

LA ISLA Y LOS BARCOS

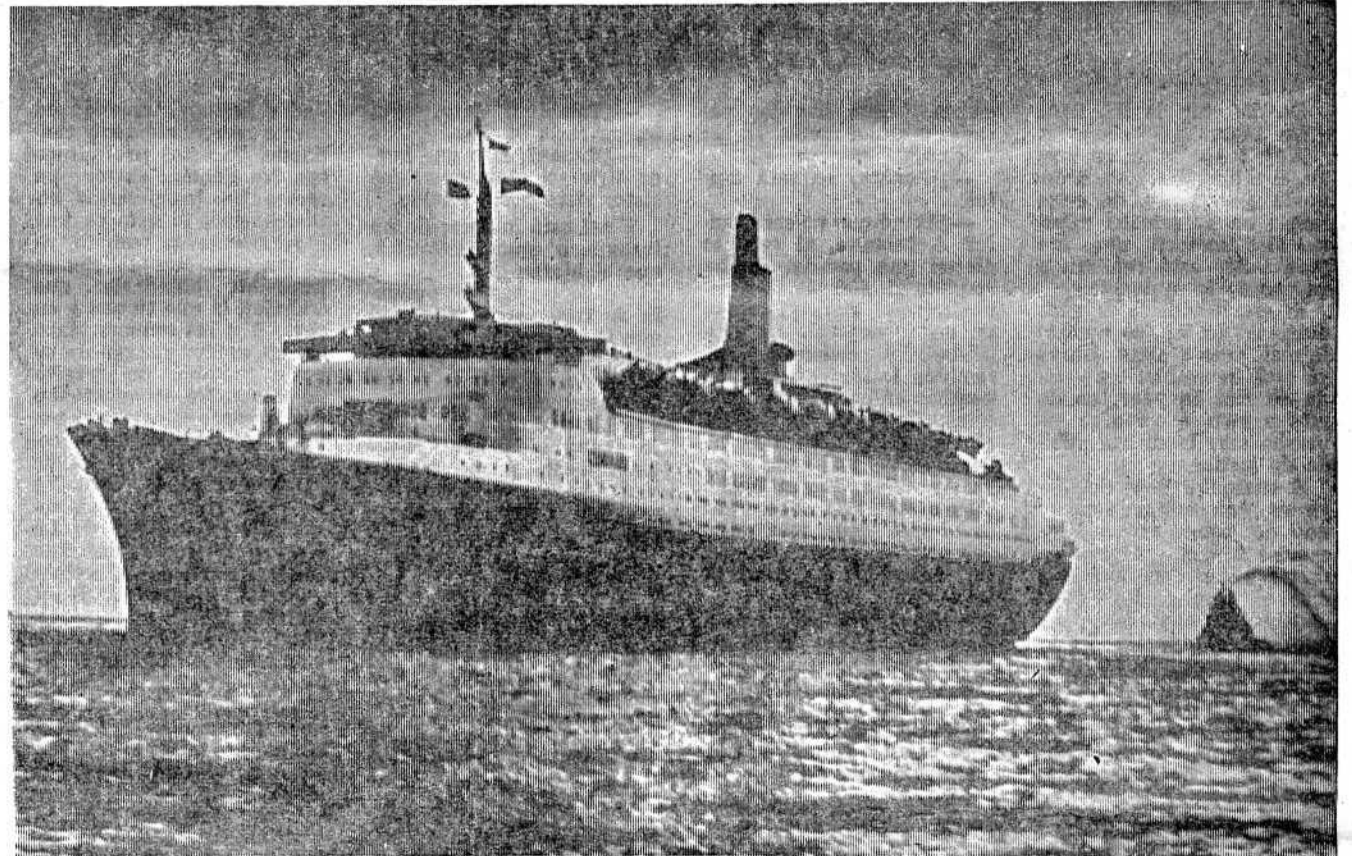
Hoy, a las 8 de la mañana, llegará de nuevo a nuestro puerto el «QUEEN ELIZABETH 2»

Con numerosos pasajeros a su bordo, se dirige desde Southampton y El Havre a las Antillas y Nueva York

“El “Q.E. 2” representa un muy importante hito en el desarrollo de la Cunard, empresa fundada hace 130 años

La naviera ha invitado a firmas constructoras a que presenten ofertas

para la contratación de uno o dos “liners” dedicados a turismo



Al amanecer del pasado 26 de abril, la cámara de Juan Hernández logró este interesante contraluz del “Queen Elizabeth 2” que, mar afuera, se aguantaba sobre la máquina antes de entrar en puerto. Por su popa, el remolcador “Punta Anaga” —de Cory Hermanos— le saluda con los clásicos chorros de agua.

Hoy, a las ocho de la mañana, llegará por tercera vez a nuestro puerto el trasatlántico inglés “Queen Elizabeth 2” que, consignado a Hamilton y Compañía, procede de Southampton y El Havre con la cámara completa. Desembarcarán 30 pasajeros y embarcarán 2 para Barbados y 17 para Nueva York.

Aquí permanecerá hasta las 3 de la tarde, hora en que se hará a la mar con rumbo a Barbados, Grenada, Martinica, St. Thomas y, desde allí, a Nueva York, puerto al que tiene prevista su llegada para el viernes, día 28, a las ocho y media de la mañana.

Este crucero, primero que lleva a cabo el “liner” de la Cunard después de su limpieza de fondos y repaso general, comenzó el pasado sábado cuando, a las doce y media de la mañana, zarpó de Southampton con rumbo a El Havre; a las diez de la noche del mismo día se hizo a la mar con rumbo a nuestro puerto—ha cubierto por tanto una distancia de 1.540 millas—y, de aquí, bados, su primera escala, don-

de llegará el próximo sábado, día 22.

En el “Queen Elizabeth 2” viajan en esta ocasión Mr. Shirley, vicepresidente de la Cunard, acompañado de su esposa. También lo hace Mr. Forrester, director del Consejo de Administración de la empresa que, también, viaja acompañado de su esposa e hija.

Al mismo tiempo que el “Queen Elizabeth 2” inicia esta su nueva etapa de vida marinera—al parecer quedará en el Caribe dedicado a cruceros de turismo—, la Cunard ha hecho público que construirá dos trasatlánticos especialmente diseñados para cruceros de recreo, pues, a la vista del resultado económico de los que hasta ahora ha llevado a cabo el hoy en puerto, pretende participar en este lucrativo mercado.

A tal efecto, astilleros ingleses y extranjeros han sido invitados a presentar ofertas para entrega en 1972, dándose preferencia a las firmas constructoras británicas si el precio, fecha de entrega y crédito es favorable.

