

LA ISLA Y LOS BARCOS

5/6/70

# Hoy, con numerosos turistas a su bordo, el "Carmania", de la Cunard Line

El primer "liner" de este nombre mantuvo, durante la primera guerra mundial, el bloqueo de nuestro puerto. Los "Carinthia" y "Sylvania" - gemelos del actual - han sido vendidos a la Sitmar para la línea de Australia

En las primeras horas de la mañana de hoy llegará a nuestro puerto el trasatlántico inglés "Carmania", de la Cunard Line, que, con numerosos turistas a su bordo, realiza un cruceo de recreo por aguas del Atlántico.

Una voz más, los colores de la Cunard lucen en el puerto tinerfeño a tope del "liner" que, con el nombre de la región persa donde habitaron los utios en tiempo de Darío, formaba parte de un cuarteto que, para el servicio a Canadá, se construyó a partir de 1954.

Este es el segundo "Carmania" que figura en la flota de la centenaria naviera que, fundada por Samuel Cunard, hoy se enorgullece con el "Queen

Elizabeth 2"—ya conocido huésped del puerto tinerfeño—que, según todos los comentaristas navales, será el último gran trasatlántico que se construya en el mundo.

Viene el "Carmania" a la consignación de la firma Hamilton y Compañía y, para el 3 del próximo mes, tiene anunciada nueva escala en Santa Cruz.

En las dos ocasiones en que la Cunard Line seleccionó el nombre de Carmania para unidades de su flota, éste lució en barcos que, por sus características, se diferenciaban de los anteriores y, al mismo tiempo, señalaban hitos en su buen hacer en la historia marinera del Atlántico Norte.

mensiones 198,11 metros de eslora en la flotación—215,73 total—por 22 de manga.

El casco del "Carmania" estaba subdividido por doce mamparos estancos cuyas puertas se operaban desde el puente de mando por el sistema hidráulico Stone-Lloyd, sistema éste que, entonces la última palabra en la técnica naval, se empleaba por vez primera en un gran trasatlántico.

El área del timón era de 270 pies cuadrados y pesaba 35 toneladas. De acuerdo con las instrucciones del Almirantazgo—que subvencionaba la construcción y se reservaba el derecho de, en caso de guerra, requisar el "liner"—el timón

## POR JUAN ANTONIO PADRON ALBORNOZ

llevaba doble servomotor y estaba totalmente bajo el agua.

Tenía el "Carmania" acomodación para 300 pasajeros en primera, 326 en segunda y 2.000 en tercera. La tripulación estaba compuesta por 700 personas y el peso muerto ascendía a 12.318 toneladas, la mayoría del cual era carbón que, en los "isde bunkers", le era preciso para lograr, con un consumo por singladura bastante elevado, una media de 19 nudos con 21.000 S. H. P.

característica y muy difícil de enmascarar.

El 14 de septiembre, el "Carmania" avistó cerca de Trinidad a un gran "liner" que, con sus dos chimeneas, no era en verdad el que estaba buscando. Sin embargo aprobó hacia él y, de inmediato, el "Eleonor Woermann" se alzó a la máxima y el "Cap Trafalgar" abrió fuego tan pronto el "Carmania" llegó al alcance de su artillería.

El combate duró una hora y se inició poco después del mediodía. Los barcos se cañoneaban a una distancia de 3.000 metros, bien escasa para cascos tan poco adecuados para recibir la ofensa de las piezas de artillería.

Los daños fueron bien pronto evidentes por ambas partes; los incendios no tardaron en generalizarse en diversos puntos del "Carmania" y el "Cap

A la mañana siguiente, el "Carmania" se encontró con el crucero "Bristol" y, poco después, con el "Cornwall" y, en unión de ambos, se dirigió a Pernambuco donde desembarcó a los heridos y—tras corta reparación—siguió a Gibraltar escoltado por el "Macedonia", otro P. and O., armado como auxiliar.

Una vez reparado, el "Carmania" vuelve a navegar como crucero auxiliar y, una de sus primeras misiones, fue la de relevar al crucero "Argonaut" que bloqueaba nuestro puerto para impedir la entrada o salida de mercaderías alemanas.

El 15 de abril de 1915, el "Carmania" dio fondo en Santa Cruz para recoger la correspondencia dejada para él

por un "mail ship" de la Elder y, al mismo tiempo, refrescar rápidamente la aguada. Se hace de nuevo a la mar al anochecer y, durante dos meses, cruza una y otra vez frente a nuestra ciudad hasta que le releva, a su vez, el "Ophi".

