

99

LA ISLA y los barcos

La historia marinera de los antiguos «verdinos»

PROPIEDAD DE LA ABERDEEN LINE, HACIAN LA LINEA DE CIUDAD DEL CABO Y AUSTRALIA

El «Aberdeen», de 3.700 toneladas, fue el primero que recaló por Santa Cruz de Tenerife

Como otras muchas navieras dedicadas al tráfico comercial entre puertos del Reino Unido y Australia, la George Thompson and Company —más conocida en los medios marítimos por Aberdeen Line— decidió en los últimos años de la década de los 70 del pasado siglo sustituir sus rápidos y veleros «clippers» por vapores. Daba con ello a sus servicios la regularidad que el avance de los tiempos exigía, y máxime cuando ya por aquellas fechas la Aberdeen Line contaba en su haber con medio siglo de existencia respaldada por un sólido y bien ganado prestigio.

La George Thompson inició sus actividades navieras en 1825, año en que varios de sus veleros navegaron entre Liverpool y Quebec y, ya en 1840, la fragata «Anemone» zarpó con rumbo a puertos australianos, si bien no en línea regular. Esta quedó establecida seis años más tarde cuando, desde Londres, la «Neptune» —de 343 toneladas y también con aparejo de fragata— se hizo a la vela hacia Sydney.

En 1860, la George Thomp-

son decidió que toda su flota de veleros pasase a la línea de Australia y, cuando faltaban fletes para los viajes de vuelta, los «clippers» de la naviera arrumbaban a puertos de China, donde cargaban seda y té. Fue así como aquellos rápidos veleros pronto se hicieron famosos y, uno de ellos, —el «Thermopylae»— con excepción del «Cutty Sark» batió a todos los «China clippers» y logró un récord cuando, «from pilot to pilot», cruzó de Londres a Australia en 60 días y a una media de 9 nudos.

Tras la apertura del Canal de Suez, los vapores de las P. & O. y Orient Line comenzaron a hacerse cargo de las mercancías que, tradicionalmente, transportaban las fragatas y bricbarcas. Fue entonces cuando la George Thompson —o Aberdeen Line si se prefiere— consideró la necesidad ineludible de sustituir sus clippers por vapores, aquellos «steamers» con latir de alternativas y espesos penachos de humo.

Muchos fueron los problemas que se plantearon y a los que hubo que dar adecua-

da solución antes del paso decisivo de la vela al vapor. En aquella etapa crucial, cada naviera tuvo diferente criterio y, a la vista de sus particulares exigencias de tráfico, optó por un determinado tipo en cuanto a tonelaje, velocidad y capacidad para el transporte de pasajeros y carga.

Por lo que a la Aberdeen Line respecta, decidió que sus futuros barcos de vapor utilizaran nuestro puerto y el de Ciudad del Cabo para hacer consumo en los viajes de ida y vuelta. Así, la Aberdeen Line evitaba pagar los elevados gastos por la utilización del Canal de Suez en sus viajes regulares a puertos australianos.

En 1881, la George Thompson encargó su primer vapor a los astilleros de la Robert Napier and Company y, al mismo tiempo, decidió abandonar —al menos temporalmente— la vieja costumbre de bautizar a sus unidades con nombres de personajes y ciudades de la Grecia clásica y darle a este primer «steamer» el de la ciudad sede de la naviera: Aberdeen.

■ Por JUAN A. PADRON ALBORNOZ ■

ció durante los siguientes siete años, siempre en constante ir y venir entre puertos del Reino Unido, Santa Cruz de Tenerife, Ciudad del Cabo y Australia. En Sydney se encontraba el ya un tanto anticuado «verdino» cuando la inflexibilidad de Sir Alfred Milner, en negociaciones con el presidente Kruger, dio lugar a la guerra entre Gran Bretaña y los «boers». Habilitado como transporte de tropas, el «Aberdeen» cooperó en el traslado de unidades australianas y neozelandesas

de sus torpedos y, cuando se disipó el humo de la explosión, el casco del primero de los «verdinos» había desaparecido, si bien sus palos y chimenea rompían el azul del mar.