Cómo nació la Cunard

El pasado 4 de mayo se celebró el 130 aniversario de la fundación de la Cunard. Tal fecha marcó aquella que, en 1839, los Lores del Almirantazgo firmaron el contrato para el traslado de la correspondencia por medio de los vapores del Honorable Samuel Cunard, comerciante y naviero de Halifax.

A partir de aquella fecha, la Cunard ha escrito páginas de historia en los anales de la navegación. Tanto desde el punto de vista técnico como el puramente estético, siempre destacó el rojinegro de la naviera que, ya el 4 de julio de

dos de máquinas de balancín lateral, construidas por Robert Napier, y eran casi idénticas en desplazamiento y potencia. La eslora apenas rebasaba los sesenta metros y el tonelaje ascendía a 1.154 toneladas; sus ruedas, de paletas, tenían un diámetro de 28 pies y la potencia nominal de las máquinas era de 740 H. P.

Tenían capacidad para el transporte de 225 toneladas de carga y acomodación para 115 pasajeros; a la máxima, su velocidad alcanzaba los 8,5 nudos.

El “Britannia” fue botado al agua en febrero de 1840 y, desde el Mersey zarpó en su

por Juan Antonio Padrón Albornoz

A la mañana siguiente embarcaron 63 pasajeros y, a la 1 de la tarde, comenzó a levar y, momentos después, dio avance ante la expectación de una inmensa muchedumbre. Llegó a Boston después de catorce singladuras—exactamente catorce días y ocho horas—y, a su llegada, fue objeto de una entusiástica recepción.

Fue barco de gran popularidad y, a los cuatro años justos de su botadura, quedó bloqueado por el hielo en Boston. Los comerciantes de la ciudad tomaron la iniciativa para po-

todos los puntos de vista, ofrece un contraste enorme con los que hoy se hacen en todos los “liners” que cruzan los océanos del mundo.

Dice Dickens: “Antes de bajar a las entradas del barco, habíamos pasado desde la cubierta a un camarote largo y estrecho, no muy diferente de un gigantesco ataúd, con ventanas a los lados; al fondo se divisaba una melancólica estufa, en la cual se calentaban las manos tres o cuatro frioleros mozos de cámara; a cada lado, en toda su lóbrega longitud,

llena de vasos y vinagreras, tristemente sugeridora de mares agitados y de tempestades”.

De aquel primitivo “Britannia” a este “Queen Elizabeth 2” median ciento veintinueve años de adelantos y progresos en las técnicas navales que, con claridad meridiana, se reflejan en la historia, interesante, de la Cunard.

La naviera se aseguró bien pronto el favor del público y los comerciantes y, con rapidez, tuvo que ir al aumento de su flota. Toda su historia es una sucesión de nombres que, dada su significación en la mar, es de justicia reconocer todo ello se debió a la iniciativa de Samuel Cunard y a la

por una serie de prejuicios de sus armadores.

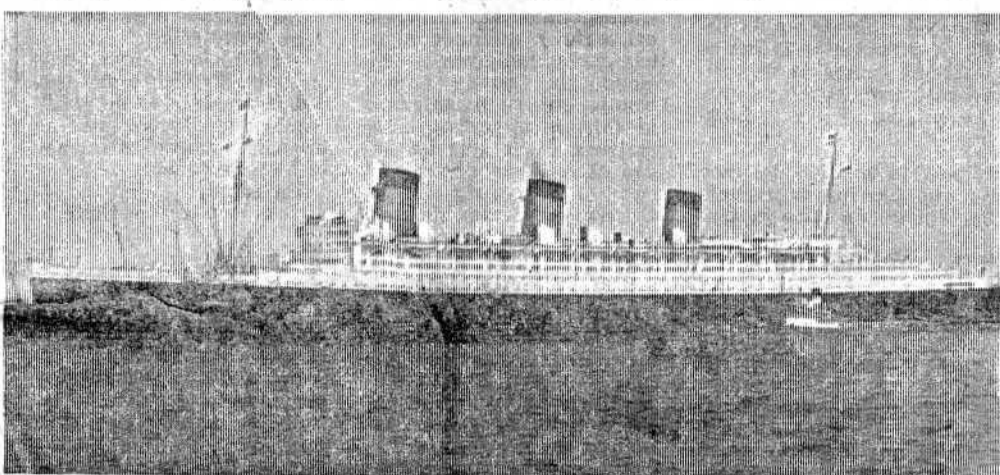
Era el “Persia” uno de los más hermosos barcos de ruedas que cruzaron la mar y, con sus “side levers engines” de 4.000 I. H. P., alcanzaba 14 nudos de media que, en las pruebas oficiales, fue de 16,5 con un consumo de 150 toneladas de carbón por singladura.

En julio, el “Persia” cruzó de Liverpool a Nueva York en nueve días, cuatro horas y cuarenta y cinco minutos, lo cual significó una media de 13,5 nudos y, por lo tanto, el galardón de barco más rápido en la línea del Atlántico que entonces, como aún, era la más conocida y prestigiada en el mundo entero.

En 1862, dos nuevos “liners”, decisivos ambos para el desarrollo de las actividades navieras de la empresa, se hacen a la mar. Los astilleros de la Napier, en Glasgow, entregaron el “China” que, con sus 2.598 toneladas, era el primer barco de hélice que arboló la contraseña de la Cunard.

El “China” tenía acomodación para 160 pasajeros en primera y, también, para emigrantes. Estaba equipado con una máquina de dos cilindros que, con 2.250 I. H. P. sobre una hélice, le daba 13,9 nudos de media con 82 toneladas de consumo por singladura.

En su viaje de entrega, en febrero de 1862, alcanzó 14 nudos sin esfuerzo alguno entre el Clyde y el Mersey. Luego, ya en su primer viaje—al mando del capitán Mr. James Anderson—encontró temporales que, con una avería en la máquina, le imposibilitaron para realizar la travesía en el tiempo previsto, travesía que—sin embargo—, fue de casi quince días por fractura de uno de los ejes de transmisión. En la misma época que el



El “Queen Mary”, de 81.237 toneladas, que fue adquirido por 3.450.000 dólares por la ciudad de Long Beach en 1967.

nerlo en franquía y, después de dos días de intensos trabajos, quedó abierto un canal de siete millas de longitud por treinta metros de ancho, por el cual el “Britannia” pudo ganar la mar abierta.

El Gobierno británico ofreció reintegrar el dinero invertido en la operación pero, en

se extendían mesas largas, por encima de las cuales pendía del bajo techo una espetera,

de aquellos sus dos primeros socios: Mr. George Burns y Mr. David MacIver.

