



Historia

Pedro Sánchez Contreras

EL VAPOR ALMANZORA

Lo cierto es que el Almanzora presentaba alojamientos para tres tipos de pasajeros. Los de primera clase, envueltos en camarotes con camas de somieres de muelles y plagados de detalles coloniales y cálidos que nos ofrecían los muebles de ratán y caña que cubrían sus amplias terrazas. Aquí, su pasaje envuelto en ropas de seda, tafetán y tejidos adaptados a la estación meteorológica momentánea, se movía por sus cubiertas en busca de salones donde la madera era la marca de distinción y sus amplias lámparas de chorrillos de cristal que daban un aire bucólico a los propios adornos que nos aparecen en postales y en las cartas de menús de los restaurantes. Disponía de un salón de belleza, una biblioteca, una estancia para niños, una cancha de pádel al aire libre, un salón de baile, y por supuesto un lujoso comedor.

MANZORA" - SIERRA LEONE



Viendo películas como “Titanic”, todos soñábamos alguna vez en viajar en un gran barco surcando los mares, envueltos en el tul de escenas imaginarias, repletas de música de orquesta que endulza momentos que fugazmente pasan por nuestra mente. Son imágenes cargadas de colores en blanco y negro que nos hablan de un pasado que alguna vez leímos o que alguna vez nos contaron, aunque fuese en una canción de las que cantaban nuestras madres cuando hacían cosas de la casa.

Pero a veces las películas son un reflejo de parte de nuestra existencia y cuentan la crueldad de un tiempo que no siempre, por ser pasado es mejor. Vienen a mi mente los sonos de guajiras, guitarras, maracas y acordeones que desgranaban notas de esperanza para tiempos duros, difíciles, cargados de valores que estaban por encima de sentimientos pero no de las ilusiones.

Hace ya unos años me encontré con una noticia por los entramados de la red en la página oficial de Almanzora, que no dejaba de ser una curiosidad, una coincidencia tal vez, pero que nos acercaba al mundo del boato y la farándula. Puesto que en los años veinte y treinta surcaba el océano Atlántico un majestuoso transatlántico de más de quince mil toneladas, cuyo nombre para nosotros es todo un emblema, ya que se llamaba Almanzora.

Pasó el tiempo y la noticia quedó solo en algo anecdótico que contaba a conocidos. Pero sin buscarlo vino a mí un paquete de fotografías de aquellos años y de aquel barco. Esto pudo con mi curiosidad y me dediqué a bucear en el mundo del mar, en su historia marítima, en la inmensa importancia de este medio de transporte a principios del siglo pasado, en sus amplias notas de prensa en los diarios de ciudades que contaban con puertos de mar, en las gentes que presas de la necesidad o del rancio abolengo, usaban este medio. Pero mi pequeña investigación es solo el principio de lo que me hubiese gustado que fuera, porque ahora es cuando recuerdo aquellas historias que con el calor de las noches de verano escuché a esas personas que un día emigraron, en pos de una vida mejor que les diese la comida que aquí les faltaba. Así, Argentina y Brasil fueron lugares de “vacaciones” que en algunos casos se hicieron demasiado largas porque los pasajes de vuelta costaba tanto, como el tiempo que allí habían pasado buscando que la vuelta al “cortijo” diera para comprar al menos los enseres necesarios para seguir viviendo de lo que la mayoría lo hacía: nuestra tierra.

Creo que este planteamiento merece una reflexión independiente, pero a su vez necesaria de recoger esos datos antes que caigan el olvido de las lagunas de la edad.

Ahora voy a relatar los pasos a los que me ha llevado mi investigación.

La cuenca del Río Almanzora es el foco de atracción de muchas personas de otros países, que buscan diferentes estados en su desarrollo vital. Se acercan buscando un trabajo que escasea, vienen enamorados por la benevolencia climática que padecemos todo el año, o ansían la tranquilidad de cualquiera de nuestros parajes donde el tiempo se detuvo.

