



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: REINA DEL PACIFICO ::

Por Arturo Paniagua Mazorra

Las postales de la bahía

Cuando era pequeño y paseaba por el Paseo de Pereda en Santander me paraba delante de todos los kioscos para ver las postales de barcos que se ofrecían a los turistas.

Una de las estampas más repetidas, y he de confesar sin pudor que era la que más me impresionaba, era la de un buque de pasaje blanco, que de aquella me parecía inmenso, con dos chimeneas, que siempre aparecía fotografiado fondeado en el centro de la bahía.

Con mi padre, con el que compartí muchas aficiones y algunas pasiones, nunca supo decirme a ciencia cierta como se llamaba ese barco, y aguantó mi terquedad infantil estoicamente. En mi círculo cercano tampoco nadie supo aclararme mi duda.

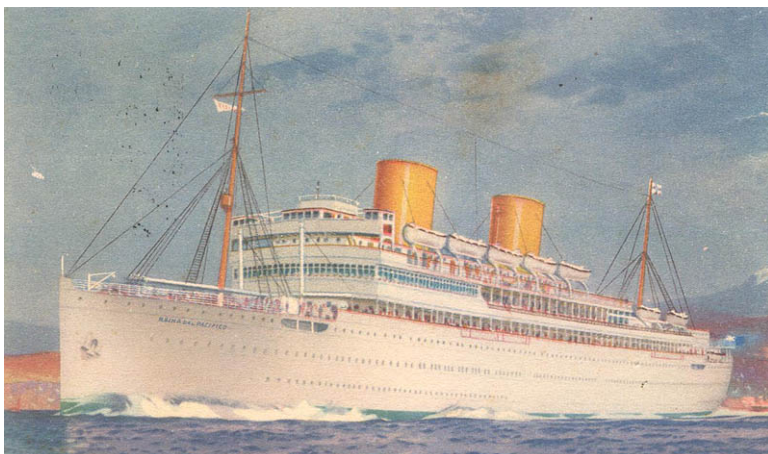
Ya bien entrado en los veinte (de aquella no tenía ni ordenador, ni bibliografía, ni el criterio que tengo ahora) pude encontrar la respuesta. Y la encontré en otra postal. Ese barco era el **REINA DEL PACIFICO**.



La Pacific Line

La *Pacific Steam Navigation Co. (PSNC)* fue fundada en Londres en 1838, y comenzó a ofrecer servicios a la costa oeste de Sudamérica en 1840. En 1852 se hizo con el contrato postal del Gobierno británico para esa área. En 1877 comenzó un nuevo servicio conjunto entre la *PSNC* y *Orient Line* a Australia, que se prolongó hasta 1905 cuando *PSNC* vendió su participación en esa ruta a *Royal Mail S.P.Co.* En 1910, *PSNC* fue absorbida asimismo por *Royal Mail S.P.Co.*, pero continuó operando separadamente dentro del grupo, aunque se producía a menudo transferencia de buques entre las dos compañías. En 1931 *Royal Mail* quebró, pero *PSNC* continuó operando en suspensión de pagos hasta que solucionó todas sus obligaciones financieras. En 1938 *Royal Mail Lines* se hizo otra vez con el control de *PSNC*, pero de nuevo mantuvo las dos flotas separadas. *Furness Withy* absorbió al grupo *Royal Mail/PSNC* en 1965 y nuevamente las transferencias de buques entre ambas flotas fueron frecuentes. Y en 1984 el nombre *Pacific Steam Navigation Co* desapareció dentro de *Furness Withy Shipping*, acabando con casi ciento cincuenta años de historia.