La guerra terminó así para los antiguos «steamers» de la George Thompson. La vida marinera del viejo «Aberdeen» —ya por entonces «Halep»— finalizó para siempre pues, dadas las graves averías y destrozos, no era factible su puesta a flote y posterior reparación. No ocurrió

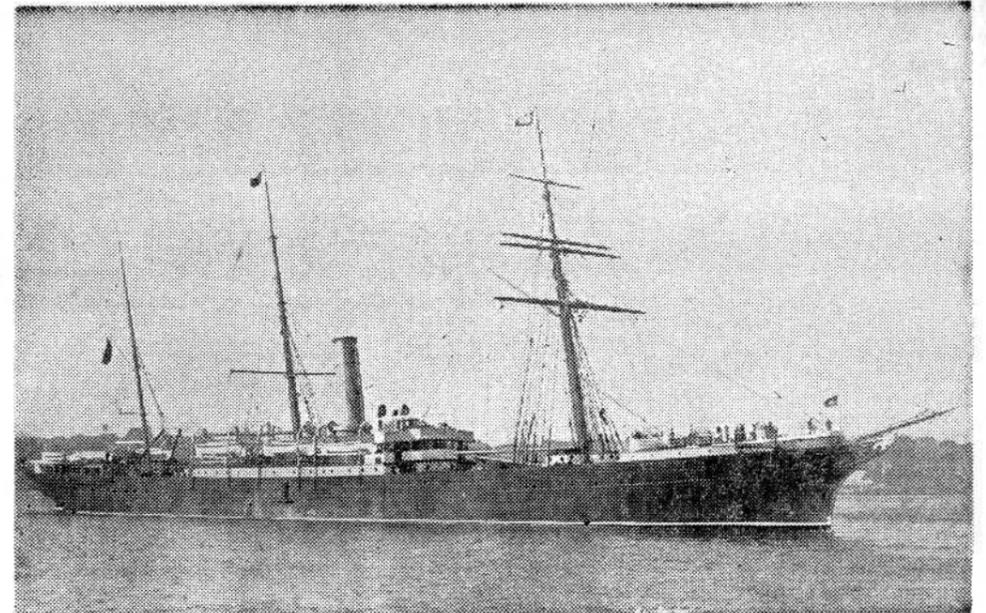
clases, daban 13.5 nudos de media a régimen normal. Barcos de espléndida estampa marinera —proa de violín, palos y chimenea de mucha guinda—, en 1912 fueron reconstruidos y, durante las obras, se aumentó la eslora y colocó una segunda chimenea de mucha guinda—, en 1912 fueron reconstruidos y, durante las obras, se aumentó la eslora y colocó una segunda chimenea. Quedaron con acomodación para 89 pasajeros en primera, 100 en segunda y 189 en tercera y, un

la cual los utilizó en su servicio a Valparaíso. Durante dos años continuaron en dicha línea y, más tarde, fueron amarrados y, como «reserve ships», pasaron sus últimos tiempos en la mar; luego, sólo el desguace esperó a los dos «last ocean liners with clipper bow and bowsprit» que en el mundo fueron.

En 1908, la Aberdeen Line recibió de los astilleros de la Harland and Wolff, en Belfast, el magnífico «Pericles», barco de muy corta vida marinera. De 10.950 toneladas, eran sus principales dimensiones 500 pies de eslora por 62 de manga y, con dos grupos de alternativas cuádruples, daba 14 nudos de media. De estampa marinera similar al «Medic», de la Whiter Star Line, arbolaba cuatro palos en caída y, sobre la superestructura, una solitaria chimenea de mucha guinda.

El «Pericles» disponía de acomodación para pasajeros en primera y tercera y, además, podía transportar carga seca y refrigerada en sus amplias bodegas.

El 31 de marzo de 1910, el «Pericles» varó en Cape Leeuwin y, con los fondos desgarrados, comenzó a hundirse con rapidez. Los pasajeros y tripulantes se pusieron a salvo y, en los botes salvavidas, pudieron alcanzar la costa. El «liner» desapareció bajo las olas y, al día siguiente, un barco que pasaba divisó las señales que le hacían los naufragos; puso proa a tierra y, con sus embarcaciones y las del perdido «liner», tomó a su bordo a la totalidad de pasajeros y tripulantes.