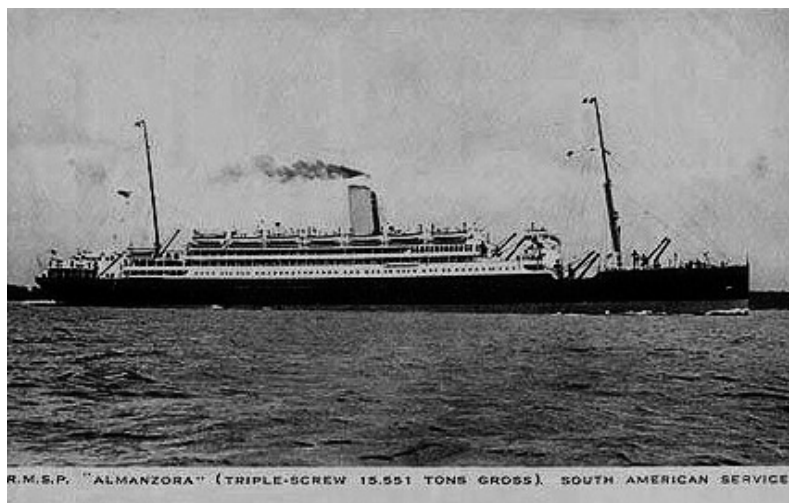
Afortunadamente esto ha sido así desde tiempos inmemoriales, aunque nunca se hayan realizado las tareas necesarias para conseguir un desarrollo turístico que repercuta en la economía de la zona y todo se haya quedado reducido a la idílica visión de un grupo de personas que temporalmente se han sentido en algunas etapas de su vida personajes de nuestro Valle, de nuestros entornos y rincones. Pero a lo largo de los años la tierra ha ido quedando huérfana de las iniciativas que hacían llamar a la puerta de un progreso efímero.

Sólo tenemos que investigar en nuestra cultura más cercana, la de nuestros abuelos, para que nos cuenten las historias que a ellos les contaron los suyos allá a principios del siglo pasado y ver la cantidad de expectativas que surgían dentro de la dureza extrema de nuestro recurso estrella, que no era otro que la agricultura o en todo caso el amplio sector primario.

Observamos como empresas extranjeras exportaban la maravillosa uva de mesa de Ohanes, como casi todas las explotaciones mineras de toda la provincia eran propiedad de compañías inglesas, que saaban la materia prima del interior de nuestros montes para usar el carbón, el hierro, principalmente, y manufacturarlo en el industrial norte.

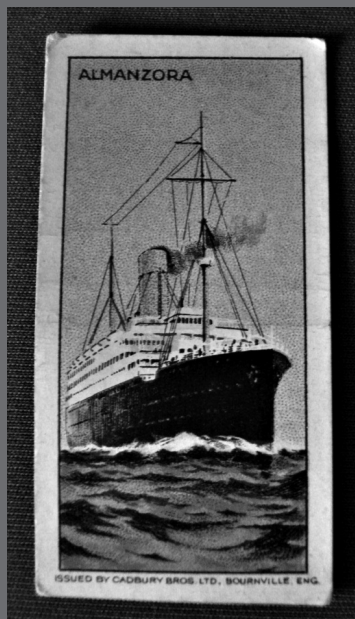
De esta influencia anglosajona sabemos mucho en el Sur y encontramos multitud de pueblos y hasta de aldeas que tienen reminiscencias en sus calles de esta época dorada, para algunos y negra para otros. Aquellas casas estilo colonial enfrentadas con los barrios enraizados en las minas y en su ámbito.

Indagando nos encontramos que muchas de estas empresas tenían parte del capital de navieras que usaban,



R.M.S.P. "ALMANZORA" (TRIPLE-SCREW 15,551 TONS GROSS). SOUTH AMERICAN SERVICE

Postales del trasatlántico Almanzora. Documentos: Miguel Ángel Alonso Mellado



tanto los típicos cargueros, como los barcos de pasajeros de amplio espectro. Es decir, que teníamos barcos de pasajeros de pequeño calado y grandes buques que eran el orgullo de las propias navieras y que hacían las rutas más largas cruzando el océano. A este último escalón pertenece el barco que nos ocupa: el Almanzora.

