

36 Repetido

TIC-TAC

LOS REGRESOS MELANCOLICOS

Por Luis ALVAREZ CRUZ

Un poeta—José María Velázquez—escribió estos versos:

“La plaza—callad—, la plaza. Era mía, era mía en aquel tiempo”.

El poema es, naturalmente, más largo, pero me detengo en estos dos versos.

Se trata del regreso de un hombre. De un hombre que no regresa de parte alguna, sino de dentro de sí mismo. Una historia completamente vulgar en fuerza de ser la historia de todos.

Uno está siempre de regreso, aunque sus pasos lo conduzcan hacia adelante. De regreso de sus primeras experiencias, de sus viejas esquinas, de sus cochambros tabernas, de sus sueños literarios, de sus versos y de sus prosas, de lo que fue y no fue. De regreso de todo. Y lo quiera o no lo quiera, de regreso de sí mismo. De un otro yo que nunca dejó de existir.

Ya, por supuesto, nuestra plaza no es nuestra, ni lo son aquellas esquinas, ni aquellas calles mal empedradas, ni aquella sombra de los plátanos del Líbano y de los laureles de la India. Ya ¡qué cosa más rara!—todo lo que sigue siendo nuestro ya no es nuestro. Es algo compartido a la fuerza.

Uno podría hablar de muchas cosas, pero ¿para qué? No tendría objeto. Se trata, por lo demás, de algo que es común a todos los que han pasado por la vida fijándose en los detalles, grabándolos en su memoria, haciéndolos definitivamente suyos para cuando sonara la hora de la evocación, que también es una hora común.

No existe ni quiebra ni fraude. La vida es así, por mucho que nos esforcemos en imaginarla de otra manera. ¡Si serán ganas de perder el tiempo!

Sí, todo era nuestro. Casi nos atreveríamos a decir que por la sencilla pero fuerte razón de que lo habíamos descubierto, cuando no inventado. O tal vez por otras razones nada fáciles de exponer.

Porque las razones sobran, aunque no siempre se puedan explicar claramente.

LA ISLA Y LOS BARCOS

LA HISTORIA MARINERA DEL “ALFONSO XIII”, DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA ESPAÑOLA

En 1893, cuando era el “Scot”, de la Union Company, estableció un record entre Ciudad del Cabo y Southampton

Realizó la travesía en poco más de catorce días y, hasta 1936, ésta no fue igualada ni mejorada

En 1927, ya rebautizado “Vasco Núñez de Balboa”, fue vendido a una empresa italiana y desguazado en Génova

Por Juan Antonio Padrón Albornoz

Acaba de cumplirse el cuarenta y dos aniversario de la desaparición, a manos de los desguazadores, de uno de los más elegantes y esbeltos trasatlánticos que en los océanos del mundo han sido y que —durante largos períodos de su carrera activa— estuvo íntimamente ligado a nuestro puerto.

Antes de estudiar con todo detalle el historial de tan interesante y destacado “liner”, de bemos, sin embargo, analizar las complejas circunstancias que motivaron su construcción y puesta en servicio en la línea de África del Sur, servicio éste que, día a día, tomaba pujanza e importancia entre las diferentes empresas navieras británicas que, con interés, asistían al desenvolvimiento económico de aquellos extensos territorios.

La competencia en la línea Gran Bretaña-Africa del Sur iba, a fines del pasado siglo, haciéndose cada vez más aguda y, por tanto, los barcos rivalizaban tanto en tamaño y lujo como en velocidad.

Nace el “Scot”, de la Unión Line

El 30 de diciembre de 1890, después del solemne acto de su bautiza —en el cual actuó de madrina la señorita Giles, hija del presidente del consejo de administración de la naviera— tuvo lugar la botadura del trasatlántico que, según frase del historiador Mr. J. H. Isherwood estaba destinado a ser tan famoso y querido en aguas sud africanas como el “Mauretania” lo sería en las de Nueva York. De 6.844 toneladas brutas, eran sus principales dimensiones:

Por 1889, las mejores unidades de la Unión Line eran los “Mexican”, “Athenian” y “Tartar”, barcos de 4.500 toneladas y media de 14 nudos en servicio normal. A estos oponía la Castle Line los “Roslin Castle”, “Norman Castle” y “Hawarden Castle”, de características muy similares a las de sus rivales, y, por esta misma causa, fue por lo que Sir Donald Currie —para asegurar a su naviera la superioridad en la ruta— ordenó la construcción del “Dunnotar Castle”.

Aún se encontraba éste en grada cuando la Unión Line reaccionó y, no dispuesta a dejarse arrebatar su puesto y rango en la línea de África del Sur, encargó a los astilleros de la firma William Denny, de Dumbarton, la construcción de un “liner” que, dadas sus características, eclipsaría a todos sus posibles rivales y, además su entrada en servicio marcaría, sin duda alguna, el comienzo de un nuevo capítulo en la historia de las comunicaciones con África del Sur.

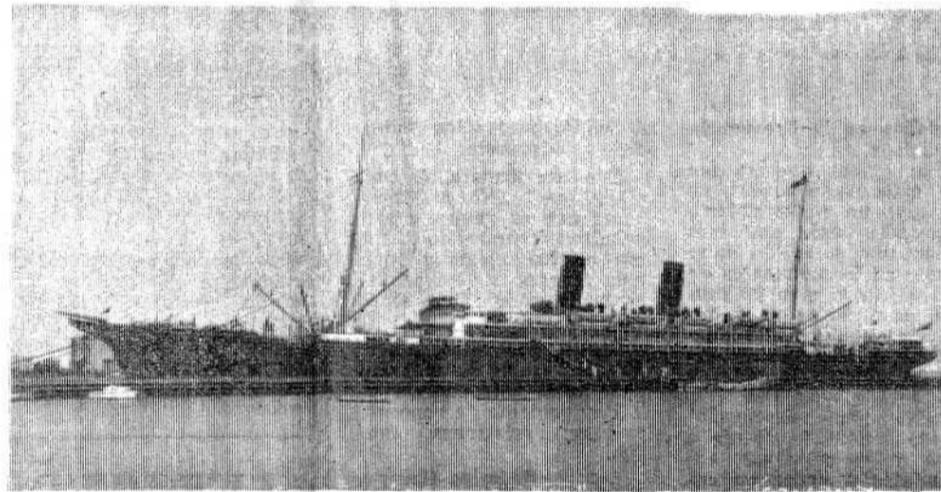
pruebas oficiales de velocidad y consumo. Estas se llevaron a cabo en aguas de Clyde y, durante ellas, alcanzó una máxima de 19,10 nudos.

El 25 de julio zarpó de Southampton con rumbo a Ciudad del Cabo, travesía que llevó a cabo en quince días, nueve horas y cincuenta y dos minutos.

