

LA ISLA Y LOS BARCOS

LOS "FRANCESES BLANCOS" DE LA CHARGEURS REUNIS

En julio de 1889, y con el "VILLE DE MARANHAO", se inauguró el servicio africano El "ASIE", botado en 1914, fue el último de los viejos trasatlánticos en dicha línea. Años más tarde, los "Brazza" y "Foucauld" lucieron en sus cascos el color que distinguió a los antiguos "liners"

Quincenalmente, con matemática precisión, la ciudad se convierte por unas horas en un barrio del Dakar senegalés.

La paz y serenidad santacruceras —ya un tanto alteradas por la agitación de la vida moderna— adquieren ritmo y colorido verdaderamente africanos al compás con que el "Ancerville", u otro "liner" galo, vuela sobre Santa Cruz la palpitante humanidad de sus achocolatados "passengers".

Santa Cruz, situada en el punto crucial de las rutas oceánicas al Africa negra, guarda recuerdos de las etapas vividas en el desarrollo colonial de aquellos territorios —entonces lejanos en veleras singladuras— a los que Francia comenzaba a dar vida.

El puerto santacrucero fue escenario y testigo del desenvolvimiento del Senegal. Por él desfiló la "Medusa", trágica y mítica, y luego —años más tarde— los pequeños "cannonnieres" que iban de estación a la entonces Gorée.

Francia volcaba sus recursos sobre ese trozo de Africa.

Aquel ayer ya lejano nos llega aún en ecos quejumbrosos de Loti —"ni un soplo de aire, pasan sin ruido los buitres, terrible calor y silencio completo"— mientras el "Español" seesteaba, inmóvil, en el apostadero. Eran los tristes arenales de Senegambia con una Mary Parker, negra y encrespada, como especie intermedia hacia la miss exótica. Criatura cómica, según el autor de "Aziyadé", pero que tiene ángel y hechizo.

Entonces, como también ahora, el Senegal daba trabajo a Marsella. La actividad de la ciudad negra del Atlántico era el motor que señalaba el ritmo a orillas del Mediterráneo. Y la vieja Massilia griega parecía recibir un eco, lejano, del Hannon cartaginés y legendario.

Quando las cubiertas negreaban

La segunda etapa senegalesa

POR JUAN ANTONIO PADRON ALBORNOZ

Quedan ya lejanos unos tiempos en que Loti —el enamorado de la mar eterna— quejaba se de que, rumbo a Cabo Verde, las negras pasajeras, perfumadas con samurè, obstruían los pasillos y cubiertas envueltas en sus policromados lienzos. Ahora viajan en los confortables camarotes de los "liners" de la Nouvelle Compagnie de Paquebots, camarotes "climatisés", y así evitan la atmósfera sofocante y húmeda de las costas del Senegal. Tampoco suenan los precipitados repiques del tambor llamando a la bambulá. Y si las estridencias de guitarras mixtificadas con que se pretende —vano intento— aliviar la monotonía del navegar y el vivir.

Africa toma forma.

Alba negra de negro desparatando, que dijo Alberti.

y Martinica frente y contra Bamako.

Y el jazz enfrentado a la vieja bambulá.

En Santa Cruz —ahora que recordamos a los viejos "franceses blancos"— dos mundos y un solo color en la ciudad, abierta y cordial, siempre cordial:

"Negro, da la mano al blanco. Blanco, da la mano al negro"

Las líneas de la Chargeurs Reunis

Allá por la mitad del pasado siglo, los servicios regulares de vapores entre puertos europeos y los de América del Sur estuvieron supeditados al desarrollo económico de las jóvenes repúblicas desgajadas del árbol hispánico.

Tras la Royal Steam Packet Company, los emprendedores armadores franceses se lanzaron a la aventura trasatlántica y, a partir de 1853, por Santa Cruz pasaron las unidades de la Gauthier primero y, más tarde, las de la Navigation Mixte —entre ellas aquel extravagante "France", con máquinas que utilizaban vapores de agua y éter— Messageries Imperiales y Société Generale de Transports Maritimes a Va peur.

De estas navieras, unas durante sólo pocos años se mantuvieron en la ruta del Plata en tanto que otras, más afortunadas y certeramente dirigidas, continúan hoy luciendo sus contraseñas —ya centenarias— en aquellas aguas.

