

LA ISLA Y LOS BARCOS

De los "Savannah" y "Massachusets" al "United States" de la Cinta Azul

133 años de lucha en la mar por el mítico galardón de la velocidad

El "liner" americano hoy en puerto lo conserva, desde 1952, con una media de 35,59 nudos

El trasatlántico que en julio de 1952 saltó al grito mudo de los titulares de la Prensa mundial, el barco de la Cinta Azul, el del "meteoric maiden voyage", llega hoy—por segunda vez—a puerto español, al nuestro concretamente. Y, desde las 8 de la mañana a las 6 de la tarde, descansará en el muelle Sur de sus singladuras. Mientras, sus 895 pasajeros recorrerán la isla que, con su colorido y clima de siempre, recibe en esta su segunda visita al "flag ship" de la United States Lines y de toda la flota mercante que navega bajo el pabellón de las barras y las estrellas.

Viene el "United States" a la consignación de la firma Cory Hermanos y procede de Nueva York, Bermudas, Lisboa y Madeira. Desde Santa Cruz arribará a los puertos de Dakar, St. Thomas para, posteriormente, continuar al de partida. Y en él concluirá este crucero de recreo en el que, en 18 días de mar, sus pasajeros recorrerán 9.233 millas.

El "United States" zarpó de Nueva York el día 6 del mes actual y, dos días después, dio

fondo en las Bermudas. El 12 ya estaba en Lisboa y ayer en Funchal. Hoy ha vuelto a Santa Cruz, escala que repetirá el próximo 31 de diciembre y, de nuevo, el 22 de febrero de 1969.

Tras la contraseña del águila azul sobre fondo blanco se amparan generaciones y generaciones de experiencias y tradiciones marinerías. El "United States" es, sin duda alguna, directo descendiente de aquellos "crack ships"—"New York", "Philadelphia", "St. Louis" y "St. Paul"—que tantos y tan buenos recuerdos de la American Line dejaron en los servicios regulares del Atlántico Norte.

Ellos fueron el enlace entre una primera etapa de navegación trasatlántica con otra, posterior y de máxima importancia, para la nación que nacía a la mar. Ellos comenzaron una técnica y una tradición que, a través de los años de mejoras y perfeccionamientos—"Leviathan", "Washington", "Manhattan" y "America"—dieron lugar al que hoy visita nuestro puerto.

El primer "United States"

La Cinta Azul, el mítico "Blue Ribband", dio a Estados Unidos la supremacía en el Atlántico Norte, tantas veces buscada y deseada.

Desde 1845, fecha en que el "Massachusets" cruzó por dos veces desde Nueva York a Liverpool, tras la ruta y estela del "Savannah" que primero lo hizo en 1819—el senador Thomas Butler King luchó por el establecimiento de una línea regular de "steamers". Se esperaba que estos, bien respaldados por subsidios gubernamentales, pudiesen competir ven-

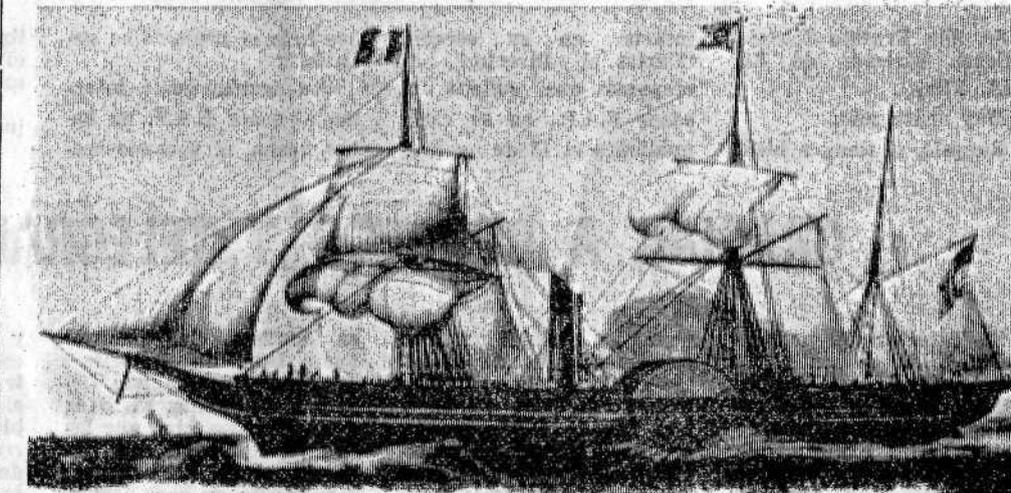
das laterales que, en la mar, le daban andar de dama con guardainfante.