Años de expansión

En los diez primeros años de la Cunard, ocho nuevas unidades fueron entregadas para, así, poder hacer frente a la

atlánticos americanos. Pero el despilfarro en la construcción siguió el administrativo y, en 1858, se le retiró la subvención

de historia en los anales de la navegación. Tanto desde el punto de vista técnico como el puramente estético, siempre destacó el rojinegro de la naviera que, ya el 4 de julio de 1840, despachó su primer steamer", el "Britania" que, con los "Caledonia", "Arcadia" y "Columbia" fue construido en los astilleros del Clyde.

Estos cuatro primeros barcos de la Cunard estaban dota-

carga y acomodación para 115 pasajeros; a la máxima, su velocidad alcanzaba los 8,5 nudos.

El "Britania" fue botado al agua en febrero de 1840 y, desde el Mersey, zarpó en su primer viaje el 4 de julio del mismo año. Salió de dique la tarde anterior y, por ser barco de mucha manga, no pudo atracar en el antiguo embarcadero y, por tanto, tuvo que fondear en el río.

treinta metros de ancho, por el cual el "Britannia" pudo ganar la mar abierta.

El Gobierno británico ofreció reintegrar el dinero invertido en la operación pero, en bloque, los comerciantes de Boston se negaron a aceptarlo.

Carlos Dickens atravesó el Atlántico en 1842 en el "Britannia" y, en su "American Notes", plasmó el relato del interesante viaje que, desde

Años de expansión

En los diez primeros años de la Cunard, ocho nuevas unidades fueron entregadas para, así, poder hacer frente a la creciente demanda de pasajeros. Los "América", "Niágara" y "Canadá" reemplazan a las antiguas unidades que, a mediados del pasado siglo, comenzaron a sentir la competencia de la Collins americana. En 1847, ésta se comprometió a asegurar un servicio regular de correo entre Nueva York y Liverpool a cambio de una considerable subvención estatal.

Pronto se comenzó la construcción de los liners" de la Collins que, concebidos en una escala asombrosa, por algunos técnicos se hizo la advertencia de que, posiblemente, el capital en ellos empleado nunca podría ser reembolsado. Dos de estos trasatlánticos, los "Atlantic" y "Artic", eran los barcos de vapor de más eslora y tonelaje hasta entonces construidos. El "Atlantic" fue precisamente el primer barco que contó con calefacción a vapor en todas las dependencias de pasajeros.

El diámetro de las ruedas de estos barcos era de 36 pies y, con máquinas de balancín lateral, alcanzaban una potencia total de 1.000 H. P.; los enormes gastos justificaron que, durante algún tiempo, la Cunard quedase relegada ante la competencia de estos tras-

atlánticos americanos. Pero el despilfarro en la construcción siguió el administrativo y, en 1858, se le retiró la subvención estatal a la Collins.

Aparte de estas dificultades financieras, la Collins sufrió un rudo golpe cuando, en el corto espacio de dos años, perdió sus "Artic" y "Pacific". El primero de ellos fue abordado y hundido por un vapor francés y, en el naufragio, perecieron 322 personas. La pérdida del "Pacific" es uno de los tantos misterios que, con celo, guarda la mar. Zarpó de Liverpool en enero de 1856 con rumbo a Nueva York y, desde entonces, nada más se supo de él.

La desaparición de la Collins deja el campo libre a la Cunard que, poco a poco, comienza a incrementar su flota: "Andes", "Teneriffe", "Alps", "Taurus", "Melita", "Balbec", etc., y mientras unos siguen la ya tradicional línea del Atlántico Norte, otros son desviados al Mediterráneo donde, pronto, la contraseña logra la misma popularidad y prestigio que en puertos del Canadá y América del Norte.

En 1856, el "Persia" resbala por una de las gradas de la Napier y, con su entrada en servicio, señala la introducción del hierro en los cascos de los "liners" que, hasta entonces, no utilizaban dicho material

para realizar la travesía en el tiempo previsto, travesía que —sin embargo—, fue de casi quince días por fractura de uno de los ejes de transmisión.

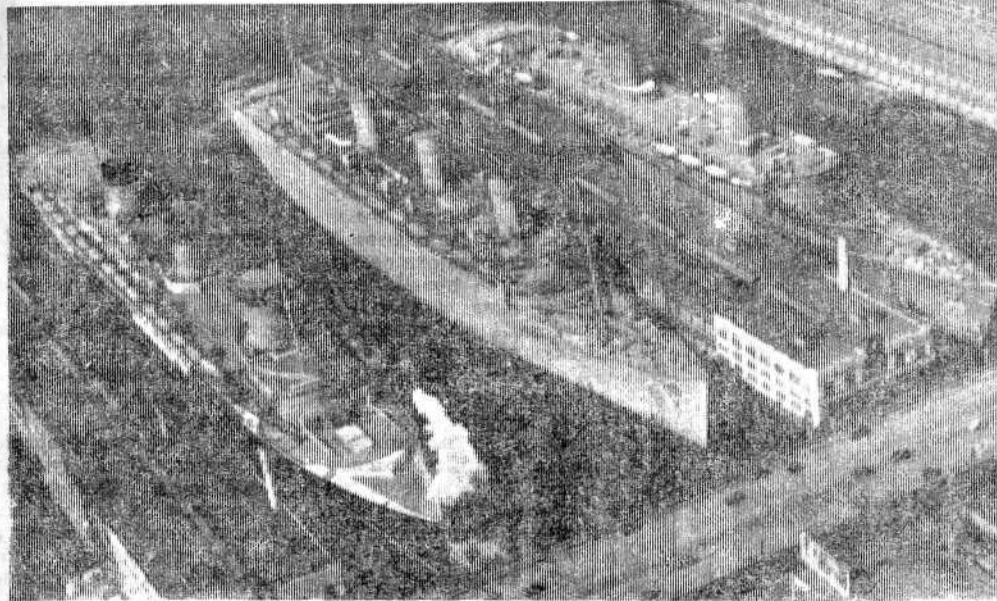
En la misma época que el "China" realizaba aquel su sensacional viaje como primer "screw ship" de la Cunard, el "Scotia",—recién botado—lo hacía como barco de ruedas, último precisamente de su tipo en la flota de la naviera.

El "Scotia" costó 170.000 libras esterlinas y tenía acomodación para 300 pasajeros en primera. Sus máquinas, del tipo "side lever", desarrollaban 4.900 H. P., pero tenían un enorme consumo de carbón por singladura—164 toneladas—lo cual, después de las sólo 82 que gastaba el "China", se consideraba un tanto excesivo.