Continuó el “Scot” distinguiéndose por la rapidez y regularidad de sus viajes y, el 19 de marzo de 1893, arribó a su destino a los catorce días, dieciocho horas y cincuenta y siete minutos de su salida de Southampton.

blemente en su posterior rendimiento económico. Entre las otras muchas innovaciones que se introdujeron en el “Scot” figuraba la completa modernización de todos sus camarotes y salones públicos, la construcción de nueva cubierta de botes —con la cual la antigua que se transformada en amplia y despejada “promenade deck”— y, también, la reducción de la altura de sus chimeneas, lo que sin embargo, no afectó en absoluto la esbeltez de sus líneas y estampa marinera.

pularidad y éxito como antes de su transformación. Pero si bien esto se refería a su aceptación por los viajeros, la Unión no quedó muy satisfecha ya que la velocidad apenas aumentó y, por el contrario, si lo hizo el consumo de carbón por singladura, uno de los principales defectos que se trataron de corregir y que, sin embargo, no se logró totalmente. En junio del año siguiente el nombre del “Scot” se asomó a los titulares de la Prensa mundial. Y es que, mientras viajaba en él Mr. Barney Barnato



El “Vasco Núñez de Balboa”, antiguo “Alfonso XIII”, fondeado en Veracruz en uno de sus últimos viajes. Luego, amarrado en Cádiz, fue dado de baja y vendido a desguazadores italianos.

ces eran los únicos trasatlánticos que cruzaban el océano en ruta hacia América del Norte y las Antillas. Los de Noruega Suecia y Holanda —también neutrales— se encontraban arrumbados en sus puertos y sin posibilidad de participar en el tráfico pacífico. La campaña submarina sin restricciones por una parte, los campos de minas por otro, impedían que estos se hiciesen a la mar en sus servicios normales y, por tanto, a los españoles estaba encomendada, totalmente, la misión de navegar bajo la bandera no beligerante.

Los fletes eran altos. Las demandas de pasaje apenas se podían atender, tal era el número de ellas que se recibía y, a pesar del enorme consumo de carbón que por singladura hacia el “Alfonso XIII”, sus servicios resultaban muy rentables a la Trasatlántica Española.

Con veinticinco años de mar sobre sus cuadernas, el veterano trasatlántico continuaba cruzando la mar a sus buenos 16 nudos de media a régimen normal. Gallarda la estampa marinera, cortaba el océano con su aguda proa —adornada aún por el corto bauprés— y sobre la estela de aguas alborotadas quedaban los dos negros, espesos penachos de sus chimeneas.

Cuando la guerra terminó, la Trasatlántica empleó el “Alfonso XIII” en la línea de La Habana y América Central. Y fue entonces cuando de nuevo volvió por Santa Cruz el veterano trasatlántico que, a pesar de sus años, aún conservaba gallardía y prestancia, rapidez y, lo que era más importante para

que a las líneas y servicios marítimos españoles respecta, sino también, y muy especialmente, a los europeos y americanos.

Los trasatlánticos españoles tanto de Pinillos, Tayá y la Trasatlántica, continuaron en sus líneas tradicionales y, al mismo tiempo —la ultimamente citada sobre todo— fueron a la adquisición de nuevas unidades y, en especial, a la construcción de “liners” especialmente diseñados para los servicios que tenían a su cargo.

La Tayá que adquirió barcos en el “second hand market” pronto fue a la quiebra. Y lo mismo ocurrió a la Pinillos, si bien ésta venía, desde 1916 muy afectada por la pérdida del “Príncipe de Asturias”, pérdida que se acrecentó cuando, hace ahora cincuenta años, el “Valbanera” desapareció entre Santiago y La Habana.

La construcción de un nuevo trasatlántico, para el cual resultaba más apropiado el nombre, de “Alfonso XIII” motivó se le cambiase el nombre al antiguo “liner” de la Unión que en 1923, tomó el nuevo de “Vasco Núñez de Balboa”.

El nuevo “Alfonso XIII”, trasatlántico con largo historial fue luego el “Habana” y, como el “Galicia” —factoría pesquera de la empresa Pescanova— aún navegaba en las aguas del banco canario sahariano.

Este nuevo “liner”, con su gemelo “Cristóbal Colón” y el también nuevo “Manuel Arnús”, hizo que el “Vasco Núñez de Balboa” fuese amarrado y considerado como unidad de reserva. Cuando alguno marchaba a limpiar fondos o reparar retornaba a la mar pero, a par

Sí, todo era nuestro. Casi nos atreveríamos a decir que por la sencilla pero fuerte razón de que lo habíamos descubierto, cuando no inventado. O tal vez por otras razones nada fáciles de exponer.

Porque las razones sobran, aunque no siempre se puedan explicar claramente. Hay razones abstractas, que son las más decisivas.

He leído el poema de José María Velázquez, quien enumera en verso las mismas cosas que yo enumero en prosa. Y salgo de esa lectura con el convencimiento de que los hombres nos parecemos en lo esencial mucho más de lo que creemos.

Y sin embargo, aun siendo la experiencia común, prevalece el sentido posesorio de las cosas en cada uno: Mi plaza, mi calle, mi casa, mi camino, mi árbol, mi esquina, mi rincón, mi lucha, mis afanes, mis esperanzas, mis melancolías.

Y es que cada uno, en efecto, sin diferenciarse en nada de otro, ha tenido su plaza, su calle, su casa, su camino, su árbol, su esquina, su rincón, su sueño, su lucha, sus afanes, sus melancolías.

Algo perfectamente incompañable, aunque, de cierta manera, haya sido compartido.

El poeta principia sus versos de este modo: "Sí, he regresado."

¿Pero en qué lugar del tiempo? ¿En qué plaza? ¿En qué esquina? ¿En qué camino? ¿En los de entonces? ¿En los de ahora?...

Es peligroso llegar a someter estas preguntas a comprobación. Porque, en fuerza de buscarse, es fácil perderse para siempre. También las cosas cambian. Y cuando no son las cosas, lo es uno, capaz de confundir plazas, esquinas y caminos.

Sin embargo, el poeta está seguro de que: "Aquí existe lo cierto; el suelo que yo piso, y en esta esquina supe y aprendí a estar solo en medio de tanto y tanto silencio acorralado".

