

LA ISLA y los barcos

Del "Languedoc" al moderno "Renaissance"

Los 103 años de la Cie. de Navigation Paquet a través del puerto de Santa Cruz

El 23 de noviembre de 1868 recaló, por vez primera, el "Maroc" en línea regular

Por Juan Antonio Padrón Albornoz

El 23 de noviembre de 1868 recaló en Santa Cruz, por vez primera, el pequeño vapor francés "Maroc" —del armador Nicolás Paquet— que iniciaba línea regular entre Marsella y puertos del Archipiélago. Y, justo cuando se cumplía un siglo, llegó a nuestro puerto el "Renaissance", el actual "flag ship" de la naviera que, a través de los años ha ido escalando puestos hasta colocarse en su actual situación de esplendor y primacía entre las de su nación.

Justo un siglo marcaron dos fechas. Justo un siglo entre aquella llegada del "Maroc" el 23 de noviembre de 1868 y la que, también un 23 del mismo mes, —pero un siglo más tarde— hizo el "Renaissance".

La energía, impulso creador de un hombre, Nicolás Paquet formó aquella modesta Cie. de Navigation Marocaine —sólo 300.000 francos de capital social— que en el transcurso del tiempo ha ido dando lugar a la pujante empresa a la que tanto debió, no sólo el comercio isleño de los años yaidos para siempre, sino también el desarrollo económico e industrial de las entonces inhóspitas zonas costeras del viejo Marruecos.

El comienzo de Nicolás Paquet como naviero independiente arranca de un hecho consustancial con la historia de España. Actuaba Paquet en Marsella como agente de la Generale Transatlantique cuando, en

1860, y en vista de la creciente demanda de barcos para el transporte de tropas a Ceuta y Melilla, fletó por su cuenta el pequeño "Languedoc" y, a su vez, lo arrendó al Gobierno español.

El cuerpo expedicionario de O'Donnell, las fuerzas de Prim en Castillejos, la toma de Tetuán, así como también el resonante triunfo en Wad Ras, son algo de íntima ligazón al nombre del esbelto vapor de ruedas que remataba su silueta fina con dos chimeneas de mucha guinda y caída elegante.

Terminado el conflicto, el "Languedoc" quedó a la disposición de Paquet. Fue entonces cuando el capitán del pequeño vapor comentó con su fletador las posibilidades comerciales, amplias e interesantes, que ofrecía la costa marroquí. Sin embargo, su punto de vista, puramente marinero, no ocultó a Paquet las enormes dificultades que representaría operar en mar abierto, dado que las facilidades portuarias —o algo similar— eran totalmente inexistentes en la zona costera atlántica del país.

No se desanimó Nicolás Paquet ante lo expuesto por el capitán del "Languedoc" y éste, hasta entonces fletado, pasó a su exclusiva propiedad en 1863.

Y de esta manera, con ésta sola unidad, quedó constituida la entonces Compagnie Marocaine, con sede en Marsella, y, con capital social, el antes citado de 300.000 francos.

Años de desarrollo

Cinco años más tarde, Nicolás Paquet decide, en vista del éxito que con su único vapor

recién salido de los astilleros "Verité". De 1.000 toneladas, era producto de los mismos as-

particulares necesidades de la naviera.

Los nuevos barcos —"Meuse", "Meurthe", "Armenie" y "Georgie"— permitieron establecer una nueva línea regular que enlazaba Marsella con los puertos de Constantinopla, Pati y Batún.

