

EL R.M.M.V. *REINA DEL PACIFICO*

DISTINGUIDO TRANSATLÁNTICO INGLÉS,
REY DE LA RUTA LIVERPOOL-VALPARAÍSO DURANTE LOS AÑOS 1930
Y SU NOTABLE ACTUACIÓN DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

PEDRO SAPUNAR PERIĆ
ACADÉMICO CORRESPONDIENTE

CAPÍTULO I 1931-1939 La ruta de la costa oeste



Con la llegada de la paz, al terminar la Primera Guerra Mundial (1914-1918), la “Pacific Steam Navigation Company” (P.S.N.C.) encaró grandes dificultades en la organización de sus servicios de pasajeros con los vapores “O” desde Liverpool a la costa oeste de Sudamérica. La apertura del Canal de Panamá trajo una nueva y más corta ruta a los puertos de la costa oeste de Sudamérica pero produjo problemas a su bien organizado sistema vía Estrecho de Magallanes y, por algunos años, esos buques que permanecieron en la compañía usaron ambas rutas alternativamente.

Para los servicios de pasajeros sólo permanecieron el viejo *Victoria*, para ser desguazado en 1923, y el *Orita*, de 1903, el *Ortega* y el *Oriana*, de 1906, y el *Orcoma*, de 1908. El *Militiades* y el *Marathon* fueron comprados para ayudar a salir del problema,

pero pronto probaron ser totalmente inadecuados y fueron vendidos a desguazadores después de cerca de tres años.

De los “nuevos” buques, el *Orduña*, después de navegar para la “Cunard” por un tiempo, se unió al *Orbita* y al nuevo *Oropesa* en el “Royal Mail Atlantic” en el servicio entre Hamburgo y Nueva York en 1921 y cuando el *Orca* fue terminado como un transatlántico también se unió a ellos. El *Oropesa* fue liberado de navegar a la costa oeste, mientras los otros tres fueron vendidos a la “R.M.S.P.” El nuevo *Oroya* se unió a la flota de la “P.S.N.C.” en 1923.

En 1926, el servicio de la “Royal Mail Atlantic” cesó; el *Orbita* y el *Orduña* retornaron a la “P.S.N.C.”, mientras que el *Ortega* y el *Oriana* se fueron a los desguazadores en 1932-1933; el *Orita* y el *Orcoma* los siguieron. Mientras tanto, la compañía había sufrido un duro golpe en 1922, cuando la nueva Ley Chilena restringió el comercio de cabotaje sólo para los buques chilenos, barriendo virtualmente los vastos servicios costeros de la “P.S.N.C.”

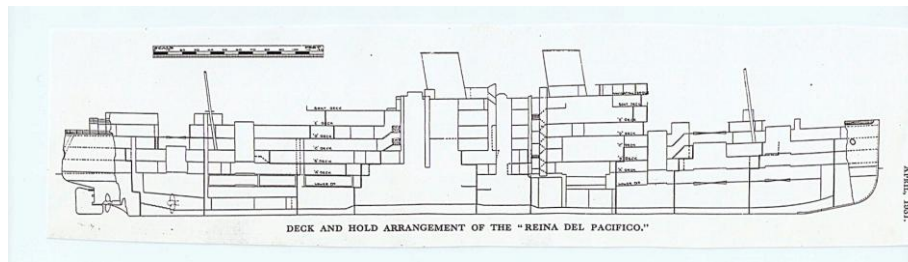
En 1928-1929, con la depresión mundial golpeando y con sólo los buques *Orduña*, *Orbita*, *Oropesa* y *Oroya* en el servicio de pasajeros, ahora vía Panamá, las perspectivas eran sombrías.



Sin embargo, fue bajo estas circunstancias que la compañía ordenó construir el más grande y más hermoso buque que ella nunca antes había encargado, a los astilleros “Harland & Wolff Ltd.” El nuevo transatlántico fue tan revolucionario en su velocidad, lujo y nueva maquinaria de propulsión que le fue dado un nombre totalmente fuera del sistema usual de nomenclatura y fue bautizado *Reina del Pacifico*.

