

A LA SOMBRA DE ANAGA

La historia de los "paquetes rápidos" de la Elder Dempster Line

- En 1901, el "Benin" fue abanderado en España y, rebautizado "Almirante Díaz", hizo el servicio interinsular en Canarias
- En diciembre de 1910, el "Axim" -de 2.800 toneladas- desapareció misteriosamente cuando navegaba de Londres a Tenerife

Pocas navieras extranjeras con tanta vinculación a Canarias como la inglesa Elder Dempster Line, la propietaria de los «paquetes» y «paquetes rápidos», denominaciones que aquí diferenciaban a los cargueros y barcos de pasaje que navegaban bajo la contraseña de la empresa que, en 1851, fue fundada por Mac Gregor Laird en Liverpool.

La entonces African Steam Ship Company y luego British & African Steam Navigation Company, recibía un subsidio anual de 20.000 libras esterlinas y, una vez firmado el oportuno contrato con el Gobierno, con los astilleros de la firma Laird, en Birkenhead, se contrató la construcción de los primeros vapores para el servicio africano.

En los primeros días de octubre de 1852, por Santa Cruz de Tenerife recaló el «Fore-runner», de casco de hierro y sólo 381 toneladas, que —tras hacer carbón y la aguada— fue despachado para Dakar y Freetown.

Fue el primero de una muy larga relación que, a través de los años, se ligó más y más a Canarias, relación que aún continúa y que en la historia de las Islas señaló —allá por 1888— la creación de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarias, la cual inició su flota con aquellos primeros «Viera y Clavijo», «León y Castillo» y «Pérez Galdós».

La vida marinera del «Fore-runner» fue muy corta —se perdió en Funchal en 1854— pero, tras él, la naviera recibió los «Faith», «Hope» y «Charity», también de casco de hierro y casi 900 toneladas.

Pronto estos tres vapores

vado los de «Fanny», «Michael» y «Glauco», éste último bajo bandera italiana.

En 1884, por nuestro puerto recaló un nuevo «paquete rápido» de la Elder Dempster, en esta ocasión el flamante «Benin» que, dos meses antes de su escala inaugural, había resbalado por la grada. De 2.200 toneladas y 331 pies de eslora por 37 de manga, daba 10,5 nudos de media y tenía acomodación para 32 pasajeros en primera y 28 en segunda.

La Elder Dempster era, desde 1888, la que llevaba la gerencia de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares

Los nuevos "paquetes rápidos"

La pareja «Coomassie» y «Oil Rivers» —luego rebautizado «Cabenda»— entró en servicio en 1890 y año siguiente. Eran de 2.800 toneladas y