Durante principios de siglo XX, la cuenca del valle del Almanzora, contaba con importantes yacimientos de hierro, que se extendían hasta la desembocadura del río Almanzora en Villaricos. La empresas que explotaban estas minas eran originarias inglesas. De igual forma, en la construcción del ferrocarril, intervino una empresa de capital inglés "Great Southern Of Spain Railway Company Limited".

Un poco de historia de la naviera.

Steam Packet Company obtuvo la aprobación real de el 26 de Septiembre de 1839, y su primer contrato de correo fue firmado por el Almirantazgo el 20 de Marzo de 1840, menos de un año después del dado a la Compañía que se conoció mas tarde como la Cunard.

James Mac Queen fue el verdadero numen inspirador de la creación y fundación de la "Royal Mail Steam Packet Company". Durante mucho tiempo, por no decir un par de décadas, estuvo investigando la posibilidad de establecer una empresa mundial de navegación marítima que llegara a casi todo el mundo explorado de la época. No es nuestro propósito realizar ni siquiera un pequeño estudio histórico de esta empresa, pero sí debemos afirmar que desde el comienzo mismo de sus actividades, en sus propios propósitos iniciales, estaba el establecimiento de viajes marítimos al Sur de América. Esta ruta no fue producto de la una casualidad. Ciertamente que para era mayor el interés estratégico del Caribe y de del Norte, pero entre sus prioridades siempre se consideró a del Sur. Por ello era importante hacerse cargo del transporte de correo a estas latitudes. Examinamos esta circunstancia desde el punto de vista político de porque por más privada que fuera una empresa, en esa época siempre se dependía de la decisión gubernamental, tanto más si ese Gobierno era

Firmado el levantamiento del bloqueo a Buenos Aires por Gran Bretaña el 24 de noviembre de 1849, comienza a efectuar sus viajes la mencionada empresa. Llega hasta el Brasil y luego desde allí extiende sus viajes a Río de , previo pasar por Montevideo.

Los exitosos viajes transatlánticos de los vapores SIRIUS y GREAT WESTERN a Nueva York en 1839 aumentó el entusiasmo de MacQueen aún más, y en 1839 tuvo éxito en persuadir a una asociación de mercaderes y dueños de plantaciones denominada West India Commitee, para que ayudaran a un plan para un servicio de vapores al Caribe, sujeto a subsidios del gobierno.

Se eligió a Southampton como la terminal británica, siendo un factor importante que se había inaugurado el Ferrocarril Londres & Southampton el 11 de mayo de 1841.

Para cubrir todo el rango de servicios, se contrató la construcción de 14 vapores a paleta de madera de aproximadamente 1.800 toneladas (medida antigua), o sea 1.285 toneladas brutas a nueve astilleros, ninguno de los cuales proveía los motores. Además tres goletas pequeñas de ma-



dera, el LARNE, LEE y LIFFEY, fueron contratados para realizar servicios locales en las Antillas y dos vapores de segunda mano a paletas de madera fueron comprados para propósitos similares.

El nombramiento en 1903 de Owen Cosby Philipps (el futuro Lord Kilsant) al directorio fue de gran importancia. Tan grande era su influencia que el 25 de marzo del mismo año fue nombrado Presidente de

Fue decidido dar al grupo de transatlánticos a adquirirse nombres comenzando con la letra "A". Dado la gran amistad que ya existía entre el Presidente de y el Lord Pirrie de Harland & Wolff, de Belfast, todos menos uno fueron construidos por ese astillero. El primero era el ARAGON de 9.588 toneladas.

En esta época ya había transatlánticos de dos hélices de más de 20.000 toneladas en servicio en el Atlántico Norte, y más de 12.000 toneladas en las rutas a África del Sur, Australia y Nueva Zelanda mientras que el barco grande de Royal Mail era el DANUBE de una hélice de 5.891 toneladas. Medidas urgentes fueron tomadas para remediar esta situación.