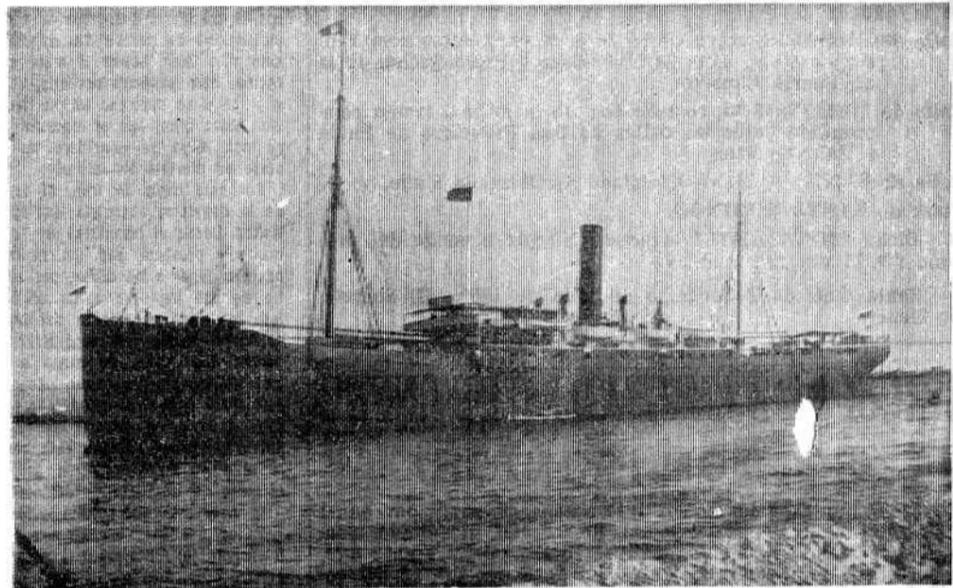
Algo queda, después de todo, inmarchitable. Algo florece y reflorace en derredor nuestro. En todo lo que se evoca hay una indecisión, pero también una certidumbre.

adoptaron, por vez primera en la línea de África del Sur, dos hélices. Estas estaban conectadas a sendas máquinas de triple expansión y tres cilindros —de 34, 5, 5, 57, 5 y 92 pulgadas y cinco pies de recorrido— que tomaban vapor a la presión de 170 libras por pulgada cuadrada, de seis calderas de dos frentes con seis hornos cada una. Cada tres calderas formaban una cámara independiente y estanca y, de esta manera, se garantizaba un perfecto funcionamiento y seguridad en caso de cualquier contratiempo.

Las hélices eran de tres palas y giraban a ochenta revoluciones por minuto la potencia total desarrollada por las dos máquinas eran de 12.000 I. H. P. y, en sus "side bunkers" el "Scot" almacenaba 3.000 toneladas de carbón, combustible del que consumía a razón de 170 toneladas por singladura.

Por lo que respecta a su acomodación para pasajeros, alojaba 200 en primera clase, 100 en segunda e idéntico número en tercera. La silueta externa

era realmente magnífica, con proa de violín y elegante popa de espejo que enmarcaban un casco que, con ligero arrufo, se remataba con dos altas chimeneas y palos en caída graciosa. Bajo el bauprés lucía el "Scot" un mascarón que representaba —magnífica talla— a Sir William Wallace mientras que, en el espejo de popa, lucían los escudos de Gran Bretaña y Escocia.



El "C. López y López", de la Compañía Trasatlántica Española, compañero de línea del "Alfonso XIII" en los servicios al Caribe. En 1930, también fue vendido para desguazar.

tar, en caso de necesidad, lastre de unas 1.000 toneladas de agua. De sus catorce mamparos estancos, diez se extendían hasta la cubierta superior y, las cinco cubiertas que se instalaron, dos eran corridas de proa a popa mientras que la de paseo tenía una longitud de 78 metros.

La Unión Line decidió que su nuevo trasatlántico tuviese una velocidad media, en servi-

Su vida marinera bajo bandera inglesa

Después de sólo un viaje con los colores del resto de la flota de la Unión —casco, chimeneas y botes salvavidas en negro—, el "Scot" adoptó el blanco para el casco y el amarillo para sus dos espigadas chimeneas. Los botes, en los pescantes de pico de ganso, conserva-

ron su color original y, de esta manera, el "liner" tenía más semejanza con un yate real, de aquellos que entonces se estilaban —"Giralda", "Amelia", "Victoria and Albert", "Standard", etc.— que con un simple trasatlántico de línea regular. En junio de 1891 realizó sus

unos 16 metros e introducir otras mejoras en él.

Para ello se partió el casco en dos a proa del puente. Esta fue labor larga, difícil en época en que no existían los actuales sistemas de corte por oxiacetileno. Los remaches tuvieron que ser cortados y extraídos uno a uno hasta que, finalmente, ambas secciones quedaron separadas. La proel fue entonces movida la distancia requerida por medio de potentes maquinillas instaladas en tierra y, entonces, entre ambas se construyó la nueva quita, a su vez, fue unida a las primitivas.

Esta nueva sección aumentó en unas 1.000 toneladas su tonelaje bruto y, al mismo tiempo, significó una mayor capacidad para el transporte de carga. En junio de 1891 realizó sus

salones públicos, el aumento y, por el contrario, si lo hizo el consumo de carbón por singladura, uno de los principales defectos que se trataron de corregir y que, sin embargo, no se logró totalmente.

En junio del año siguiente el nombre del "Scot" se asomó a los titulares de la Prensa mundial. Y es que, mientras viajaba en él Mr. Barney Barnato conocido hombre de finanzas y millonario, se suicidó lanzándose por la borda en alta mar.

El 10 de julio de 1896, el "Scot" se hizo de nuevo a la mar. Y allá fue con tanta prisa que se pensó inmediatamente en él.

En marzo de 1906, el trasatlántico alemán llegó a los mismos astilleros que en Belfast lo construyeron. Allí se le modernizó totalmente y, una vez listo, zarpó rumbo a Birkenhead —donde limpió fondos— y continuó a Londres. Su estampa marinera, casco blanco y chimeneas amarillas en lugar de las acostumbradas en la Hapag se hizo popular en el Mediterráneo, aguas de los fiords de Noruega y las Antillas.

El Caribe fue uno de los lugares preferidos por la naviera para la organización de sus cruceros de turismo desde Nueva York y, en 1910, fue adquirido por la Bermuda-North Atlantic Company, empresa neoyorquina que pagó 40.000 libras por él. Bajo la bandera de las "stars and stripes" conservó su nombre y, durante los dos años siguientes, navegó de Nueva York a las Bermudas.

Eran años prometedores para estas islas que, poco a poco, se iban abriendo al turismo americano; pero el "Oceana" continuaba con su extravagante consumo de carbón y, en 1912 de nuevo fue amarrado por antieconómico. Y en Nueva York permaneció amarrado e inactivo hasta que, en 1914, la Morse Dry Dock Company decidió su compra para, con mejor organización y la colaboración de las empresas hoteleras, repetir la experiencia de los viajes con turistas a las Bermudas. Y en verdad que tuvo éxito esta nueva etapa de vida del trasatlántico, éxito que se debió más que nada al hecho de que Europa, en guerra casi total, resultaba inadecuada para los americanos con ganas de viajar.

Pero esta etapa fue de corta duración y, en 1915, de nuevo el "Oceana" se encontró amarrado y paralizado en uno de los muelles neoyorquinos. Meses más tarde, la Trasatlántica Española hizo una oferta por él y, aceptada, fue adquirido y abanderado en España.