Lanzado el 23 de septiembre de 1930, fue completado en marzo de 1931, sus pruebas se efectuaron en el río Clyde y luego hizo un corto crucero desde el 27 al 30 de marzo en el mar de Irlanda con invitados de los dueños, personal directivo de los astilleros y la prensa, antes de partir en su carrera en Liverpool.

El *Reina del Pacifico* era un buque de 17.707 toneladas gruesas y 10.720 toneladas netas, con un *dead weight* de 9.910 toneladas y un desplazamiento a plena carga de 23.500 toneladas, con un calado máximo de 31 pies 2 pulgadas; su eslora entre perpendiculares era de 550 pies, su eslora máxima era de 574 pies 3 pulgadas, su manga era de 76 pies y 4 pulgadas y su puntal de construcción era de 44 pies.



Disposición de cubiertas y bodegas del *Reina del Pacifico*

Tenía tres cubiertas a todo lo largo, dos más abajo a proa y una a popa de las salas de máquinas, cubierta de paseo y cubiertas de botes, arriba. Estas cubiertas estaban rotuladas, la más baja de todas era la “cubierta más baja”, entonces rotuladas A, B, C y así hacia arriba en la cubierta de botes.

Tenía cinco bodegas, tres a proa y dos a popa, servidas por grúas y winches eléctricos. Había compartimentos refrigerados abajo a proa en cubiertas dobles. El buque tenía una bocina de escobén a popa y un timón semibalaceado con un engranaje de gobierno electro hidráulico y 330 brazas de cadena de 3 1/8 pulgadas que eran trabajadas por un molinete eléctrico. Tenía dos botes de emergencia y trece botes salvavidas, cada uno para noventa y cinco personas, y un bote a motor, bajo pescantes de gravedad.

El *Reina del Pacifico* tenía cuatro hélices, cada una impulsada por un motor diesel de cuatro tiempos, de doce cilindros, diseñado por “Burmeister & Wain”. La potencia máxima total era de 22.000 BHP a 145 r.p.m., dando una velocidad de 20 nudos, pero la potencia en servicio normal era 18.200 BHP a 135 r.p.m., con una velocidad de alrededor de 18 1/2 nudos. Las cuatro máquinas eran sobrecargadas en el sistema “Buchin”.

El buque tenía diez mamparos principales, cuyas puertas estancas eran operadas eléctricamente desde el puente de mando.

Tenía un pasaje de 280 pasajeros en primera clase, 162 en segunda clase, y 446 en tercera clase.

Había un hall de la entrada principal, tienda, bar, sala de señoras y sala del club de hombres con una chimenea (hogar) abierta, una larga galería y una biblioteca. Todo estaba decorado en estilos español y morisco. También había un gimnasio y una piscina; en un extremo de la cubierta de botes existía una gran área para deportes. También había salón para fumadores decorado en estilo moderno.



El *Reina del Pacífico* zarpó en viaje inaugural a Valparaíso el 9 de abril de 1931; sus puertos de recalada fueron La Rochelle (Francia), Vigo (España), Hamilton (Bermuda), Nassau (Bahamas), Habana (Cuba), Kingston (Jamaica), Canal de Panamá, Guayaquil (Ecuador), Callao (Perú), Antofagasta (Chile) y Valparaíso (Chile).

Arribó a Valparaíso en viaje inaugural el 5 de mayo de 1931, atracando a las 18:00 horas al sitio número dos, con pasaje completo, zarpando de vuelta hacia el Callao, Canal de Panamá, Habana, Nueva York y Europa, el 13 de mayo. El tiempo total del viaje Liverpool-Valparaíso fue de 25,5 días.



El *Reina del Pacífico* cruzando el Canal de Panamá

El *Reina del Pacifico* marcó un acontecimiento en la vida marítima de nuestro país.

El 19 de enero de 1939, el *Reina del Pacifico* inicio un “*Round Sudamérica*”, el cual fue emprendido sólo ese año.