En 1872, una nueva empresa naviera, con capital social de ocho millones de francos, queda constituida en El Havre —la Compagnie des Chargeurs Reunis— y sus acciones se reparten entre pequeños armadores del puerto citado y, al mis-

mo, etc.— y así se continuó durante algunos años, supliendo con los trasatlánticos y mixtos de línea regular al Plata las necesidades del servicio africano.

De estos barcos, el "Canarias" era un mixto de 3.200 toneladas que, con tres gemelos, era edición mejorada de los del tipo "Campana". Tenía palos y chimenea de mucha guinda y había sido botado el 1 de febrero de 1893 en los astilleros de la firma Chantiers de la Loire, en St. Nazaire.

Con un grupo de alternativas triples, con potencia total de 1.450 H.P. sobre una hélice, el "Canarias" —como los "Car-

avellas", se inicia la línea que, ya desde el principio, contó con la competencia de las navieras inglesas establecidas desde antiguo y que, desde ningún punto de vista económico, estaban interesadas en que el nuevo servicio prosperase.

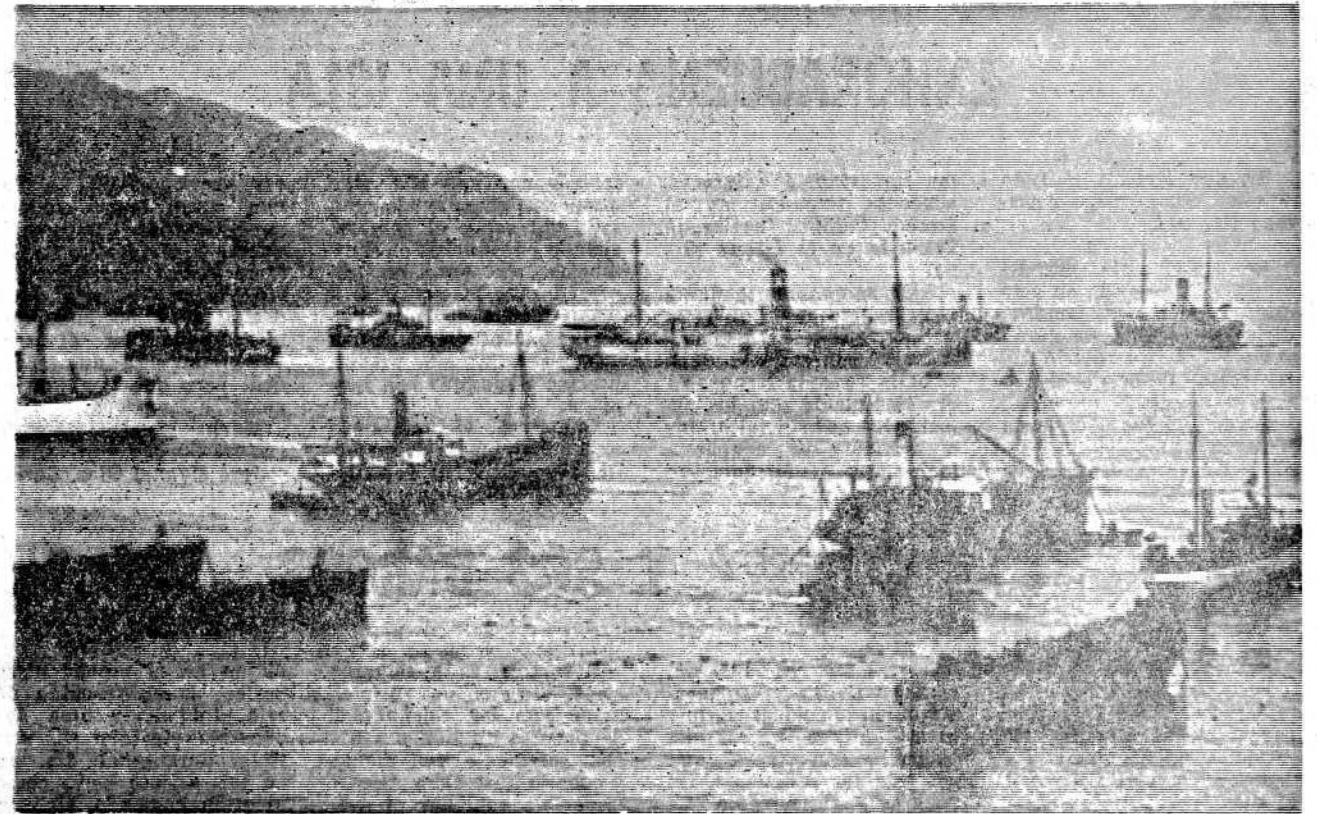
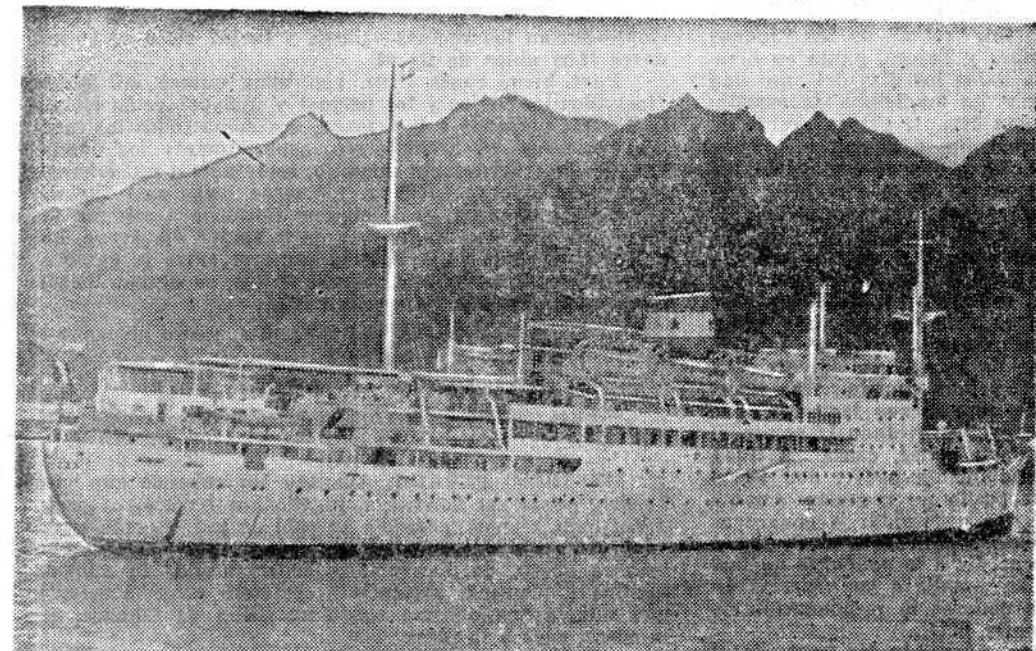
Sin embargo la Chargeurs Reunis continuó en él hasta que, en 1905, cuando inició la línea "Round the World", lo suspendió y transfirió las antes citadas unidades a otros de sus servicios.