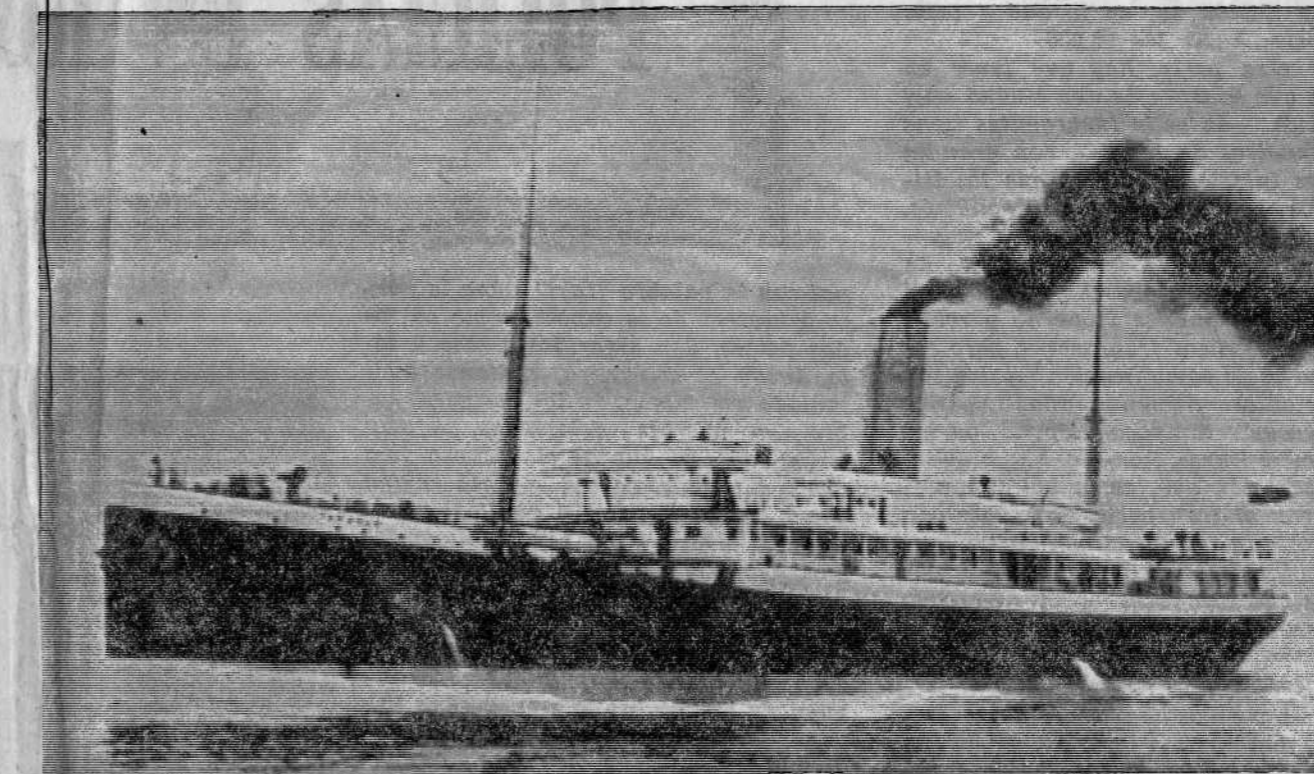
Canarios, su filial española que en el servicio interinsular mantenía los tres antes citados vapores. En 1901, y para reforzar temporalmente las líneas entre las Islas, el «Benin» fue abanderado en España y rebautizado «Almirante Díaz», en honor de Díaz Pimienta, el marino palmero que tanta gloria dio a nuestra Armada. Un par de años después volvió a su antigua bandera y nombre y, en 1905, fue adquirido por armadores griegos, los cuales le dieron el nombre de «Maraslis», bajo el que siguió en la mar hasta su desguace, en Barcelona, en mayo de 1911.

mismo año, la Ellerman Line adquirió el «Volta», el cual pasó a su flota con el nuevo nombre de «Venetian». Llegó a la cita con la paz en 1918 y,

vendió a armadores de Bombay y, rebautizado «Homayun», navegó en aguas de la India hasta que en 1923 se le desguazó.

El siguiente «paquete rápido» que recaló por Santa Cruz de Tenerife era otro «liner» de la Maritime du Congo y, por tanto, bien conocido en estas aguas. Se trataba del «Jebba», antiguo «Albertville» y también construido por la Raylton Dixon en 1898. De 3.800 toneladas y 352 pies de eslora por 44 de manga, fue el primer «paquete rápido» con media superior a los 12 nudos —daba casi los 13— y, como el «Biafra», ex «Leopoldville», tenía muy amplia acomodación para pasajeros en dos clases.

El 18 de marzo de 1907, cuando navegaba de nuestro puerto a Liverpool, el «Jebba» se perdió por varada en Hope Cove, en las costas de Devon.



El «Tarquah», uno de los «paquetes rápidos» de la Elder Dempster Lines, que fue hundido por un submarino alemán en julio de 1917.

muy similar, tomó forma y se botó en los de la Vickers. En 1915, la Ellerman Line adquirió el «Fantee» —que fue rebautizado «Italian»— y, en 1932, fue desguazado en Copenhague. El «Bornu» se hundió el 28 de octubre de 1916 cerca de Ushant y, durante la Gran Guerra, el «Sobo» fue adquirido por el Almirantazgo para su utilización como «depot ship» afecto a la Grand Fleet. En sus bodegas se almacenaron durante la contienda los torpedos para las unidades de dicha importante fuerza naval y, en 1920, el an-

estos barcos tenían eslora de 360 pies y manga de 44 y, a régimen normal, superaban ampliamente los 13 nudos. Tenían acomodación —amplia y confortable— para 60 pasajeros en primera y 20 en segunda y, concretamente el «Burutu», era barco que gobernaba mal, obedecía poco al timón y, por tanto, sus tripulantes le dieron el sobrenombre de «The Brute».