Pero esta deficiencia—valga la expresión—pronto quedó olvidada cuando, poco después de su entrada en servicio, al mando del capitán Charles Judkins, cruzó de Nueva York a Queenstown en sólo 8 días y 26 horas, lo cual significó una media de 14,06 nudos. Dos años más tarde, en junio de 1864, realizó idéntico viaje—pero en dirección opuesta—en ocho días y cuatro horas, o sea, a una media de 14,54 nudos.

Fue el "Scotia" barco de larga vida marinera y, convertido en cablero, terminó sus

(Pasa a la pág. NUEVE)



Los dos "Queens" en Nueva York durante la guerra. Amarrado junto a ellos, el "Normandie", de la Cie. Generale Transatlantique.

Hoy llegará el «Queen Elizabeth 2»

(Viene de la página CUATRO)

días de mar en 1904 en la isla de Guam.

La lucha por la velocidad

Poco a poco, pero con persistencia, otras navieras se fueron integrando en el campo de las que, pocas aún, tenían el Atlántico Norte como campo de sus actividades comerciales. White Star Line, Inmann, Hapag, Lloyd Norte Alemán, Trasatlántica Francesa y Rubattino, se interesaron más y más, de tal manera que, pronto, estalló una batalla una batalla por ganar la guerra de la velocidad.

En 1870, la White Star Line construyó los "Germanic" y "Britanic", réplica al "Russia" de la Cunard que, a su vez, en 1841 puso en servicio su primer barco de casco de acero, el "Servia". Este de 7.392 toneladas, ya alcanzaba 17,62 nudos y cruzó de Liverpool a Nueva York en 9 días, 16 horas y 31 minutos.

Desde 1867 y muy a su pesar, la Cunard no había vuelto a ostentar en sus barcos el gallardete símbolo de la supremacía en la velocidad. Desde 1880, estos récords estaban en manos de la Guion Line que, en difícil situación financiera, no tuvo más remedio que—en junio de 1884—vender a la Cunard el "Oregon". Este trasatlántico puso en manos de la naviera la posesión del mítico Blue Ribband y, al mismo tiempo fue acicate para que se ordenase la construcción en los astilleros de la John Elder, de dos unidades gemelas—"Umbria" y "Etruria"—que, con sus 19,5 de media fueron desde los primeros viajes auténticos "records breakers".

Ambos "liners", finos y elegantes en sus estampas marineras, compartieron la supremacía en el Atlántico hasta que dos nuevas unidades de la misma Cunard—los "Campania" y "Lucania"—comenzaron a navegar en 1894.

De 12.950 toneladas y 18 nudos de media a régimen normal—en pruebas alcanzaron los 23,25—tenían acomodación para 700 pasajeros en tres clases. Con capacidad para 3.200 toneladas de carbón en sus "side bunkers", consumían 2.900 por viaje.

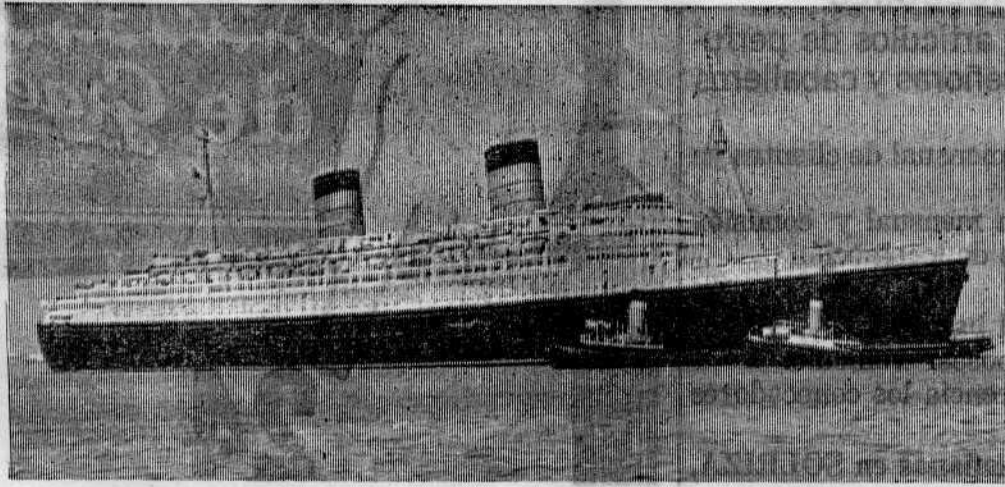
El "Campania" cruzó de Queenstown a Sandy Hook, en abril de 1893, en 6 días, 8 horas y 34 minutos, o sea, que las 2.865 millas que separan ambos puertos fueron cubiertas a una media de 18,68 nudos, algo que por entonces parecía increíble.

Luego el Blue Riband pasó a manos alemanas. El Lloyd Norte Alemán, con su "Kaiser Wilhelm der Grosse" se hizo con él hasta que, en 1907, aparecieron los "Lusitania" y "Mauretania" que, contratados en mayo de 1905 con los astilleros de John Brown y Swan Hunter respectivamente, se construyeron con toda rapidez.

El 28 de septiembre de 1907, el "Lusitania" realiza su primer viaje, viaje casi de pruebas de sus nuevas turbinas y, un mes más tarde, cruza el Atlántico en 4 días, 19 horas y 22 minutos. La media obtenida fue de 24 nudos.

La mejor singladura fue de 617 millas, con una media de 24,75 nudos. Con este viaje, el Blue Riband volvía un "liner" inglés después de muchos años de ausencia y, durante los siguientes 22 años, la Cunard lo retuvo con toda justicia.

Los nuevos trasatlánticos que se construyeron por parte alemana—Imperator", "Vaterland" y "Bismarck"—, si bien aumentaron su tonelaje, no lo hicieron en lo que a velocidad respecta, política en la cual las



El primer "Queen Elizabeth", de 83.637 toneladas, que ha sido vendido a una empresa americana para su utilización como hotel flotante.

Durante 27 meses, el hasta entonces conocido por "No. 534" había permanecido solitario en la grada y con las obras que en él se realizaban totalmente paralizadas. Por fin, el 3 de febrero de 1934, Mr. Neville Chamberlain declaró en la Cámara de los Comunes que se había llegado a un acuerdo para la terminación del "super-liner", lo cual significó la unión de la Cunard con la White Star Line.

Al mando del capitán Sir Edgar Britten, el "Queen Mary" salió de Cherburgo en ma-

yo de 1936 y las 3.158 millas hasta Nueva York las cruzó a la velocidad de 29,1 nudos. El viaje lo realizó en cuatro días, doce horas y veinticuatro minutos.

El regreso lo hizo a una media de 28,74 y, desde aquel momento, el Blue Riband volvió a poder de la Cunard que, en dura competencia con el "Normandie", no lo logró final y firmemente hasta 1938.