Rebautizado "Oceana", el viejo "Scot" permaneció navegando en tal ruta hasta que el "Prinzessin Viktoria Luise" —empleado por la Hapag para cruceros de turismo— naufragó en las Antillas y, para cu-

La venta del "Scot" a la Hapag

En 1899, el "Scot" fue uno de los tantos trasatlánticos que el Almirantazgo requisó para su utilización como transportes de tropas a África del Sur. La guerra de los boers se hallaba en su apogeo y era necesario el rápido envío de hombres y material. La velocidad del "Scot" así como la facilidad para transformar sus sollados para tal misión, hizo que fuese uno de los primeros elegidos.

Y, mientras con su numeral pintado a proa iba y venía, la Unión y la Castle iniciaron conversaciones con vistas a su función. Esta se logró en 1900 y, cuando la guerra terminó y los transportes volvieron a sus antiguas tareas de paz, el "Scot" se encontró navegando bajo la misma contraseña, y banda a banda, con sus antiguos competidores en la línea del Cabo.

Se incorporaron entonces los nuevos "Kinfauns Castle", "Saxon", "Armadale Castle" y "Walmer Castle", y, ante estos modernos trasatlánticos, rápidos y económicos en su explotación comercial, el "Scot" nada podía hacer y, el 12 de septiembre de 1903, arribó a Southampton por última vez en su actividad de "mail ship" de la Unión-Castle. En Netley permaneció, fondeado e inactivo, durante los dos siguientes años. Oficialmente figuraba en las listas de la naviera como unidad de reserva pero lo cierto es que se encontraba en venta.

A la gira, proa al tiempo reinante, el "Scot" permaneció en Southampton Water hasta que, en 1905, la Hamburg America Linie lo adquirió para utilizarlo en la línea Nápoles-Alejandro, servicio éste que mantenía en estrecha colaboración con sus unidades que servían los de Oriente y Australia.

Rebautizado "Oceana", el viejo "Scot" permaneció navegando en tal ruta hasta que el "Prinzessin Viktoria Luise" —empleado por la Hapag para cruceros de turismo— naufragó en las Antillas y, para cu-

La vida marinera del "Alfonso XIII"

Después de reparado, con los colores de la Trasatlántica a tope y luciendo en las chimeneas el negro característico de esta naviera, el ya "Alfonso XIII" se hizo a la mar con rumbo a España, su nueva patria.

El 10 de julio de 1896, el "Scot" se hizo de nuevo a la mar. Y allá fue con tanta prisa que se pensó inmediatamente en él.

En marzo de 1906, el trasatlántico alemán llegó a los mismos astilleros que en Belfast lo construyeron. Allí se le modernizó totalmente y, una vez listo, zarpó rumbo a Birkenhead —donde limpió fondos— y continuó a Londres. Su estampa marinera, casco blanco y chimeneas amarillas en lugar de las acostumbradas en la Hapag se hizo popular en el Mediterráneo, aguas de los fiords de Noruega y las Antillas.

Eran años prometedores para estas islas que, poco a poco, se iban abriendo al turismo americano; pero el "Oceana" continuaba con su extravagante consumo de carbón y, en 1912 de nuevo fue amarrado por antieconómico. Y en Nueva York permaneció amarrado e inactivo hasta que, en 1914, la Morse Dry Dock Company decidió su compra para, con mejor organización y la colaboración de las empresas hoteleras, repetir la experiencia de los viajes con turistas a las Bermudas. Y en verdad que tuvo éxito esta nueva etapa de vida del trasatlántico, éxito que se debió más que nada al hecho de que Europa, en guerra casi total, resultaba inadecuada para los americanos con ganas de viajar.

Pero esta etapa fue de corta duración y, en 1915, de nuevo el "Oceana" se encontró amarrado y paralizado en uno de los muelles neoyorquinos. Meses más tarde, la Trasatlántica Española hizo una oferta por él y, aceptada, fue adquirido y abanderado en España.

Cuando la guerra terminó, la Trasatlántica empleó el "Alfonso XIII" en la línea de La Habana y América Central. Y fue entonces cuando de nuevo volvió por Santa Cruz el veterano trasatlántico que, a pesar de sus años, aún conservaba gallardía y prestancia, rapidez y, lo que era más importante para la naviera, rentable explotación económica.

En la línea de Nueva York tuvo por compañeros a los "Reina Cristina", "Antonio López" y "C. López y López", trasatlánticos que con él pasaron luego a las líneas de Cuba que, por entonces, aún resultaban ideales para el transporte de emigrantes. Esto no ocurría con la de Nueva York que, debido a la implantación del control de emigración, motivó una sensible reducción, no sólo por lo

LIBROS PUBLICADOS

Ediciones Guadarrama, de Madrid, ha publicado en la Colección "Biblioteca para el hombre actual" un interesante original del catedrático de Historia Moderna en la Universidad de Cambridge, Charles Wilson, titulado "Los Países Bajos y la cultura europea en el siglo XVII". Charles Wilson nos describe de forma bien documentada la evolución política de la República Holandesa, el crecimiento de su economía mundial, única en su género, su influencia en las ideas y en el comercio europeos y sus logros en el arte, las ciencias, la literatura y la filosofía. Los Países Bajos parecen haber atravesado en el siglo XVII por uno de esos periodos en los cuales florecen toda clase de talentos. Charles Wilson ha escrito varios libros sobre las relaciones anglo-holandesas, así como otros libros y artículos sobre Historia social y economía de Europa

En la misma Colección ha publicado Ediciones Guadarrama "El desarrollo psicológico del niño" original del gran psicólogo Philippe Muller. Es en la actualidad director del Instituto de Psicología Infantil de Nuechattel, Suiza. Es conocido por sus trabajos sobre psicología infantil e industrial. En el presente libro se compendian y examinan con un criterio unitario los distintos aspectos del desarrollo del niño. Para el estudioso o el profesional del

Este nuevo "liner", con su gemelo "Cristóbal Colón" y el también nuevo "Manuel Arnús", hizo que el "Vasco Núñez de Balboa" fuese amarrado y considerado como unidad de reserva. Cuando alguno marchaba a limpiar fondos o reparar retornaba a la mar pero, a partir de 1925, ya no volvió y en venta hasta que, en febrero de 1927, fue adquirido por una empresa italiana y, a remolque se le condujo a Génova donde pronto, quedó convertido en informes montones de chatarra.

Cuando su vida marinera terminó, aún no había nacido a la mar el trasatlántico capaz de emular sus éxitos y triunfos, aquel "Stirling Castle" que en 1936, con sus potentes motores, logró batir la marca que el viejo "Scot" había establecido en 1893.

cuidado del niño, el libro constituye un compendio de la teoría, la historia y el vocabulario de la psicología infantil, en el que se resumen y comparan los conceptos de Freud, Piaget, Lewin y otros.

