

La Isla y los barcos

El «Ciudad de Palma», correo de la Trasmediterránea y buque-hospital

EN 1928, con la entrega del vapor «Plus Ultra» por la Universidad Naval de Levante, la Compañía Trasmediterránea entra en nueva etapa de expansión pues, en el mismo año, recibe el «Infanta Beatriz», y el «General Sanjurjo»

Al año siguiente, Trasmediterránea se hizo cargo de los «Infanta Cristina» e «Infante Don Jaime» y, en 1930, al tiempo que pasaba a su contrasena la flota de Vapores Interinsulares Canarios, recibió los nuevos «Infante Don Juan», «General Berenguer» y «Príncipe Alfonso», uno de los barcos más bonitos que han navegado bajo la contrasena de la Trasmediterránea. Otras nuevas unidades —«General Jordana», «Villa de Madrid», «Dómine», «Fernando Poo», etc.— se agregaron posteriormente a la flota de la naviera que, al mismo tiempo, daba de baja y vendía a los veteranos vapores de escaso rendimiento económico.

El «Príncipe Alfonso» se construyó en los astilleros italianos de la Cantiere Navale di Trieste que —repetimos— logra-

dos a la máxima —6.200 Ihp. sobre dos líneas de ejes— alcanzaba, e incluso rebasaba.

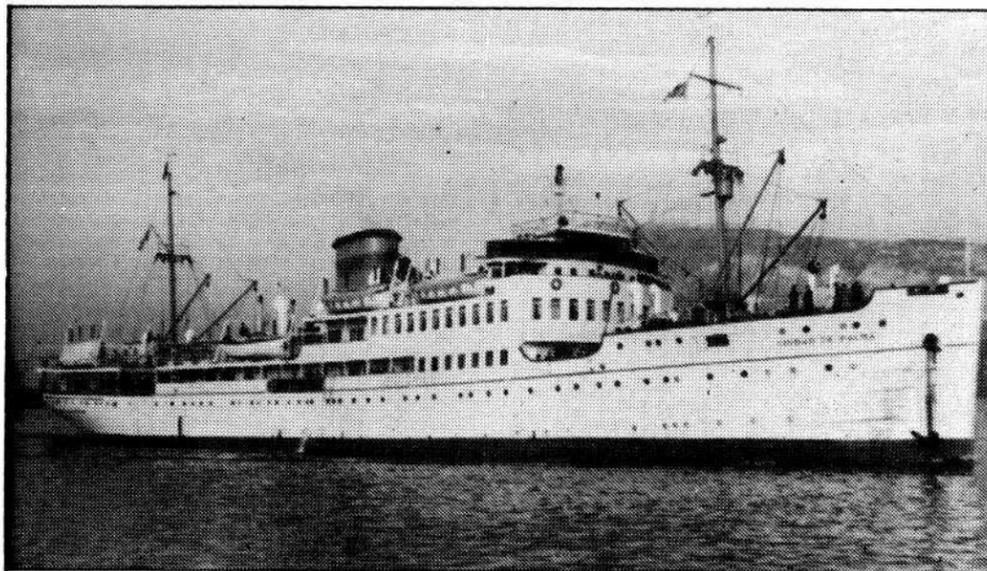
los 18 nudos, muy buena marcha para la década de los años 30. La proa abría la mar y con blancos bigotes de espuma y amplia estela, el «Príncipe Alfonso» era todo un espectáculo en las salidas y entradas a puerto.

En 1931, el «Príncipe Alfonso» fue rebautizado «Ciudad de Palma» y, el pequeño vapor que llevaba este nombre bajo la contrasena de la Trasmediterránea —de 197 toneladas y procedente de la Islaña Marítima— tomó el nuevo de «Ciudad de Alcudia». Al mismo tiempo, el «Infante Don Jaime» —su gemelo— fue rebautizado «Ciudad de Barcelona» y, así, ambos, banda a banda, siguieron en el Mediterráneo y, con el «Ciudad

En aguas del Cantábrico, el «Ciudad de Palma» detuvo algunos boniteros —«Aberi Egun», «Ferla del Mar», «Espe», «Pili», etc.— en colaboración con el «Galerna», un bacaladero de la Pysbe artillado con dos piezas de 100 milímetros.

El 4 de abril, el «Ciudad de Palma» recogió la tripulación del vapor panameño «Andra», hundido por el «Galerna» cuando, en aguas territoriales españolas, no obedeció la orden de alto y trató de escapar. Un tripulante resultó herido y, con los otros dieciocho a bordo, el crucero auxiliar arrumbó a Pasajes en tanto que el «Almirante Cervera» perseguía al carguero «Conquedale».