Aquel primitivo "United States" tenía su casco dividido en tres cubiertas. Inmediatamente bajo la principal tenía acomodación para 148 pasajeros y, en las bodegas, capacidad para 400 toneladas de carga. Dos botes salvavidas por banda, más un chinchorro a popa—el clásico "service boat"—completaban los dispositivos de salvamento para caso de naufragio.

Estaba provisto de máquinas del tipo "side lever", de 610

Por Juan Antonio Padrón Alborno

por el Gobierno inglés y, como transporte, navegó hasta que la paz volvió a aquel rincón del mundo. Pero apenas había regresado a Alemania, nuevo fletamento, por cuenta también de los ingleses, que lo emplearon en esta ocasión para conducir tropas a la India que ardía en sangrienta revuelta.



El primer "United States", de la Black Ball Line, que terminó sus días incendiado en el Támesis.

Posteriormente fue vendido al armador M. John O. Lever que, después de darle el nuevo nombre de "Indian Empire", lo envió a Southampton para allí ser sometido a una total modernización y reparación. El 9 de junio de 1858 se hace a la mar en viaje de pruebas y, con 16 revoluciones por minuto, alcanza en la milla medida una media de 12,55 con sus renovadas máquinas. Esto hizo que M. Lever abandonase su idea original de dedicarlo a la línea de la India y, en su lugar, em-

pio, dejó ver la escasa rentabilidad de tal servicio ya que se trataba de barcos de muy escasas condiciones marinerías.

La guerra civil fue la oportunidad que Vanderbilt aprovechó para suspender el servicio y vender los barcos. Llegada la paz, Estados Unidos abandonó de momento su interés por la supremacía en la mar y se dedicó, con ímpetu, a la reconstrucción de las zonas devastadas por la lucha fratricida. Pasan los años y en 1871 se funda la American Line—empresa subsidiaria de la Pennsylvania Railroad—con cuatro trasatlánticos construidos por los astilleros de la Cramp, de Filadelfia, y algunos otros fletados a navieras inglesas. Y a los pocos meses la American Line logró afirmarse en las ru-

llegada a puerto y empañó aquel su viaje primero en la nueva línea. bildt" y "North Star", dio comienzo la línea Liverpool-Nueva York que, desde un princi-

Pocos años más tarde el control de la naviera pasó a la International Mercantile Marine Co. que, seguidamente, ordenó la construcción de dos nuevos trasatlánticos: "Manhattan" y "Washington".

El "Leviathan", construido por Blohm and Voss, de Hamburgo, para la Hamburg-America Linie, en 1914, tenía una velocidad de sólo 23 nudos. Sin embargo, una vez bajo bandera

americana, se le sometió en 1923 a larga reparación y modernización y, en el viaje de pruebas, alcanzó los 24,28 de media.

Vencido por los años, el "Leviathan" fue desguazado en Rosyth y, cuando ya los sopletes de oxiacetileno comenzaron a morder en estructura, los planos del nuevo "America" estaban listos y en la grada se acopiaba el material para el nuevo "liner".

Del "América" al nuevo "United States"

En gosto de 1939 fue botado el "America" en los astilleros de la "Newport News S. B. and D. D. Co.

Con sus 33.500 toneladas, era el mayor mercante construido hasta entonces en astilleros americanos. Costó 17 millones de dólares y estaba propulsado por turbinas que, a 128 revoluciones por minuto, le daban 34.000 S.H.P. y velocidad de 24 nudos.

El "América" tenía acomodación para 1.050 pasajeros y 675 tripulantes y, en sus bodegas, capacidad para 246.237 pies cúbicos de carga seca. Se esperaba entrase en servicio en 1940, pero la guerra frustró los planes y se suspendió el viaje inaugural.

