

Colaboraciones especiales



Los años de mar del vapor *ATLANTE*

Juan Carlos Díaz Lorenzo

Los años de mar del vapor *Atlante*

Juan Carlos Díaz Lorenzo

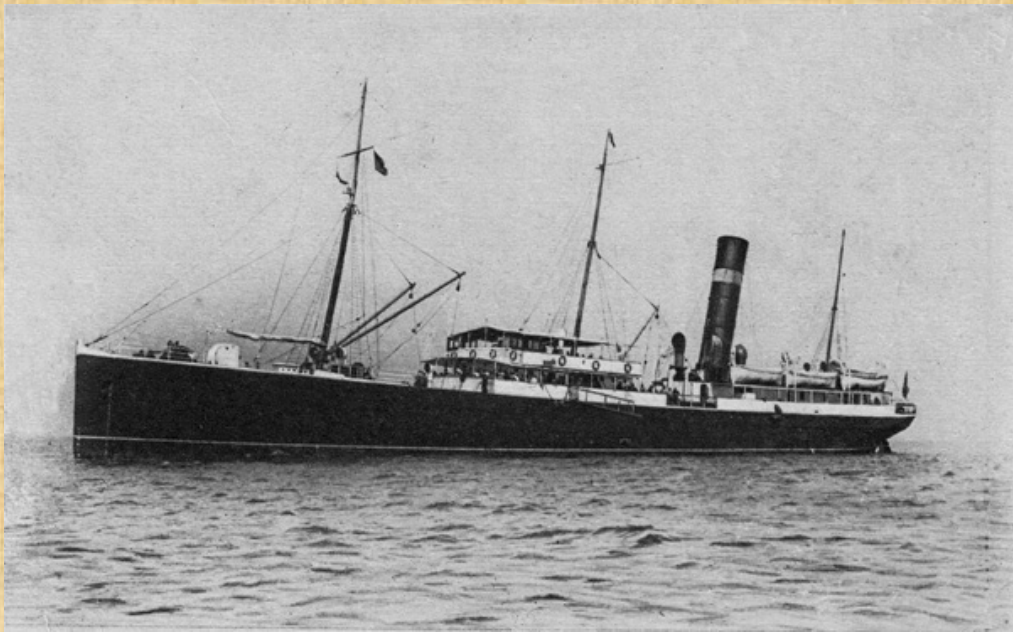
En 1910, cuando el Estado español, mediante real orden, adjudicó de nuevo a la sociedad Navegación e Industria el cuadro de comunicaciones marítimas entre la Península y Canarias, en el citado documento se estipulaba que debía contar con cuatro buques de unas características determinadas, con los que había de cubrir las rotaciones establecidas. A partir de ese momento comienza la historia de uno de los barcos más inconfundibles de la historia de la Marina Mercante española, que recibió el nombre de *Atlante*.

Construido por encargo de la sociedad Tyne Steam Shipping Co. en los astilleros Swan Hunter & Wigham Richardson, en Newcastle – de cuya factoría era la construcción número 300-, el 10 de marzo de 1894 se procedió a su botadura y entró en servicio en abril del citado año bautizado con el nombre de *New Londoner*. Posteriormente, las sociedades Tyne Steam Shipping Co. y Tees Union Shipping Co. darían origen a la sociedad Tyne Tees Steamships Co., cuya contraseña enarbolaría el buque de esta historia.



El vapor *Atlante* atracado en Santa Cruz de Tenerife, por la proa de uno de los correillos grandes.

Y decimos que era inconfundible porque, como bien apunta nuestro buen amigo Laureano García en su encomiable página www.trasmeships.es, era un buque de "proa recta y popa de espejo, tenía tres palos, el segundo a popa de la superestructura central, es decir detrás del puente y, cosa rara entonces en un barco de pasaje, llevaba la máquina a popa. La chimenea era bastante alta y ligeramente inclinada, emplazada en el último tercio del casco y con buena siembra de cachimbas a su alrededor para garantizar una buena ventilación de la sala de máquinas".