La elegante estampa marinera del «Aberdeen», primero de los «verdinos» que recaló por Santa Cruz de Tenerife.

El «Aberdeen», primero de los «verdinos»

El mismo año en que su quilla fue arbolada en los citados astilleros de la Robert Napier, el «Aberdeen» resbaló por la grada y, a remolque, pasó al muelle de armamento de la firma constructora.

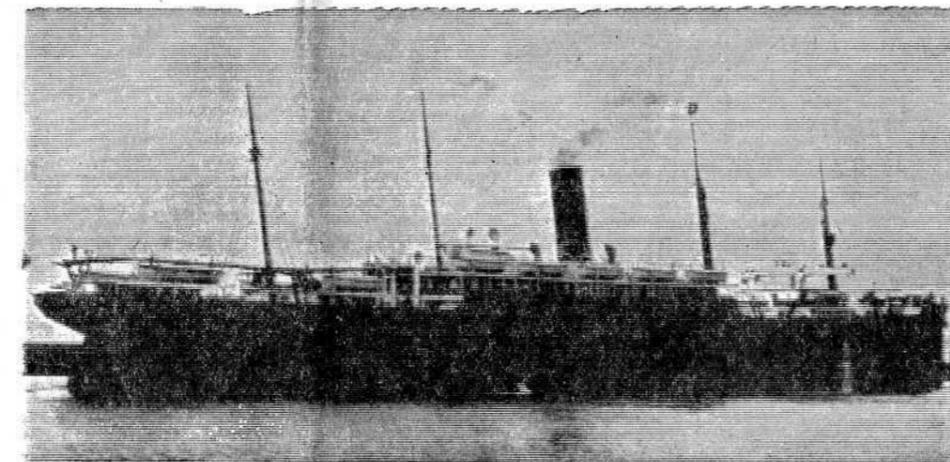
De 3.700 toneladas, el «Aberdeen» era entonces el célebre «the world's pioneer steamship with triple-expansion machinery». Barco de línea gallarda y elegante, su fina estampa marinera —realizada por gracioso arrufo y proa de violín— se remataba con tres palos de mucha guinda, a son de la chimenea, con aparejo de bricbarca que,

casco y máquinas. En primer lugar se aumentaron y mejoraron las instalaciones para el uso de los pasajeros y, al mismo tiempo, se retiraron las antiguas calderas. Estas fueron sustituidas por otras que, más modernas y económicas, mejoraron notablemente el consumo y, al propio tiempo, el rendimiento del barco.

Cambió la estampa marinera del «Aberdeen». La chimenea

ganó altura y del mayor desaparecieron las vergas, pero no así del trinquete, con lo que vino a quedar cambiado su aparejo de bricbarca en bergantín goleta. A pesar de tales reformas, conservaba el «Aberdeen» regular superficie vélica que dar al viento y auxiliarse en sus largas singladuras y, así, ahorrar con ello combustible.

Vuelto el «Aberdeen» a su línea regular, en ella permaneció



El «Pericles» que, botado en 1908, dos años más tarde se perdió por varada en Cape Leeuwin.

hacia Ciudad del Cabo y otros puertos sudafricanos y, una vez terminado el conflicto bélico, fue devuelto a sus armadores.

lo mismo con el «Sham» que, menos dañado, fue reflotado y destinado luego al humilde y útil oficio de pontón carbonero.

Borrado su nombre de los registros de la flota mercante turca —incluso el Lloyd le dio de baja— el «Sham» fue pronto olvidado mientras, con

año más tarde, ambos «liners» volvieron a su antiguo servicio regular.

En 1922, la Mala Real adquirió los dos trasatlánticos —entonces dicha naviera pertenecía al grupo Kysant— y, bajo los nuevos nombres de «Orcana» y «Oruba», pasaron a la Pacific Steam Navigation Co.