Fueron entonces aquellos históricos viajes del "Queen Mary" que, primero, navegó de Bishop Rock a Nueva

York en tres días, veinte horas y cuarenta y dos minutos, o sea, a una media de 30,99 nudos. El viaje de regreso lo llevó a cabo en tres días, 20 horas y cuarenta y dos minutos: 31,69 nudos alcanzó durante la travesía.

Mientras, el "Queen Elizabeth" tomaba forma en los astilleros de la John Brown, de Clydebank.

Con sus 83.673 toneladas, 314 metros de eslora y 57,8 de manga, estaba propulsado por turbinas Parsons—que tomaban vapor de doce calderas—y que, con 160.000 H. P. sobre cuatro hélices, le darían 29 nudos de media a régimen normal.

Botado el 27 de septiembre de 1938, el "liner" fue bautizado por la reina, acompañada por las princesas Isabel y Margarita. Luego vino la guerra, y silenciosamente, el nuevo trasatlántico se hizo en secreto a la mar el 26 de febrero de 1940 al mando del capitán J. C. Towley.

La media que realizó durante la travesía fue de 24,5 nudos ya que, por diversas circunstancias de orden técnico, no era aconsejable forzar las máquinas, máxime cuando hasta entonces no había navegado en mar abierta.

Vino luego la época de la guerra y, como transportes, los dos "Queens" se incorporaron al esfuerzo bélico. En una ocasión, quizás la más crítica por la que pasó el "Queen Mary" durante aquellos tristes años, en un convoy navegaba cuando se tocó alarma submarina durante la noche. El "liner" aumentó la marcha y, en

la oscuridad, pasó por ojo al crucero "Coraçao" que, partido en dos se hundió rápidamente.

En la postguerra, después de modernizados, volvieron a la mar hasta que, ya antieconómicos con vistas a una rentable explotación comercial, fueron retirados, si bien por fortuna no desguazados.

En Long Beach, Florida, el "Queen Mary", y en Fort Lauderdale, el "Queen Elizabeth", ambos sestionan y, como atracciones y hoteles flotantes, aún flotan. Y es de esperar que lo hagan por muchos años.

El "Queen Elizabeth 2"

En abril de 1959 se comenzó a rumorear en los medios marítimos británicos, la posibilidad de que, en fecha aun no determinada, pero muy próxima, se daría a conocer la necesidad ineludible de reemplazar los dos "Queens" por una sola unidad.

Incluso se trató de que los astilleros de la John Brown habían sido consultados y que, de momentos, éstos llevarían a cabo los estudios y proyectos preliminares. Y, concretamente, el 21 de abril de 1963, se hizo público que vencidas las dificultades financieras, el "Q-4" sería pronto una realidad en la marina mercante británica.

En septiembre de 1967, el Board of Trade llegó a un acuerdo para la financiación y terminación del "liner". Y fue entonces cuando los 17.600.000 libras esterlinas—que tres años antes se estimaron necesarios para ello—alcanzaron la cifra de 24.000.000.

Posteriores declaraciones hicieron ascender el coste total del trasatlántico hoy en nuestro puerto, a unos 30 millones de libras, cifra que, por simple curiosidad, debemos com-

parar con las sólo 30.000 que costaron, en 1839, los primeros barcos de la Cunard.

La primera sección de la quilla del trasatlántico se puso el 5 de julio de 1965. Entonces se le denominaba simplemente por un número de construcción, el 736, y así continuó hasta que, el 20 de septiembre de 1967, la reina Isabel II exclamó ante su roda: "I name this ship Queen Elizabeth the Second".

Sus 65.000 toneladas, 293 metros de eslora y 32 de manga, son cifras que no alcanzan a las de los antiguos "liners". Pero es que en él, como en todos los de nueva construcción, se han empleado nuevas técnicas, nuevas aleaciones ligeras.

La altura desde la quilla hasta la base de la chimenea es de 40'84 metros y, sólo la chimenea tiene 21'03 metros de altura, y de la quilla a su tope, hay 62'17 metros.

El calado máximo es de 9'75 metros, y la velocidad en servicio rebasa los 28'5 nudos. Tiene acomodación para 2.025 pasajeros y cuenta con 4 piscinas y 22 ascensores y, signo de progreso, sus turbinas toman vapor de sólo tres calderas.

El 5 de abril su estampa marinera lució por vez primera en aguas de Santa Cruz. En él embarcaron Sir Basil Smallpiece, presidente de la Cunard, y Mr. John Withworth, presidente del Consejo de Administración de la naviera.

El 26 del mismo mes, y al mando también del capitán Mr. W. E. Warwick, el "Q.E.2" realizó su segunda escala tinerfeña con un muy elevado número de pasajeros a su bordo.

Hoy la Isla se ofrece de nuevo al "liner" que, por sus características revolucionarias, ha marcado una nueva era en la mar. El representante, hoy, la culminación de estos 130 primeros años de la Cunard en las rutas de la navegación.

nard lo retuvo con toda justicia.

Los nuevos trasatlánticos que se construyeron por parte alemana—Imperator”, “Vaterland” y “Bismarck”—, si bien aumentaron su tonelaje, no lo hicieron en lo que a velocidad respecta, política en la cual les imitó la White Star Line. Preferían menos velocidad pero más capacidad de carga y, al mismo tiempo, mayor acomodación para pasajeros.

La construcción de los dos “Queens”

Después de la primera guerra mundial, Alemania decidió aumentar el prestigio de marina mercante y, por lo tanto, ir de nuevo a la lucha por la reconquista del Blue Riband. Y, con los “Bremen” y “Europa” se plantaron en los 28,5 nudos de media.

Nadie pensó entonces que, cargado de años, el “Mauretania” diese la batalla y, con una media de 29,7 nudos entre Cherburgo y Nueva York, demostró que aún sus posibilidades no estaban agotadas. Esta proeza la repitió cuando, en agosto de 1929, cruzó de nuevo entre ambos puertos en 4 días, 21 horas y 4 minutos. Esto significó una media sostenida de 26,85 nudos.

El 26 de octubre de 1934 fue botado el “Queen Mary” en los astilleros de Clydebank. Con sus 81.237 toneladas, 311 metros de eslora total por 36 de manga, el trasatlántico estaba equipado con turbinas Parsons que, tomando vapor de 27 calderas, le daban 160 mil H. P. sobre cuatro hélices.