Con aquellos sus 13 nudos, los tres nuevos «paquetes rápidos» de la Elder Dempster señalaron el comienzo de una nueva etapa en las comunicaciones marítimas con el Occidente africano. El 7 de julio de 1917, el «Tarquah» fue hundido por un submarino alemán a 10 millas de Bull Rock y, tras escapar a varios ataques de los «U-boats» germanos, el «Burutu» fue abordado y hundido por el «City of Calcutta» cuando —el 3 de octubre de 1918— navegaba por el Mar de Irlanda integrado en un convoy.

Cuando llegó la paz, sólo estaba a flote el «Akabo», que en 1926 pasó a la United Baltic con el nombre de «Baltonia». Hizo la línea a puertos del Báltico y, diez años más

dado por el «Darro», de la Mala Real. Se hundió con rapidez y, de sus pasajeros y 30 tripulantes, perecieron 625.

Como el tráfico de pasajeros y carga aumentaba, la Elder decidió la adquisición de otros dos «liners» belgas, en esta ocasión los aquí tan conocidos «Anversville» y «Philippeville», que databan de 1899 y, abanderados en Inglaterra en 1905, tomaron los nuevos nombres de «Dakar» y «Mandingo». Eran muy similares a los «Karina» y «Mendi», pero un año más tarde, el segundo pasó a la Mala Real —que lo rebautizó «Chaudiere»— para sustituir al «Cobequid», perdido cuando hacía la línea entre Halifax y las Antillas.

El «Dakar» se incendió en Forcados el 31 de marzo de 1915 y, durante seis años, allí quedó el casco calcinado. Remolcado a Inglaterra, lo adquirió la Holland Afrika Line, la cual lo reconstruyó y rebautizó «Bloemfontein» para su línea a Ciudad del Cabo.

Años más tarde pasó a armadores ingleses de Singapur con el nombre de «Hong Peng» y, ocupada la ciudad por los japoneses, se perdió su pista hasta que, llegada la paz, en el mismo puerto asiático apareció un negro pontón —que había sido utilizado por los nipones— bajo cuya humilde estampa se ocultaba el antes orgulloso «paquete rápido» que, en 1947, fue desguazado.

La última etapa

En 1906, la Elder Dempster recibió el nuevo «Falaba» que, construido por la Stepehn, era nueva edición del tipo «Karina». Tenía 4.806 toneladas y 381 pies de eslora por 47 de manga y daba 15 nudos de media y, como otros «paquetes» de la naviera, tuvo vida muy corta.

lora, daban 14 nudos y tenían acomodación para 400 pasajeros en tres clases y, por lo que a la estampa marinera respecta, ésta era sobria y elegante.

El 15 de enero de 1916, el «Appam» fue detenido por el crucero auxiliar «Moewe» de la Marina de Guerra alemana,

do los «Fath», «Hope» y «Charity», también de casco de hierro y casi 900 toneladas.

Pronto estos tres vapores resultaron pequeños para el tráfico de carga que movía la naviera y, vendidos, fueron reemplazados por los «Armenian», «Athenian», «Ethiophe» y «Gambia».

Así comenzó el rápido desarrollo de la naviera, en cuyo contrato con el Gobierno se estipulaba escala regular en Santa Cruz de Tenerife para desembarcar la correspondencia procedente de Gran Bretaña.

