



SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: El retorno de Trasatlántica ::

Por Juan Carlos Diaz Lorenzo

Con las primeras escalas de los buques portacontenedores CANARIA y su gemelo FERNANDO M. PEREDA en el puerto de Santa Cruz de La Palma, los días 8 y 15 de junio de 2007, respectivamente, la histórica Compañía Trasatlántica Española reanuda su presencia en la isla después de una prolongada ausencia. Y lo hace formando parte del servicio denominado "Transcanarias", línea semanal entre Canarias, Alicante, Valencia y Barcelona, incrementando así la capacidad de transporte de contenedores para fruta, carga refrigerada y seca. Se trata, sin duda, de una buena noticia para el transporte marítimo de La Palma.

Trasatlántica, propiedad desde 1994 del Grupo Odiel, tiene en explotación dos buques "full container" llamados CANARIA y FERNANDO M. PEREDA, a los que se sumarán otros dos buques de su mismo tipo, el primero de los cuales, bautizado con el nombre de RUILOBA, se encuentra en fase de armamento en los astilleros Hijos de J. Barreras, en Vigo, donde también está en grada el segundo buque.

El nuevo servicio de Trasatlántica desde el puerto palmero –a cuyo acto de presentación asistió el presidente y consejero delegado de la compañía, Javier Villasante-, ha sido celebrado por las autoridades competentes y, sobre todo, por los exportadores fruteros, puesto que compete con la misma línea que mantiene desde hace años Naviera Pinillos, tanto en itinerario como en fecha de operaciones. De la consignación se ocupa la delegación de Acciona-Trasmediterránea.



Estampa marinera del buque portacontenedores CANARIA – Archivo Daniel R. Cabrera

Los buques CANARIA y FERNANDO M. PEREDA son dos portacontenedores puros construidos en los astilleros Hijos de J. Barreras, en Vigo, y puestos en servicio en 1998. Se trata de unidades de 10.540 GRT y 13.300 TPM, que miden 149,20 metros de eslora total -135,20 entre perpendiculares-, 23 de manga, 11,20 de puntal a la cubierta



Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

:: El retorno de Trasatlántica ::

principal y 8,40 de calado máximo. La capacidad de carga es de 977 TEUS (unidades de 20 pies), de ellos 364 en bodegas y 613 sobre tapas de escotillas y cubierta. Del total, 150 contenedores pueden ser frigoríficos.

El equipo propulsor está formado por un motor diesel MAN B&W 6S50MC, reversible de dos tiempos, sobrealimentado, capaz de una potencia máxima continua de 11.640 caballos a 127 revoluciones sobre un eje con hélice de paso fijo, que alcanzó en pruebas de mar una velocidad de 17,7 nudos. La autonomía es de 7.500 millas.

El primero de los buques citados salió a navegar con el nombre de MARQUES DE COMILLAS. En 2000 fue rebautizado CANARIAS y desde 2005 ostenta el nombre de CANARIA. Por lo que se refiere al segundo, hace honor a la memoria del armador cántabro Fernando María de Pereda, destacadísimo personaje de la Marina Mercante española desde la posguerra, a cuya iniciativa se deben, entre otras, empresas como Naviera Estelar, Naviera de Castilla, Transportes de Petróleos, Naviera Montañesa, Transportes Frigoríficos Marítimos, Financiera Montañesa y Naviera del Odiel.

Compañía Trasatlántica Española, una de las empresas navieras más importantes de España en el transcurso de los últimos 150 años, posee una vieja relación con el puerto palmero, que suma más de un siglo. En diciembre de 1899, gracias a las gestiones de Juan Cabrera Martín, consignatario en Santa Cruz de La Palma, el vapor MONTEVIDEO inauguró las escalas de los "vapores del 19", como así fueron conocidos estos barcos, en referencia al día del mes en que recalaban al resguardo del Risco de la Concepción.



El trasatlántico JUAN SEBASTIAN ELCANO fondeado en Santa Cruz de La Palma – Archivo Díaz Lorenzo

Trasatlántica arraigó pronto en las preferencias de los pasajeros entre La Palma y Cuba. Con el paso de los años y las necesidades del servicio, otros barcos de esta compañía mantuvieron la línea, hasta que a finales de la década de los veinte fueron relevados por los históricos MAGALLANES, JUAN SEBASTIAN ELCANO y MARQUES DE COMILLAS. El servicio se mantuvo hasta el cierre de las líneas de la emigración, a comienzos de los años treinta, cuando los efectos del "crack" de 1929 lastraron todo intento de supervivencia.



SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

Sucursal Española

WORLD SHIP SOCIETY

:: El retorno de Trasatlántica ::

Cuando empezó la emigración a Venezuela, y por espacio de casi treinta años, miles de palmeros viajaron a bordo de los "liners" de Trasatlántica, embarcando en Santa Cruz de Tenerife. En la memoria de muchos paisanos está grabada la imagen, entre otros, de los buques HABANA, MARQUES DE COMILLAS, SATRUSTEGUI, VIRGINIA DE CHURRUCA, BEGOÑA y MONTSERRAT.