Bajo pabellón turco

Por aquella fecha va el 1915 con el hundimiento del Mientras el «E11» manio

De 3.700 toneladas, el «Aberdeen» era entonces el célebre «the world's pioneer steamship with triple-expansion machinery». Barco de línea gallarda y elegante, su fina estampa marinera —realizada por gracioso arrufo y proa de violín— se remataba con tres palos de mucha guinda, a son de la chimenea, con aparejo de bricbarca que, años más tarde, quedó en galleta de velacho.

El «Aberdeen» tenía 362 pies de eslora y 44 de manga y estaba equipado con una alternativa triple que, con potencia de 2.700 H.P. sobre un eje, le daba 12 nudos de media en servicio normal, si bien en las pruebas de mar alcanzó y sostuvo 14 sin necesidad de forzar la máquina. Con viento favorable, la cantidad de trapo que podía largar en sus tres palos significaba un considerable ahorro de combustible, lo cual era muy de destacar y tener en cuenta en la larga ruta que servía.

Su tonelaje y eslora nos presentan al «Aberdeen» como barco relativamente pequeño en comparación con los de otras navieras que servían rutas similares —las citadas P. & O., Orient Line, British-India, Bibby Line, etc.—; pero tales unidades hacían viaje por Suez y el «steamer» de la George Thompson estaba concebido con vista a una rentable explotación comercial por aguas del Atlántico, apoyado en las bases carboneras de Santa Cruz de Tenerife y Ciudad del Cabo.

El «Aberdeen» disponía de acomodación para 45 pasajeros en primera y 650 en clase económica. Estos iban alojados en los entrepuentes que, en los viajes de vuelta, eran utilizados para el transporte de carga.

En 1882, el «Aberdeen» se hizo a la mar por vez primera y, en su escala inaugural en Santa Cruz de Tenerife —venía a la consignación de la firma Hamilton— ya ganó para sí y sus seguidores el destacado sobrenombre de «verdino». Dos fueron los factores decisivos para ello: por un lado el verde claro de su casco y, asociado a ello, la fonética de su nombre. Y, desde entonces, «verdinos» fueron todos los barcos de la George Thompson que por nuestro puerto recalaban.

Tras la estela del «Aberdeen» partió tres años después el «Australasian», de líneas similares, seguidos ambos por otros tres «verdinos» —«Moravian», «Mineveh» y «Salamis»— que, con los «Damascus» y «Thermopylae», se entregaron entre 1884 y 1899.

En 1892, el «Aberdeen» fue retirado de su línea regular y enviado a los astilleros responsables de su construcción para, una vez allí, recibir un largo y necesario repaso de

que, mas modernas y económicas, mejoraron notablemente el consumo y, al propio tiempo, el rendimiento del barco.

Cambió la estampa marinera del «Aberdeen». La chimenea

Por aquella fecha ya el «Aberdeen» resultaba pequeño y viejo y, además, su explotación económica dejaba mucho que desear. Lo mismo ocurría con el «Australasian» y, por 32.000 libras esterlinas, ambos «liners» fueron vendidos al Gobierno turco.

Los servicios de ambos vapores eran necesarios a Turquía que, por entonces, se encontraba en grave aprieto ante una rebelión en el Yemen y casi sin transportes para la conducción de sus tropas por vía marítima. Rebautizados «Halep» y «Scham» respectivamente, pasaron a navegar bajo la contraseña de la Administración de Navegación a Vapeur Ottomane y, tras un corto repaso de máquinas y calderas, partieron rumbo a su nueva zona de operaciones.

Suenan de nuevo sus nombres con motivo de la guerra italo-turca, y campañas de los Balcanes, pero ambos vuelven en época de paz al tráfico comercial entre los puertos turcos del Mar Negro.

La guerra de 1914 a 1918 envolvió al Imperio Otomano en sus redes. Winston Churchill planeó un segundo frente en los Dardanelos y, más tarde, la desgraciada y triste campaña dio comienzo. Tras los campos de minas los transportes turcos mantuvieron con relativa tranquilidad sus tan necesarios viajes con tropas, municiones y material bélico. Sin embargo, navegando en inmersión y tras vencer innumerables dificultades de todo tipo, los submarinos británicos pasaron bajo las redes y minas fondeadas en la zona más angosta del estrecho y, poco a poco, fueron dando buena cuenta de la no muy crecida flota mercante turca que abastecía a los defensores de Gallipoli.