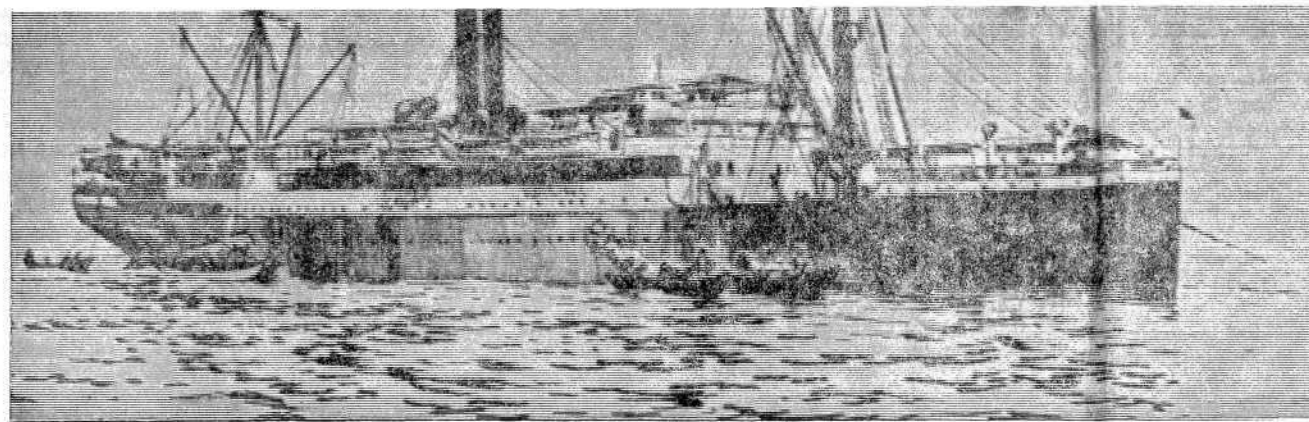
Con los años, el control de la British & African Steam Navigation Company pasó a la Elder Dempster & Co., empresa fundada por Alexander Elder y John Dempster para la gerencia de dicha flota, la cual —desde los primeros años de la década de los 80— había contratado la construcción de barcos con acomodación para un limitado número de pasajeros.

Estos barcos —mayores, con más velocidad y capacitados para operar en los tenebrosos de Accra y Lagos— fueron los que, desde aquellas sus primeras escalas en Santa Cruz de Tenerife, fueron conocidos por «paquetes rápidos» para, así, diferenciarlos de los simples «paquetes», que eran los cargueros de la naviera.

Los primeros «paquetes rápidos» que recalaron por nuestro puerto fueron los «Akassa» y «Mandingo», botados en 1881 y año siguiente. El primero, de 1.450 toneladas y 295 pies de eslora por 30 de manga, daba 10 nudos, velocidad entonces respetable en el servicio africano y, además, si se la comparaba con los escasos 8 de los «cargo ships».

El «Mandingo» era de 1.700 toneladas brutas, 305 pies de eslora y 34 de manga. La velocidad era la misma que la del «Akassa», y ambos disponían de acomodación para 23 pasajeros en primera clase y 28 en segunda. Durante muchos años hicieron el servicio africano —siempre con escalas en Funchal, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas— y, en 1903, el «Akassa» fue vendido a armadores griegos, los cuales lo rebautizaron «Mina» y, ya en 1912, fue vendido y desguazado en Génova.

En 1905, el «Mandingo» pasó también a bandera griega —entonces tomó el nuevo nombre de «Averoff»— y, dedicado al tramp, su vida fue larga en años y nombres pues, en 1934, se le desguazó en Savona después de haber lle-



El «Appam», fondeado en Accra, realiza sus operaciones de descarga y carga por medio de gabarras.—(Reproducciones fotográficas, Emilio Hernández).

312 pies de eslora por 39 de manga y, a régimen normal, daban media de casi 11 nudos. Disponían de acomodación para 37 pasajeros en primera clase y 22 en segunda y, durante algún tiempo, el primero estuvo fletado por la Maritime du Congo, naviera de Amberes por entonces ligada financieramente a la Elder Dempster.

En 1907, el «Cabenda» fue adquirido por navieros londinenses que lo rebautizaron «Elmwood» y, cuatro años más tarde, el «Coomassie» pasó a bandera griega con el nuevo nombre de «Assos». El 4 de mayo de 1917, fue torpedeado y hundido por un submarino alemán en aguas del Canal de la Mancha.