LA ISLA Y LOS BARCOS

18/11/69

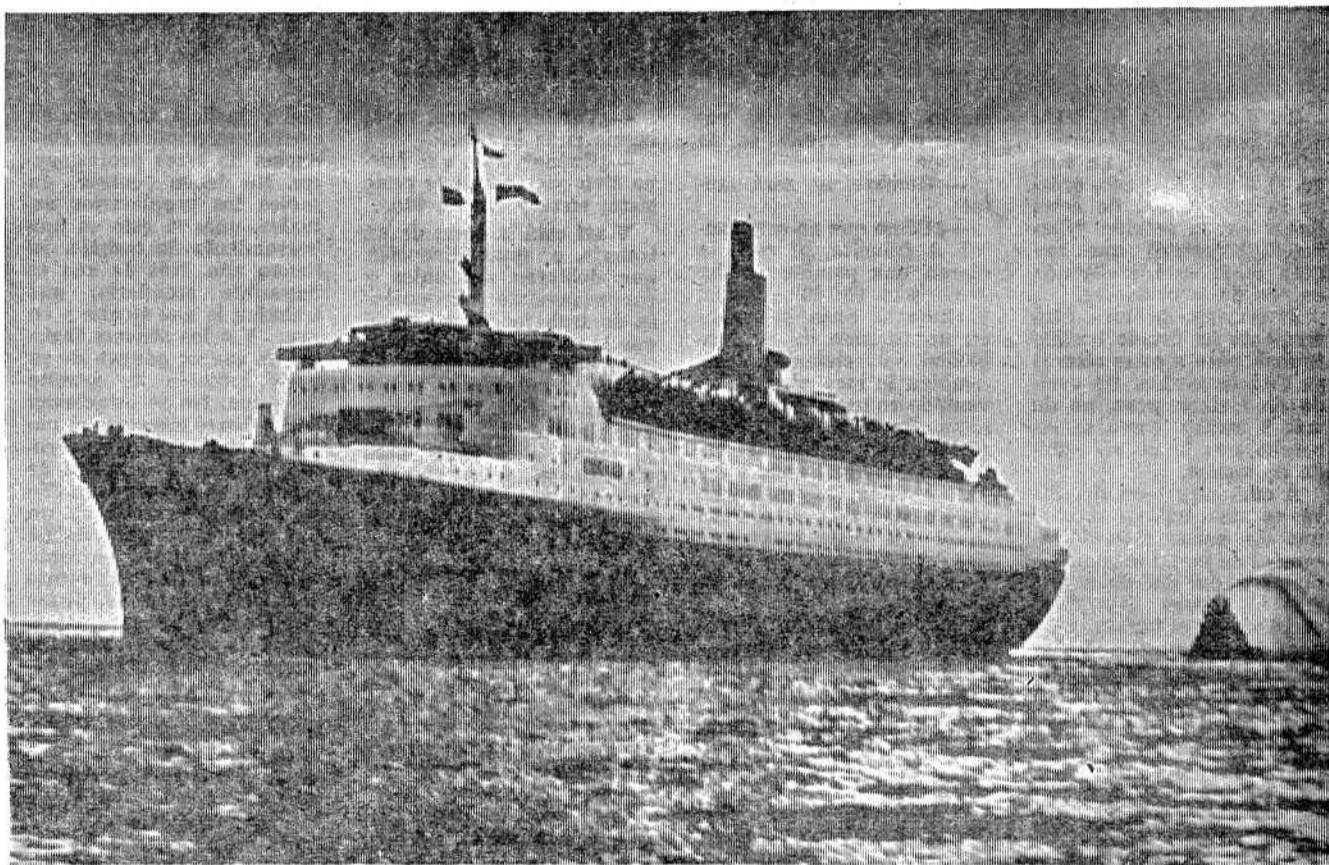
35 Aguilero

Hoy, a las 8 de la mañana, llegará de nuevo a nuestro puerto el «QUEEN ELIZABETH 2»

Con numerosos pasajeros a su bordo, se dirige desde Southampton y El Havre a las Antillas y Nueva York

“El “Q.E. 2” representa un muy importante hito en el desarrollo de la Cunard, empresa fundada hace 130 años

La naviera ha invitado a firmas constructoras a que presenten ofertas para la contratación de uno o dos “liners” dedicados a turismo



Al amanecer del pasado 26 de abril, la cámara de Juan Hernández logró este interesante contraluz del “Queen Elizabeth 2” que, mar afuera, se aguantaba sobre la máquina antes de entrar en puerto. Por su popa, el remolcador “Punta Anaga” —de Cory Hermanos— le saluda con los clásicos chorros de agua.

Hoy, a las ocho de la mañana, llegará por tercera vez a nuestro puerto el trasatlántico inglés “Queen Elizabeth 2” que, consignado a Hamilton y Compañía, procede de Southampton y El Havre con la cámara completa. Desembarcarán 30 pasajeros y embarcarán 2 para Barbados y 17 para Nueva York.

Aquí permanecerá hasta las 3 de la tarde, hora en que se hará a la mar con rumbo a Barbados, Grenada, Martinica, St. Thomas y, desde allí, a Nueva York, puerto al que tiene prevista su llegada para el viernes, día 28, a las ocho y media de la mañana.

Este crucero, primero que lleva a cabo el “liner” de la Cunard después de su limpieza de fondos y repaso general, comenzó el pasado sábado cuando, a las doce y media de la mañana, zarpó de Southampton con rumbo a El Havre; a las diez de la noche del mismo día se hizo a la mar con rumbo a nuestro puerto—ha cubierto por tanto una distancia de 1.540 millas—y, de aquí, cubrirá otras 2.500 hasta Barbados, su primera escala, don-

de llegará el próximo sábado, día 22.

En el “Queen Elizabeth 2” viajan en esta ocasión Mr. Shirley, vicepresidente de la Cunard, acompañado de su esposa. También lo hace Mr. Forrester, director del Consejo de Administración de la empresa que, también, viaja acompañado de su esposa e hija.

Al mismo tiempo que el “Queen Elizabeth 2” inicia esta su nueva etapa de vida marinera—al parecer quedará en el Caribe dedicado a cruceros de turismo—, la Cunard ha hecho público que construirá dos trasatlánticos especialmente diseñados para cruceros de recreo, pues, a la vista del resultado económico de los que hasta ahora ha llevado a cabo el hoy en puerto, pretende participar en este lucrativo mercado.

A tal efecto, astilleros ingleses y extranjeros han sido invitados a presentar ofertas para entrega en 1972, dándose preferencia a las firmas constructoras británicas si el precio, fechas de entrega y crédito es competitivo.

Cómo nació la Cunard

El pasado 4 de mayo se celebró el 130 aniversario de la fundación de la Cunard. Tal fecha marcó aquella que, en 1839, los Lores del Almirantazgo firmaron el contrato para el traslado de la correspondencia por medio de los vapores del Honorable Samuel Cunard, comerciante y naviero de Halifax.