El comienzo del citado "Round the World" coincidió con la renovación de la flota que prestaba servicio con Afri-

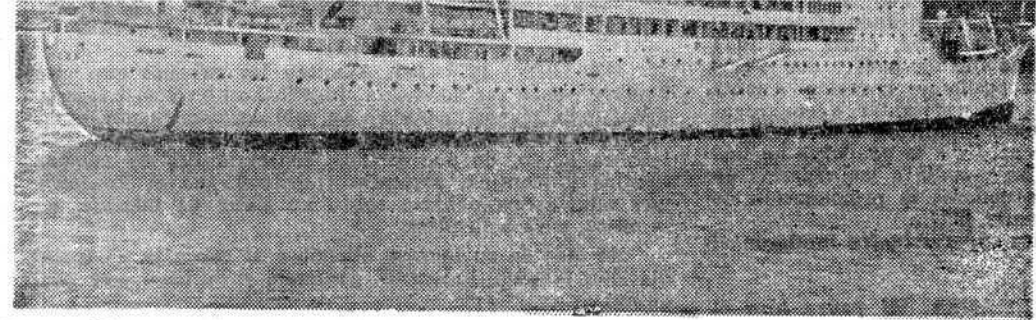
ro auxiliar de la Marina de guerra francesa y, mientras, su gemelo mantuvo la línea normal en compañía de otras unidades de la naviera.

En la noche del 11 al 12 de 1929, el "Afrique" quedó sin gobierno cuando, durante un terrible temporal, navegaba en aguas del Golfo de Vizcaya. Al garette, el oleaje lo arrastró sobre los arrecifes de Rochebonne donde, embarrancado, se partió en dos y hundió con grandes pérdidas de vidas entre sus pasajeros y tripulación.

En enero de 1925, el "Europe" embarrancó cerca de Lagos y, una vez aligerado de la carga



En el viejo Santa Cruz, puerto carbonero, destaca la estampa del "Afrique" —blanco y con alta chimenea— mientras, justo por su proa, está fondeado el "Paparoa", de la New Zealand Shipping Co.—(Reproducción fotográfica, Juan Hernández).