El día 12, el «Ciudad de Palma» apresó dos vapores de Sota y Aznar, los «Unbe Mendis» y «Agire Mendis» —de, respectivamente, 7.060 y 9.230 toneladas— que, con carga de azúcar, navegaban de Cuba a Rotterdam. Posteriormente detuvo al inglés «Marion Moller» —pro-



El «Ciudad de Palma», una de las estampas marineras más bonitas bajo bandera española

piedad de una naviera con sede en Shangai— al que dejó seguir viaje.

El 11 de agosto tuvo un breve encuentro con el destructor «Ciscar» y, con el minador «Júpiter», apoyó al «Galerna» en un enfrentamiento con el «José Luis Díez». Fue insignia del almirante Castro y, con dos batallones de Infantería de Marina —uno de los cuales desembarcó en Bilbao— siguió en el Cantábrico hasta que, en septiembre, fue desarmado.

LA ETAPA DE BUQUE-HOSPITAL

En los astilleros bilbaínos de la Sociedad Española de Construcción Naval, el «Ciudad de Palma» fue convertido en buque-hospital. Con ello se volvía a los tiempos de la expedición del obispo de Mondoñedo contra Barbarroja —o del duque de Medinaceli en las Gelves— donde, por vez primera en la historia, aparecen los hospitales a flote. En 1860, durante la campaña de Marruecos se convirtieron los «Cid», «Cataluña», «Barcelona» y «Torino» en hospitales y, en 1898 —durante la guerra hispano-norteamericana— los «Alicante», «Montserrat», «San Ignacio de Loyola» e «Isla de Luzón», de la Trasmatlántica Española.

Con capacidad para 500 plazas, el «Ciudad de Palma» contaba con varias salas clasificadas, quirófanos, instalaciones de rayos X y farmacia. Con base en Pasajes —puerto preparado como estación sanitaria— el «Ciudad de Palma» evacuaba heridos y enfermos del Ejército del Norte y, posteriormente, de las fuerzas que operaron en Cataluña y Aragón. Normalmente, los puertos de Galicia eran los puntos designados para desembarcar a los heridos pero, en ocasiones, también lo fueron los del Sur peninsular.

Blanco, con cruces rojas en amuras, aletas y chimeneas, el «Palma» continuó su humanitario quehacer hasta que llegó la paz. Fueron treinta los viajes con heridos —todos entre el 4 de febrero de 1938 y el 21 de marzo del año siguiente— y, ya en plena paz, fue devuelto a sus armadores.

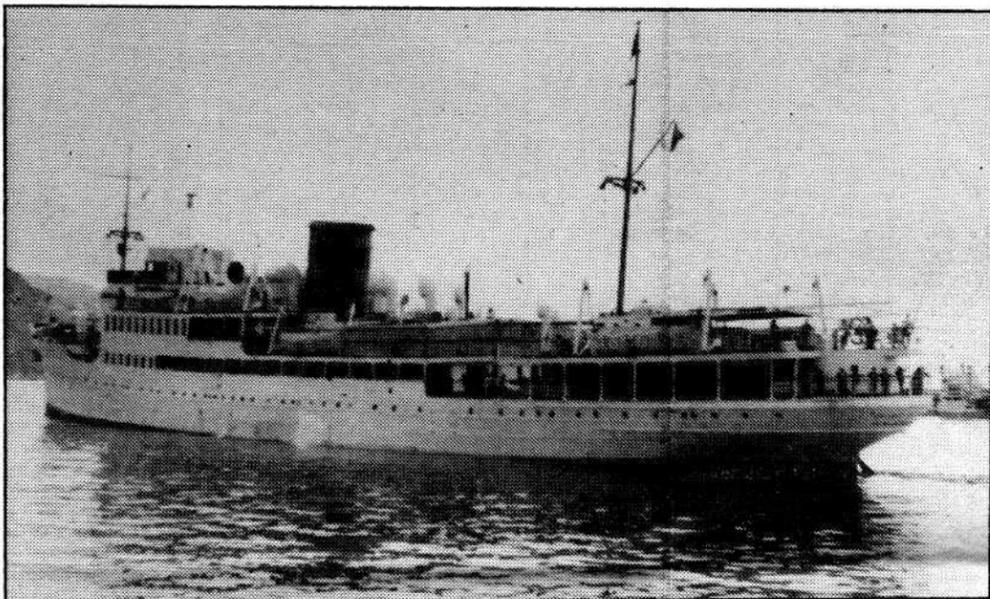
Recaló por Santa Cruz con tropas que venían de la guerra —con él, el «Dómine», aún pintado de gris y con zuncho negro en la chimenea— y, tras un repaso de casco y máquinas, volvió a las líneas regulares y alternando la de Canarias con la de Baleares.