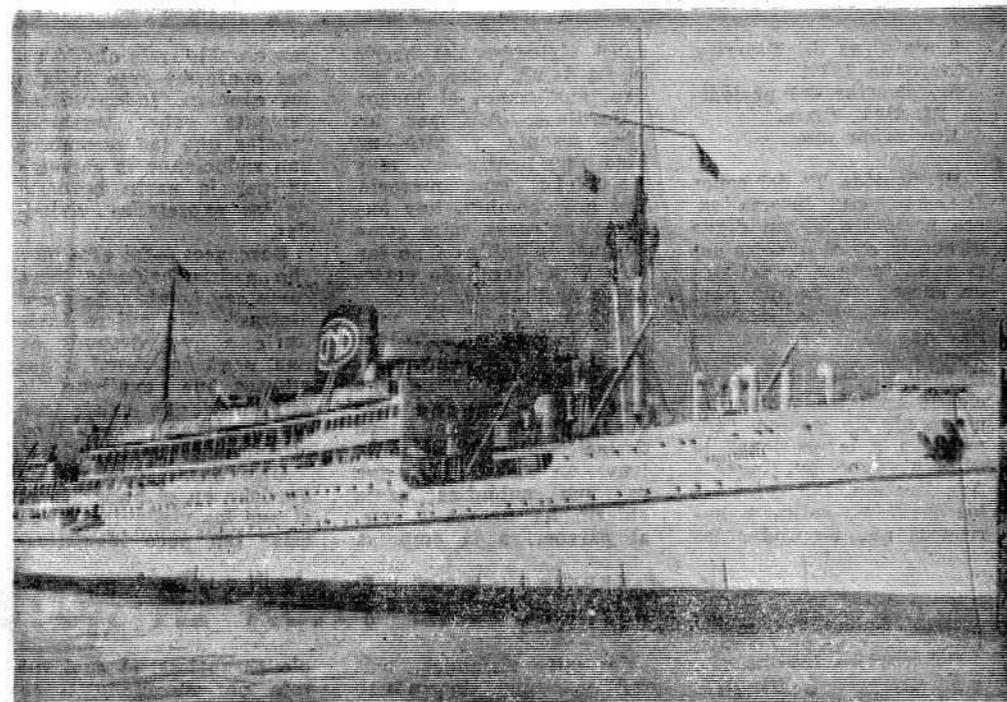
Al mismo tiempo, y en plan experimental —que por cierto no alcanzó positivo éxito— zarpó el "Les Vosges" de Marsella rumbo a sus acostumbradas escalas marroquíes y tinerfeña. Y desde nuestro puerto, una vez realizó en él las operaciones habituales, puso proa a Dakar.

Sin embargo, en aquellas fechas pocos fletes de retorno se podían lograr en el puerto senegalés y, por tanto, Paquet decidió no continuar con la extensión de la línea hasta aquellas tierras, prometedoras, pero aún en desarrollo.

El éxito, —repetimos— no acompañó a la empresa y, hasta 1871, se mantuvieron las líneas regulares tradicionales, sin intentar extenderlas a nuevos puertos, nuevas zonas de comercio.

Sin embargo, en la mencionada fecha mucho habían mejorado las condiciones económicas y agrícolas del Senegal. Entonces se adquirieron dos mercantes alemanes, "Frigga" y "Aglala", que, rebautizados "Lydie" y "Georgie", comenzaron a navegar en la línea fija con Dakar. A ellos se unen, dos años más tarde, los "Henry Dumois" y "Ressel"— éste último adquirido a la Cosulich austríaca— que toman los nuevos nombres de "Marne" y "Caramanie".

Firmemente asentado el prestigio de la línea de Paquet en



El "Koutoubia" cuando, terminada la modernización, llegó de nuevo a Santa Cruz.— (Foto del autor).

clusivo de carga, se adquirieron otras unidades.

De estos, la más antigua, pequeña y lenta, no era otra que el veterano "Tourenne", —de la

Maurel et Prom— que databa de 1879 y fue uno de los primeros "franceses de los manises" que por Santa Cruz recalaron.

Epocas de guerra y paz

La primera guerra mundial dio al traste con todos los bien organizados servicios de la Paquet.

Los nombres de "Oued Sebbon", "Medie", "Chaouia" e "Imerethie", no figuraban ya en las listas de la flota cuando la paz llegó de nuevo al mundo. Sus cascos, destrozados, eran mudos testigos de la dura lucha en la mar.

Con unidades cedidas por Alemania en concepto de reparaciones de guerra, —"Frankwald", "Anfa", etc— se reorganiza la Paquet y, al mismo tiempo, encarga la construcción de dos nuevos "liners" —"Medie II" y "Marechal Lyautey"— así como cierto número de cargueros, todos ellos en astilleros franceses.

En 1928, y siguiendo con la tónica de renovar la flota, entra en servicio el "Nicolás Paquet", de 8.256 toneladas, entregado por sus constructores

alcanzó y sostuvo los 23 nudos.