Sería en los últimos años de esta etapa cuando el puerto palmero acogería de nuevo la presencia de un barco de pasaje de Trasatlántica. El 28 de mayo de 1970 arribó el trasatlántico BEGOÑA -capitán, Gerardo Larrañaga-, en viaje directo desde La Guaira y Puerto España (Trinidad) después de ocho singladuras, para desembarcar a 110 pasajeros que regresaban a su tierra natal con motivo de las Fiestas Lustrales de Nuestra Señora de las Nieves.

Una multitud se congregó en el muelle, paseo y avenida marítima, para tributar un cariñoso recibimiento al BEGOÑA, que atracó estribor al muelle en maniobra dirigida por el práctico José Amaro Carrillo. El trasatlántico entró empavesado y al enfilarse la bahía lanzó una salva de cohetes e hizo sonar la sirena en saludo a la ciudad. Aquel día memorable compartían atraque los buques españoles SIERRA MADRE y PLUS ULTRA y a medianoche continuó viaje a Santa Cruz de Tenerife, Vigo y Southampton.

El incremento de actividad industrial de la fábrica de tabacos Capote, y posteriormente, de Reynolds, ambas situadas en El Paso, determinó la presencia esporádica de otros barcos de Trasatlántica para descargar fardos de tabaco en rama. Recordamos, de esta época, la presencia de los buques RUISEÑADA, COMILLAS, COROMOTO, GALEONA, VALVANUZ, RONCESVALLES, BELEN y GUADALUPE I -gemelo del CANDELARIA-, que hizo su primera escala en marzo de 1987.

Sin embargo, el cese de la actividad de Reynolds, además de un fuerte varapalo para la actividad industrial de la isla y un recorte considerable del tráfico portuario de exportación, provocó asimismo el cese de la presencia de los barcos de Trasatlántica, a cuyo cargo estaba una parte de dicho tráfico.



El trasatlántico BEGOÑA recién llegado de Venezuela – Archivo Tomás Ayut



SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

Sucursal Española

WORLD SHIP SOCIETY

:: El retorno de Trasatlántica ::

Ahora, con el retorno de Trasatlántica se abre una nueva etapa para la historia del transporte marítimo de la isla y se cumplen nada menos que 155 años desde que comenzara sus singladuras el vapor de ruedas GENERAL ARMERO, construido en Filadelfia, primero de los barcos de Antonio López y López, un indiano que en 1849 había hecho amistad en Santiago de Cuba con Patricio de Satrústegui y decidieron establecer un servicio de cabotaje entre Guantánamo y Santiago, dando una vuelta completa a la Isla. El servicio fue autorizado por el Gobierno central el 5 de marzo de 1851. Su primer barco fue el vapor de ruedas GENERAL ARMERO y comenzó a navegar en 1852.

En 1853, Antonio López trasladó su residencia de la Habana a Madrid y fundó la sociedad Antonio López y Cía. para el servicio entre Alicante y Marsella. Tras adjudicársele en 1861 el servicio a las Antillas en ese mismo año, Antonio López trasladó la gerencia de la empresa a Barcelona y adquirió otros cinco barcos, entre ellos el vapor CANTABRIA, hundido en la bahía de San Sebastián de La Gomera.

En 1868 revalidó el contrato con lo que asumió un protagonismo destacado durante todo el proceso de la guerra de Cuba. En 1877 obtuvo por tercera vez el concurso de las comunicaciones y un año después se inauguró el nuevo dique seco e instalaciones anexas en la factoría de Matagorda (Cádiz).

El 1 de julio de 1881 quedó constituida la Compañía Trasatlántica Española. Con la incorporación de nuevos barcos - entre ellos el vapor ANTONIO LOPEZ, en homenaje al fundador, fallecido en 1883, a quien el rey Alfonso XII había concedido el título de marqués de Comillas- y la adquisición de la flota del marqués de Campo -once unidades al precio de once millones de pesetas- se contrató con el Estado la extensión de la línea desde Cuba a los puertos de Veracruz, Nueva York y Colón, así como servicios a Marruecos, Guinea y Fernando Poo y los puertos del Plata. Para el servicio con Manila adquirió los tres "Islas" de la Compañía General de Tabacos de Filipinas, que era otra de sus empresas.

En 1894 la flota de Trasatlántica poseía 33 barcos que sumaban 93.500 TRB. Tras los episodios de la guerra de 1898, en la que la compañía desempeñó un relevante papel en su condición de flota auxiliar, llegaría el siglo XX con la incorporación de nuevos buques, entre ellos los históricos REINA VICTORIA EUGENIA e INFANTA ISABEL DE BORBON, que fueron el canto del cisne de la Marina Mercante española de la época y duros competidores de los trasatlánticos de Pinillos, Izquierdo y Cía., entre ellos los míticos PRINCIPE DE ASTURIAS e INFANTA ISABEL.