El 3 de agosto de 1939, el *Reina del Pacifico* arribó a Liverpool y, después de haber completado su descarga, fue requisado por el Gobierno y enviado al río Clyde donde fue puesto en espera, pendiente del comienzo de la guerra.

C A P I T U L O I I

1939-1947

La Segunda Guerra Mundial

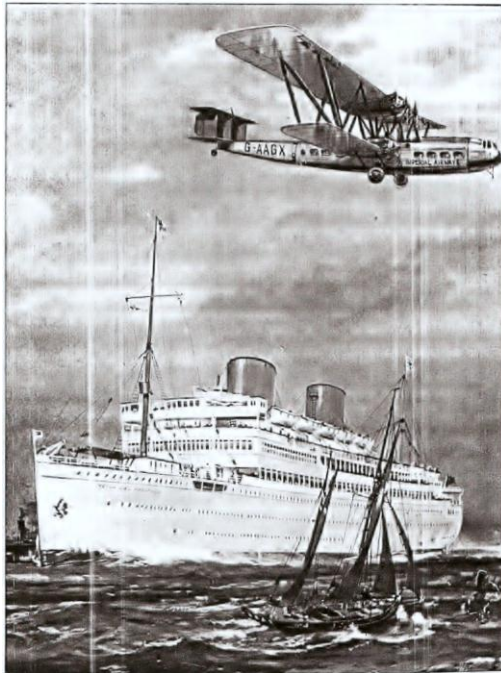
En 1939, cuando fue declarada la Guerra, el *Reina del Pacifico* zarpó del Clyde como parte de un convoy de 17 buques rumbo al Lejano Este, llevando tropas a bordo. En ese viaje tocó Colombo, Trincomalee, Calcuta y Singapur; volvió a Inglaterra en noviembre y fue enviado, a través del Atlántico, a Halifax, para traer de vuelta tropas canadienses a Inglaterra, habiendo sido ya convertido en buque transporte de tropas.

El 11 de abril de 1940, el *Reina del Pacifico* zarpó del Clyde junto con otros cuatro transportes para Hastad, Noruega, y el Fjord Bygden, donde navegó en círculos por dos horas mientras el Fjord era atacado con cargas de profundidad por sus escoltas. Fue bombardeado sin éxito durante el desembarco; a su vez efectuó su desembarco de tropas satisfactoriamente.



Pocas semanas después, el buque volvió a Noruega y ayudó a la evacuación final. A continuación, el 16 de mayo, hizo un rápido raid a Tako Raci, en África occidental, volviendo a Liverpool a mediados de julio, probablemente con tropas francesas de África occidental. Pocos días después, el 24 de julio, zarpó de Inglaterra en convoy para el Canal de Suez, vía Cape Town, con personal de la R.A.F.; sus “Spitfires” iban a bordo del portaviones *Argus*, que lo acompañaba. En el mar Rojo estuvo bajo el ataque aéreo italiano, pero sin sufrir daños.

Habiendo transferido las tropas en Suez, volvió a casa con sobrevivientes de buques de guerra hundidos y una cantidad de personal polaco y checo, haciendo una recalada en Gibraltar para evacuar prisioneros de guerra italianos. Llegó a Liverpool el 27 de octubre, efectuando algunas veces navegaciones sobre 20 nudos por 24 horas. Eso se efectuaba en viajes sin escolta.



El 14 de noviembre, el *Reina del Pacifico* zarpó por segunda vez para el Oriente Medio en un convoy de tropas; llegó a Suez justo después de la Navidad.

Luego tomó hombres y la IV División India con destino a puerto Sudán, para la campaña etíope. Yendo a Durban recogió al usual “personal raro”; de allí retornó a casa.

Al comienzo de 1941, el *Reina del Pacifico* estaba en Avon Mouth cuando el puerto sufrió tres noches sucesivas de bombardeo, aunque el *Reina del Pacifico* no sufrió daños; se movió al Clyde y de nuevo fue bombardeado sin daños.