En su última escala, el "Brazza" evocó recuerdos del Santa Cruz carbonero, puerto obligado para los "franceses blancos" de la Chargeurs Reunis.

También por Santa Cruz venían regularmente aquellos "franceses blancos" de altas chimeneas—"Europe", "Afrique", "Tchad", etc.—que lucían las rojas estrellas de la Chargeurs Reunis. En sus cubiertas, amplias y despejadas, los albos uniformes y capas azules de los "spahis" guerreiros.

Junto a esta Francia bélica, empeñada en abrir al comercio y a la civilización aquellos vastos arenales, la Francia evangelizadora—tocas monjiles, hábitos y sotanas blanqueando en las "promenades"—que valió, aquí, el sobrenombre de "franceses de las monjas" a los trasatlánticos de la Fraissinet.

El campesino galo, humilde y colonizador, se entregó de

vidiva por Santa Cruz se inicia con la llegada del "Chella", de la Paquet, que arribó bajo la policromía, alegre y restallante al viento, de la empavesada en honor a un su pasajero—el cardenal Verdier—que regresaba de consagrar la catedral de Dakar.

Luego, el frágil cristal de la paz se quebró de nuevo en el mundo y éste se lanzó, también una vez más, a la furia bélica y homicida. La paz restablecida—relativamente, claro está—deja entrever la próxima caída del colonialismo y Francia, empeñada en la dura lucha que concluyó en Dien Bien Phu, llama a sus senegaleses fieles, "bambaras" guerreros y "sondikes" marineros, para in-

Y a su compás y rítmico, incipiente alentar, se enfrenta con el mundo y viaja. Los correos marítimos vuelcan sobre Santa Cruz su contenido humano; puerto y ciudad quedan envueltos en la vistosa estampa de uolofs, jasonkes, tukolores y malinkes, no faltando a la cita tinerfeña los diodos y yolas del Casamance lejano.

Bajo el paisaje tinerfeño, el espectáculo—poco senegalés que diría Paul Morand—de hombres de color con jersey, abrigo y pajizo, nos llevan a la inevitable comparación con sus hermanos de color que, del Caribe, pasan en los "liners" de la Trasatlántica Española rumbo a la neblinosa, fría Albién.

El africano puro, serio y mu-

continúan hoy luciendo sus contrasenas—ya centenarias—en aquellas aguas.

En 1872, una nueva empresa naviera, con capital social de ocho millones de francos, queda constituida en El Havre—la Compagnie des Chargeurs Reunis—y sus acciones se reparten entre pequeños armadores del puerto citado y, al mismo tiempo, entre importantes firmas comerciales parisinas interesadas, todas ellas, en la exportación de sus productos y creación de nuevos mercados en América del Sur.

El 16 de octubre del año citado, el "Belgrano",—de 2.131 toneladas y 700 H.P. sobre una hélice—zarpa de El Havre y, pocas semanas más tarde, lo hace el "Henri IV", barco muy similar al anterior en tonelaje y velocidad.

Ambos habían sido adquiridos en el "second hand market" y, con anterioridad, el primero había pertenecido a la Quesnel, empresa naviera de El Havre que lo había encargado, en 1870, en los astilleros de la Chantiers de l'Océan.

Estos dos vapores constituyeron el núcleo de la nueva y flamante Chargeurs Reunis hasta que, un año más tarde, comenzó ésta a recibir los "Ville de Bahia", "Ville de Río de Janeiro", "Ville de Santos", "Moro", "Rivadavia" y "San Martín". Todos ellos estaban provistos con máquinas alternativas de triple expansión y, al mismo tiempo, llevaban en sus dos palos una considerable cantidad de superficie vélica para, en caso de rotura del eje—muy frecuente entonces—seguir viaje con todo el trapo largo.