Los cuatro buques adicionales – el AMAZON (II) de 10.037 toneladas, el ARAGUAYA de 10.537 toneladas, el AVON (III) de 10.073 toneladas y el ASTURIAS de 12.015 toneladas le siguieron en 1906-08, el ARAGUAYA siendo construido por Workman, Clark & Company Limited de Belfast.

Aunque los vapores "A" tenían bodegas refrigeradas, el comercio de carne argentina había incrementado tanto que cinco vapores tipo "D" de tamaño intermedio, fueron agregados al servicio en 1911-12

Los seis vapores "A" en servicio en el 1912 fueron insuficientes para proveer un servicio semanal acelerado a América del Sur, por lo cual Royal Mail fletó el VANDYCK de 10.328 toneladas de su compañía asociada, Lamport & Holt, para dos viajes de ida y vuelta sin cambiarle el nombre, y también el VAUBAN de 10.660 toneladas, que retuvo su nombre por un tiempo, pero a partir de abril de 1913 hasta que fue devuelto a sus armadores en diciembre, su nombre fue cambiado temporalmente a ALCALA.

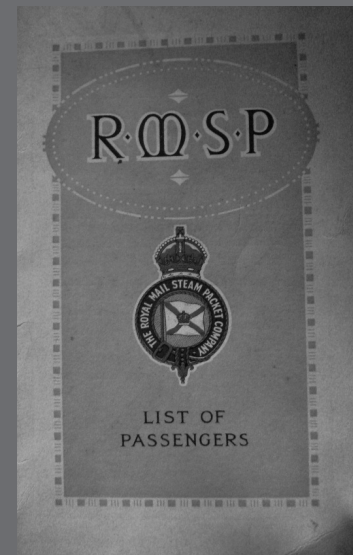
Tres vapores "A" adicionales de 15.620 toneladas completó la serie- el ANDES fue botado el 8 de mayo de 1913, el ALCANTARA, botado el 20 de octubre de 1913 y el ALMANZORA, botado el 19 de noviembre de 1914.

Todos los vapores "A", con la excepción del AMAZON fueron requisados por el Gobierno Británico en los primeros días de la primera guerra mundial (1914-18).

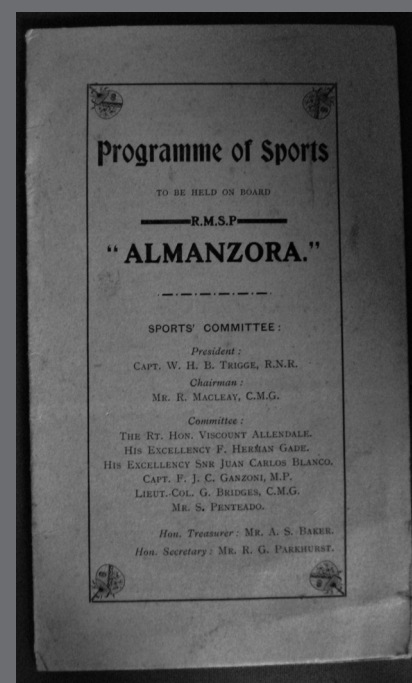
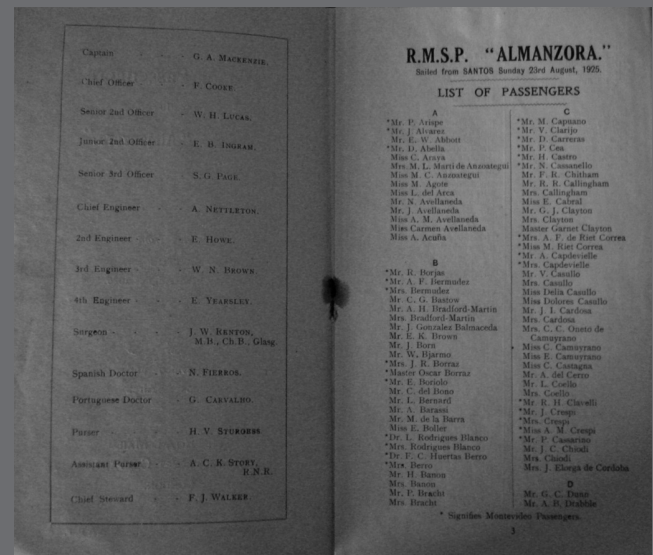
De estos, el ALMANZORA había sido requisado como un crucero mercante armado en septiembre de 1915 hasta 1919.