El 22 de marzo, cargado con tropas, averió su hélice de estribor en un resto náufrago en el canal de Bristol, perdió la hélice y tuvo que volver a reparar en Liverpool, donde el 15 de abril fue bombardeado varias veces, pero nuevamente salió ileso. A continuación, zarpó de Liverpool con otro convoy de tropas para Durban; luego siguió

una serie de largos viajes transportando tropas entre Liverpool y Cape Town, Liverpool y Halifax, Liverpool y Bombay, y Halifax y Singapur, por la ruta oeste.

El 5 de diciembre, el *Reina del Pacífico* inició un viaje Liverpool-Cape Town-Bombay-Colombo y vuelta a Liverpool.

El 12 de abril de 1942 repitió el viaje a Bombay. El 6 de agosto hizo un viaje a Norteamérica para traer tropas estadounidenses y canadienses. En esa oportunidad, Alemania informó al mundo que un submarino alemán había torpedeado y hundido al *Reina del Pacífico*. En Liverpool entró a dique seco para pintura. Los botes salvavidas fueron reemplazados con botes de desembarco.

El 13 de septiembre, en el Clyde con otros transportes de tropas, efectuó prácticas de operaciones de desembarco.

El 17 de octubre, un completo ensayo general para desembarcos de África del Norte fue llevado a cabo en Loch Lynne.

El 21 de octubre fueron embarcadas las tropas para la zona de desembarco "Z" en Oran. El *Reina del Pacífico* fue la nave insignia del Oficial Naval Superior de Desembarco. La fuerza argelina tenía que estar 24 horas adelantada a la fuerza de Oran, así que, en un momento dado, el *Reina del Pacífico* tuvo que navegar de vuelta en su ruta por ocho horas en orden de pasar a través del estrecho de Gibraltar en plena oscuridad. El *Reina del Pacífico* desembarcó alrededor de siete mil hombres en la costa argelina.

Del 7 al 8 de noviembre, a las 15:30 horas, se cruzó con los buques con equipos. Se reunieron en total 102 buques. Posteriormente ellos fondearon en la bahía de Orán.

El 14 de noviembre, el *Reina del Pacífico* entregó el puerto y equipo a los estadounidenses y zarpó para Gibraltar, donde recogió a los sobrevivientes de buques hundidos y zarpó para Inglaterra.

El 24 de noviembre recogió en el Clyde refuerzos para Argelia.

El 5 de enero de 1943 tomó refuerzos de tropas para Orán. Luego, fue al Mediterráneo oriental para efectuar prácticas de desembarco en el golfo de Suez y el mar Rojo, para la invasión de Sicilia.

El 29 de junio embarcó a los hombres de la división "Highland 51" en puerto Said.

El 10 de julio fueron desembarcados en las playas de Avola, en Sicilia. El *Reina del Pacífico* volvió a Malta y Orán con prisioneros de guerra alemanes. Siendo atacado dos veces por aviones alemanes en el viaje de regreso, no fue alcanzado.

El 23 de julio arribó de vuelta al Clyde.

En agosto, en Liverpool, de nuevo embarcó al Rey Pedro de Yugoslavia y su Estado Mayor y lo llevó a puerto Said, yendo a continuación a Taranto y puerto Augustus con tropas. Luego en puerto Augustus, en Sicilia, embarcó el Estado Mayor de los británicos para sus preparativos de la invasión en Normandía, muchos de los cuales ya habían desembarcado en Orán para transportar a los británicos, en preparación para los futuros desembarcos en Normandía.

El 15 de noviembre, el *Reina del Pacífico* zarpó de Liverpool para Bombay, con tropas para la campaña contra los japoneses; el *Reina del Pacífico* zarpó en un convoy con 20 buques, los cuales estuvieron bajo dos pesados ataques aéreos.

El 26 de noviembre, el *Delius* fue el único hundido y el *Reina del Pacífico* tuvo muy ligeras averías.