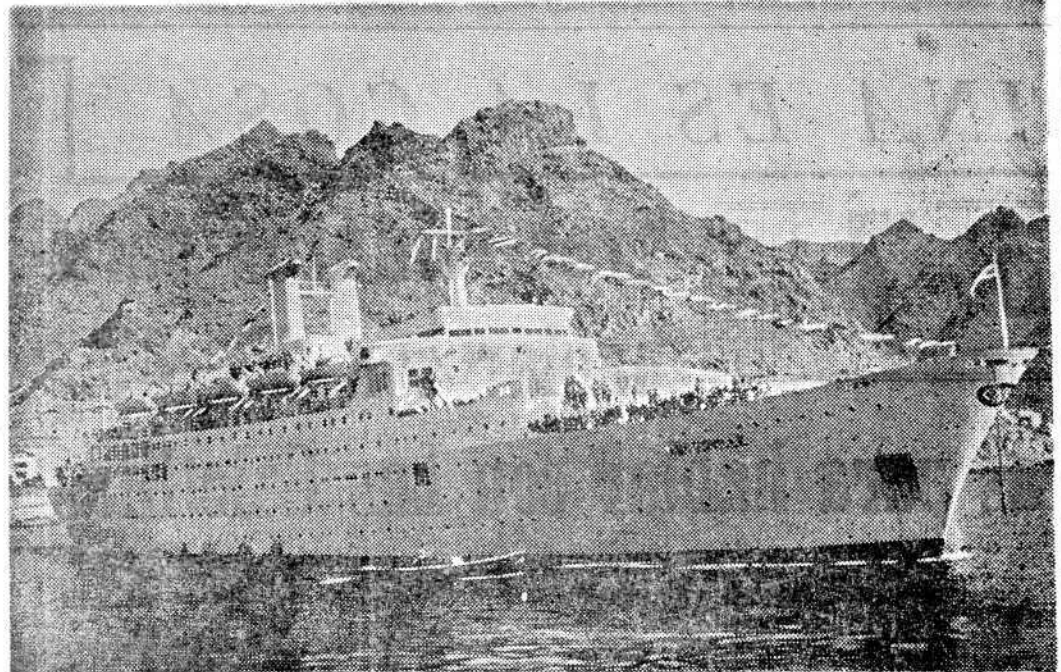
La línea regular instaurada por la Chargeurs Reunis ganó en pocos años un justo y merecido renombre y, tanto como para mantenerlo como para aumentar la esfera de sus actividades, en 1877 se ordenó la construcción en astilleros franceses de dos barcos—"Dom Pedro" y "Pampa"—con instalaciones adecuadas para el transporte de carne y otros productos perecederos.

Ambos sufrieron frecuentes averías durante sus largas vidas marineras, pero fue precisamente el "Dom Pedro" el que, en este aspecto, resultó más afectado. En agosto de 1894 sufrió rotura del eje de la hélice y, ante la imposibilidad de una reparación en mar abierta, se dio todo el trapo y, a la vela, arribó a nuestro puerto.

Aquí se observó que, además, había perdido la hélice y, la oportuna llegada del "Paraguay", también de la Chargeurs Reunis, resolvió la cuestión pues, con él a remolque, se dirigió a El Havre.

Un año más tarde—concretamente en abril—el "Pampa" llegó a Santa Cruz gobernándose con un timón de fortuna.

Aquí reparó, pues, en mar abierta le hubiese sido difícil resolver la situación,



El "Ancerville", de la Paquet, que, en la actualidad, es el único que bien puede aspirar al sobrenombre de "francés blanco".

lleno a la roturación y explotación de aquellas tierras que, vírgenes, pronto comenzaron a dar frutos. En las hondas, oscuras calas de los "tramps" pasaban los cargamentos del Senegal, y en especial los cacahuetes que dieron, dan aún, trabajo y ocupación a la naviera marsellesa Maurel et Prom, cuyos barcos eran—ya casi no—los "franceses de los manises" del puerto santacrucero del carbón y las gabarras. Fue aquella la época en que

tegrarlos en sus fuerzas armadas.

Las cubiertas de los "liners" de la Chargeurs Reunis negreaban—nunca mejor empleada la palabra—de charolados infantiles enfundados en caqui. La Indochina, trágica entonces como ahora, se empapó de una sangre que, en trazos rojos, señala en la historia unos nombres—Nam Dinh, Quantri, Fainfo, Quang Yen, etc.—que, a diario, parecen revivir en la Prensa mundial.

do, deambula envuelto en sus típicos ropajes. Y son minoría los que lo hacen en el mixtificado del europeo. Su pariente antillano—risa pronta en la faz charolada—parece entregado al capricho oratorio de un emperador Soulouque, haitiano, con plumajes y doradas charreteras.

En Santa Cruz, Harlem y Jamaica frente y contra Rufisque.

En Santa Cruz, La Luisiana

La línea africana de la naviera

En 1889, la Chargeurs Reunis logra el contrato citado, si bien el servicio debía llevarse a cabo en íntima conexión con la Fraissinet que, desde hacía algún tiempo, lo tenía a su cargo.