El Almanzora dio servicio de la guerra en la escuadrilla del crucero 10 y al final de la misma, llegó a Belfast para la restauración que se completó en enero de 1920 y zarpó hacia América del Sur por primera vez el 14 de enero.

Entró en servicio en el Southampton - ruta Río de la Plata y se mantuvo así hasta el estallido de la Segunda Guerra Mundial. Para el conjunto de esta guerra, fue utilizado como transporte de tropas en muchos teatros de batalla y logró completar sus tareas sin ningún incidente. Al finalizar la contienda continuó en el Servicio de Gobierno, pero esta vez



Dos imágenes correspondientes al libro de registro de pasajeros de Agosto de 1925. Documento: Miguel Ángel Alonso Mellado



Programa deportivo del Almanzora. Documento: Miguel Ángel Alonso Mellado



Dos Estancias de los departamentos de primera clase del Almanzora. Documento: Miguel Ángel Alonso Mellado

como un barco de emigrantes hasta que se puso arriba de Cowes en 1947. Un año más tarde fue vendido por una rotura en Blyth y el trabajo de desguace se llevó a cabo por la británica Iron and Steel Corporation en 1948.

Una empresa nueva, LINES LIMITED, fue fundada el 4 de agosto de 1932 y tomó posesión de la flota de Royal Mail en su totalidad, como también la de RMSP Meat Transports Limited, de Nelson Steam Navigation Company Limited y de David MacIver & Company Limited.

Los barcos de pasajeros que entraron a pertenecer a Lines eran, el ALCANTARA, el ASTURIAS, el ALMANZORA, el ARLANZA, el crucero ATLANTIS y los barcos a motor de la ex Nelson Line el HIGHLAND PATRIOT, el HIGHLAND MONARCH, el HIGHLAND CHIEFTAIN, el HIGHLAND BRIGADE y el HIGHLAND PRINCESS (ver Blue Star Line).

Características técnicas:

Año de construcción: 1915. Harland & Wolff, Belfast.

Motores: Triple hélice, triple expansión. Turbina. 17 nudos.

Pasaje: 400 en Primera Clase, 230 Segunda Clase y 760 Tercera Clase.

Botado: El 19 de noviembre de 1914 y completada su renovación en septiembre de 1915.

Descripción del barco.

Solo tenemos que seguir las numerosas imágenes que nos documentan esta investigación para deducir que este barco era un auténtico señor de la época.

Contaba con un casco de dimensiones considerables para ser un transatlántico de largas rutas, con un tonelaje y una velocidad de primera línea para la época.

En la **Tabla 1**, se presenta una comparativa ambiciosa puesto que observamos las características de "nuestro" Almanzora con las del barco más conocido a nivel mundial de la misma época, nada más y nada menos que el Titanic.

Si analizamos esta tabla observamos que si bien el Titanic fue el transatlántico emblemático del primer cuarto del siglo XX, sobre todo por lo que supuso la tragedia en la que se vieron envueltos sus pasajeros, tan solo cuatro días después del inicio de su travesía que tantos ríos de

tinta derramó y sigue derramando en la actualidad, ya que el ser humano se alienta del morbo que producen los sucesos moldeados por la intriga de acontecimientos difícilmente explicables. Lo cierto es que el Almanzora era un navío en toda regla "señorial" y junto con otros cuatro más de la propia naviera, formaban parte de la flota más codiciada por la clase aristocrática del momento en la vieja Europa.