En 1891, la Elder Dempster recibió los «Bonny», «Loanda» y «Volta» —todos construidos por la Naval Construction Company, en Barrow— de 2.700 toneladas y 328 pies de eslora por 39 de manga. Eran barcos elegantes, con brancos recto y popa de espejo que, con alternativas triples y calderas escocesas, daban 11 nudos de media. Tenían capacidad para el transporte de 44 pasajeros en primera y 14 en segunda y, dada sus buenas condiciones maríneas —así como el magnífico rendimiento económico que dieron desde sus primeros viajes— la naviera encargó otros cinco similares, si bien con algo más de eslora.

Estos —«Accra», «Bathurst», «Batanga», «Axim» y «Bakana»— comenzaron a navegar en 1894 y, pocos meses después, se les unió el nuevo «Biafra», que no era otro que el antiguo «Leopoldville», adquirido a la Cie. Maritime Belge du Congo.

El 31 de mayo de 1908, el «Loanda» fue abordado y hundido por el vapor ruso «Junona» cuando navegaba cerca del barco-faro del Hinder y, el

seis años más tarde, fue desguazado en Holanda.

El 17 de agosto de 1915, y cuando navegaba a unas 16 millas de Tuskar Rock, el «Bonny» fue detenido por el submarino alemán «U-33». Se dieron órdenes de abandonarlo y, seguidamente, el «U-boat» abrió fuego con el cañón que montaba a proa y, minutos después, el «paquete rápido» desapareció bajo las olas.

En diciembre de 1910, el «Axim» zarpó de Londres con pasajeros y carga para Santa Cruz de Tenerife y escalas y, durante la travesía, desapareció misteriosamente. A pesar de la búsqueda, nunca se encontró el menor rastro del «paquete rápido» de la Elder Dempster, cuyo nombre figura en las listas de los que, sin explicación alguna, se han ido para siempre de la mar.

El 27 de agosto de 1913, el «Bakana» varó en Half Assini, en las costas de Ghana. Fueron vanos los esfuerzos para ponerle a flote —incluso se desembarcó la carga y el carbón de los «side bunkers»— y, partido en dos por la marrajada, se le declaró pérdida total.

El «Bathurst» fue torpedeado y hundido por un submarino alemán el 30 de mayo de 1917 —navegaba entonces a 95 millas de Bishop Rock— y, los dos restantes, «Batanga» y «Accra», se vendieron en 1920 y 1922 respectivamente. El primero fue desguazado en Hamburgo en 1921 y, dos años más tarde, su «sister ship» corrió la misma triste suerte en Bombay.

El «Biafra», antiguo «Leopoldville», tenía muy amplia acomodación para pasajeros —el doble que los del tipo «Bonny» reseñados— y, de 3.363 toneladas y 332 pies de eslora, había sido construido en 1896 por la Raylton Dixon. En 1910, la Elder Dempster lo

En 1899, los astilleros de la Barclay Curle entregaron los «Fantee» y «Sobo», de 3.650 toneladas brutas y 12,5 nudos, seguidos por el «Bornu» que,

tigo «paquete rápido» fue adquirido por armadores franceses. Estos le dieron el nuevo nombre de «Júpiter» y, ya en 1925, fue desmantelado.

Comienza un siglo

En 1901, la Raylton Dixon entregó a la Elder Dempster el «Nigeria», de 3.750 toneladas, 352 pies de eslora por 44 de manga y media de 13 nudos. Era barco gallardo y fino, con proa recta y popa de bovedilla, dos paños de mucha guinda y en caída, a son de la solitaria chimenea. En 1916 fue requisado por el Almirantazgo y enviado a Kola Inlet, en el Norte de Rusia, con armas y municiones para el Ejército zarista. Allí se incendió el 9 de marzo de 1917 y, remolcado a Murmansk, durante mucho tiempo se le utilizó como pontón por las fuerzas navales británicas destacadas en aquella zona.

Una vez reparado, el «Nigeria» volvió a Inglaterra y, vendido en 1920 a armadores de Londres, navegó al tramp con el mismo nombre hasta que, en marzo de 1921, arboló bandera francesa con el de «Niger» y, en 1931, fue desguazado en Italia.

En 1902, se entregaron a la Elder Dempster los nuevos «Akabo», «Burutu» y «Tarquah» —construidos, respectivamente, por las firmas Raylton Dixon y Stepehn los dos últimos— que, desde el punto de vista técnico y de estampa marinera, eran segunda edición, aumentada y corregida, del «Nigeria».