El 5 de julio del año citado, zarpó de El Havre el "Ville de Maranhao" rumbo a nuestro puerto, Dakar y demás puertos de las colonias francesas situadas al Sur del Senegal.

De 2.584 toneladas, el "Ville de Maranhao" era un vapor de casco de cajas que arbolaba dos palos—con velas cuadradas

toneladas que, con tres gemelos, era edición mejorada de los del tipo "Campana". Tenía palos y chimenea de mucha guinda y había sido botado el 1 de febrero de 1893 en los astilleros de la firma Chantiers de la Loire, en St. Nazaire.

Con un grupo de alternativas triples, con potencia total de 1.450 H.P. sobre una hélice, el "Canarias"—como los "Cordilleras", "Campinas" y "Cavalleras"—era barco muy apropiado y, en las diferentes líneas, pero sobre todo en la africana, en la de los "franceses blancos", navegó hasta que, el 2 de abril de 1903, embarrancó y se perdió totalmente en Tarifa.

El "Río Negro", otro de

Sin embargo la Chargeurs Reunis continuó en él hasta que, en 1905, cuando inició la línea "Round the World", lo suspendió y transfirió las antecitadas unidades a otros de sus servicios.

El comienzo del citado "Round the World" coincidió con la renovación de la flota que prestaba servicio con África y, el 26 de diciembre de dicho año, fue botado el "Europe" en los astilleros de la Loire, en St. Nazaire.

De 4.796 toneladas, estaba provisto con dos grupos de alternativas que, sobre dos hélices, le daban potencia total de 4.800 H.P. y media de 14,8 nudos a régimen normal. Tenía acomoda-

aguas del Golfo de Vizcaya. Al garet, el oleaje lo arrastró sobre los arrecifes de Rochebonne donde, embarranco, se partió en dos y hundió con grandes pérdidas de vidas entre sus pasajeros y tripulación.

En enero de 1925, el "Europe" embarrancó cerca de Lagos y, una vez aligerado de la carga y carbón, pudo ser puesto a flote y remolcado a Dakar. Allí se le reparó provisionalmente y, posteriormente, nuevamente a remolque—esta vez en la estela del "Jouffroy d. Abbans"—siguió a Burdeos, puerto donde se le reparó definitivamente.

En octubre de 1930, ya vendido por los años, el "Europe" fue vendido para desguazar y, en Dunkerque, terminó su vida marinera.

Los "Tchad" y "Asie"

Respaldando el servicio de la nueva pareja, la Chargeurs Reunis mantenía el veterano "Tchad", un "liner" macizo y sin gracia que, adquirido en grada, fue botado con el nombre citado el 3 de agosto de 1897 en los astilleros de la La Seyne.

Este trasatlántico, con un gemelo—el luego "Cholon"—había sido encargado por la Compagnie Nationale de Navigation, empresa naviera que tenía a su cargo el transporte de tropas a Indochina. De 4.695 toneladas, estos barcos mantenían una media de 15 nudos y estaban bien acondicionados para el cometido que le asignaba y, de ahí que algunos fueran fieltados para la repatriación de las tropas españolas en Cuba desde 1898.

La Chargeurs Reunis adquirió estos dos mientras se encontraban en período anterior a la botadura y, una vez esta llevada a cabo, los terminó de acuerdo con sus particulares necesidades.