La Segunda Guerra Mundial hizo que el «Ciudad de Palma» navegase —siempre de blanco

el casco— con los colores de España en amuras y aletas y, a media eslora, su nombre y nacionalidad en grandes caracteres negros.

Volvió la paz al mundo en 1945 y, una vez más, el «Palma» lució su estampa llena de gracia. En 1950 varó en Cala Figuera y, una vez reflotado, por sus propios medios se dirigió a Valencia —fue escoltado por el aquí bien recordado «Ciudad de Melilla»— y, en los astilleros de la Unión Naval de Levante, fue reparado y modernizado.

Volvió a Canarias con los «Ciudad de Alicante», «Dómine», «Ciudad de Valencia», «Ciudad de Sevilla» y «Villa de Madrid». Luego, nuevas unidades —«Ernesto Anastasio», «Ciudad de Cádiz», «Ciudad de Toledo» y las primeras de la serie «Juan March»— hicieron que el «Ciudad de Palma» dejase el servicio con Canarias y volviese al de Baleares. Y en él continuó hasta que le llegó el amarre definitivo y, luego, la muerte triste en el desguace. Entre chisporroteos le descosieron las planchas y, en poco tiempo, desapareció una de las más hermosas estampas marineras que, bajo bandera española —bajo el gallardetón de la Trasmediterránea— han cruzado los mares. —Juan A. Padrón Albornoz.



Pese a las reparaciones y modernizaciones, el «Ciudad de Palma» nunca perdió su línea gallarda

ron un barco de línea finísima. Gemelo del «Infante Don Jaime», ambos eran, en pequeño, reproducción del «Infanta Cristina», botado en 1929 y que, de 4.602 toneladas, lucía dos chimeneas elegantes, caídas y muy proporcionadas.

El «Príncipe Alfonso», como el «Infante Don Jaime», era barco de 4.085 toneladas de arqueo total, 2.360 neto y 5.550 de desplazamiento a máxima carga. En tres bodegas tenía capacidad para el transporte de 1.381 metros cúbicos de carga seca, más 935 en los entrepuentes; en tres clases disponía de acomodación para 726 pasajeros en viajes cortos —pues se diseñó para la línea Barcelona-Baleares— si bien cuando bajaba a Canarias era mucho menor tal cifra.

El lanzamiento de la proa era mínimo y, pese a que ya se había impuesto la popa de crucero, el «Príncipe Alfonso» lucía una de espejo. La estampa marinera era perfecta, con amplios ventanales, buena siembra de botes salvavidas —en doble bancada y algunos de bordas rebatibles, entonces en boga— y, con ligera caída y elegante sombrerete, la chimenea adornada con el leve respirar de los motores y auxiliares.

Con el puente y alerones de color caoba —durante sus primeros años de mar los botes lucieron el mismo tono— su estampa era perfecta y llena de armonía. Blanco el casco y con el bicolor de la Trasmediterránea en la chimenea, el «Príncipe Alfonso» destacaba siempre en la mar, sobre todo cuando, con sus motores de ocho cilin-

de Cádiz —ex «Infanta Cristina»— frecuentemente pasaban a la línea Barcelona-Cádiz-Canarias.

BAJO EL GRIS PROVISIONAL

Procedente de Barcelona, el «Ciudad de Palma» arribó a Palma de Mallorca el 20 de julio de 1936. Intervino en los desembarcos en Ibiza y luego quedó en puerto hasta que, como consecuencia de Decreto del 27 de octubre de 1936, nacieron los cruceros auxiliares. «Esta disposición —dice González Echegaray en su obra «La Marina Mercante y el tráfico marítimo»— guardaba un notable parecido con el Real de 23 de abril de 1898, que creó los cruceros auxiliares de la Armada en la guerra hispano-americana».

El «Ciudad de Palma» quedó incluido en la orden de militarización del 1 de noviembre y, con el nombre de «Ariadne» y bandera italiana, zarpó rumbo a la basa naval de La Spezia con otros dos correos de la Trasmediterránea, «Mallorca» y «Rey Jaime I» —rebautizados «Isarco» y «Buccari» y bajo el tricolor de Saboya— para ser allí convertidos en cruceros auxiliares.

El «Ciudad de Palma» quedó artillado con dos piezas de 120 milímetros y otras dos de 76 y, a mediados de enero de 1937, recaló por Palma de Mallorca, de donde siguió al Cantábrico para ocupar el puesto del «Dómine» que, desmilitarizado, marchó a Ceuta, de donde —con el nombre supuesto de «MogrebEl-Aksa»— zarpó rumbo a Jeddah, en el Mar Rojo, con peregrinos marroquíes que se dirigían a La Meca.



CADILLAC SEV



El diesel más lujoso del

Cadillac, la marca más prestigiosa de USA
y máximo exponente de General Motors, el mayor fabricante de