En agosto y septiembre del mismo año vuelve el "Carmania" a Santa Cruz y, de nuevo, lo hace en marzo y abril de 1916.

Luego el bloqueo afloja y queda a cargo del crucero "Sutlej" que, sin embargo, no pudo impedir que el "Westburn" diese fondo en Santa Cruz mientras realizaba una de sus habituales y esporádicas escalas para suministrarse de agua y recoger la correspondencia.

jores que se proyectaban para un futuro próximo dadas las condiciones entonces existentes en el tráfico de pasajeros. Disponía de capacidad para el transporte de 300.000 pies cúbicos de carga, de ellos 15.000 en cámaras frigoríficas y, una de las distinciones que le hizo sumamente popular fue la de que, por entonces, era el primer barco de la Cunard que contaba con estabilizadores, del tipo Denny Brown.

Su estampa marinera era perfecta y sobria. Sobre la superestructura se alzaba la chimenea y un solitario palo para señales mientras que, cinco pares de posteleros, tenían a su cargo las plumas para el servicio de las escotillas correspondientes a las bogegas.

La chimenea se diseñó especialmente para que el humo no barriese las cubiertas superiores y, otra innovación, a poca llevaba un ancla para su utilización cuando fondeaba en el San Lorenzo.

Cuatro calderas suministraban vapor a los dos grupos de turbinas que, sobre dos hélices, le daban una media, a régimen normal, de 19,5 nudos. En la decoración del nuevo trasatlántico se utilizaron motivos canadienses y un artista de esta nacionalidad, residente en Aldershot, Mr. Tom Luzny, tuvo a su cargo la realización de varios de los murales que adornan los salones públicos. Todos los camarotes de primera eran de una o dos plazas y, para uso de los pasajeros, los diferentes departamentos estaban unidos al comedor y salas de estar por varios ascensores.

El cine tenía entonces capacidad para 300 personas y, una de sus características, era la gran zona cubierta dedicada a la práctica de deportes al aire libre.

Doce grandes botes salvavidas, en pescantes de gravedad, constituían la dotación para caso de naufragio. La mayoría de estas embarcaciones disponían de motor y, todas, tenían capacidad para 186 per-

### Nace el primer "Carmania"

Cuando los "Campania" y "Lucania" perdieron sus récords atlánticos ante los "cuatro chimeneas" del Lloyd Norte Alemán, la Cunard Line se vio ante una muy seria situación.

Por entonces los "Etruria" y "Umbria" llevaban ya veinte años de mar y los nuevos trasatlánticos—"Saxonia", "Ivernia" y "Carpathia"—no podían compararse, bajo ningún punto de vista, con los "Celtic" y "Cedric" que la White Star Line mantenía en su misma línea. Con la adquisición del "Slavonia"—barco nuevo—nada se logró ya que, de no mucha velocidad, poco aportó a la modernización de la flota Cunard.

Junto con los mencionados "liners", la Cunard mantenía en servicio los "Catalonia", "Pannonia" y "Ultonia" que, con sus 12 nudos y muy limitada acomodación para pasajeros, se utilizaban para el transporte de emigrantes y colonos a puertos estadounidenses.

Para agravar más la situación, por aquella época se llevó a cabo la unión de las gran-

de Mercantile Marine que, respaldada por capital americano, integró a las navieras inglesas Guion Line y White Star Line.

Ante tal situación, el Gobierno inglés insistió para que la Cunard no tomase parte en dicha combinación y, con vistas a preparar el terreno para la construcción de los trasatlánticos de la serie "Lusitania", primeramente se ordenaron los "Carmania" y "Caronia", exactamente iguales en características y dimensiones, a excepción del aparato motor.

Así, mientras el "Carmania" llevaría turbinas, su gemelo, el "Caronia", estaría dotado con alternativas de cuádruple expansión para, de esta manera, experimentar cual tipo sería más rentable con vistas a su instalación en los "liners" en proyecto.

Los dos trasatlánticos se comenzaron a construir en los astilleros de la John Brown and Co. donde, el 21 de febrero de 1905, fue botado el "Carmania".