De 3.850 toneladas brutas,

estaba a flote el «Akabo», que en 1926 pasó a la United Baltic con el nombre de «Baltonia». Hizo la línea a puertos del Báltico y, diez años más tarde, fue desguazado en Gante.

En 1904, la Elder Dempster adquirió el «Albertville», de la Maritime du Congo, al que rebautizó «Aro». Era de 3.805 toneladas y daba 12,5 nudos y, en 1914, lo adquirió el Almirantazgo para su utilización como transporte. En 1920 fue vendido y rebautizado «Stella» —bajo bandera inglesa— nombre que conservó cuando un año después pasó a una naviera francesa. En 1926, cuando ya se acentuaba la baja de los fletes, se le desguazó en Génova.

En 1905, los astilleros de la Stephen entregaron los «Karina» y «Mendi» que, según la prensa náutica de la época, eran «better than earlier ships». De 4.200 toneladas, 370 pies de eslora por 46 de manga y media superior a los 14 nudos y, con su amplia acomodación —100 pasajeros en primera y 70 en segunda— eclipsaron a sus compañeros de contraseña.

Pero fueron barcos de muy corta vida en la mar. El «Karina» fue torpedeado y hundido por un submarino alemán cuando, el 1 de agosto de 1917, navegaba a 17 millas de Hook Point, en las costas de Wexford y, por lo que respecta al «Mendi», su final fue mucho más trágico. En Ciudad del Cabo había embarcado 824 bantúes que, como trabajadores contratados, se dirigían a Francia y, el 21 de febrero de 1917, cuando se encontraba al través de St. Catherine Point, en la isla de Wight, fue abor-

de 301 pies de eslora por 47 de manga y daba 15 nudos de media y, como otros «paquetes» de la naviera, tuvo vida muy corta.

El 28 de marzo de 1915, cuando navegaba a 38 millas del barco-faro de las Smalls, el «Falaba» fue detenido por el submarino alemán «U-28», cuyo comandante dio cinco minutos para que fuese abandonado por los pasajeros y tripulantes. Apenas dio tiempo a arriar los botes y, cumplido el tiempo, el submarino lanzó dos torpedos y, en el rápido hundimiento, perecieron 104 pasajeros y tripulantes.

El hundimiento del «Falaba», con el del «Lusitania» ocurrido seis semanas más tarde, originó una campaña mundial y —según algunos comentaristas— provocaron la intervención USA en la lucha.

Tras la compra de un nuevo «Albertville» —el construido por Stephen en 1906— la naviera, cuyas acciones habían pasado al grupo Klysant, contrató con la Harland and Wolff la construcción de tres barcos de 7.800 toneladas y, mientras tomaban forma, el antiguo «Ville», rebautizado «Elmina», pasó a la línea regular africana y, después de varios cambios de nombres y ya convertido en simple carguero, en septiembre de 1949 llegó a Blyth para ser desguazado. Sus últimos años de mar los había pasado con el nombre de «Cairo City» y la contraseña de la Readon Smith londinense.

Entre 1911 y 1914, la naviera recibió los nuevos «Abosso», «Appam» y «Apapa», construidos en Belfast por Harland and Wolff. De 426 pies de es-

elegante. El 15 de enero de 1916, el «Appam» fue detenido por el crucero auxiliar «Moewe», de la Marina de Guerra alemana, al Norte de Tenerife y, después de marinarlo con una dotación de presa, lo envió al puerto estadounidense de Newport News. Comenzó entonces un largo pleito sobre su propiedad —los alemanes alegaban que era presa legal— pero, en 1917, la Corte Suprema USA ordenó su devolución a la Elder Dempster, la cual lo rebautizó «Mandingo» hasta que, en junio de 1919, tomó de nuevo su antiguo nombre.

De sus gemelos, el «Abosso» fue hundido por un submarino el 24 de abril de 1917 —perecieron 65 pasajeros y tripulantes— y, el 28 de noviembre del mismo año, a largo de Lynes Point, corrió la idéntica triste suerte el «Apapa», en cuyo hundimiento perdieron la vida 77 personas.