El 29 de noviembre, 24 aviones JU 88 atacaron, averiando a varios buques aunque ninguno fue hundido.

En enero de 1944, el *Reina del Pacífico* volvió a Inglaterra y, luego, fue enviado al sur y este de África, transportando tropas.

Los siguientes diez meses estuvo transportando tropas en el Mediterráneo.

En diciembre hizo un viaje desde Liverpool a Islandia y Nueva York, llevando tropas estadounidenses a los Estados Unidos, para la Navidad.

En 1945, este invicto buque fue enviado al Pacífico para cumplir la tarea de transporte de tropas hasta el final de la guerra.

El 8 de mayo de 1945, el “Día V-E”, o sea, el Día de la Victoria Aliada en Europa, encontró al *Reina del Pacífico* en la bahía de Colombo, al caer la oscuridad, a las 07:45 horas, la voz de Winston Churchill se oyó por los altoparlantes. La profunda sirena del *Reina Del Pacífico* se unió a las de los otros buques en la bahía, sobresaliendo plenamente.

En agosto se dedicó al trabajo de repatriación.

Los trabajos de repatriación terminaron en 1946. El *Reina del Pacífico* navegó en total 350.000 millas náuticas y transportó a salvo a 114.000 hombres y mujeres de más de 20 nacionalidades.



El gran salón de primera clase del *Reina del Pacífico*

En enero de 1947, el *Reina del Pacífico* fue enviado a Harland, de regreso a sus constructores, para una completa restauración que lo regresara a las formas de tiempos de paz. En septiembre de ese año, el *Reina del Pacífico* estaba listo para hacer sus pruebas. El día 10 estaba listo, pero el día 11 hubo una devastadora explosión de una caja de cigüeñal en la sala de maquinas en la cual murieron 23 hombres. Tomado a remolque a Belfast, no estuvo listo hasta 1948, año en que estuvo disponible para reanudar su servicio a Valparaíso. Su tonelaje grueso había subido a 17.872 toneladas; el único cambio en su apariencia fue el planchaje en el casco delante la escotilla numero 5. La tercera clase de pasajeros fue reducida a 334 y, en un año o dos, fue reducida más aún, a 289.

CAPITULO III 1948-1958 Última etapa de la vida del *Reina del Pacífico*

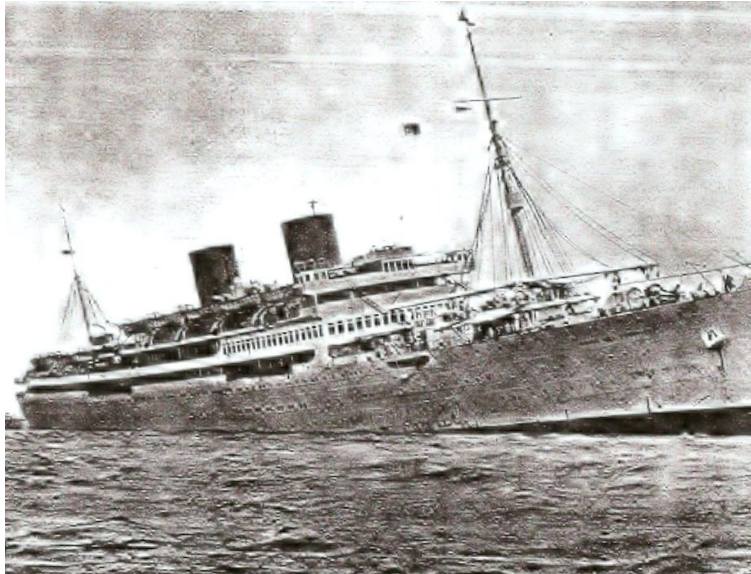
El *Reina del Pacífico* reanudó el servicio Liverpool-Valparaíso un año más tarde de lo que había sido programado.

Alrededor de 1951, el *Reina del Pacífico* era el único transatlántico que tenía la P.S.N.C. El negocio de pasajeros había caído tan bajo que el *Reina del Pacífico* y los nuevos transportes de carga con acomodación para 12 pasajeros apenas eran capaces de competir.