EI REINA DEL PACIFICO



Fue construido en 1931 por *Harland & Wolff* en Glasgow, y arqueaba 17.702 toneladas de registro bruto, con una eslora de 174,9 metros, una manga de 23,2 metros y una velocidad de 18 nudos. Cuando fue botado el 23 de septiembre de 1930 era el buque más grande de la *PSNC (Pacific Steam Nav Co)*, la motonave más potente de la flota inglesa, y el primer buque de la *PSNC* con casco blanco y con un nombre que no comenzaba por la letra "O". También fue la primera motonave inglesa con motores sobrecargados merced a un compresor, impulsado por una turbina de gas impulsada por los gases de escape. Cada uno de sus cuatro motores de doce cilindros, a través de líneas de ejes independientes, estaba directamente



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: REINA DEL PACIFICO ::

acoplado a una hélice. Esta disposición de motores dejó de utilizarse tras la II Guerra Mundial.

Los interiores del **REINA DEL PACIFICO** estaban decorados según el estilo colonial español, con alguna influencia moriscas. Todos estaban en la cubierta E, y destacaba sobremanera el Grand Hall, que lo único inglés que tenía era el nombre, ya que parecía el salón de un cortijo andaluz. El Writing room también destilaba sabor español.

Esta compañía inglesa siempre estuvo muy relacionada con Santander, y comenzó a ofrecer escalas en su línea regular a América del Sur a principios del siglo XX con sus buques de pasaje de la serie "O", que arqueaban 11.500 trb y transportaban 1.000 pasajeros en tres clases, que fueron desguazados a comienzos de los treinta tras ser sustituidos por el **REINA DEL PACIFICO**. Incluso botó, en 1946, un buque bautizado **SANTANDER**, que casualmente acabó sus días en España, ya que fue desguazado en Vilanova y la Geltru en diciembre de 1971.



La *Pacific Steam Nav Co.* cubría la ruta entre el Reino Unido y Chile, y su nuevo buque insignia, tras un crucero de tres días al Mar del Norte, comenzó su viaje inaugural el 9 de abril de 1931 desde Liverpool, con escalas en La Rochelle, Vigo, Bermuda, Bahamas, La Habana, Jamaica, Canal de Panamá, Guayaquil, Callao, Antofagasta y Valparaíso. El viaje duraba casi 26 días y la rotación completa más de dos meses. Una vez al año, desde 1932, el **REINA DEL PACIFICO** ofrecía un viaje de línea alrededor de Sudamérica. En 1936 logró su Banda Azul particular al llegar a Valparaíso en sólo 25 días. Se podría decir que el **REINA DEL PACIFICO** era una especie de "Barco Misionero", ya que entre sus principales clientes estaban los Jesuitas, Dominicos, Franciscanos, etc, que acudían a las misiones de América Central.

De esta época entreguerras es la postal dibujada del **REINA DEL PACIFICO**. Las postales dibujadas son fascinantes. Se puede comprobar a simple vista como el autor ha aumentado el puntal aéreo del dibujo de una manera flagrante, sobre todo en la superestructura. Además, adelanta la posición de la superestructura. Sin embargo, otros dibujantes, sobre todo italianos, aumentan exageradamente el puntal del casco, y el tamaño de las chimeneas.

Mi postal preferida (que fue la que aclaró cual era el buque fondeado en la bahía de Santander) es la que inmortaliza al **REINA DEL PACIFICO** a toda velocidad, mostrando el perfil bajo típico de las motonaves de los años treinta, como el famoso **BRITANNIC**, el último buque de la *White Star Line*, los armadores del **TITANIC**.

La II Guerra Mundial

La parte más densa de su biografía coincide con la II Guerra Mundial. El **REINA DEL PACIFICO** estuvo en casi todos los desembarcos, frentes, mares, etc. y fue bombardeado y torpedeado repetidas veces.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española

WORLD SHIP SOCIETY

:: REINA DEL PACIFICO ::

Tras ser incautado por el Almirantazgo británico, estuvo presente en la desafortunada invasión de Noruega por parte de los Aliados en 1940, donde sufrió su primer bombardeo aéreo. Posteriormente transportó a Egipto aviadores de la RAF vía el Cabo de Buena Esperanza.

En 1941 fue bombardeado Avonmouth, en el Clyde y en Liverpool, además de sufrir cerca de Bristol una varada que le dañó una hélice. Ese año realizó un viaje redondo entre Liverpool, Bombay y Colombo, vía Cabo de Buena Esperanza. En 1942 fue convertido en buque de desembarco, y en noviembre de ese año participó en el desembarco aliado en África del Norte en Oran.