E. A. Wrigley, es autor del ensayo titulado "Historia y población" que ha publicado Ediciones Guadarrama. Wrigley es cofundador del Grupo de Cambridge para la Historia de la Población y de la Estructura Social y miembro de Peterhouse, Cambridge, por esto el tema del presente libro lo domina a la perfección y ha conseguido una obra muy interesante. Los demógrafos han empezado recientemente a prestar mayor atención a las pequeñas unidades o periodos tales como la familia, la parroquia o la duración de una guerra, y menos a las poblaciones en conjunto, a los países o a los siglos. Esperan con ello mejorar nuestra comprensión de las muchas variables que intervienen en la fecundidad y mortalidad, variables que han sido a menudo consideradas como entidades absolutas y autodefinidas con resultados optimistas o pesimistas respecto del futuro del hombre en un planeta superpoblado. Este libro describe los métodos y conclusiones en el estudio de las poblaciones antes, durante y después de la conmoción demográfica de la Revolución industrial.

BAZAR TACHIRA

Se traspasa por no poderlo atender. Este magnífico Bazar está situado en la calle principal del Barrio de la Salud. Avenida de Venezuela, 13. Razón, en el mismo Bazar o teléfonos 24.45.34 y 22.66.08. Precio de oportunidad.

LA ISLA Y LOS BARCOS

LA HISTORIA MARINERA DEL "ALFONSO XIII",
DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA ESPAÑOLA

En 1893, cuando era el "Scot", de la Union Company, estableció un record entre Ciudad del Cabo y Southampton

Realizó la travesía en poco más de catorce días y, hasta 1936, ésta no fue igualada ni mejorada

En 1927, ya rebautizado "Vasco Núñez de Balboa", fue vendido a una empresa italiana y desguazado en Génova

Acaba de cumplirse el cuarenta y dos aniversario de la desaparición, a manos de los desguazadores, de uno de los más elegantes y esbeltos trasatlánticos que en los océanos del mundo han sido y que —durante largos periodos de su carrera activa— estuvo íntimamente ligado a nuestro puerto.

Antes de estudiar con todo detalle el historial de tan interesante y destacado "liner", de bemos, sin embargo, analizar las complejas circunstancias que motivaron su construcción y puesta en servicio en la línea de África del Sur, servicio éste que, día a día, tomaba pujanza e importancia entre las diferentes empresas navieras británicas que, con interés, asistían al desenvolvimiento económico de aquellos extensos territorios.

La competencia en la línea Gran Bretaña-Africa del Sur iba, a fines del pasado siglo, haciéndose cada vez más aguda y, por tanto, los barcos rivalizaban tanto en tamaño y lujo como en velocidad.

Por 1889, las mejores unidades de la Unión Line eran los "Mexican", "Athenian" y "Tartar", barcos de 4.500 toneladas y media de 14 nudos en servicio normal. A estos oponía la Castle Line los "Roslin Castle", "Norman Castle" y "Hawarden Castle", de características muy similares a las de sus rivales, y, por esta misma causa, fue por lo que Sir Donald Currie —para asegurar a su naviera la superioridad en la ruta— ordenó la construcción del "Dunnotar Castle".

Aún se encontraba éste en grada cuando la Unión Line reaccionó y, no dispuesta a dejarse arrebatar su puesto y rango en la línea de África del Sur, encargó a los astilleros de la firma William Denny, de Dumbarton, la construcción de un "liner" que, dadas sus características, eclipsaría a todos sus posibles rivales y, además su entrada en servicio marcaría, sin duda alguna, el comienzo de un nuevo capítulo en la historia de las comunicaciones con África del Sur.

Nace el "Scot", de la Unión Line

El 30 de diciembre de 1890, después del solemne acto de su bautizo —en el cual actuó de madrina la señorita Giles, hija del presidente del consejo de administración de la naviera— tuvo lugar la botadura del trasatlántico que, según frase del historiador Mr. J. H. Isherwood estaba destinado a ser tan famoso y querido en aguas sudfricanas como el "Mauretania" lo sería en las de Nueva York.

De 6.844 toneladas brutas, eran sus principales dimensiones 152 metros de eslora total —145 entre perpendiculares— por 16,46 de manga. El desplazamiento a plena carga era de 10.000 toneladas, con un calado correspondiente de 8,23 metros.

El casco, de acero, estaba cuidadosamente subdividido en

compartimentos, de modo que, en caso de averías, el agua no pudiera inundarse más allá de los 18,5 nudos y, por tanto, se estudió su aparato propulsor y se adoptaron, por vez primera en la línea de África del Sur, dos hélices. Estas estaban conectadas a sendas máquinas de triple expansión y tres cilindros —de 34, 5, 5, 57, 5 y 92 pulgadas y cinco pies de recorrido— que tomaban vapor a la presión de 170 libras por pulgada cuadrada, de seis calderas de dos frentes con seis hornos cada una. Cada tres calderas formaban una cámara independiente y estanca y, de esta manera, se garantizaba un perfecto funcionamiento y seguridad en caso de cualquier contratiempo.

Las hélices eran de tres palas y giraban a ochenta revoluciones por minuto la potencia total desarrollada por las dos

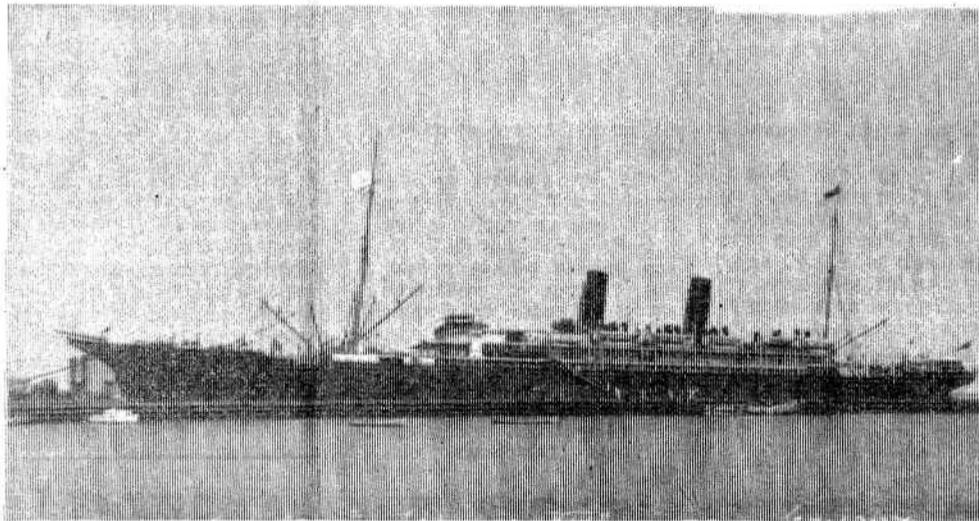
pruebas oficiales de velocidad y consumo. Estas se llevaron a cabo en aguas de Clyde y, durante ellas, alcanzó una máxima de 19,10 nudos.

El 25 de julio zarpó de Southampton con rumbo a Ciudad del Cabo, travesía que llevó a cabo en quince días, nueve horas y cincuenta y dos minutos.