En 1941 el "América" fue requisado por el Gobierno y convertido en el transporte de tropas "West Point", con capacidad para 8.175 hombres.

Durante los años de la guerra navegó cientos de miles de millas al servicio de los aliados y,

durante estos años, transportó más de medio millón de personas a su bordo.

En marzo de 1946 fue devuelto a sus armadores que lo enviaron a los astilleros que lo tuvieron a su cargo para que, allí, se llevase a cabo su vuelta a su estado primitivo; y al costo de ocho millones de dólares, el "América" volvió a dar al viento la contraseña de la United States Lines. El 23 de junio de 1951, la señora Connally, esposa del senador demócrata de Texas, bautizó protocolariamente al nuevo "flag ship" de la naviera y, al mismo tiempo, futuro poseedor de la Cinta Azul. Así se pensaba en América y así lo demostró en el curso de su viaje inaugural: desde entonces el "United States" tiene el privilegio de dar al viento en todos los puertos del mundo la Cinta Azul, el "Blue Ribband" de los ingleses, que simboliza, con toda propiedad, su dominio en los mares en lo que velocidad respecta.

incontable la nómina de las que lo fueron en todas las épocas, en todos los países y en todas las esferas sociales. Pero, desde luego, no es fácil, con arreglo a la imagen de Kate Douglas Wiggin, quien escribió estas llanas y emocionantes palabras: "Hay abundancia de rosas, estrellas, puestas de sol, arco iris, hermanos y hermanas... pero solamente se tiene una madre en todo el mundo".

¿Qué sucede, pues?

Aunque haya quienes opinan que eso de que las mujeres tengan hijos viene a ser algo así como una frivolidad intrascendente, según acabamos de leer.

¿Hasta qué punto los conflictos íntimos de una mujer pueden convertirse en elementos de su propaganda?

No se puede poner en duda que esos conflictos, a veces insolubles, se den en las refulgentes "estrellas" del cine. Pero tampoco hay ninguna razón específica, de tipo característicamente humano, en el mejor sentido de la palabra, para señalarlos con el dedo como llamando la atención de las multitudes sobre ellos.

La verdad es que uno está ya harto y más que harto de los problemas hogareños de los que son protagonistas las gentes de los platós cinematográficos y demás. Y es que uno entiende que cierta clase de problemas no tienen por qué salir a la calle a correr la suerte azarosa del comentario ajeno. Uno, en fin, cree que la maternidad no debe ser en ningún caso un tema propagandístico, y le parece, por último, que las verdaderas madres saben lo que tienen que hacer cuando se les plantea la opción entre sus hijos y tales o cuales cosas.

La ambición artística, por ejemplo.

Todo muy legítimo; pero ¿qué hay en esa gloria de duradero? En el recuerdo de los hijos con sentido del culto a las madres sí hay una dimensión de eternidad. Así que la opción, en la mayoría de los casos, es perfectamente sencilla, dígame lo que se diga.