Las diferencias técnicas entre ambos modelos es evidente, teniendo en cuenta que uno (el Titanic) era la codicia del boato, un símbolo de grandeza que se convirtió, como tantos otros símbolos a lo largo de la historia, en un gigante con pies de barro. El otro (el Almanzora) era la realidad de un momento socialmente marcado por una preponderancia de las comunicaciones marítimas y una necesidad de dar cobijo a toda una serie de sueños de personas de una muy amplia clase social, que vivían una etapa convulsa entre dos grandes guerras mundiales, pero deseosos, como en toda etapa de la historia de cualquier sociedad, de vivir, de progresar, dentro de la realidad de sus vidas.

Lo cierto es que el Almanzora presentaba alojamientos para tres tipos de pasajeros. Los de primera clase, envueltos en camarotes con camas de somieres de muelles y plagados de detalles coloniales y cálidos que nos ofrecían los muebles de ratán y caña que cubrían sus amplias terrazas. Aquí, su pasaje envuelto en ropas de seda, tafetán y tejidos adaptados a la estación meteorológica momentánea, se movía por sus cubiertas en busca de salones, donde la madera era la marca de distinción y sus amplias lámparas de chorrillos de cristal, que daban un aire bucólico a los propios adornos que nos aparecen en postales y en las cartas de menús de los restaurantes. Disponía de un salón de belleza, una biblioteca, una estancia para niños, una cancha de pádel al aire libre, un salón de baile, y por supuesto un lujoso comedor.

La segunda clase, más austera, con camas de somieres de madera y sencillos camarotes, pero que no tenían nada que ver con los bancos que daban paso a la cubierta y los oscuros y escasos camarotes de la parte baja que se acercaban a la "panza" de la propia nave.

Podemos encontrar detalles numerosos de este barco que aún hoy se subastan por internet y se ofrecen a los co-



Hall de la sección de primera clase del barco. Documento: Miguel Ángel Alonso Mellado

leccionistas y curiosos que buscan algo diferente. Así podemos adquirir: postales, menaje de cocina y restauración, cartas de menús, carteles diversos, cajas de cigarrillos y tabaco para liar con la marca Almanzora y el diseño del barco, tornillería, un aseo completo de 1920 (bath-rom) de una página japonesa. Seguro que el lector no estará ausente, tal como me pasa a mí, de que todos estos detalles solo significan una cosa: el Almanzora fue un navío que marcó toda una época en sus treinta y cuatro años de existencia.

Para las estadísticas, podemos añadir otra comparativa con el barco más importante hasta mediados de siglo XX, que no era otro que el "Queen Mary". Véase **tabla 2**

Más allá de los fríos datos que pueden reflejar las características técnicas de tres fabulosos navíos, queda el orgullo representado por un emblema para todos los habitantes de nuestro Valle, puesto que el barco correo con bandera inglesa, pero con nombre español (Almanzora) que surcó el océano Atlántico a lo largo de más de treinta años, tuvo el honor de compartir ilusiones de empresas navieras, esperanzas de pasajeros en "tiempos difíciles", y vida marítima con los dos mejores barcos contruidos hasta 1948. Por este detalle he colocado aquí esta comparativa que para alguno puede resultar pretenciosa, pero que no sin dejar de serlo, cuenta la grandilocuencia del transporte y las comunicaciones en los albores del siglo pasado.

Noticias de prensa.

Tirando de las hemerotecas de la época podemos documentarnos a base de aquellos recortes de prensa en esos inmensos periódicos que en blanco y negro nos llenaban las pocas páginas de esquelas y de avisos de noti-

cias. Es de destacar que entre ese gran número de linotipias nos encontramos con una, al menos curiosa, porque traducían el nombre de la empresa "Royal Mail Steam Packet Company" y la posterior "Royal Mail Lines", como: "Mala Real Inglesa". De hecho, nos encontraremos con que con esta denominación hay bastante información y en alguno de los anuncios aparece el propio barco Almanzora como protagonista. Para constatar la importancia de esta denominación contamos con esta noticia:

"Hasta finales de la década de los 60, la Avda. Cánovas del Castillo era una preciosa avenida con una gran variedad de edificios que no superaban las tres alturas. Formaban un conjunto elegante y armonioso que permitía que los edificios situados por detrás también tuvieran vistas al mar.