De tales submarinos, uno en particular, el «E-11», logró merecida y justa fama. Inició sus correrías en mayo de

«Aberdeen» regular superficie vélica que dar al viento y auxiliarse en sus largas singladuras y, así, ahorrar con ello combustible.

Vuelto el «Aberdeen» a su línea regular, en ella permaneció

Bajo pabellón turco

1915 con el hundimiento del torpedero «Pelengia Deria» y, luego, el del transporte «Sambul» —años más tarde «Castillo Mombeltran» en la flota de la Empresa Nacional Elcano— que, gravemente averiado, fue luego recuperado. Los cruceros del «E-11» se sucedían y muchos fueron los mercantes que, en aquellos meses, fueron víctimas de sus torpedos.

En los primeros días de agosto se hace de nuevo a la mar el submarino «E-11». Cruzó las zonas minadas y, el día 6, tiene a la vista al pequeño destructor «Peik I Shevket»; cuando el «destroyer» turco desapareció destruido por los torpedos del «E-11», un nuevo blanco apareció ante el ocular del periscopio: navegando muy aterrado, el «Scham» —ocultos sus viejos colores de paz bajo el gris de la guerra— ofrecía sus costados al torpedo.

Los otros «verdinos» de la Aberdeen Line

Del primer grupo de «verdinos», el «Thermopylae» se perdió por varada el 11 de septiembre de 1899 en Green Point, Ciudad del Cabo. El «Damascus», su gemelo, fue transformado en simple carguero en 1907 y, tres años más tarde, fue vendido a armadores italianos.

El «Nineveh», de 3.800 toneladas y botado en 1894 en los astilleros de la Napier, pasó luego a la Eastern and Australian Steamship Company con el nuevo nombre de «Aldenharn». Los «Moravian» y «Salamis» —que databan de 1899— eran ya de 4.500 toneladas, 391 pies de eslora y media de 13 nudos; en 1912, el primero de ellos fue adquirido por la Bank Line y, dos años más tarde, el «Moravian» fue vendido a la Mogul Line, naviera que lo rebautizó «Akbar» y utilizó en aguas de la India.

hacia Ciudad del Cabo y otros puertos sudafricanos y, una vez terminado el conflicto bélico, fue devuelto a sus armadores.

Mientras el «E-11» maniobraba, el antiguo «Australasian» dio fondo y, poco después, se apró al tiempo reinante. Esto hizo aún más fácil el torpedeamiento del viejo vapor que, alcanzado de lleno, se hundió en aguas someras y dejó asomando sobre la superficie sus palos y chimenea.

Dos días después, el submarino «E-11» logró nuevo e importante blanco y hundió al acorazado «Heireidin Barbarossa». Reserva sus ya escasos torpedos y, con fuego de cañón, hundió varios veleros y vapores de cabotaje antes de emprender viaje de regreso a su base.

Al cruzar ante la bahía de Akbash, el comandante del «E-11» divisó por el periscopio al «Halep» —antiguo «Aberdeen»— fondeado junto a los restos semisumergidos de su gemelo. Manióbró el submarino inglés para lanzar el últi-

mo mismo con el «Sham» que, menos dañado, fue reflotado y destinado luego al humilde y útil oficio de pontón carbonero.

Borrado su nombre de los registros de la flota mercante turca —incluso el Lloyd le dio de baja— el «Scham» fue pronto olvidado mientras, con lento pero seguro ritmo, la mar fue destruyendo los restos del «Halep».