De 9.998 toneladas netas y 19.524 brutas, el peso muerto era de 30.918 con un calado correspondiente de 10,06 metros. Eran sus principales di-

### La vida marinera del "Carmania"

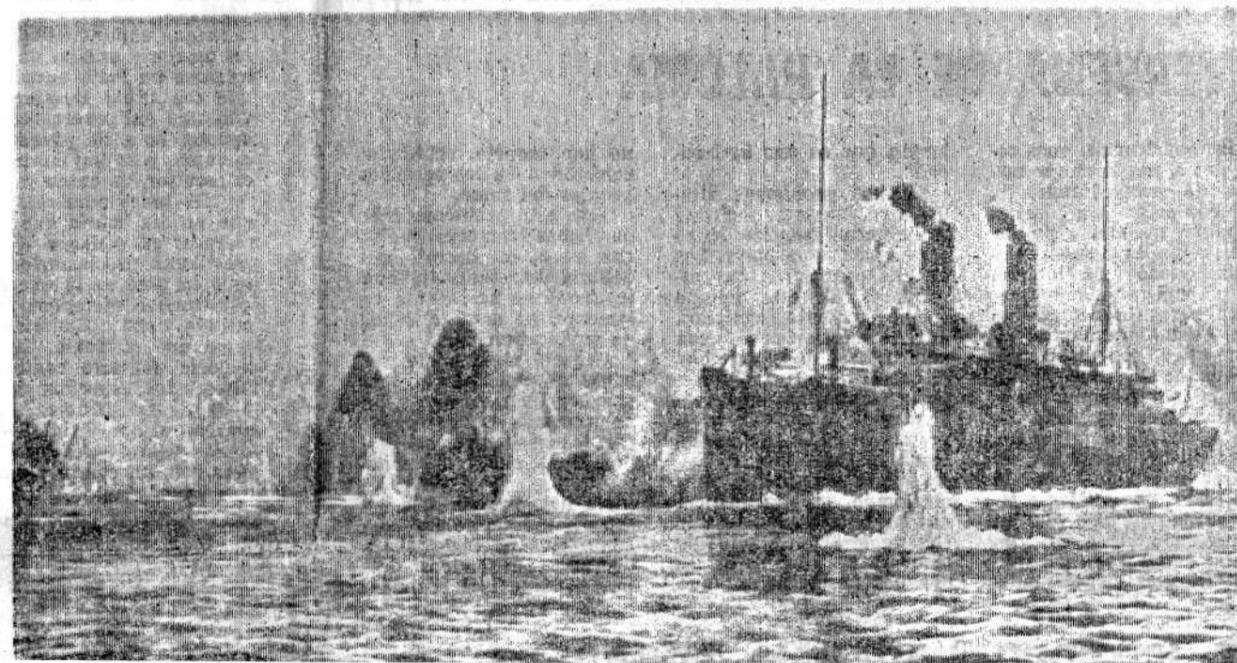
En noviembre de 1905, el "Carmania" estaba listo para llevar a cabo las pruebas oficiales de velocidad y consumo. Estas duraron una semana y una representación del Almirantazgo estuvo presente durante la celebración de ellas.

En la milla medida logró 20,19 nudos y en las seis horas en que navegó a la máxima en alta mar, mantuvo una media de 19,56.

Aceptado por la Cunard, el "Carmania" zarpó de Liverpool el 3 de diciembre de 1905 en su viaje inaugural a Nueva York, línea en la que, pronto, logró un merecido renombre por la regularidad de sus viajes.

En 1906, ya con el "Caronia" en servicio, los dos gemelos se enfrentaron con los "Big Fours" de la White Star Line que, en la misma línea, pronto sufrieron competencia con la aparición de estos dos "liners" que—más rápidos—acapararon el pasaje hasta la entrega de los "Lusitania" y "Mauretania", también de la Cunard.

En junio de 1912, el "Carmania" sufrió un incendio en una de sus carboneras mientras se encontraba en Liverpool y, si bien el fuego no alcanzó la importancia que en



de las gran- era de 30.918 con un calado  
peas y ame- rrespondiente de 10.06 me-  
omnacional tros. Eran sus principales di-

En junio de 1912, el "Carmania" sufrió un incendio en una de sus carboneras mientras se encontraba en Liverpool y, si bien el fuego no alcanzó la importancia que en un principio se sospechó y temió, lo cierto es que tuvo que ser retirado del servicio durante algún tiempo.

En octubre del año siguiente de nuevo volvió el nombre del "Carmania" al grito mudo de la Prensa mundial cuando el incendio del "Volturno"; entonces fue uno de los primeros que acudieron en auxilio de éste que, con numerosísimos pasajeros a su bordo, se encontraba en muy crítica situación y solicitaba auxilio con insistencia.

El 6 de agosto de 1914, el "Carmania" arribó a Fishgard con un cargamento de oro valorado en dos millones y medio de libras esterlinas. Una vez fue éste descargado, el trasatlántico continuó a Liverpool y, rápidamente, procedió

### El hundimiento del "Cap Trafalgar"

El almirante Craddock tenía informes de que, de Buenos Aires, había zarpado el trasatlántico "Cap Trafalgar" que, entregado en 1913, desplazaba 18.710 toneladas y con su velocidad de 18 nudos era un crucero auxiliar en potencia contra el tráfico mercante inglés en el Atlántico Sur.