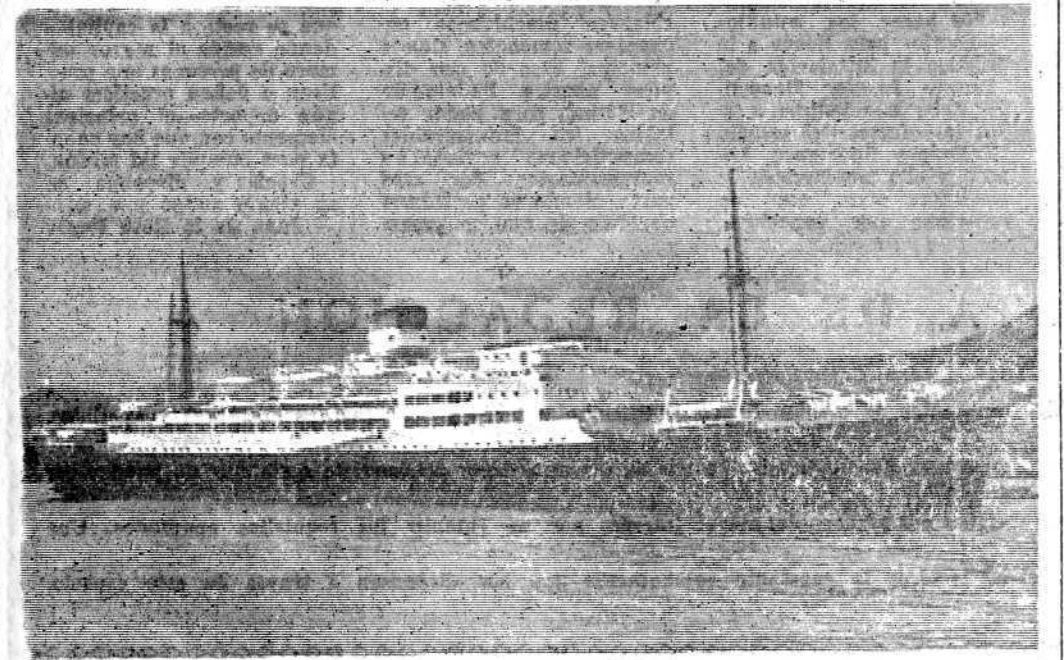
Los nombres que la Nationale de Navigation les tenía asignados eran los de "Ceylan" y "Cétebas" pero, cuando fueron adquiridos, tomaron los de "Cholon" y "Cholon". El primero se perdió en Guardafui el 23 de junio de 1905 y, posteriormente, su gemelo fue modernizado y acondicionado para la línea africana.

Rebautizado "Tchad" vino a Santa Cruz y, si bien la reforma fue extensa, no por ello perdió aquella su estampa maciza y sin gracia; el casco blanco, rematado por ancha chimenea, era corrido de proa a popa y sólo destacaban dos cubiertas y un puente abierto, según la moda entonces imperante.

En la línea africana continuó hasta que, con 32 años de mar sobre sus cuadernas, en diciembre de 1932 fue vendido y desguazado en Escocia.

El "Asie", de 8.561 toneladas,

(Pasa a la página siguiente)



El "General Leclerc", que también sirvió durante años en la línea de África Occidental francesa. Actualmente es el pakistaní "Safina-E-Arafat".—(Foto del autor).

en el trinquete—y una chimenea que, en su cara anterior, llevaba un grueso "mambrú". Botado en 1882 en los astilleros de la Chantiers de la Loire, se llamó primeramente "Ville de Montreal" y, bajo la contraseña de la Société Postale Française de l'Atlantique, navegó en la línea del Canadá—con dos gemelos—hasta que, un año más tarde, los adquirió la Chargeurs Reunis para sus líneas a Sudamérica.

A partir de la salida del "Ville de Maranhao", los barcos de la Chargeurs Reunis que servían la ruta de África abandonaron el severo color negro del casco y, todos, adoptaron el blanco, más apropiado. Y esto traía, como lógica consecuencia, que a tales barcos se les conociese en aquel Santa Cruz del carbón y las gabarras por "franceses blancos" para distinguirlas de sus compañeros de flota que—en el servicio a Sudamérica—seguían con el casco de negro.

Estos "franceses blancos" fueron, de momento, unidades retiradas de otras líneas—"Canarias", "Río Negro", "Parana-

aqueños primeros "franceses blancos", era gemelo de los "Paraná" y "Uruguay" y, de 3.663 toneladas, había sido botado el 8 de mayo de 1883 en Chantiers de la Loire, en St. Nazaire.

En 1890 fue modernizado y, un año más tarde, tuvo una colisión con el inglés "Magdalena"; no terminaron aquí sus desdichas y, en diciembre del año siguiente, poco después de salir de nuestro puerto, se fracturó el eje de la hélice y, a vela, navegó 600 millas. Cuando el "Uruguay" se perdió en Cotonou—en marzo de 1901—el "Río Negro" ocupó su puesto en la línea africana hasta que, cinco años más tarde, fue vendido a la Compañía Chileno Argentina de Navegación.

Los nuevos "franceses blancos"

En 1896, la Chargeurs Reunis extiende su servicio africano hasta Ciudad del Cabo—si bien sólo el de unidades de carga—y, con los "Córdoba", "Entre Ríos", "Canarias"

ción para 105 pasajeros en primera, 65 en segunda y 76 en tercera. Barco de línea clásica, proa recta y popa de espejo, llevaba dos altos palos en candelero, a son de la chimenea que, también, era de mucha guinda.

