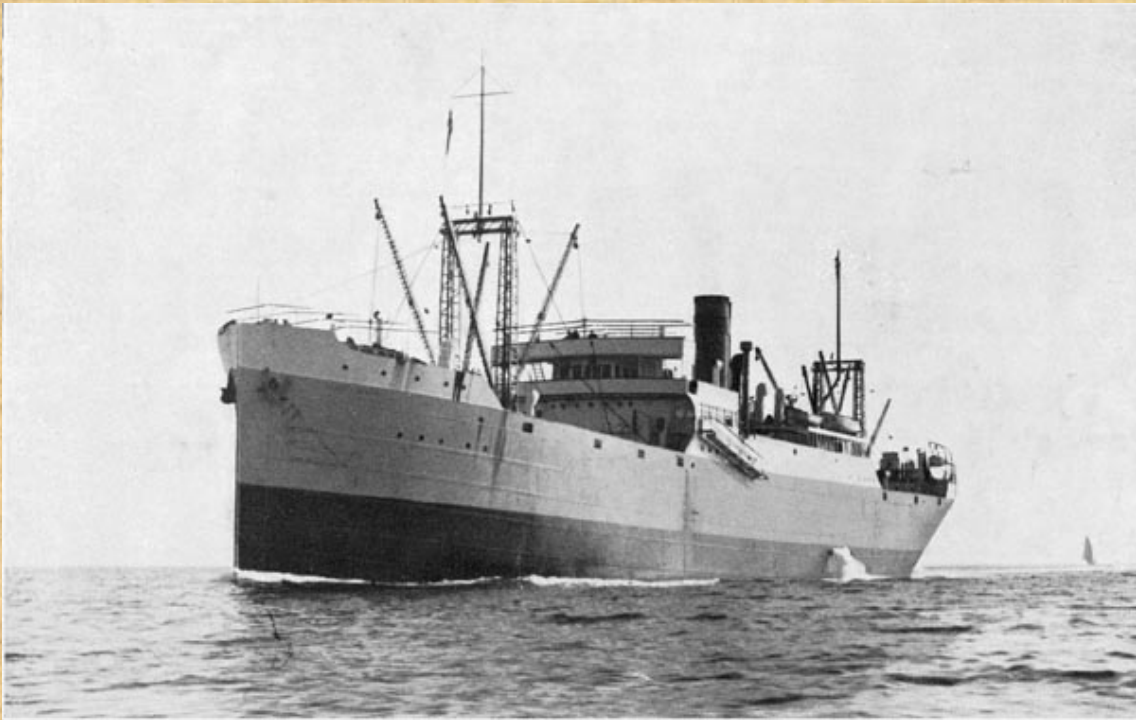
Se realizó en cada uno de ellos una reforma total de superestructuras y alojamientos, así como la reparación de máquinas y calderas y se instaló una eficaz ventilación de bodegas para el transporte de plátanos de Canarias. También se prepararon para la estiba de troncos de madera, ya que Compañía Trasmediterránea había obtenido entonces la autorización para la línea del Golfo de Guinea.



Así quedó el barco después de la transformación realizada en Valencia.

De casco de acero remachado, tenía una cubierta corrida y otra de abrigo, así como una segunda cubierta en las bodegas 1 y 2 y seis mamparos estancos. El castillo de proa medía 9,75 metros; la

ciudadela, 37,94 metros y remataba su estampa marinera en la toldilla de popa. Las bodegas tenían una cubicación de 2.552 metros cúbicos en grano y los entrepuentes, 3.650 metros cúbicos en grano. La escotilla mayor medía 10,10 x 6,10 metros.



De este barco destacaba su gran capacidad de carga.

Era un buque de 5.334 toneladas brutas, 2.497 netas y 5.540 de peso muerto, con un desplazamiento de 8.172 toneladas. Medía 113,30 metros de eslora total -109 entre perpendiculares-, 14,60 de manga, 10,36 de puntal y 7,65 de calado máximo. Estaba propulsado por una máquina alternativa de triple expansión, fabricada en los talleres de John G. Kincaid & Co. Ltd., en Greenock, de 2.700 caballos sobre un eje, que tomaba vapor de tres calderas Babcock & Wilcox que le daba 12 nudos de andar con buena mar a un régimen de 65 revoluciones, aunque en las pruebas de mar alcanzó 14,2 nudos.