En mayo de 1943 llegó a Suez para comenzar a realizar prácticas de cara al desembarco de Sicilia, en el cual tuvo, durante el mes de julio, un protagonismo destacado.

Cuando navegaba de Sicilia a Oran con más de 500 prisioneros de guerra alemanes fue atacado dos veces por la Luftwaffe, sin sufrir daños.

En agosto de ese año, se convirtió en yate real, ya que transportó al Rey Pedro de Yugoslavia, junto con su séquito, desde Liverpool a Suez.

El siguiente noviembre navegó entre Liverpool y Bombay, dentro de un convoy con otros veinte buques transportando tropas. El convoy fue atacado el 26 de noviembre por más de sesenta aviones, y sólo se perdió un buque. Tres días después fueron atacados por 24 JU 88, sin que ningún buque resultara hundido.

Durante los dos últimos años de la guerra sirvió como transporte de tropas en el Atlántico, en el Mediterráneo y por último, en el Pacífico, hasta el final de las hostilidades.

Explosión en la máquina

En 1946, el **REINA DEL PACIFICO** repatrió más de 150.000 soldados y refugiados, hombres y mujeres de más de 20 nacionalidades, navegando más de 350.000 millas. En enero de 1947 volvió a Belfast, al astillero donde había sido construido, para volver a convertirse en un buque civil. Todo el mobiliario, decoración, etc que había sido desmontado y almacenado cuando fue convertido en transporte de tropas, había sido destruido en un bombardeo. Por lo tanto fue necesario renovarlo completamente.

Las pruebas de mar tuvieron lugar en el Clyde, y finalizaron a plena satisfacción el 10 de septiembre, excepto por un ligero calentamiento del cojinete nº 2 del motor exterior de babor. Al día siguiente, durante el viaje de vuelta a Belfast se produjo una violenta explosión en la sala de máquinas, seguida de otras tres, que mató 28 tripulantes de máquina.

Como consecuencia de este accidente, y con independencia de sus efectos judiciales, el Gobierno Británico encargó un estudio científico sobre sus posibles causas. Como consecuencia de ésta investigación se avanzó mucho en el conocimiento sobre las explosiones del cárter: su origen es la ignición de la niebla de aceite que se recoge en el cárter tras lubricar camisas, pistones, etc. El aspecto positivo del desastre del **REINA DEL PACIFICO** fue la concienciación en el mundo marítimo del peligro real que suponía los puntos calientes en el cárter de un motor diesel funcionando a plena potencia.

En cualquier caso, lo que no habían logrado la Aviación y la Marina alemana, lo consiguió un cojinete defectuoso. Las reparaciones duraron un año, ya que el **REINA DEL PACIFICO** volvió al servicio en 1948 en la línea Liverpool - Valparaíso, un año después de lo previsto, con cuatro motores prácticamente nuevos.

El ocho de julio de 1957 embarrancó en Devil's Flat, Bermuda donde permaneció varado dos días sin que se registrara daño alguno. En el siguiente noviembre perdió una hélice en La Habana. Tuvo que permanecer atracado en ese puerto cubano hasta que su compañero de flota, el carguero **SALINAS** le llevó una de repuesto.

El programa de escalas del **REINA DEL PACIFICO** en 1955 (ver última página) muestra las escalas del buque en los puertos españoles durante ese año. El otro buque dibujado en la esquina inferior derecha del documento era el **REINA DEL MAR**, que estaba entonces en construcción en un astillero británico. Como se puede comprobar, realizaba cuatro





WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: REINA DEL PACIFICO ::

viajes completos al año, más una rotación parcial hasta Kingston. Las postales de Santander son todas de esta época de postguerra.