Efectivamente. El "Cap Trafalgar" se había reunido en un punto convenido de antemano con el viejo cañonero "Eber"—de estación en Africa Occidental Alemana—que le había entregado todo su armamento y, posteriormente, se había dirigido a un puerto brasileño donde quedó internado.

Se le ordenó luego dirigirse a Puerto España, y, una vez carboné, marchó a integrarse en la fuerza naval del almirante Craddock que tenía a su cargo la vigilancia en las aguas de América del Sur.

Una semana más tarde, el "Carmania" se unió a la flota que, compuesta por los cruceros "Good Hope", "Glasgow" y "Monmouth", contaba además con el también auxiliar "Otranto", un "liner" de la P. & O.

El "Cap Trafalgar", acompañado del carbonero "Eleonor Woermann", puso entonces proa a la isla Trinidad, en la costa brasileña, para al rededor de ésta, proceder a carbonear.

Los ingleses, mientras, procedían a su búsqueda por todos los fondeaderos más o menos desiertos de la costa sudamericana. Y uno de los encargados de tal misión era el "Carmania".

Para mejor disimular su conocida estampa marinera, el "Cap Trafalgar" había desmontado y lanzado por la borda su tercera chimenea que, en verdad, le daba una silueta

El primer "Carmania", de la Cunard, durante su combate con el crucero auxiliar alemán "Cap Trafalgar", en 1914— (Reproducción fotográfica, Juan Hernández).

Trasatlántico que utilizaba los "docks" del Támesis.

Una nueva reforma en Birkenhead, y el "Carmania" quedó listo para, durante una larga temporada, hacer la línea con turismo entre Nueva York y La Habana.

Sin embargo llegaron los tiempos difíciles,—aquellos creados por la crisis de Wall Street—y, por su mucho consumo, el "Carmania" no resultaba de rentable explotación económica y, amarrado en Sheerness, permaneció unos meses.

Luego, y por sólo 200.000 libras esterlinas, pasó a la Hughes and Bolkow, firma especializada en desguaces. Con su propia máquina marchó a Blyth y, allí, pronto desapareció aquella esbelta estampa marinera que quedó reducida a informes montones de chatarra anónima.

### El nuevo "Carmania"

La asociación de la Cunard con Canadá data de cuando en 1840, el pequeño "Uncorn" cruzó el Atlántico hasta Halifax.

Durante años la Cunard mantuvo un servicio que, de mejora en mejora, siempre se mantuvo en primera línea, en competencia—muy dura en

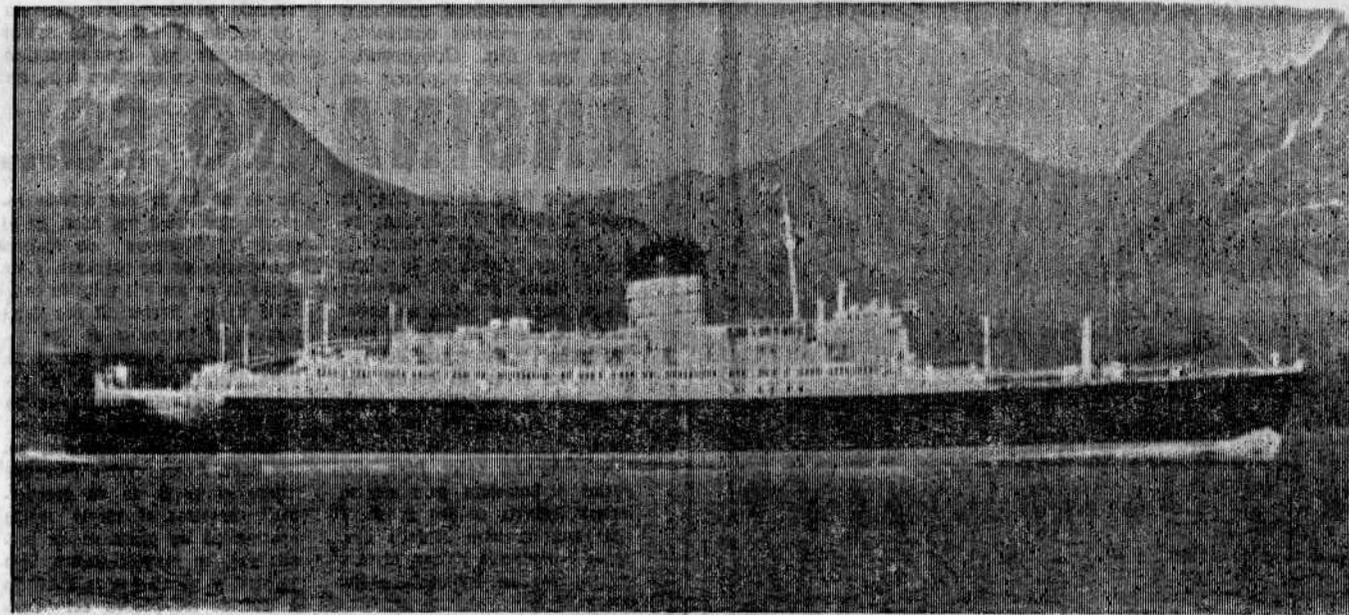
las circunstancias del momento, ésta no podía llevarse a cabo. La Cunard no disponía de trasatlánticos y, para navegar con el "Carmania" se fletó el "Orduña", varios mixtos de la Lamport and Holt, y el "Royal George".