La hélice era enteriza, de bronce, dextrógira de cuatro palas, de 5,48 metros de diámetro, 5,79 metros de paso, 9,52 metros cuadrados de superficie y 13,90 % de deslizamiento. Disponía, asimismo, de dos dinamos accionadas por máquinas de vapor y consumía 35 toneladas de fuel por singladura -que habían sido 50 toneladas de carbón-, con una capacidad de tanques de combustible para 1.018 toneladas o 1.200 toneladas en carboneras. La capacidad de los tanques de lastre era de 900 toneladas.



El vapor *Isla de Tenerife* atracado en el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Ambas unidades, con una estampa marinera propia de la época - proa recta y popa de espejo- fueron entregadas a Compañía Trasmediterránea transformadas en unidades mixtas con los nuevos nombres de *Isla de Tenerife* e *Isla de Gran Canaria* y sus primeros años de mar y hasta el comienzo de la guerra civil, los pasaron en la línea regular que enlazaba Canarias y la Península. De esta etapa, el único incidente de importancia sufrido por el buque *Isla de Tenerife* fue la varada acaecida el 30 de mayo de 1933 en la escollera del puerto de Málaga, aunque pudo ser reflotado con la ayuda de los buques *J.J. Sister* y *Ciudad de Sevilla*, de su misma contraseña.

El inicio de la guerra civil sorprendió al buque *Isla de Tenerife* navegando desde Las Palmas, de donde había zarpado el día 15 de julio, rumbo a Barcelona, razón por la cual, al arribar al puerto de la Ciudad Condal, quedó bajo el control republicano.

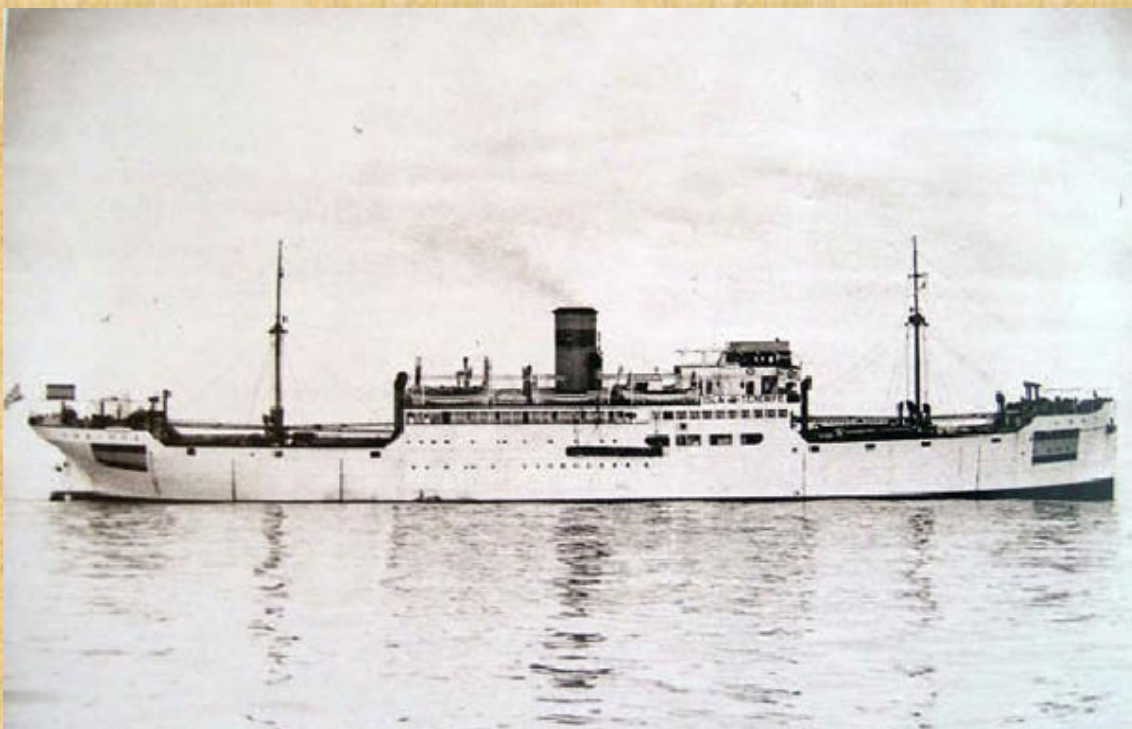
En las primeras semanas de la guerra participó en los transportes de tropas en el fracasado intento de la conquista de Mallorca por la Generalitat de Cataluña, y en febrero de 1937 hizo un viaje a Casablanca, continuando posteriormente hacia el Cantábrico burlando a la Escuadra nacional, que intentó su captura. En agosto de ese año zarpó de Santander en viaje a Francia con un cargamento de sosa, y el 20 de agosto se entregó al crucero *Almirante Cervera*, que lo custodió hasta su entrada en Bilbao, cuando la ciudad ya en poder de

las tropas nacionales, quedando convertido en buque transporte a las órdenes de estas tropas.