Sin embargo, a finales de los 60, la especulación inmobiliaria consiguió derribar la mayoría de edificaciones y sustituirlas por bloques de edificios colmena de once plantas de altura, que taponaron las vistas del barrio histórico haciendo efecto pantalla. Una de las pocas edificaciones que se salvó de la picota fue el **edificio de la Mala Real Inglesa**, construido por **Jenaro de la Fuente y Domínguez** en **1912**.

Se trataba de un edificio de granito, de estilo ecléctico y con una ampulosa decoración ornamental. A pesar de que constaba de tan sólo una planta, debido a que el Ayuntamiento no le había permitido más alturas para no perder las vistas del mirador de la Piedra, era un edificio de una gran belleza".

En diferentes puertos españoles, como La Coruña o Cádiz, aparecían reclamos publicitarios como los publicados en el "Parte de vigía de Cádiz" o los del "Diario Galicia de Vigo" o las diferentes notas de prensa del ABC de Sevilla



Trofeos entregados por el Almanzora en las diferentes competiciones que patrocinaba el barco. Documento: Miguel Ángel Alonso Mellado



Detalle de una cucharilla con el anagrama de Almanzora. Documento: Miguel Ángel Alonso Mellado



o Madrid, anunciando los Correos-Vapores a las Indias Occidentales y Sudamérica con salida desde el puerto inglés de Southampton y con escalas diversas hasta su destino.

En el Diario de Vigo en diferentes números y a lo largo de los años 20 y 30 podemos encontrar numerosos anuncios en la sección de "Servicios marítimos" en la que se nos muestra la movilidad del barco a lo largo de la línea de navegación que cubría con la escala en el puerto de Vigo y su continuación bien a Inglaterra o a Sudamérica. En algunas noticias se nos hace mención al pasaje y a la distinción del mismo, pues en el ABC del día martes 18 de mayo de 1920, se nos informa que los Marqueses de Carisbrooke, hermanos de la Reina Victoria de Inglaterra embarcarán en el Almanzora.

Aspectos curiosos de estos anuncios:

- Nombre de la compañía traducido como "Mala Real Inglesa".
- El barco lo encuadra como vapor de correos inglés o como trasatlántico en otros.
- La línea de navegación es América del Sur.
- Los puertos de escala desde Vigo son: Pernambuco, Bahía, Río de Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires.
- Precios en 3ª clase eran 436,30 pesetas y 3ª clase especial de 501,30 pesetas.
- Los niños hasta 2 años viajaban gratis. De 2 a 5 años pagaban un cuarto del pasaje. De 5 a 10 años medio y a partir de 10 años entero.
- Los pasajeros debían presentarse, necesariamente, en los puertos de embarque con cinco días de anticipación a la salida de los vapores.

Noticias actuales.

Para acabar esta pequeña reseña de investigación comentar que la historia de este barco no finalizó en 1948 cuando se desguazó, puesto que gran número de piezas y curiosidades aún hoy día se pueden encontrar a través de diversos canales de internet. Así, solo tenemos que entrar en páginas de compra venta o de subastas como ebay, o similares, para que nuestra sorpresa se acreciente al ver la cantidad de pequeños detalles que funcionan a través del coleccionismo o de la simple curiosidad, pero que hacen pensar de la necesaria significación de este barco en la historia de toda una gran compañía naviera.

Podéis encontrar desde postales, cartas de menús de los restaurantes del barco, cucharillas de café, y más utensilios de menaje, hasta mobiliario. Lo más insólito es que se ofertan hasta los tornillos originales empleados en la construcción.

Está claro que la capacidad de sorprendernos es infinita.