Contaba el "Chella" con acomodación para 178 pasajeros en primera, 188 en segunda y 102 en tercera. El 12 de febrero de 1936 arriba a nuestro puerto con la bandera del Vaticano a tope del trinquete. Y es que entonces en él viajaba, en calidad de delegado papal, el cardenal Verdier, arzobispo de París, que regresaba de Dakar a donde había acudido para la bendición y consagración de la nueva catedral de aquella ciudad.

De nuevo la guerra con su secuela de destrucción asola al mundo.

De nuevo la flota de la Paquet sufre las consecuencias de la furia bélica y, en Marsella, el "Chella" es destruido durante el curso de un ataque aéreo.

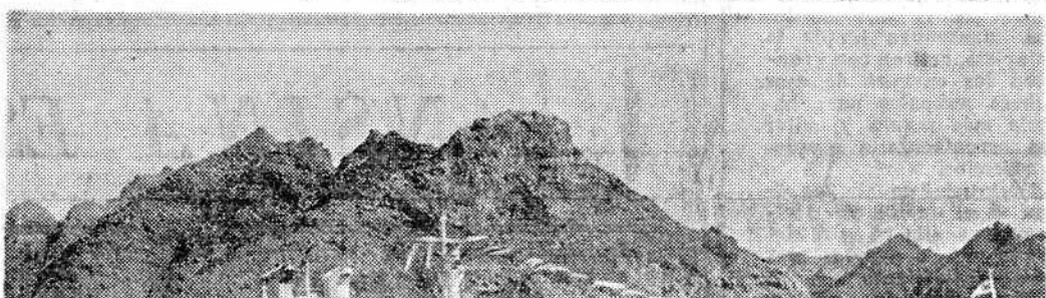
Dos años más tarde, el "Djenne" rebautizado "Freigelet" por los alemanes se funda

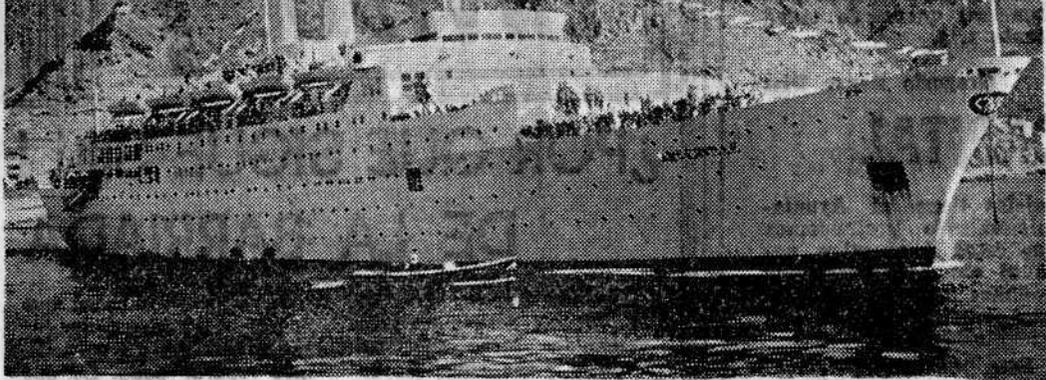
Marsella en marzo de 1952 y, en junio del mismo año, con sólo dos calderas en funcionamiento, logró media de 22'3 nudos en la travesía entre Marsella y Dakar.

La entrada en servicio del "Ancerville", en 1962, supone una nueva etapa y, al mismo tiempo, una muy sensible mejora en los servicios. De 14.224 toneladas y 168 metros de eslora por 22 de manga, el actual "flag ship" de la naviera alcanza 22'5 nudos en servicio normal. Tres piscinas, teatro-cine y estabilizadores —así como un muy moderno equipo automático de ayuda a la navegación— el "Ancerville" representa la culminación en el desarrollo de aquella línea que, modestamente, comenzó en 1897 con el "Les Vosges".

Tras esta etapa vino la formación por iniciativa de la Paquet, de la Nouvelle Compagnie de Paquetbots y, hace escasamente cuatro años, se llevó a cabo la entrega, por la firma Chantiers de l'Atlantique, del "Renaissance".

Este nuevo trasatlántico, inspirado en las líneas marineras del "Ancerville", es algo menor. Pero en sus sólo 10.500 tonela-





El "Ancerville" cuando, el 11 de septiembre de 1962, arribó en viaje inaugural.

alcanzaba, aumentar sus servicios y, para ello, adquiere en Inglaterra los "Astrologer" y "Cádiz".