A fines de 1955, el remolcador holandés «Humber» condujo al puerto italiano de Savona un viejo casco —negro, sin nombre y roído por el tiempo y el olvido— destinado al desguace prosaico. Aquella ruina flotante, caricatura macabra de lo que fue un barco, era cuanto quedaba del elegante «Australasian». Meses después, en Gran Bretaña quedaban reducidos a chatarra los «Mataroa» y «Tamaron», de la Shaw, Savill and Albion. Ello determinó el cierre del último capítulo en el dilatado historial de los «verdinos», pues aquellos «liners» no eran otros que los «Sophocles» y «Diógenes», con los que la Aberdeen Line finalizó sus construcciones poco antes de la venta de sus acciones e intereses navieros.

1908, —cuando se entregó el moderno «Pericles»— fue vendido y desguazado.

En 1903 y año siguiente, los astilleros de la Stephen entregaron los magníficos «Miltiades» y «Marathon», espléndidos «liners» que representaron un notable avance en cuanto a tonelaje y otras innovaciones respecta.

De 6.750 toneladas, eran sus principales dimensiones 454 pies de eslora por 55 de manga y, con amplia acomodación para pasajeros en tres

año más tarde, ambos «liners» volvieron a su antiguo servicio regular.

En 1922, la Mala Real adquirió los dos trasatlánticos —entonces dicha naviera pertenecía al grupo Kylsant— y, bajo los nuevos nombres de «Orcana» y «Oruba», pasaron a la Pacific Steam Navigation Co.,

Los últimos «verdinos»

En 1911, los astilleros de la Harland and Wolff, de Belfast, entregaron a la Aberdeen Line el nuevo «Themistocles» y, un año más tarde, la misma firma —la cual tuvo a su cargo la construcción de los últimos «liners» de la naviera— terminó la del «Demosthenes», gemelo del anterior.

De 11.200 toneladas, estos trasatlánticos tenían eslora de 501 pies y manga de 62. De acuerdo con la moda entonces implantada por la White Star, el equipo propulsor estaba compuesto por dos grupos de alternativas triples y una turbina de baja que, a régimen normal, les daban media de 14 nudos.

La estampa marinera era limpia y elegante: proa recta y popa de espejo enmarcaban el casco que, sobre las superestructuras, se remataba con chimenea en caída, a son de los palos.

Disponían de acomodación para 100 pasajeros en primera clase y 400 en tercera y, en bodegas, tenían amplia capacidad para el transporte de carga seca y refrigerada.

Durante la guerra de 1914 a 1918, ambos «liners» fueron utilizados como transportes de tropas y, terminada la lucha, fueron modernizados antes de volver a su antigua línea australiana, vía Santa Cruz de Tenerife y Ciudad del Cabo.

En 1931, el «Demosthenes»

tripulantes se pusieron a salvo y, en los botes salvavidas, pudieron alcanzar la costa. El «liner» desapareció bajo las olas y, al día siguiente, un barco que pasaba divisó las señales que le hacían los naufragos; puso proa a tierra y, con sus embarcaciones y las del perdido «liner», tomó a su bordo a la totalidad de pasajeros y tripulantes.

—que había pasado una larga temporada amarrado— fue vendido para desguazar y, un año más tarde, el «Themistocles» pasó a la Shaw, Savill and Albion Co., naviera que lo empleó en su línea a Australia y Nueva Zelanda hasta que, en 1947, corrió la misma triste suerte que su «sister ship».

En 1914, los mismos astilleros de la Harland and Wolff entregaron el «Eurípides» que, de 14.900 toneladas y 551 pies de eslora, alcanzaba máxima de 14,5 nudos en servicio normal. Disponía de acomodación para 140 pasajeros en primera y 334 en tercera y, el 1 de julio de dicho año, zarpó de Londres en viaje inaugural a Santa Cruz de Tenerife, Ciudad del Cabo y Brisbane. A su llegada a este puerto australiano, el «Eurípides» fue requisado por el Almirantazgo y, como transporte de tropas, navegó hasta que la paz llegó de nuevo al mundo.