Como ejemplo de esto último, señalar que buceando en las aguas que nos rodean, he encontrado que hay más barcos que han llevado el nombre de Almanzora a lo largo de su larga o corta existencia. Así, detallar que en la Armada Española nos encontramos con:

El **Anexo: Buques retirados de** incluye los buques que han sido dados de baja tras prestar servicio en la Armada Española, excluyendo el denominado tren naval (pequeñas embarcaciones para servicio en puerto) y los denominados cruceros auxiliares (buques civiles utilizados como militares en tiempo de conflicto).



Buques de española retirados:

Dragaminas y barreminas
 Clase Guadiaro M-10 (había 7 en total)
 Almanzora (M-14) (1954-1977)

Se denomina **dragaminas** a los barcos que tienen como misión principal la identificación y destrucción de minas marinas. Actualmente son de fibra no magnética.

Fueron utilizados a partir de la guerra ruso-japonesa en 1904 y alcanzaron su mayor auge en ambas guerras mundiales, sobre todo en del Pacífico (1941-1945).

Debido a los diferentes tipos de minas, la detección se realizaba por varios medios, pero en la actualidad y gracias a los avances del sonar, se puede decir que es la única manera de actuar contra ellas.

TABLA 1

Características	ALMANZORA	TITANIC
Desplazamiento	16.034 t	52.310 t 46.328 t de registro bruto
Eslora	188 m	269,06 m
Manga		28,19 m
Calado		10,54 m
Propulsión	Motores: Triple hélice, triple expansión.	Dos hélices laterales de 3 palas, y una hélice central de 4 palas. 29 calderas “HUGE”, con 2 máquinas de 4 cilindros de triple expansión y 1 turbina Parsons de baja presión. Su hélice central no operaba en marcha atrás.
Potencia		46.000 CV (diseño) 59.000 CV (máxima)4
Velocidad		21 nudos (39 km/h). Máxima: 23 nudos (43 km/h)
Capacidad	Pasaje: 400 en primera clase, 230 en segunda y 760 en tercera.	3.547 (pasajeros y tripulación). La tripulación eran 860
Año de Construcción	1915. Harland & Wolff, Belfasrt	1911
Botado	El 19 de noviembre de 1914 y completada su renovación en septiembre de 1915.	

TABLA 2

Características	ALMANZORA	QUEEN MARY
Desplazamiento	16.034 t	81.000 t
Eslora	188 m	310,7 m
Manga		36 m
Calado		11,9 m
Propulsión	Motores: Triple hélice, triple expansión.	16 Turbinas a vapor
Potencia		160.000 CV
Velocidad		28,5 nudos
Capacidad	Pasaje: 400 en primera clase, 230 en segunda y 760 en tercera.	2.136 pasajeros: 776 en primera clase, 784 en clase turista, y 579 en tercera clase y 1.101 de tripulación.
Año de Construcción	1915. Harland & Wolff, Belfast	Entre 1930 y 1934. La nave fue encargada al astillero John Brown & Co., Ltd., de Glasgow, Escocia.
Botado	El 19 de noviembre de 1914 y completada su renovación en septiembre de 1915.	26 de septiembre de 1934

Fuentes bibliográficas.

www.histarmar.com.ar/LineasPaxaSA/20-RMSPC-RMLL.htm
<http://lapalmaislaadentro.wordpress.com/2011/10/12/dos-alemanes-llamados-%E2%80%9Cmilwaukee%E2%80%9D-y-%E2%80%9Cst-louis%E2%80%9D/>
<http://www.histarmar.com.ar/InfHistorica-4/Delfino-2.htm>
<http://www.histarmar.com.ar/LineasPaxaSA/01-IndiceGeneral.htm>
<http://www.theshipslist.com/ships/lines/royalmail.html>
<http://www.almanzora.de/dateien/barco.html>
 La introducción del vapor en el sistema colonial español de comunicaciones marítimas. Francisco. Piniella Corbacho
hemeroteca.lavanguardia.com/preview/1927/03/01/...29/.../pdf.html
es.wikipedia.org/.../Anexo:Buques_retirados_de_la_Armada_Español...
www.todocoleccion.net ›
www.ebay.es/itm/31-RMSP-Almanzora-ships.../