Finalizada la guerra, el buque *Isla de Tenerife* se reincorporó a la línea regular que enlazaba Barcelona y Bilbao con los territorios españoles del Golfo de Guinea, con escalas en los puertos canarios, y dedicado al transporte de los productos coloniales, madera y corcho.



Durante la Segunda Guerra Mundial con el casco pintado de negro.

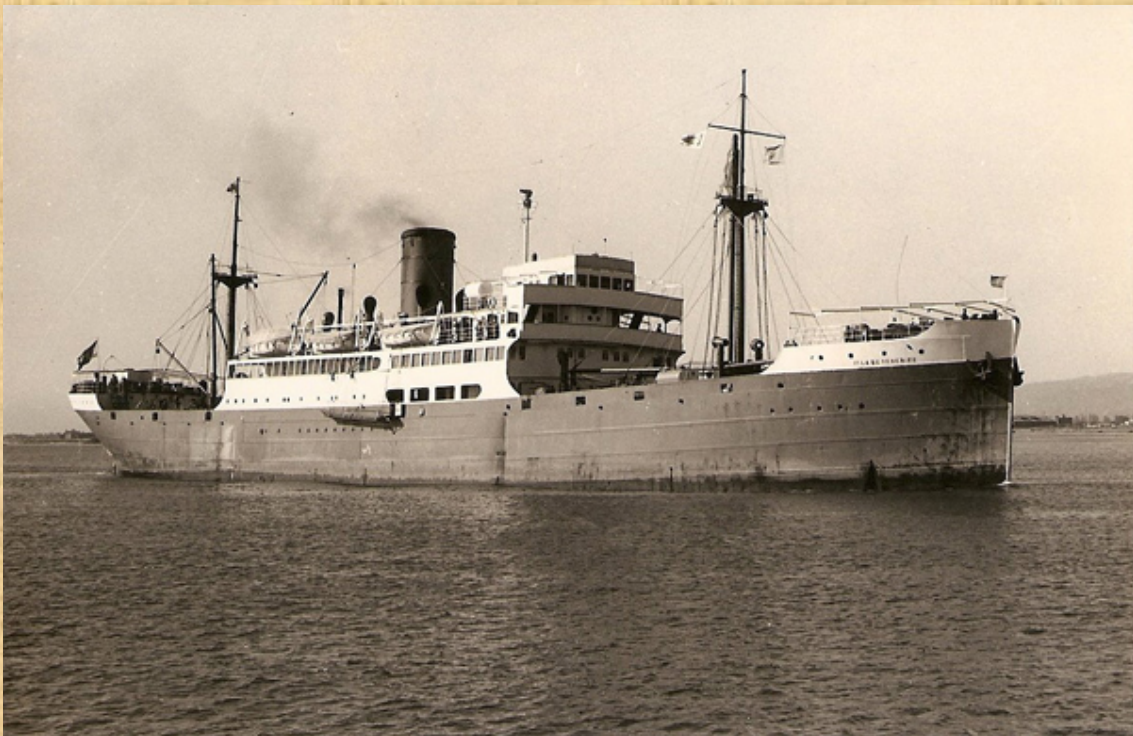


En la misma etapa, pero con el casco pintado de blanco.

El 1 de noviembre de 1941, en el transcurso de la Segunda Guerra Mundial, efectuó un viaje a Nueva York y La Habana, con un grupo de refugiados judíos de varias naciones europeas que escapaban de la persecución alemana. Otros buques de Trasmediterránea, caso de las motonaves *Villa de Madrid* y *Ciudad de Sevilla*, también prestaron el mismo servicio.