Continuó el "Scot" distinguiéndose por la rapidez y regularidad de sus viajes y, el 19 de marzo de 1893, arribó a su destino a los catorce días, dieciocho horas y cincuenta y siete minutos de su salida de Southampton, récord éste que permaneció imbatido hasta que, en 1936, el "Stirling Castle" lo redujo a trece días, seis horas y treinta minutos.

La buena fortuna del "Scot" en el mar continuó hasta que en diciembre de 1895 sufrió tales averías en las máquinas que

Por Juan Antonio Padrón Albornoz



El "Vasco Núñez de Balboa", antiguo "Alfonso XIII", fondeado en Veracruz en uno de sus últimos viajes. Luego, amarrado en Cádiz, fue dado de baja y vendido a desguazadores italianos.

rambamente en su posterior rendimiento económico. Entre las otras muchas innovaciones que se introdujeron en el "Scot" figuraba la completa modernización de todos sus camarotes y salones públicos, la construcción de nueva cubierta de botes —con la cual la antigua que se transformada en amplia y despejada "promenade deck"— y, también, la reducción de la altura de sus chimeneas, lo que sin embargo, no afectó en absoluto la esbeltez de sus líneas y estampa marinera.

El 10 de julio de 1896, el "Scot" se hizo de nuevo a la mar. Y allá fue con tanta po-

La venta del "Scot" a la Hapag

En 1899, el "Scot" fue uno de los tantos trasatlánticos que el Almirantazgo requisó para su utilización como transportador

pularidad y éxito como antes de su transformación. Pero si bien esto se refería a su aceptación por los viajeros, la Unión no quedó muy satisfecha ya que la velocidad apenas aumentó y, por el contrario, sí lo hizo el consumo de carbón por singladura, uno de los principales defectos que se trataron de corregir y que, sin embargo, no se logró totalmente.

En junio del año siguiente el nombre del "Scot" se asomó a los titulares de la Prensa mundial. Y es que, mientras viajaba en él Mr. Barney Barnato conocido hombre de finanzas y millonario, se suicidó lanzándose por la borda en alta mar.

brir su lugar, se pensó inmediatamente en él.

En marzo de 1906, el trasatlántico alemán "Hera" de las mi-

ces eran los únicos trasatlánticos que cruzaban el océano en ruta hacia América del Norte y las Antillas. Los de Noruega Suecia y Holanda —también neutrales— se encontraban arrumbados en sus puertos y sin posibilidad de participar en el tráfico pacífico. La campaña submarina sin restricciones por una parte, los campos de minas por otro, impedían que estos se hiciesen a la mar en sus servicios normales y, por tanto, a los españoles estaba encomendada, totalmente, la misión de navegar bajo la bandera no beligerante.

Los fletes eran altos. Las demandas de pasaje apenas se podían atender, tal era el número de ellas que se recibía y, a pesar del enorme consumo de carbón que por singladura hacia el "Alfonso XIII", sus servicios resultaban muy rentables a la Trasatlántica Española.

Con veinticinco años de mar sobre sus cuadernas, el veterano trasatlántico continuaba cruzando la mar a sus buenos 16 nudos de media a régimen normal. Gallarda la estampa marinera, cortaba el océano con su aguda proa —adornada aún por el corto bauprés— y sobre la estela de aguas alborotadas quedaban los dos negros, espesos penachos de sus chimeneas.

Cuando la guerra terminó, la Trasatlántica empleó el "Alfonso XIII" en la línea de La Habana y América Central. Y fue entonces cuando de nuevo volvió por Santa Cruz el veterano trasatlántico que, a pesar de sus años, aún conservaba gallardía y prestancia, rapidez y, lo que era más importante para la naviera, rentable explotación económica.

En la línea de Nueva York tuvo por compañeros a los "Reina Cristina", "Antonio López" y "C. López y López", trasatlánticos que con él pasaron luego a las líneas de Cuba que, por entonces, aún resultaban

que a las líneas y servicios marítimos españoles respecta, sino también, y muy especialmente, a los europeos y americanos.

Los trasatlánticos españoles tanto de Pinillos, Tayá y la Trasatlántica, continuaron en sus líneas tradicionales y, al mismo tiempo —la ultimamente citada sobre todo— fueron a la adquisición de nuevas unidades y, en especial, a la construcción de "liners" especialmente diseñados para los servicios que tenían a su cargo.

La Tayá que adquirió barcos en el "second hand market" pronto fue a la quiebra. Y lo mismo ocurrió a la Pinillos, si bien ésta venía, desde 1916 muy afectada por la pérdida del "Príncipe de Asturias", pérdida que se acrecentó cuando, hace ahora cincuenta años, el "Valbanera" desapareció entre Santiago y La Habana.

La construcción de un nuevo trasatlántico, para el cual resultaba más apropiado el nombre, de "Alfonso XIII" motivó se le cambiase el nombre al antiguo "liner" de la Unión que en 1923, tomó el nuevo de "Vasco Núñez de Balboa".

El nuevo "Alfonso XIII", trasatlántico con largo historial fue luego el "Habana" y, como el "Galicia" —factoría pesquera de la empresa Pescanova— aún navegaba en las aguas del banco canario sahariano.

Este nuevo "liner", con su gemelo "Cristóbal Colón" y el también nuevo "Manuel Arnús", hizo que el "Vasco Núñez de Balboa" fuese amarrado y considerado como unidad de reserva. Cuando alguno marchaba a limpiar fondos o reparar retornaba a la mar pero, a partir de 1925, ya no volvió y en venta hasta que, en febrero de 1927, fue adquirido por una empresa italiana y, a remolque se le condujo a Génova donde pronto, quedó convertido en informes montones de chatarra.

Cuando su vida marinera terminó, aún no había nacido a la mar el trasatlántico capaz de

zaban tanto en tamaño y lujo como en velocidad.

historia de las comunicaciones con África del Sur.

Nace el "Scot", de la Unión Line

El 30 de diciembre de 1890, después del solemne acto de su bautizo —en el cual actuó de madrina la señorita Giles, hija del presidente del consejo de administración de la naviera— tuvo lugar la botadura del trasatlántico que, según frase del historiador Mr. J. H. Isherwood estaba destinado a ser tan famoso y querido en aguas sudáfricanas como el "Mauretania" lo sería en las de Nueva York.

De 6.844 toneladas brutas, eran sus principales dimensiones 152 metros de eslora total —145 entre perpendiculares— por 16.46 de manga. El desplazamiento a plena carga era de 10.000 toneladas, con un calado correspondiente de 8,23 metros.

El casco, de acero, estaba cuidadosamente subdividido y, aún cuando no figuraba el "Scot" en las listas de potencia les cruceros auxiliares de la Royal Navy, llenaba todos los requisitos a estos exigidos, incluso un segundo puente de mando situado, bajo cubierta, en la toldilla.