El primero, de casco de hierro, había sido construido en 1861 en Glasgow. Desplazaba 552 toneladas y, rebautizado "Maroc", al mando del capitán Gaillon, llegó a Santa Cruz el 23 de noviembre del mismo año de su compra.

El tercer barco de Paquet había sido construido en 1857, también en Glasgow y desplazaba 400 toneladas. Rebautizado "Moselle" el pequeño vapor comenzó sus servicios que, tras la escala del "Maroc", pronto incluyeron a nuestro puerto como uno de sus habituales y regulares.

Con estas dos unidades, una vez probada la reacción de las firmas comerciales, la incipiente compañía establece línea quincenal con Santa Cruz.

Las exportaciones isleñas de la época —barrilla, cochinilla, etc.— abarrotaban las bodegas de los dos vapores galos que, con toda puntualidad, fondeaban dos veces al mes al abrigo del entonces rudimentario muelle Sur. Allí carboneaban, realizaban sus operaciones y, una vez listos, se hacían de nuevo a la mar.

El mismo año que Paquet adquirió los "Maroc" y "Moselle" los astilleros de la Greenock Shipbuilding Co. le entregaron el nuevo "Souerah". Este, de casco de hierro y 750 toneladas, era barco de hélice y aparejo de goleta.

Y, rompiendo con la tradición, adopta el branque recto, que no la proa de violín que por entonces, y hasta fines de siglo, imperó en la moda estética de los mares.

El "Maroc" se perdió en Mazagán en 1871 y su puesto fue ocupado por el también nuevo,

tilleros que dieron forma al "Souerah" y, con sus 700 H. P. de fuerza de máquinas, era notable adición a la flota de Nicolás Paquet.

No bastaron estas adiciones para atender debidamente el notable incremento de las líneas y necesidades de la naviera y, ante ello, se acude al "second hand market" de los ingleses y allí se adquirieron los "Amalie" y "Les Vosges". Mientras, en astilleros franceses e ingleses se ordena la construcción de nuevas unidades, diseñadas y concebidas para las

el servicio al Senegal, continúa mejorando su flota y adquiriendo otras unidades y, a la par que llevaba a cabo esta acción renovadora, iba vendiendo todas aquellas que por sus años y escaso rendimiento económico, no resultaban ya apropiadas para la naviera.

En Holanda se compraron los trasatlánticos "Koningin Wilhelmina" y "Koningin Wilhelm II" —seguido del "Koningin Wilhelm I"— que, rebautizados "Chaouia", "Doukkala" y "Abda", reforzaron el servicio de pasajeros mientras, para el ex-

la firma Chantiers de La Seyne. Este notable "liner" el "crak ship" de la empresa naviera, por entonces alcanzaba 17,25 nudos de media a régimen normal. Ello, unido al confort de sus instalaciones, le convirtió de inmediato en el favorito de la ruta al Senegal, distinción que por cierto fue de corta duración pues, el 6 de julio de 1933, embarranca y se pierde totalmente cerca del Cabo Espartel.

En 1930 entrega, también la antes citada firma constructora, la pareja "Djenne" y "Koutoubia", de 9.000 toneladas y 18,5 nudos de media merced a dos grupos de turbinas Parsons que, con potencia total de 17 mil H. P., estaban conectadas a igual número de hélices.

Las instalaciones para pasajeros eran amplias y divididas —según entonces era norma— en tres clases. Bien establecido el servicio a base de estas unidades, a ellas se une, en 1934, el "Chella", de 8.920 toneladas. Botado el 27 de octubre del año citado, estaba equipado con turbinas de engranajes que, sobre dos hélices, le daban 15 mil H. P. y, en las pruebas oficiales de velocidad y consumo,

ret por los alemanes se hundió en las aguas someras del mismo puerto e idéntica triste suerte corre el "Koutoubia" en Bona.

Perdido totalmente el "Chella", el "Medie II" y los reconstruidos "Djenne" y "Koutoubia" son los encargados de, ya en plena paz, reanudar los servicios en 1946.

A ellos se unen los "Azrou" y "Azemmour" —con capacidad cada uno para un centenar de pasajeros— y, hasta la aparición del "Lyatuey" en 1950, se mantienen en la línea del Senegal y pasan luego a la de Tánger y Casablanca.