A partir de aquella fecha, la Cunard ha escrito páginas de historia en los anales de la navegación. Tanto desde el punto de vista técnico como el puramente estético, siempre destacó el rojinegro de la naviera que, ya el 4 de julio de 1840, despachó su primer steamer, el “Britannia” que, con los “Caledonia”, “Arcadia” y “Columbia” fue construido en los astilleros del Clyde.

Estos cuatro primeros barcos de la Cunard estaban dota-

dos de máquinas de balancín lateral, construidas por Robert Napier, y eran casi idénticas en desplazamiento y potencia. La eslora apenas rebasaba los sesenta metros y el tonelaje ascendía a 1.154 toneladas; sus ruedas, de paletas, tenían un diámetro de 28 pies y la potencia nominal de las máquinas era de 740 H. P.

Tenían capacidad para el transporte de 225 toneladas de carga y acomodación para 115 pasajeros; a la máxima, su velocidad alcanzaba los 8,5 nudos.

El “Britannia” fue botado al agua en febrero de 1840 y, desde el Mersey, zarpó en su primer viaje el 4 de julio del mismo año. Salió de dique la tarde anterior y, por ser barco de mucha manga, no pudo atracar en el antiguo embarcadero y, por tanto, tuvo que fondear en el río.

por Juan Antonio Padrón Alborno

A la mañana siguiente embarcaron 63 pasajeros y, a la 1 de la tarde, comenzó a levar y, momentos después, dio avance ante la expectación de una inmensa muchedumbre. Llegó a Boston después de catorce singladuras—exactamente catorce días y ocho horas—y, a su llegada, fue objeto de una entusiástica recepción.

Fue barco de gran popularidad y, a los cuatro años justos de su botadura, quedó bloqueado por el hielo en Boston. Los comerciantes de la ciudad tomaron la iniciativa para po-

todos los puntos de vista, ofrece un contraste enorme con los que hoy se hacen en todos los “liners” que cruzan los océanos del mundo.

Dice Dickens: “Antes de bajar a las entradas del barco, habíamos pasado desde la cubierta a un camarote largo y estrecho, no muy diferente de un gigantesco ataúd, con ventanas a los lados; al fondo se divisaba una melancólica estufa, en la cual se calentaban las manos tres o cuatro frioleros mozos de cámara; a cada lado, en toda su lóbrega longitud,

llena de vasos y vinagreras, tristemente sugeridora de mares agitados y de tempestades”.

De aquel primitivo “Britannia” a este “Queen Elizabeth 2” median ciento veintinueve años de adelantos y progresos en las técnicas navales que, con claridad meridiana, se reflejan en la historia, interesante, de la Cunard.

La naviera se aseguró bien pronto el favor del público y los comerciantes y, con rapidez, tuvo que ir al aumento de su flota. Toda su historia es una sucesión de nombres que, dada su significación en la mar, es de justicia reconocer todo ello se debió a la iniciativa de Samuel Cunard y a la

por una serie de prejuicios de sus armadores.

Era el “Persia” uno de los más hermosos barcos de ruedas que cruzaron la mar y, con sus “side levers engines” de 4.000 I. H. P., alcanzaba 14 nudos de media que, en las pruebas oficiales, fue de 16,5 con un consumo de 150 toneladas de carbón por singladura.

En julio, el “Persia” cruzó de Liverpool a Nueva York en nueve días, cuatro horas y cuarenta y cinco minutos, lo cual significó una media de 13,5 nudos y, por lo tanto, el galardón de barco más rápido en la línea del Atlántico que entonces, como aún, era la más conocida y prestigiada en el mundo entero.

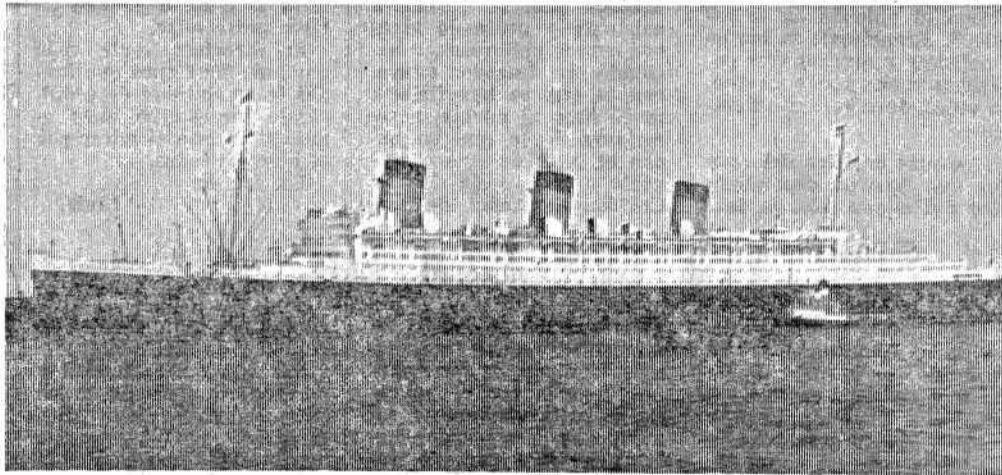
En 1862, dos nuevos “liners”, decisivos ambos para el desarrollo de las actividades navieras de la empresa, se hacen a la mar. Los astilleros de la Napier, en Glasgow, entregaron el “China” que, con sus 2.598 toneladas, era el primer barco de hélice que arboló la contraseña de la Cunard.

El “China” tenía acomodación para 160 pasajeros en primera y, también, para emigrantes. Estaba equipado con una máquina de dos cilindros que, con 2.250 I. H. P. sobre una hélice, le daba 13,9 nudos de media con 82 toneladas de consumo por singladura.

En su viaje de entrega, en febrero de 1862, alcanzó 14 nudos sin esfuerzo alguno entre el Clyde y el Mersey. Luego, ya en su primer viaje—al mando del capitán Mr. James Anderson—encontró temporales que, con una avería en la máquina, le imposibilitaron para realizar la travesía en el tiempo previsto, travesía que—sin embargo—, fue de casi quince días por fractura de uno de los ejes de transmisión.

En la misma época que el “China” realizaba aquel su sensacional viaje como primer “screw ship” de la Cunard, el “Scotia”—recién botado—lo hacía como barco de ruedas, último precisamente de su tipo en la flota de la naviera.

El “Scotia” costó 170.000 libras esterlinas y tenía acomodación para 300 pasajeros en



El “Queen Mary”, de 81.237 toneladas, que fue adquirido por 3.450.000 dólares por la ciudad de Long Beach en 1967.

nerlo en franquía y, después de dos días de intensos trabajos, quedó abierto un canal de siete millas de longitud por treinta metros de ancho, por el cual el “Britannia” pudo ganar la mar abierta.