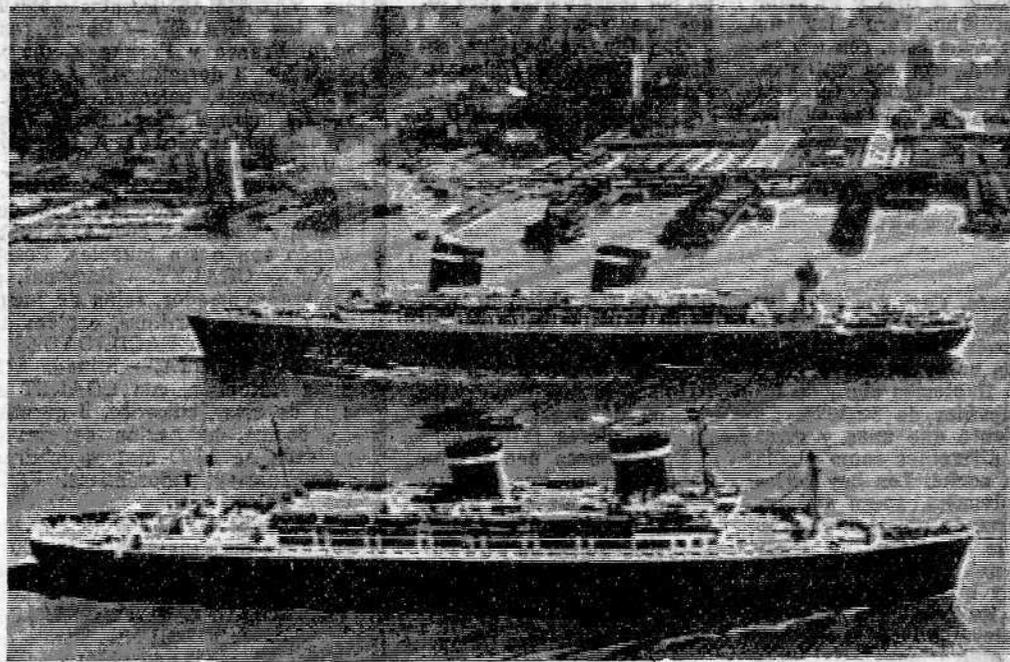
El auténtico problema está en el cotilleo de cierta prensa más o menos sensacionalista, que vive desnudando realidades ocultas para alimentar la estúpida curiosidad de los papanatas.

Y será que, al fin y al cabo, muchas gentes viven en casas de cristal transparente, con lo que no están en condiciones de rehuir las miradas de la calle. ¿Por qué no procurar ponerle unos visillos a esas ventanas abiertas de par en par?

Hemos de suponer que existen temas infinitamente más trascendentales sobre la superficie de la tierra.

tes" que, propiedad de la firma Charles H. Marshall and Co.—que desde 1836 regentaba la Black Ball Line de "clippers" trasatlánticos—se construyó en los astilleros neoyorquinos de la William H. Webb.

La tradición de los finos "sail packets" de la Black Ball Line resaltaba en las líneas marineras de aquel primer "United States" que cruzó la mar. El casco se remataba con tres altos palos, con aparejo de



En primer término el "América" y, en segundo, proyectando su estampa gallarda sobre Nueva York, el "United States.—(Reproducciones fotográficas de Juan Hernández).

fragata, y alta chimenea entre el trinquete y el mayor. Elegante proa de violín y popa redonda enmarcaban unas líneas perfectas, si bien algo deformadas por los tambores de las rue-

de diámetro, y cada una de ellas llevaba 24 paletas fijas. A trece revoluciones por minuto, este primitivo sistema de propulsión le daba una máxima de 10 nudos.

La vida marinera del "United States"

Al mando del capitán William G. Hackstaff, el "United States" zarpó de Nueva York, por vez primera, el 9 de abril de 1848 con rumbo a Liverpool. Y a este puerto inglés arribó el 22 del mismo mes después de haber consumido 520 toneladas de carbón durante la travesía, en la cual logró una media de 9'7 nudos.

A la vuelta a Nueva York, la Black Ball Line lo amarró por estimar resultaría antieconómica su explotación comercial. Y arrumbado en puerto permaneció hasta que, en febrero del año siguiente, el Gobierno alemán lo adquirió con el propósito de convertirlo en barco de guerra. Para ello se le suprimió una cubierta y, una vez lista la transformación, se le dotó de una artillería distribuida a banda y banda, a cada una de las cuales llevaba seis piezas de mediano calibre.

Sin embargo no se le permitió abandonar Nueva York ya que, por entonces, Alemania se encontraba en guerra con Dina-

marca y, ya una vez la paz firmada, se hizo a la mar con rumbo a Liverpool. El 16 de junio dio fondo en el puerto inglés y después de reparar la maquinaria, continuó hacia su nueva patria. Rebautizado "Hansa", fue una de las primeras unidades de la Armada que comenzaba a nacer y, estacionado en Bremen, permaneció durante los tres años siguientes.

En 1852, cuando ya nuevas y más eficientes unidades se incorporaban al servicio de la nueva Armada, el "Hansa" fue subastado y adquirido por la firma W. A. Fritze und C. Lehmkuhl, de Bremen, que lo convirtió nuevamente en barco mercante para la línea entre su puerto de matrícula y Nueva York.