El 22 de abril de 1907, el flamante "Europe" zarpó de El Havre en viaje inaugural y, poco después lo hizo el "Afrique" trasatlántico muy similar que había sido botado el 21 de noviembre de 1906 en los astilleros de la Swn, Hunter and W. Richardson, en Newcastle. Este nuevo "liner", de muy parecidas características, llevaba sin embargo dos grupos de alternativas que, con 7.200 H.P., le daban 17,5 nudos correlativos.

El "Afrique" disponía de acomodación para 76 pasajeros en primera, 68 en segunda y 80 en tercera. Su estampa, muy similar a la del "Europe", se remataba con una chimenea mucho más corta, si bien en una posterior reforma ésta se aumentó para mejorar el tiro a las calderas.

De enero a junio de 1915, el "Europe" navegó como cruce-

LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la página anterior)

fue botado el 12 de febrero de 1914 en los astilleros de la Chantiers de France. Con 7.500 H. P. sobre dos hélices, la media en servicio era de 16,5 nudos, si bien ésta fue superada con bastante amplitud en las pruebas oficiales de velocidad y consumo.

Disponía de acomodación para 159 pasajeros en primera, 80 en segunda y 96 en tercera. El 30 de mayo se hizo a la mar en primer viaje y, por entonces —en plan experimental— rompió con la tradición y, en vez de llevar el casco de blanco, lucía un azul pálido que no dió el resultado que se esperaba.

Pero en agosto, convertido en buque-hospital, sí tuvo que pintársele de tal color y, en aletas y amuras, lucía grandes cruces rojas. Durante esta etapa de su vida, a su bordo iban oficiales de la Marina de guerra española que, como neutrales, hacían de observadores en las unidades de este tipo que, en ambos bandos contendientes, realizaban su humanitaria labor.

En 1919 fue devuelto a sus armadores que, tras una necesaria reparación y modernización, lo emplearon nuevamente en su antigua línea. Era el último de los "franceses blancos" de vieja estampa y, con sus dos chimeneas —primero de la naviera que las lució— era barco con prestancia y de hermoso porte. A partir de 1930 emprendió una serie de cruceros de turismo que, siempre, tenían a Santa Cruz como una de sus obligadas escalas. En una de tales ocasiones —el 26 de junio de 1932— fué en época memorable que aún se recuerda en los anales del puerto. Empezó el mes con la llegada del "Homerick" y, tras él, arribaron los "Leopoldville", "Orontes", "Atlántic", "Andalucía Star", "Amerique",

"Lapland" y "Strahnaver", este último en viaje inaugural.

Pero ya por entonces no eran los "franceses blancos" pues, de nuevo, el negro había vuelto a sus cascos y nada les distinguía de los que hacían la línea a Buenos Aires o Extremo Oriente.

En 1939, el "Asie" —con Francia de nuevo en guerra— asumió la misma humanitaria tarea que en 1914. La intervención italiana en el conflicto significó el apresamiento de cuantas unidades francesas encontraron en los puertos por ellos ocupados. Y así fue como el "Asie", rebautizado "Rossano", pasó a navegar bajo el pabellón de sus aprehensores por aguas del Mediterráneo.

El 10 de mayo de 1944 —faltaban sólo veinte días para el 30 aniversario de su botadura— la aviación aliada bombardea Génova y, alcanzando de lleno, se incendia. Horas más tarde pierde la estabilidad y vuelca y, sobre las aguas someras, sólo quedó asomando parte del casco.

Con él terminaron los "franceses blancos" después de aquel azul claro que, en plan experimental, lució su casco en los primeros meses de su carrera.

Años más tarde, los "Brazza" y "Foucauld" se pintaron de blanco durante algún tiempo y, con el "General Leclerc", hicieron la línea primitiva hasta que, vencidos por la competencia de la aviación, fueron retirados y vendidos. Los dos primeros son hoy transportes "Maurienne" y "Moselle" —ambos afectos a la Direction de Centres d'Experimentation Nucleaires— y, con los años, han vuelto al blanco, que no al gris bélico que por su categoría actual les correspondería lógicamente.

El "General Leclerc", vendido el pasado año a la Sea Cargo Carriers S. A., de Panama, acaba de ser adquirido por la Pan-Islamic S. S. Co., de Pakistan, que le ha dado el nuevo nombre de "Safina-E-Arafat".

2/8/70