El "Lyatuey", de 9.931 toneladas, fue construido por Forges et Chantiers de la Méditerranée, en La Seyne. De 142 metros de eslora por 19,5 de manga, estaba acondicionado para el transporte de 192 pasajeros en primera 211 en turista y 122 en tercera.

Disponía el "Lyatuey" de aire acondicionado en todas las dependencias, piscina para las diferentes clases y estabilizadores— del tipo Denny Brown— que reducían los balances en caso de mal tiempo y, en ocasiones los anulaban totalmente.

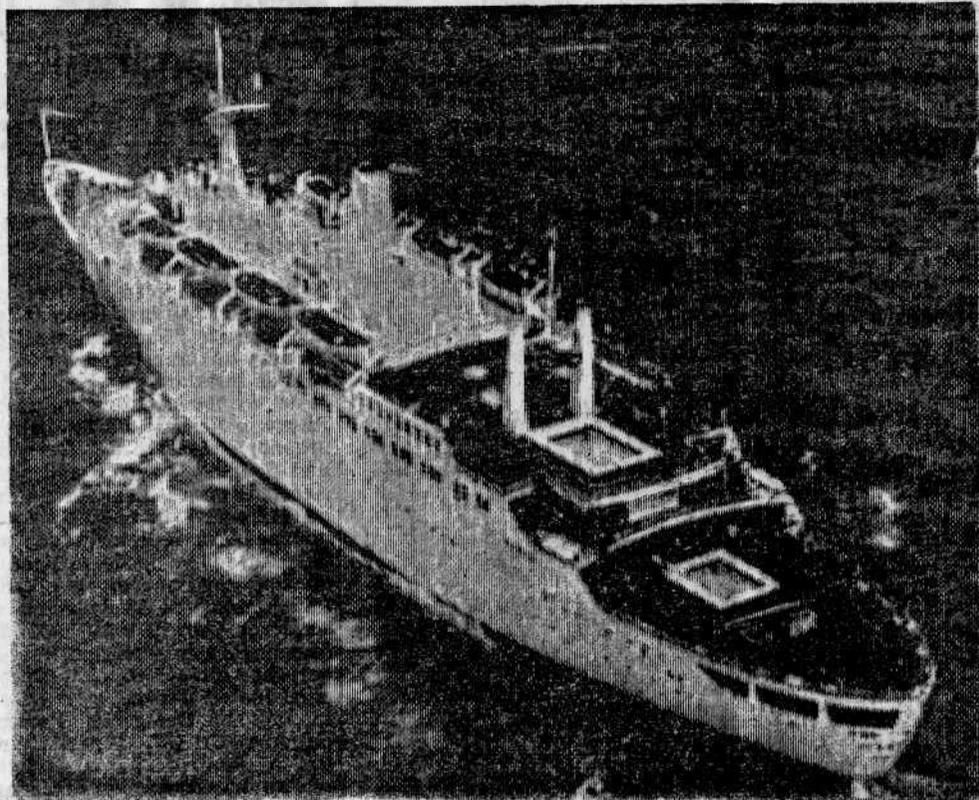
En viaje inaugural zarpó de

das se logró un barco que tanto se amoldaba y acomodaba a la línea de Oriente Medio como a la que, con el "Ancerville" la Paquet mantenía con Dakar. Y, al mismo tiempo, estaba preparado para en caso de necesidad, ser acondicionado rápidamente para su utilización en cruceros de turismo, cruceros que, con gran éxito, ha llevado a cabo en aguas del Caribe en varias ocasiones.

De 150 metros de eslora, 21 de manga y 6,3 de calado, el "Renaissance" tiene acomodación para 500 pasajeros. Sus motores Diesel le dan una media de 19,5 nudos y, como sus anteriores compañeros de contraseña y línea, cuenta con los más modernos equipos de ayuda a la navegación.

Vendido el "Lyatuey" a armadores griegos —navega ahora con el nombre de "Lindos"— los "Ancerville" y "Renaissance" han pasado a ocupar los primeros puestos de la naviera que, el 23 de noviembre de 1868, inició con el "Maroc" sus escalas regulares en Santa Cruz de Tenerife.

El puerto ha sido testigo de su desarrollo, de esa expansión que, también, ha sido expansión del puerto de la isla toda.



La esbelta estampa marinera del "Renaissance", el actual "flag ship" de la Cie. de Navegación Paquet.— (Reproducción fotográfica J. Hernández).