Un doble fondo celular se extendía a lo largo de toda su eslora y le permitía transpor-

tar, en caso de necesidad, lastre de unas 1.000 toneladas de agua. De sus catorce mamparos estancos, diez se extendían hasta la cubierta superior y, las cinco cubiertas que se instalaron, dos eran corridas de proa a popa mientras que la de paseo tenía una longitud de 78 metros.

La Unión Line decidió que su nuevo trasatlántico tuviese una velocidad media, en servi-

cio normal, del orden de los 18,5 nudos y, por tanto, se estudió su aparato propulsor y se adoptaron, por vez primera en la línea de África del Sur, dos hélices. Estas estaban conectadas a sendas máquinas de triple expansión y tres cilindros —de 34, 5, 5, 57, 5 y 92 pulgadas y cinco pies de recorrido— que tomaban vapor a la presión de 170 libras por pulgada cuadrada, de seis calderas de dos frentes con seis hornos cada una. Cada tres calderas formaban una cámara independiente y estanca y, de esta manera, se garantizaba un perfecto funcionamiento y seguridad en caso de cualquier contratiempo.

Las hélices eran de tres palas y giraban a ochenta revoluciones por minuto la potencia total desarrollada por las dos máquinas eran de 12.000 I. H. P. y, en sus "side bunkers" el "Scot" almacenaba 3.000 toneladas de carbón, combustible del que consumía a razón de 170 toneladas por singladura.

Por lo que respecta a su acomodación para pasajeros, alojaba 200 en primera clase, 100 en segunda e idéntico número en tercera. La silueta externa

pruebas oficiales de velocidad y consumo. Estas se llevaron a cabo en aguas de Clyde y, durante ellas, alcanzó una máxima de 19,10 nudos.

El 25 de julio zarpó de Southampton con rumbo a Ciudad del Cabo, travesía que llevó a cabo en quince días, nueve horas y cincuenta y dos minutos.

Continuó el "Scot" distinguiéndose por la rapidez y regularidad de sus viajes y, el 19 de marzo de 1893, arribó a su destino a los catorce días, dieciocho horas y cincuenta y siete minutos de su salida de Southampton, récord éste que permaneció imbatido hasta que, en 1936, el "Stirling Castle" lo redujo a trece días, seis horas y treinta minutos.

La buena fortuna del "Scot" en el mar continuó hasta que en diciembre de 1895 sufrió tales averías en las máquinas que de arribada forzosa, entró en Vigo. Allí se le reparó provisionalmente y, días más tarde continuó rumbo a Belfast donde, en los mismos astilleros que tuvieron a cargo su construcción, quedó amarrado para su reparación definitiva.

Sin embargo se aprovechó la oportunidad para, al mismo tiempo que estas se llevaban a cabo, aumentar su eslora en

italianos. rablemente en su posterior rendimiento económico. Entre las otras muchas innovaciones que se introdujeron en el "Scot" figuraba la completa modernización de todos sus camarotes y salones públicos, la construcción de nueva cubierta de botes —con la cual la antigua que dó transformada en amplia y despejada "promenade deck"— y, también, la reducción de la altura de sus chimeneas, lo que sin embargo, no afectó en absoluto a la esbeltez de sus líneas y estampa marinera.

El 10 de julio de 1896, el "Scot" se hizo de nuevo a la mar. Y allá fue con tanta po-

La venta del "Scot" a la Hapag

En 1899, el "Scot" fue uno de los tantos trasatlánticos que el Almirantazgo requisó para su utilización como transportes de tropas a África del Sur. La guerra de los boers se hallaba en su apogeo y era necesario el rápido envío de hombres y material. La velocidad del "Scot" así como la facilidad para transformar sus sollados para tal misión, hizo que fuese uno de los primeros elegidos.

Y, mientras con su numeral pintado a proa iba y venía, la Unión y la Castele iniciaron conversaciones con vistas a su función. Esta se logró en 1900 y, cuando la guerra terminó y los transportes volvieron a sus antiguas tareas de paz, el "Scot" se encontró navegando bajo la misma contraseña, y banda a banda, con sus antiguos competidores en la línea del Cabo.

Se incorporaron entonces los nuevos "Kinfauns Castle", "Saxon", "Armadale Castle" y "Walmer Castle", y, ante estos modernos trasatlánticos, rápidos y económicos en su explotación comercial, el "Scot" nada podía hacer y, el 12 de septiembre de 1903, arribó a Southampton por última vez en su actividad de "mail ship" de la Unión-Castle. En Netley permaneció, fondeado e inactivo, durante los dos siguientes años. Oficialmente figuraba en las listas de la naviera como unidad de reserva pero lo cierto es que se encontraba en venta.

A la gira, proa al tiempo reinante, el "Scot" permaneció en Southampton Water hasta que, en 1905, la Hamburg Amerika Linie lo adquirió para utilizarlo en la línea Nápoles-Alexandria, servicio éste que mantenía en estrecha colaboración con sus unidades que servían los de Oriente y Australia.

Rebautizado "Oceana", el viejo "Scot" permaneció navegando en tal ruta hasta que el "Prinzessin Viktoria Luise" —empleado por la Hapag para cruceros de turismo — naufragó en las Antillas y, para cu-

pularidad y éxito como antes de su transformación. Pero si bien esto se refería a su aceptación por los viajeros, la Unión no quedó muy satisfecha ya que la velocidad apenas aumentó y, por el contrario, sí lo hizo el consumo de carbón por singladura, uno de los principales defectos que se trataba de corregir y que, sin embargo, no se logró totalmente.

En junio del año siguiente el nombre del "Scot" se asomó a los titulares de la Prensa mundial. Y es que, mientras viajaba en él Mr. Barney Barnato conocido hombre de finanzas y millonario, se suicidó lanzándose por la borda en alta mar.

brir su lugar, se pensó inmediatamente en él.

En marzo de 1906, el trasatlántico alemán llegó a los mismos astilleros que en Belfast lo construyeron. Allí se le modernizó totalmente y, una vez listo, zarpó rumbo a Birkenhead —donde limpió fondos— y continuó a Londres. Su estampa marinera, casco blanco y chimeneas amarillas en lugar de las acostumbradas en la Hapag se hizo popular en el Mediterráneo, aguas de los fiords de Noruega y las Antillas.

El Caribe fue uno de los lugares preferidos por la naviera para la organización de sus cruceros de turismo desde Nueva York y, en 1910, fue adquirido por la Bermuda-North Atlantic Company, empresa neoyorquina que pagó 40.000 libras por él. Bajo la bandera de las "stars and stripes" conservó su nombre y, durante los dos años siguientes, navegó de Nueva York a las Bermudas.

Eran años prometedores para estas islas que, poco a poco, se iban abriendo al turismo americano; pero el "Oceana" continuaba con su extravagante consumo de carbón y, en 1912 de nuevo fue amarrado por antieconómico. Y en Nueva York permaneció amarrado e inactivo hasta que, en 1914, la Morse Dry Dock Company decidió su compra para, con mejor organización y la colaboración de las empresas hoteleras, repetir la experiencia de los viajes con turistas a las Bermudas. Y en verdad que tuvo éxito esta nueva etapa de vida del trasatlántico, éxito que se debió más que nada al hecho de que Europa, en guerra casi total, resultaba inadecuada para los americanos con ganas de viajar.