El Gobierno británico ofreció reintegrar el dinero invertido en la operación pero, en bloque, los comerciantes de Boston se negaron a aceptarlo.

Carlos Dickens atravesó el Atlántico en 1842 en el “Britannia” y, en su “American Notes”, plasmó el relato del interesante viaje que, desde

se extendían mesas largas, por encima de las cuales pendía del bajo techo una espetera,

de aquellos sus dos primeros socios: Mr. George Burns y Mr. David MacIver.

Años de expansión

En los diez primeros años de la Cunard, ocho nuevas unidades fueron entregadas para, así, poder hacer frente a la creciente demanda de pasajes. Los “América”, “Niágara” y “Canadá” reemplazan a las antiguas unidades que, a mediados del pasado siglo, comenzaron a sentir la competencia de la Collins americana. En 1847, ésta se comprometió a asegurar un servicio regular de co-

rra entre Nueva York y Li-

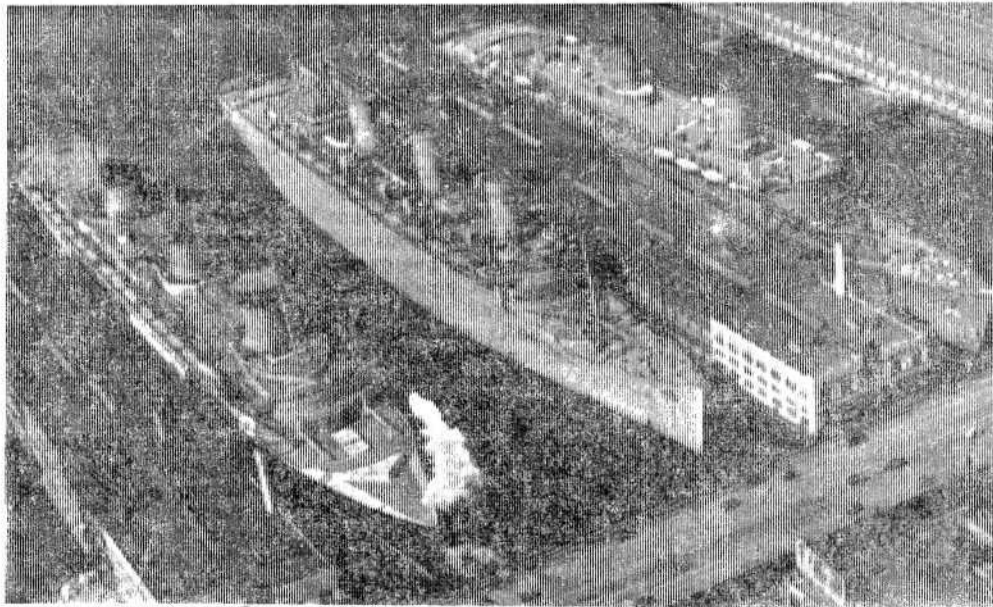
atlánticos americanos. Pero el despilfarro en la construcción siguió el administrativo y, en 1853, se le retiró la subvención estatal a la Collins.

Aparte de estas dificultades financieras, la Collins sufrió un rudo golpe cuando, en el corto espacio de dos años, perdió sus “Artic” y “Pacific”. El primero de ellos fue abordado y hundido por un vapor francés y, en el naufragio, perecieron 322 personas. La pérdida

en los astilleros del Clyde.
Estos cuatro primeros barcos de la Cunard estaban dota-

de mucha manga, no pudo atracar en el antiguo embarcadero y, por tanto, tuvo que fondear en el río.

Atlántico en 1842 en el "Britannia" y, en su "American Notes", plasmó el relato del interesante viaje que, desde



Los dos "Queens" en Nueva York durante la guerra. Amarrado junto a ellos, el "Normandie", de la Cie. Generale Transatlantique.

dos del pasado siglo, comenzaron a sentir la competencia de la Collins americana. En 1847, ésta se comprometió a asegurar un servicio regular de correo entre Nueva York y Liverpool a cambio de una considerable subvención estatal.

Pronto se comenzó la construcción de los liners" de la Collins que, concebidos en una escala asombrosa, por algunos técnicos se hizo la advertencia de que, posiblemente, el capital en ellos empleado nunca podría ser reembolsado. Dos de estos trasatlánticos, los "Atlantic" y "Artic", eran los barcos de vapor de más eslora y tonelaje hasta entonces construidos. El "Atlantic" fue precisamente el primer barco que contó con calefacción a vapor en todas las dependencias de pasajeros.

El diámetro de las ruedas de estos barcos era de 36 pies y, con máquinas de balancín lateral, alcanzaban una potencia total de 1.000 H. P.; los enormes gastos justificaron que, durante algún tiempo, la Cunard quedase relegada ante la competencia de estos tras-

corto espacio de dos años, perdió sus "Artic" y "Pacific". El primero de ellos fue abordado y hundido por un vapor francés y, en el naufragio, perecieron 322 personas. La pérdida del "Pacific" es uno de los tantos misterios que, con celo, guarda la mar. Zarpó de Liverpool en enero de 1856 con rumbo a Nueva York y, desde entonces, nada más se supo de él.

La desaparición de la Collins deja el campo libre a la Cunard que, poco a poco, comienza a incrementar su flota: "Andes", "Teneriffe", "Alps", "Taurus", "Melita", "Balbec", etc., y mientras unos siguen la ya tradicional línea del Atlántico Norte, otros son desviados al Mediterráneo donde, pronto, la contrasena logra la misma popularidad y prestigio que en puertos del Canadá y América del Norte.

En 1856, el "Persia" resbala por una de las gradas de la Napier y, con su entrada en servicio, señala la introducción del hierro en los cascos de los "liners" que, hasta entonces, no utilizaban dicho material

hacia como barco de rue último precisamente de su po en la flota de la navier

El "Scotia" costó 170.000 libras esterlinas y tenía acomodación para 300 pasajeros primera. Sus máquinas, de tipo "side lever", desarrollaban 4.900 H. P., pero tenían enorme consumo de carbón por singladura—164 toneladas—lo cual, después de las 82 que gastaba el "China" consideraba un tanto excesivo.

Pero esta deficiencia—v la expresión—pronto quedó olvidada cuando, poco después de su entrada en servicio, el mando del capitán Charles Jenkins, cruzó de Nueva York a Queenstown en sólo 8 días y 26 horas, lo cual significó una media de 14,06 nudos. Unos años más tarde, en junio de 1864, realizó idéntico viaje pero en dirección opuesta—ocho días y cuatro horas—lo que da una media de 14,54 nudos.

Fue el "Scotia" barco de larga vida marinera y, terminado en cablero, terminó

(Pasa a la pág. NUEVE)