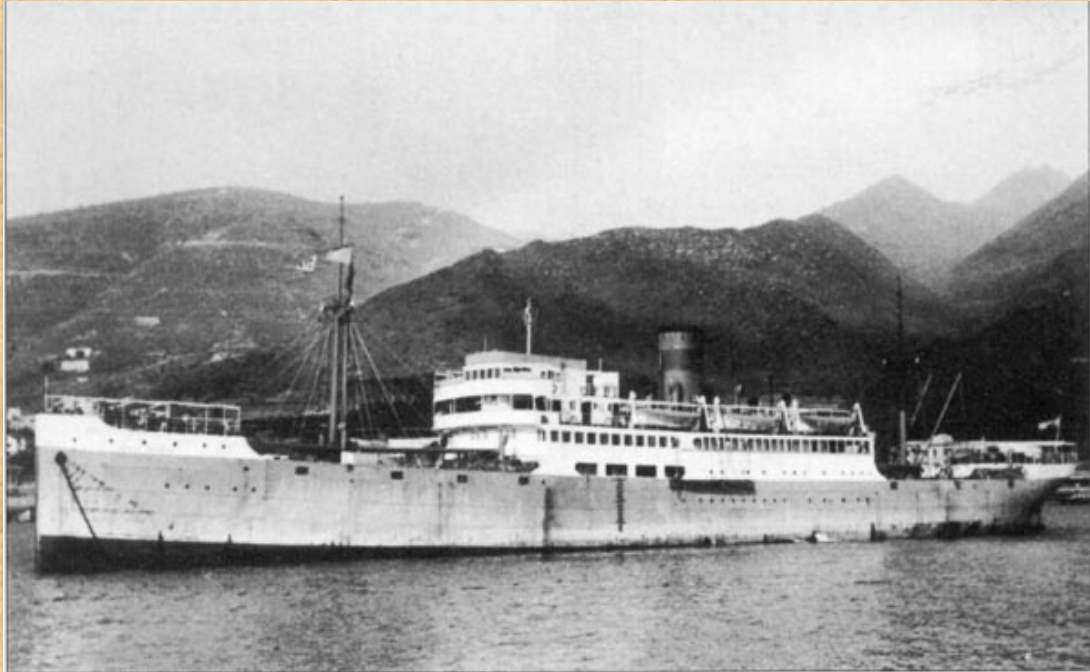
De regreso a España, y estando al mando capitán José Albertí Palmer, el vapor *Isla de Tenerife* captó una llamada de socorro del vapor español *Navemar* que, también procedente de Nueva York y cuando se encontraba a unas 300 millas de Cádiz, había sido torpedeado y hundido por el submarino italiano *Barbarigo*. El vapor *Isla de Tenerife* acudió en su auxilio y, después de una búsqueda de 40 horas, avistó el bote salvavidas con los tripulantes del carguero español. Por ese motivo su capitán fue galardonado con la medalla de plata de la Sociedad de Salvamento de Náufragos y con el premio internacional *E. Robin*.

Entre 1944 y 1945 fue sometido a una nueva reforma en los astilleros de la Unión Naval de Levante, sobre todo en lo referido a su equipo propulsor. La escasez de combustible líquido, motivado por la guerra mundial, aconsejó habilitar su máquina para el consumo de carbón.



Así quedó el vapor *Isla de Tenerife* tras su última reforma.

El 24 de julio de 1952, navegando de Cádiz a Bilbao cerrado en niebla, embarrancó en la costa portuguesa, cerca de Punta Sagres. El buque pudo reflotar por sus propios medios pero sufrió serios daños en su proa junto a la línea de flotación, por lo que se dirigió a Cádiz, siendo reparado en el dique seco *Nuestra Señora del Rosario*, siendo, con el vapor *Santiago López*, los dos primeros barcos atendidos en esta nueva instalación.



El vapor Isla de Tenerife en una de sus últimas escalas en el puerto tinerfeño.



Puente de mando del buque Isla de Tenerife.



Estación telegráfica del buque *Isla de Tenerife*.



Comedor de primera clase del buque *Isla de Tenerife*.

En 1954, superada la crisis del combustible originada por la Segunda Guerra Mundial, fue de nuevo habilitado para quemar combustible líquido, cerrando así el episodio del consumo de carbón.

Además de los servicios normales en las líneas de soberanía, el buque Isla de Tenerife efectuó muchos viajes de transporte de tropas por cuenta del Ejército de Tierra, cuando tenían que efectuarse las operaciones de relevo en la zona del Protectorado y de Canarias.

El 29 de julio de 1963 causó baja en el contrato de comunicaciones marítimas de soberanía por Orden de la Subsecretaría de la Marina Mercante y el 25 de noviembre fue vendido en pública subasta para desguace, siendo desmantelado en Bilbao, en 1964.

Fotos: Archivo Juan Carlos Díaz Lorenzo y Laureano García (www.trasmeships.es).

Publicado en el blog "De la Mar y los Barcos" de la web de Juan Carlos Díaz Lorenzo www.juancarlosdiazlorenzo.com el 22 de enero de 2010.