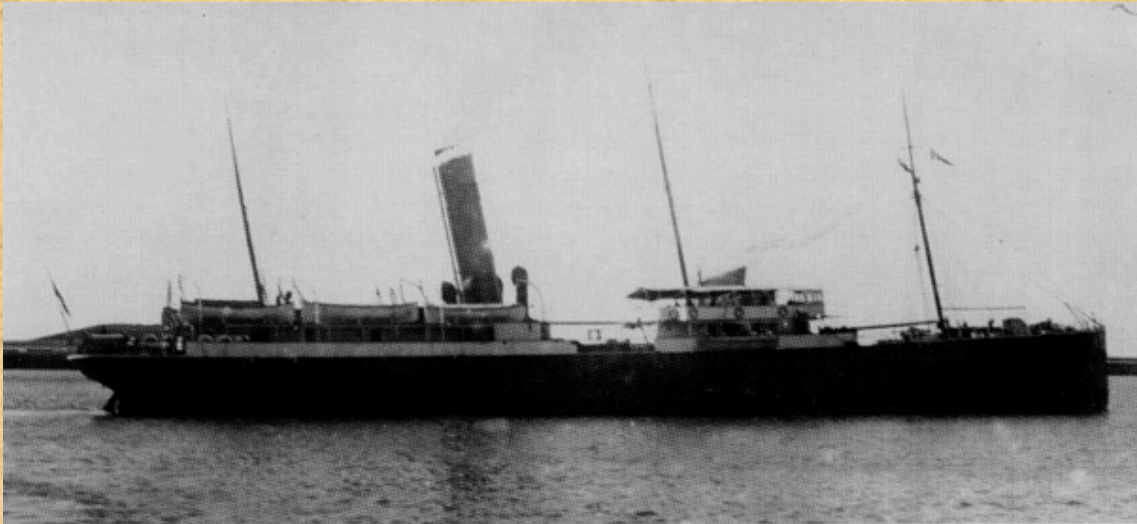


La estampa marinera del vapor *Atlante* era ciertamente inconfundible.

Por la razón comentada, en 1910, la sociedad Navegación e Industria adquirió en el mercado británico, a la citada Tyne Tees Steamships Co., el buque *New Londoner*, que fue abanderado en España e inscrito en la matrícula naval de Barcelona con el nuevo nombre de *Atlante*. Al respecto, la breve crónica del nuevo vapor-correo publicada en la revista *Vida Marítima* (1910, p. 239) dice lo siguiente:

"Se han verificado las pruebas oficiales del vapor *Atlante*, nuevo correo de Cádiz a Canarias. Formaban la comisión, como presidente, por delegación del Director General de Navegación y Pesca, el Capitán del Puerto D. Rafael Carlier; varios jefes y oficiales e ingenieros; un maquinista de la Armada; por la sociedad armadora el Director D. Enrique García, y el consignatario D. Felipe Lerdo de Tejada.

El vapor navegó hasta cerca de Cabo Trafalgar marchando a una velocidad superior a 16 millas por hora. La comisión de la Armada reconoció el buque, consignándose en el acta que este está dotado de todos los adelantos y comodidades modernas, superando las condiciones establecidas en el contrato”.



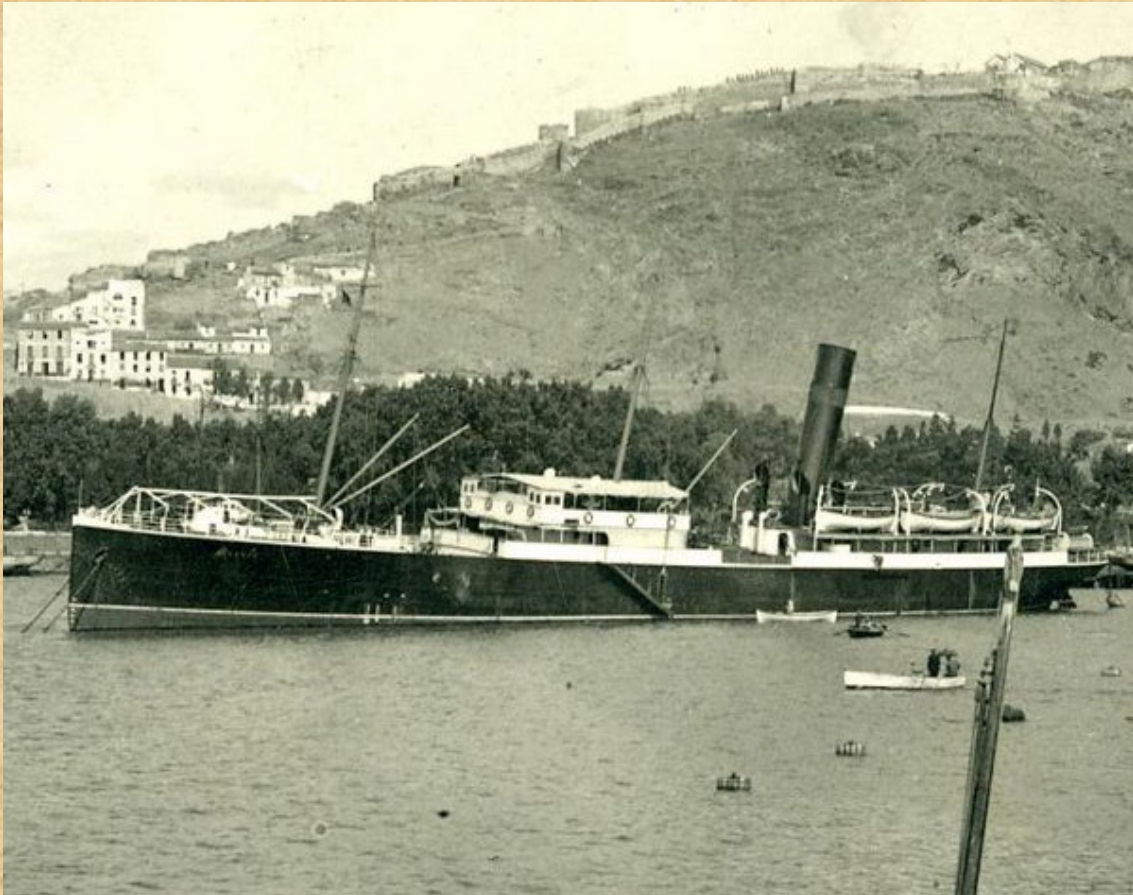
Los tres palos en leve caída y la chimenea denotaban su pasado inglés.