Conservó su nombre de "Hansa" pero las mismas dificultades primeras bajo bandera americana hicieron que fuese pronto retirado. Nueva etapa de amarre y, en 1854, la guerra de Crimea le puso de nuevo en servicio. Fue entonces fletado

la desgracia de tocar fondo en el propio puerto de Galway y, después de reparar, se hizo finalmente a la mar el día 19 de junio. No acabaron sus desgracias y, ya en pleno Atlántico, sufrió la rotura de un pistón, lo cual retardó notablemente su

En pos del "Blue Ribband"

El primer fracaso de la Black Ball Line no desanimó a otras empresas que, poco tiem-

que respecta a sus condiciones marineras. La comodidad y decoración, muy por encima de la entonces acostumbrada, les colocaba en ventaja con respecto a sus rivales y, como en fuerza de máquinas ocurría lo propio, sin mucha dificultad lograron para la Collins el preciado y buscado galardón.

Pero no lo disfrutó por mucho tiempo. La desgracia se cebó en ellos y, después de la pérdida del "Artic" por colisión con el "Vesta" a largo de Cape Race, el "Pacific" desapareció sin rastro en el Atlántico.

Estas dos desgracias causaron a la Collins unos serios trastornos económicos, agravándose la situación al ser reducidos los subsidios estatales de una manera imprevista. Ello obligó al amarre de la flota que posteriormente fue vendida. Y el "Adriatic", con el primer "United States"—por entonces ya "Indian Empire"—se encontró pronto bajo la contraseña de la Galway Line, la cual también quebró tres años más tarde. Y amarrado hasta 1874 permaneció el flamante y orgulloso "liner" que, en aquella fecha, fue convertido en velero.

En condición de tal navegó hasta que, en 1883, lo adquirió la African S. S. Co. que, como pontón carbonero, lo empleó en Bonny. Allí, bajo el ardiente sol del Nuevo Calabar, terminó sus días el barco que en sus primeros años no conoció rival para sus buenos 13 nudos de media.

Prosigue la lucha

El siguiente intento en pos del "Blue Ribband" se debe a Vanderbilt, el cual quiso demostrar que podía asegurar el servicio transatlántico sin ninguna ayuda estatal. Y con los "Arid", "Illinois", "Vander-

espera del Congreso, el adelantamiento de los trasatlánticos ingleses "City of New York" y "City of Paris"; rebautizados "New York" y "Paris" respectivamente al enarbolar la bandera de las "stars and stripes".

Estas dos unidades, construidas sólo unos años antes para Inman hizo que esta se desprendiese de estos sus mejores "liners"—muy superiores a los de Cunard—que pasaron a manos de los americanos.

Con estos dos magníficos trasatlánticos en servicio, la American Line ordenó la construcción de los "St. Louis" y "St. Paul" en los ya citados astilleros de la Cramp, en Filadelfia.

El "St. Louis", de 11.600 toneladas y 20 nudos de velocidad, fue el primer trasatlántico construido en América del Norte después de más de cuarenta años. Su gemelo, el "St. Paul", arrebató al "New York" la Cinta Azul en 1896 y, dos años más tarde, todos ellos fueron retirados de servicio y, artillados, incorporados a la Navy para la guerra contra España.

Cuando la lucha terminó, ya los ingleses habían recuperado su supremacía en la mar y los americanos se contentaron con un lugar muy secundario en las rutas del Atlántico.

En 1919, después del reparto de la flota mercante alemana, se formó la United States Mail Line que tenía en proyecto un gran trasatlántico, digno de mantener el prestigio americano, en las líneas de Europa a Nueva York. Sin embargo la empresa comenzó a prestar sus servicios con tres antiguos "liners" alemanes: "America", "George Washington" y "Mount Vernon", ex "Kronprinzessin Cecilie", a los que posteriormente se añadió el "Leviathan", ex "Vaterland", de 59.956 toneladas.

Todas estas unidades estaban respaldadas en las líneas por antiguos transportes de tropas del tipo "State"—similares a los "Cabo de Hornos" y "Cabo de Buena Esperanza" de la Ibarra—y, poco a poco, comenzó a diluirse la primitiva idea de un gran y rápido "liner".