El 27 de abril de 1958 comenzó su último viaje redondo antes de ser retirado del servicio. Tras finalizar el mismo, el **REINA DEL PACIFICO** fue vendido para desguace a la factoría BISCO de John Cashmore en Newport, donde fue convertido en chatarra ese año. Su sucesor, el **REINA DEL MAR**, que el autor sepa, mantuvo sus escalas en Santander hasta la finalización de este servicio en 1963... pero nunca fue inmortalizado en una postal en la bahía de Santander. Además, sólo tenía una chimenea y al que suscribe le han gustado siempre los barcos de pasaje con dos o más chimeneas.

Los primeros detectores de niebla en el cárter, conocidos por su nombre comercial de Graviner, comenzaron a comercializarse a comienzos de los años sesenta. Y hoy constituyen un accesorio fundamental de todos los motores diesel.

El barco de dos chimeneas de las postales de la bahía de Santander nunca los llevó instalados, pero su nombre estará siempre ligado a este avance en la seguridad de las motonaves.

Para acabar, si alguna vez encontráis alguna foto, postal, programa, etc del **REINA DEL PACIFICO**, quiero indicaros que sigo manteniendo mi obsesión infantil. Me faltan sobre todo fotos y postales de sus salones, y todas las ayudas serán bienvenidas.






WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: REINA DEL PACIFICO ::

THE PACIFIC STEAM NAVIGATION COMPANY
PACIFIC BUILDING • JAMES STREET • LIVERPOOL 2



Via BERMUDA · NASSAU · HAVANA
JAMAICA & PANAMA CANAL
to
WEST COAST
of SOUTH AMERICA

m.v. "Reina del Pacifico"

SAILINGS DURING 1955

	14 Jany.	5 April	23 June	13 Sept.	27 Oct.
LIVERPOOL ...	14	7	25	15	29
LA ROCHELLE - PALLICE ...	16	8	26	16	30
SANTANDER ...	17	9	27	17	31
CORUNA ...	18	16	4 July	24/5	7 Nov.
BERMUDA ...	25	18	6	27	9
NASSAU ...	27	19/20	7/8	28/9	10/11
HAVANA ...	28/9	22	10	1 Oct.	13
KINGSTON ...	31	24	12		15
CARTAGENA ...	2 Feby.	25	13		16
CRISTOBAL (Panama Canal) ...	3	27	15		18
LA LIBERTAD ...	5	29/30	17/18		20/21
CALLAO ...	7/8	2 May	20		23
ARICA ...	10	3	21		24
MEJILLONES ...	11	3	21		24
ANTOFAGASTA ...	11	5	23		26
VALPARAISO ...	13				


SHIP WILL NOT NECESSARILY REMAIN AT VALPARAISO DURING THE TURN ROUND BUT MAY PROCEED TO SAN ANTONIO OR OTHER CHILEAN PORT FOR HOMEWARD LOADING.

	17 Feby.	9 May	27 July	30 Nov.
VALPARAISO ...	17	11	29	2 Dec.
ANTOFAGASTA ...	19	11	29	2
MEJILLONES ...	19	12	30	3
MOLLEND (if calling) ...	20	14	1 Aug.	5
*CALLAO ...	22	17	4	8
LA LIBERTAD ...	24	19	6	10
CRISTOBAL (Panama Canal) ...	26/7	20	7	11
CARTAGENA ...	28	22	9	2 Oct.
KINGSTON ...		24/5	11/12	4
HAVANA ...	3/4 Mar.	26	13	15/16
NASSAU ...	5	28	15	17
BERMUDA ...	7/8	4 June	22	19
CORUNA ...	15	5	23	26
SANTANDER ...	16	6	24	27
LA ROCHELLE - PALLICE ...	17	7	25	28
PLYMOUTH ...	18	8	26	29
LIVERPOOL ...	19		17	30

*Provisional dates only, being dependent on Homeward loading programme arranged on the Peruvian Coast.

SAILINGS ARE SUBJECT TO ALTERATION AND/OR CANCELLATION WITHOUT PREVIOUS NOTICE.

PASSENGER DEPARTMENT,
November, 1954



DIRECT SERVICE from EUROPE to SOUTH AMERICA

[Colección Björn Larsson](#)

:: Artículo publicado el 4 de Febrero de 2005 ::