Hasta abril de 1922 no volvió a navegar el "Carmania" y, cuando el nuevo "Saxonia" fue entregado, el "Carmania" fue enviado a los astilleros de la John Brown para allí ser reacondicionado y reparado debidamente. Cuando de nuevo se incorporó a servicio, disponía de acomodación para 709 pasajeros en clase turista y 1.300 en tercera. Se había adaptado el aparato motor para petróleo, combustible del que tenía capacidad para el transporte de 3.387 toneladas en sus tanques.

Navegó a partir de entonces en la línea de Canadá y, en épocas de mucha demanda de

Nueve muertos y veintiseis heridos era el balance de la batalla entre su dotación y, en aquellos momentos, se supuso que el humo lo emitía el crucero alemán "Dresden" que—se sabía—navegaba por aquellas aguas.

Una vez desapareció el "Carmania" envuelto en la nube de humo de sus incendios, el "Eleonor Woermann"—que no era otro el causante de la alarma en el inglés—volvió al lugar del combate y recogió a los supervivientes del "Cap Trafalgar".



El "Saxonia"—hoy "Carmania"—cuando, con motivo de las pruebas oficiales de velocidad y consumo, navegaba a la máxima por las costas inglesas.—(Reproducción fotográfica, Juan Hernández).

Doce grandes botes salvavidas, en pescantes de gravedad, constituían la dotación para caso de naufragio. La mayoría de estas embarcaciones disponían de motor y, todas, tenían capacidad para 186 personas a su bordo.

### Una nueva etapa de vida

Tras este nuevo "Saxonia", la Cunard construyó tres unidades similares. Fueron las "Carinthia", "Sylvania" e "Ivernia".

Ya en servicio el cuarteto, el "Saxonia" y el "Ivernia" pasaron a la línea de Liverpool a Quebec y Montreal mientras que sus dos gemelos se dedicaron, con preferencia, a la de Nueva York con escalas en Cobh, Halifax y Bermudas.

Sin embargo, en 1962, la Cunard reorganizó los servicios y el "Saxonia", con el "Ivernia", fueron rebautizados "Carmania" y "Franconia" respectivamente y, durante la temporada de invierno de 1962 a 1963, ambos recibieron importantes obras de mejora y modernización en los astilleros de la John Brown.

Perdieron entonces aquel su característico casco negro y, al igual que el "Caronia", adoptaron el verde pálido que, en aquellos sus últimos viajes por Santa Cruz, lució el "Mauretania".

Con la entrega del "Queen Elizabeth 2", la Cunard amarró y puso luego en venta a los "Carinthia" y "Sylvania". Estos permanecieron en Southampton hasta que, posteriormente, se anunció habían sido adquiridos por la Sitmar que, con los nuevos nombres de "Fairland" y "Fairwinds", los abanderó en Liberia; actualmente se encuentran en Trieste donde están siendo reconstruidos para la línea de Australia.

El 12 de enero del pasado año, el "Carmania" embarrancó en las Bahamas mientras realizaba un crucero de turismo con 471 pasajeros a su bordo. Los pasajeros fueron transbordados al italiano "Flavia" y, el día 17, pudo ser puesto a flote el "liner" que, el 21, arribó a Newport News para allí ser reconocido y reparado.

En la actualidad, la flota de "liners" que la Cunard tiene en servicio está compuesta por los "Queen Elizabeth 2", el "Carmania" hoy en puerto y su gemelo, el "Franconia", antiguo "Ivernia".