Pero esta etapa fue de corta duración y, en 1915, de nuevo el "Oceana" se encontró amarrado y paralizado en uno de los muelles neoyorquinos. Meses más tarde, la Trasatlántica Española hizo una oferta por él y, aceptada, fue adquirido y abanderado en España.

La vida marinera del "Alfonso XIII"

Después de reparado, con los colores de la Trasatlántica a tope y luciendo en las chimeneas el negro característico de esta naviera, el ya "Alfonso XIII" se hizo a la mar con rumbo a España, su nueva patria.

La Trasatlántica Española lo empleó en la línea de Nueva York, servicio en el que, con otros "liners" de la naviera fundada por don Antonio López, destacó notablemente en aquellos años de guerra. Por enton-

16 nudos de media a régimen normal. Gallarda la estampa marinera, cortaba el océano con su aguda proa —adornada aún por el corto bauprés— y sobre la estela de aguas alborotadas quedaban los dos negros, espesos penachos de sus chimeneas.

Cuando la guerra terminó, la Trasatlántica empleó el "Alfonso XIII" en la línea de La Habana y América Central. Y fue entonces cuando de nuevo volvió por Santa Cruz el veterano trasatlántico que, a pesar de sus años, aún conservaba gallardía y prestancia, rapidez y, lo que era más importante para la naviera, rentable explotación económica.

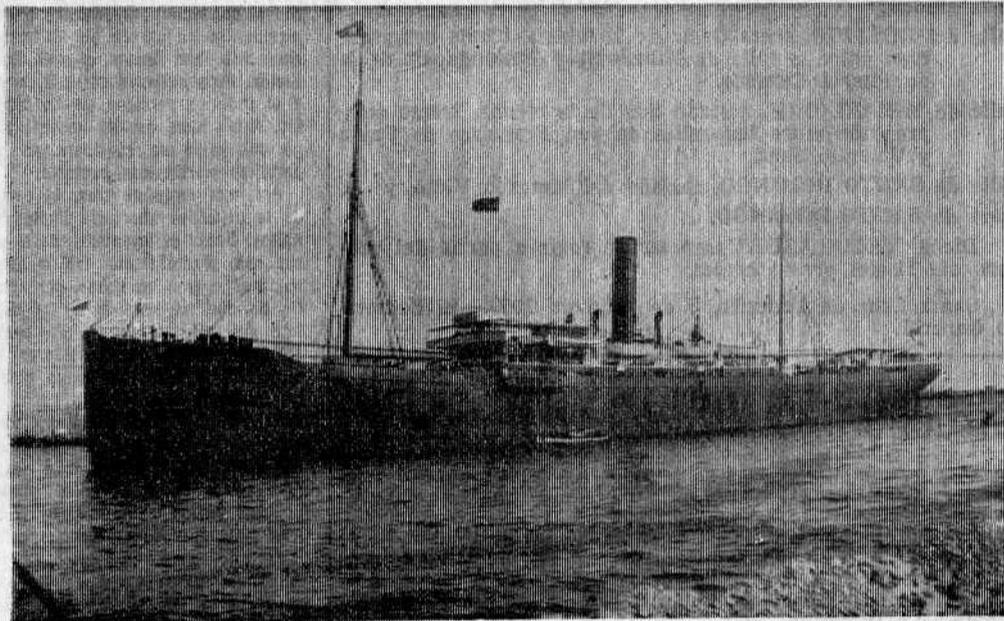
En la línea de Nueva York tuvo por compañeros a los "Reina Cristina", "Antonio López" y "C. López y López", trasatlánticos que con él pasaron luego a las líneas de Cuba que, por entonces, aún resultaban ideales para el transporte de emigrantes. Esto no ocurría con la de Nueva York que, debido a la implantación del control de emigración, motivó una sensible reducción, no sólo por lo

figuro "liner" de la Union que

en 1923, tomó el nuevo de "Vasco Núñez de Balboa". El nuevo "Alfonso XIII", trasatlántico con largo historial fue luego el "Habana" y, como el "Galicia" —factoría pesquera de la empresa Pescanova— aún navegaba en las aguas del banco canario sahariano.

Este nuevo "liner", con su gemelo "Cristóbal Colón" y el también nuevo "Manuel Arnús", hizo que el "Vasco Núñez de Balboa" fuese amarrado y considerado como unidad de reserva. Cuando alguno marchaba a limpiar fondos o reparar retornaba a la mar pero, a partir de 1925, ya no volvió y en venta hasta que, en febrero de 1927, fue adquirido por una empresa italiana y, a remolque se le condujo a Génova donde pronto, quedó convertido en informes montones de chatarra.

Cuando su vida marinera terminó, aún no había nacido a la mar el trasatlántico capaz de emular sus éxitos y triunfos, aquel "Stirling Castle" que en 1936, con sus potentes motores, logró batir la marca que el viejo "Scot" había establecido en 1893.



El "C. López y López", de la Compañía Trasatlántica Española, compañero de línea del "Alfonso XIII" en los servicios al Caribe. En 1930, también fue vendido para desguazar.

era realmente magnífica, con proa de violín y elegante popa de espejo que enmarcaban un casco que, con ligero arrufo, se remataba con dos altas chimeneas y palos en caída graciosa. Bajo el bauprés lucía el "Scot" un mascarón que representaba —magnífica talla— a Sir William Wallace mientras que, en el espejo de popa, lucían los escudos de Gran Bretaña y Escocia.

Su vida marinera bajo bandera inglesa

Después de sólo un viaje con los colores del resto de la flota de la Unión —casco, chimeneas y botes salvavidas en negro—, el "Scot" adoptó el blanco para el casco y el amarillo para sus dos espigadas chimeneas. Los botes, en los pescantes de pico de ganso, conserva-

ron su color original y, de esta manera, el "liner" tenía más semejanza con un yate real, de aquellos que entonces se es tilaban —"Giraldá", "Amelia", "Victoria and Albert", "Standard", etc.— que con un simple trasatlántico de línea regular.

En junio de 1891 realizó sus

unos 16 metros e introducir otras mejoras en él.

Para ello se partió el casco en dos a proa del puente. Esta fue labor larga, difícil en época en que no existían los actuales sistemas de corte por oxiacetileno. Los remaches tuvieron que ser cortados y extraídos uno a uno hasta que, finalmente, ambas secciones quedaron separadas. La proel fue entonces movida la distancia requerida por medio de potentes maquinillas instaladas en tierra y, entonces, entre ambas se construyó la nueva que, a su vez, fue unida a las primitivas.

Esta nueva sección aumentó en unas 1.000 toneladas su tonelaje bruto y, al mismo tiempo, significó una mayor capacidad para el transporte de carga que redundó conside-