El *Reina del Mar*, sucesor del *Reina del Pacífico*

Como quiera que sea, un nuevo transatlántico fue ordenado para agregarse y eventualmente reemplazar al avejentado *Reina del Mar* y así apareció en 1956 el *Reina del Mar*, de más de 20.000 toneladas, 600 pies de eslora máxima y con unos buenos 18 nudos de velocidad; fue lanzado al agua el 7 de junio de 1955; pasaría a ser el nuevo buque Insignia de la P.S.N.C.



El *Reina del Pacífico* encallado a 5,5 millas de las islas Bermudas

Después de esto, la suerte del *Reina del Pacífico* realmente lo abandonó. El 8 de julio de 1957, el *Reina del Pacífico* encalló en el Devil's Flat, entre los estrechos de las Bermudas y la bahía Grassy. Unas 700 toneladas de carga fueron descargadas, también algo de petróleo, unos cables fueron pasados debajo de su casco y atados a tanques, los cuales fueron posteriormente bombeados con aire comprimido, y roldanas de acero fueron colocadas en el arrecife. El día 11, por medio de dos remolcadores, un aparejo de tierra y, además de sus propias máquinas, fue desencallado.

El examen hecho por un buzo mostró notablemente que no había avería. Entonces, el *Reina del Pacífico* continuó a Inglaterra el día 14, después de reacondicionar la carga. Muchos de los 400 pasajeros permanecieron en él, aunque algunos pocos prefirieron volar a casa a expensas de la compañía. En su siguiente viaje, después de zarpar de Liverpool, tuvo problemas en un generador y tuvo que pasar a los astilleros "Milford-Haven". El problema resultó ser tan serio que el viaje tuvo que ser abandonado. Entonces, en noviembre de 1957 se le cayó su hélice interior de estribor mientras maniobraba en La Habana y tuvo que ser metido a dique seco en Balboa, mientras que un repuesto traído de Salinas era esperado para ser colocado.

El 17 de marzo de 1958, a las 14:45 horas, arribó a Valparaíso por última vez el *Reina del Pacífico*, con 600 pasajeros desde Europa y puertos del litoral, siendo remolcado al Sitio 3 por los remolcadores *Poderoso* y *Águila*.

El 18 de marzo de 1958 se despidió al buque con una banda naval. Su casco fue todo repintado en Valparaíso antes del zarpe, porque su pintura venía notablemente deteriorada.

El 19 de marzo de 1958, el *Reina del Pacífico* zarpó, diciendo "*Adiós a Valparaíso*", rumbo a San Antonio a las 03:00 horas, al mando del capitán Evans, con 33 años de servicio en la P.S.N.C., quién recordó a la prensa haber sido comandante del remolcador *Poderoso* en los inicios de su carrera naval.

Desde San Antonio, el *Reina del Pacífico* siguió a Antofagasta y, desde allí, vía Canal de Panamá, llegó a Inglaterra, arribando por última vez a Liverpool el 17 de abril de 1958.

Vendido a la “British Iron and Steel Corporation”, el *Reina del Pacífico* dejó Liverpool en mayo para Newport Mon, para ser desguazado por “John Cashmore Ltd.”



El *Reina del Mar* y el *Reina del Pacífico* en el puerto del Callao

El *Reina del Pacífico* había vivido 27 años, una buena vida para tan revolucionario buque, había establecido nuevos estándares para la costa oeste de Sudamérica y había dado un magnífico servicio durante la Segunda Guerra Mundial, logrando, además, salir indemne, con mucha suerte, de toda avería. El *Reina del Pacífico* iba a ser retirado del servicio con la mayor clasificación del Lloyd.

El *Reina del Pacífico* fue un transatlántico de una gran belleza clásica; en este último aspecto, su sucesor, el *Reina del Mar*, no lo pudo superar; no obstante, el *Reina del Mar* lo superaría, lógicamente, en el aspecto técnico.