De 1.484 toneladas brutas, 793 netas y 2.230 de peso muerto, medía 89,10 metros de eslora total -82,34 entre perpendiculares-, 10,21 de manga, 4,75 de puntal y 4,10 de calado máximo. Estaba propulsado por una máquina alternativa de triple expansión, que tomaba vapor de dos calderas y desarrollaba una potencia de 390 caballos nominales sobre un eje y una velocidad de 10 nudos, con buena mar. Disponía de acomodación para 110 pasajeros repartidos en las tres clases tradicionales.

Esta segunda etapa del citado vapor –y primera enarbolando pabellón español- apenas duró siete años, pues en 1917, al fundarse Compañía Trasmediterránea, el citado buque quedó incorporado a su flota como uno de los buques aportados por Navegación e Industria.

El vapor *Atlante* -nombre que conservó el resto de su vida marinera-, continuó adscrito a los servicios marítimos regulares de Trasmediterránea y, de manera más destacada, atendió las líneas de la Península al Norte de África. En mayo de 1921 lo encontramos, incluso, cubriendo eventualmente líneas interinsulares canarias, pues el día 31 del citado mes, según la crónica del periódico tinerfeño *La Prensa*, arribó al puerto de Santa Cruz de Tenerife procedente de San Sebastián de La Gomera en viaje a Las Palmas, Cádiz y Sevilla.

En febrero de 1923, en viaje de Santa Cruz de Tenerife a Cádiz, encontró al bergantín *Fidencia*, que pedía auxilio. Un bote con un oficial y varios marineros subieron a bordo y encontraron a la tripulación desfallecida, tendidos en el suelo. Desde el vapor *Atlante* se les proporcionó alimentos y agua y, con la colaboración del médico, consiguieron reanimarlos y pudieron proseguir su ruta. Unos días después, en el mes de marzo, hizo un viaje a Larache llevando a bordo "a muchos militares", según destaca la crónica de ABC.



El barco, en el puerto de Málaga, en sus últimos años de mar.

En ese mismo año navegó en el sector de Baleares, en las líneas Palma-Valencia y Palma-Mahón y a partir de 1930 y hasta 1935 fue uno de los buques asiduos y permaneció en el puerto palmesano largas temporadas como unidad de reserva. En septiembre de 1930 sustituyó al vapor *Rey Jaime I* en la línea Barcelona-Mahón y al vapor *Bellver* en la línea de Alicante y en los años sucesivos prestó servicios en las líneas de Alicante, Mahón y Tarragona y en varias ocasiones también en la de Cabrera.

El 29 de febrero de 1936 llegó a Mahón, procedente de Palma, y allí se encontraba el 18 de julio, en unión de otros buques de

Compañía Trasmediterránea, unos inmovilizados y otros en espera de ser desguazados desde hacía tiempo.

El vapor *Atlante* sirvió de buque prisión, en el que sufrieron cautiverio numerosos presos políticos. Recibió impactos en distintos bombardeos de la aviación y terminada la guerra, el consejo de administración de Compañía Trasmediterránea acordó la venta del buque, que fue enajenado en 1940 y desguazado en el puerto de Mahón.

Juan Carlos Díaz Lorenzo

Publicado el 16 de febrero de 2010 en el blog:

<http://delamarylosbarcos.wordpress.com>

de la web:

<http://juancarlosdiazlorenzo.com>