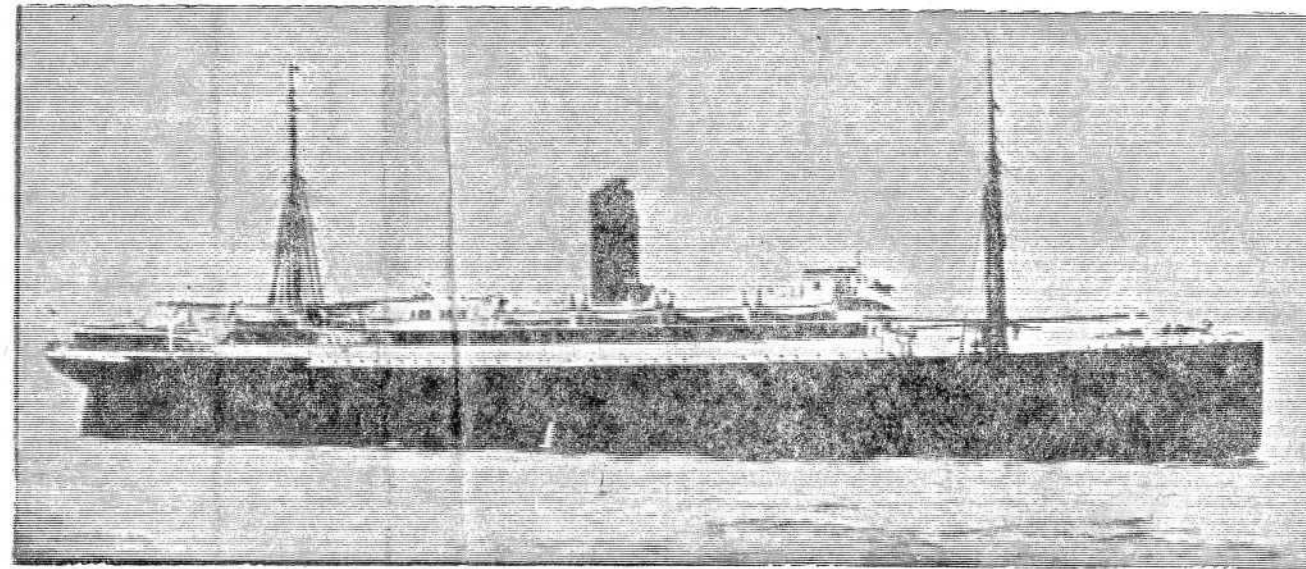
El «Appam» —cuya capacidad para pasajeros se redujo luego a sólo 250— siguió en la mar hasta que, en enero de 1936, comenzó su desmantelamiento en Milford Haven.

Los últimos «paquetes rápidos» de vapor fueron los «Abinsi» y «Ekari», también conocidos en Santa Cruz de Tenerife bajo la contraseña de la Maritime du Congo. El primero, de 6.350 toneladas, era el antiguo «Leopoldville», construido por la Harland and Wolff en sus astilleros de Belfast en 1908. Se compró en 1914 y, en julio de 1933, se le desguazó en Glasgow.

El «Ekari», de 6.750 toneladas y 405 pies de eslora, era un carguero botado en 1920 en los astilleros de la John Brown para la citada Maritime Belge, la cual le dio el nombre de «Stanleyville» y habilitó para el transporte de 90 pasajeros en clase única.

Adquirido por la Elder Dempster —«as an emergency measure»— fue rebautizado «Ekari» y, en diciembre de 1932, fue vendido a desguazadores ingleses. Estos lo amarraron durante algún tiempo y, en julio del año siguiente, lo revendieron a una firma japonesa que, en Osaka, lo desmanteló.

Con la motonave «Aba» terminó la historia de los «paquetes rápidos», aquellos que, con espesos penachos de humo sobre la estela, adornaban sus tajamares con los blancos bigotes de la mar rota. Fueron toda una etapa en el puerto de Santa Cruz de Tenerife y, al propio tiempo, en la historia de las comunicaciones que, vía Canarias, unían Europa con Africa.



El «Abosso», de 7.800 toneladas, fue torpedeado y hundido por un «U-boat» germano el 24 de abril de 1917.