A comienzos de la década de los años veinte, la compañía afrontó un programa de nuevas construcciones con la Sociedad Española de Construcción Naval para la renovación de la flota, de la que salieron los nuevos trasatlánticos ALFONSO XIII, CRISTOBAL COLON, MANUEL ARNUS, MAGALLANES, JUAN SEBASTIAN ELCANO y MARQUES DE COMILLAS.

Tras las vicisitudes de la década de los treinta y la guerra civil española, la compañía fue intervenida por el Estado y sería a partir de mediados de la década de los cincuenta cuando comenzó su resurgir con su indudable protagonismo en las líneas de Venezuela y Sudamérica.

En 1978, Trasatlántica se integró en el Instituto Nacional de Industria, siendo controlada por la presidencia de la Empresa Nacional Elcano. Pasarían casi veinte años, etapa en la que fueron construidos los buques PILAR y ALMUDENA, puestos en servicio en 1981 y 1982, los mayores portacontenedores españoles de su tiempo y se reforzó el servicio caribeño con otros buques de segunda mano.

Trasatlántica fue privatizada en 1994 y desde entonces pertenece al Grupo Odiesel. Este poderoso grupo empresarial tiene sus orígenes en Naviera del Odiesel, sociedad fundada en Huelva el 21 de Febrero de 1956, que comenzó sus singladuras como compañía armadora con una flota de seis barcos convencionales, dedicados al tráfico "tramp", sobre todo con el Norte de Europa, llamados PUERTO DE HUELVA, PUERTO DE AYAMONTE, LA GIRALDA, LA ROCINA, LA LAJA y LA RABIDA.

A finales de la década de los sesenta, con la incorporación de nuevos socios y la asimilación de nuevas ideas, la actividad naviera quedó en segundo plano y en 1969 asumió la función de agente general para España de la compañía norteamericana Sea-Land Service Inc., desarrollando sus funciones como agencia marítima. Para ello se organizó una completa red de agencias por toda la geografía marítima nacional, incluyendo Canarias y Marruecos y, al mismo tiempo, conectada a la red mundial de Sea-Land.

En la década de los setenta los esfuerzos se concentraron en el desarrollo y plena operatividad de las terminales de contenedores, que figuran entre las más activas del país, moviendo más de medio millón de unidades y aproximadamente el 40% del tráfico de contenedores de los puertos españoles, ubicándose éstos en Algeciras,



Sucursal Española

WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

:: El retorno de Trasatlántica ::

Valencia y Bilbao, lo que permite una cobertura Atlántico-Mediterráneo casi total, considerando que entonces controlaba también la línea "feeder" de Lisboa entre el Norte de España y Algeciras.

A finales de los años setenta, Naviera del Odiel renació como sociedad armadora con la construcción y puesta en servicio del buque DESAFIO, con una capacidad de 382 TEUS, que comenzó sus singladuras en 1979 cubriendo la línea Algeciras-Valencia-Barcelona-Fos.

En esta etapa, Naviera del Odiel se lanzó al gran desarrollo en su actividad como agencia marítima, lo que trajo en su nominación como agente general de Koçtug Denizcilik ve Ticaret de Estambul, con líneas entre Turquía, Mediterráneo y transbordos a América; Montemar, con líneas entre el Río de la Plata y Europa; CCNI. de Santiago de Chile, con líneas entre Pacífico y Norte de Europa; Navicar, con transporte de automóviles entre el Mediterráneo y las Islas Canarias; Med-Link, con línea entre Bulgaria/Barcelona, y otras.

En 1985, con la incorporación de los buques PUERTO SANTOÑA y PUERTO SUANCES comenzó la línea regular entre los puertos de Algeciras, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. Más tarde se fundaría la sociedad CONADE, con sede en Casablanca, y se la dota del buque INEZGANE, ex PUERTO SUANCES, para cubrir la línea regular entre la Península y Marruecos, con trasbordo en Algeciras, que por entonces se había convertido en una de las terminales más importantes del Mediterráneo.

Otros acontecimientos importantes de esta época fueron la adquisición de una participación significativa en la compañía Navicón y la ampliación de la cobertura de agencias con las nominaciones como agentes generales de Secil Marítima de Angola y Eurotainer de París. Las agencias de aduanas se agrupan para adaptarse a la normativa de la CE y comienzan sus actividades bajo la denominación de Naypemar.

Con la incorporación, en 1994, de Compañía Trasatlántica Española, el Grupo Odiel consolida así su cobertura y se sitúa entre las primeras empresas marítimas españolas y en una respetable posición internacional, todo ello avalado, además, por su fortaleza financiera y comercial y su dilatada experiencia en el sector.

:: Artículo publicado el 14 de Agosto de 2007 ::