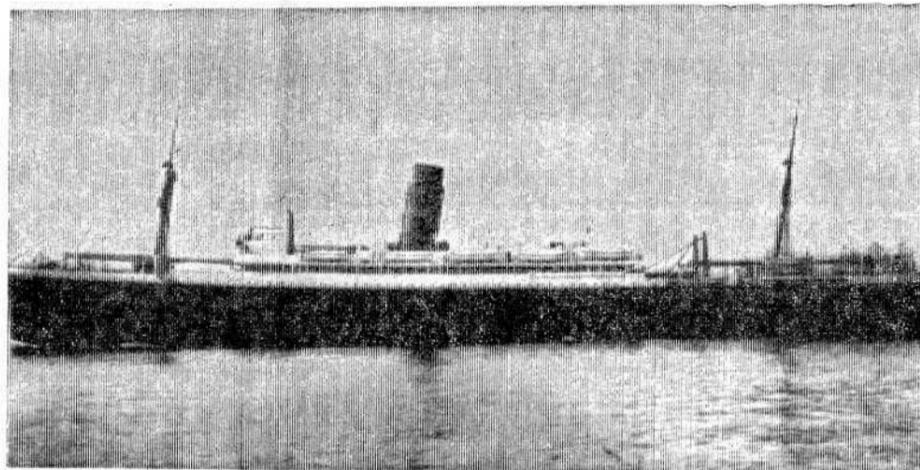
Tras un necesario recorrido de casco y máquinas, el «Eurípides» retornó a su línea regular y, ya en 1926, fue adquirido por la Shaw, Savill and Albion —la propietaria de los aquí tan populares «mama-rías»— y modernizado tanto en lo que respecta a máquinas como a la acomodación para pasajeros. Adaptadas las cal-

para 130 pasajeros en primera clase y 400 en tercera y, ya en 1926, en régimen de «long-term charter» pasaron a la Shaw, Savill and Albion Co. que, más tarde, los adquirió y rebautizó «Tamaroa» y «Mataroa» respectivamente. Modernizados y con las calderas preparadas para combustible líquido —ya también con la acomodación para pasajeros en clase única— volvieron a la mar y, en 1939, fueron empleados como transportes de tropas.

El «Tamaroa» navegaba integrado en el convoy que, el 25 de diciembre de 1940, fue atacado por el crucero alemán «Admiral Hipper». Este había bajado hasta el Norte de Tenerife para proteger la salida de los mercantes «Baden» y «Madrid» que, desde Santa Cruz y Las Palmas, trataban de alcanzar puertos franceses.

Mientras el «Hipper» combatía con el crucero «Berwick», que con unas fragatas y corbetas daba escolta al convoy, los mercantes cambiaron de rumbo y, a la máxima, se alejaron de la zona. El «Tamaroa» fue uno de los que pudo escapar del fuego artillero del «Hipper» —alguno de los transportes tuvo que entrar de arribada en Funchal— y, una vez alejado el crucero alemán, el convoy volvió a su primitivo rumbo.

Reformados en 1948, los últimos «verdinos», aquellos «Tamaroa» y «Mataroa» —antiguos «Sophocles» y «Diógenes»— quedaron con acomodación para 370 pasajeros y, hasta 1957, se mantuvieron en servicio. Su desguace significó el último capítulo en la historia de los viejos «verdinos», aquellos que ya no son en la mar, pero sí en los anales del puerto de Santa Cruz de Tenerife.



El «Sophocles» —luego «Tamaroa»— que con el «Diógenes» fue uno de los últimos «verdinos» que vinieron por nuestro puerto.—(Reproducciones fotográficas, Juan Hernández).

 **las Teresitas**
CENTRO RESIDENCIAL Y TURISTICO
«LA GRAN PLAYA DE SANTA CRUZ»

¡Suscriba Teresitas!

Información en:

Avenida de Anaga, 35-2° - Teléfono 27 18 08

CAMARONES

les brindamos a saborearlos, así como gran variedad de mariscos y pescados frescos, nuestra cocina es casera, el vino es de excelente calidad tacorontera, LOS PRECIOS, VD. SERA NUESTRA PROPAGANDA. Nos pregunta dónde:

Cafetería «DALLAS»

TERCERA TRANSVERSAL AVENIDA
DE VENEZUELA

(Barrio Salud)

NOTA: Admitimos encargos llamando al teléfono: 22.82.24, como también disponemos para los pescadores de caña, todos los días, camarones y calamares.