

# El "SS Tarifa"

*Manuel Quero Oliván*

Dentro de la serie de barcos denominados "Tarifa", el que a continuación paso a describir es quizá el más bello exponente (desde el punto de vista marinero) de los buques que ha llevado el nombre de nuestra ciudad. Relativamente moderno, además de su máquina alternativa, presentaba al salir de astillero un majestuoso velamen de bergantín (1) y un estilizado casco, cuya proa, de forma lanzada tipo clíper, cortó tanto las agitadas aguas del proceloso Atlántico Norte como las tranquilas del Mediterráneo, paseando así por más de medio mundo el nombre de TARIFA.

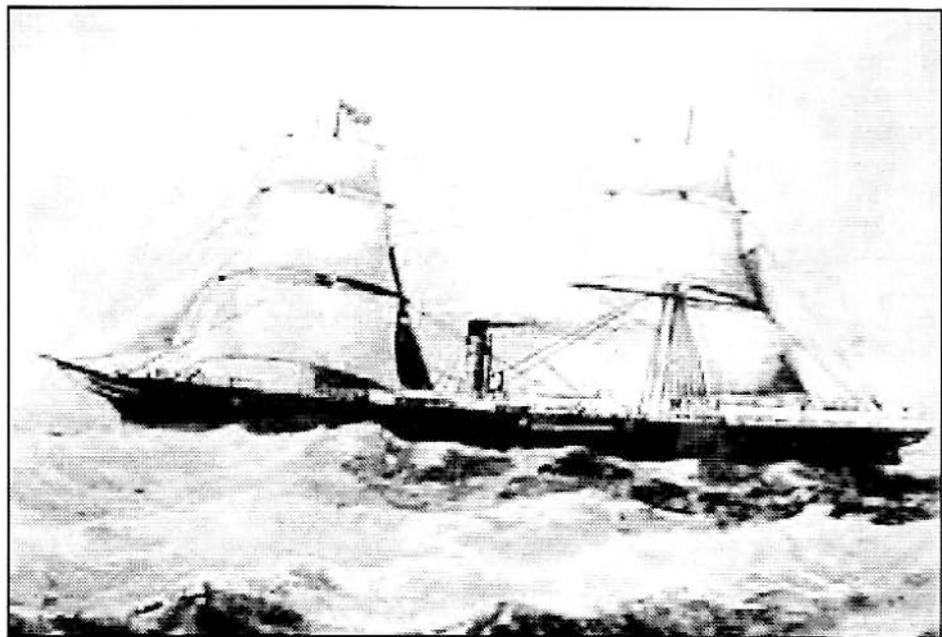
El "**SS Tarifa**" (las dos eses significan: Sailing ship = barco de vela) se construyó hace 140 años, concretamente, fue botado el 12 de enero de 1865 en los astilleros "J&G Thompson" de Glasgow (Escocia) por encargo de la compañía British & North América Royal Mail Steam Packet, la cual se denominó más adelante "Cunard Steamship" o Cunard Line. Su propietario y fundador Samuel Cunard, fue uno de los grandes impulsores de la navegación transatlántica a vapor. Cunard fundó la compañía con un capital de 270.000 libras esterlinas y un contrato estatal por siete años para el transporte quincenal del correo trasatlántico entre Liverpool, Halifax y Boston.

El casco del "**SS Tarifa**" era ya de acero y no de madera como eran muchísimos de los buques de aquel entonces. Con sus 93 metros de eslora (2) y 12 de manga puede decirse que era un buque de buen porte, arrojando un Registro Bruto de 2.058 toneladas. Era un barco de los denominados de propulsión

mixta, o sea, combinaba la propulsión a vapor y vela, por lo cual aparece en la ilustración luciendo una chimenea entre ambos palos. A su salida de astillero, iba aparejado de bergantín; aparejo que, posteriormente, sería modificado quitándole las velas cuadradas y cangrejas, quedando reducido a dos mástiles que servían sólo para auxilio de las plumas de carga y, a lo sumo, largar los foques o sostener un posible aparejo de capa (3) para caso de temporal.

## EL "SS TARIFA", BARCO DE EMIGRANTES

Las condiciones de vida a bordo de los primeros buques mercantes que transportaban emigrantes eran realmente difíciles. Como muestra, hay constancia que en el año 1847, de los 100.000 emigrantes que salieron de las Islas Británicas rumbo al Canadá, 20.000 murieron a la llegada y 17.000 ni siquiera lograron ver la costa de la llamada por ellos "tierra de promisión". El paso de la vela al vapor cam-

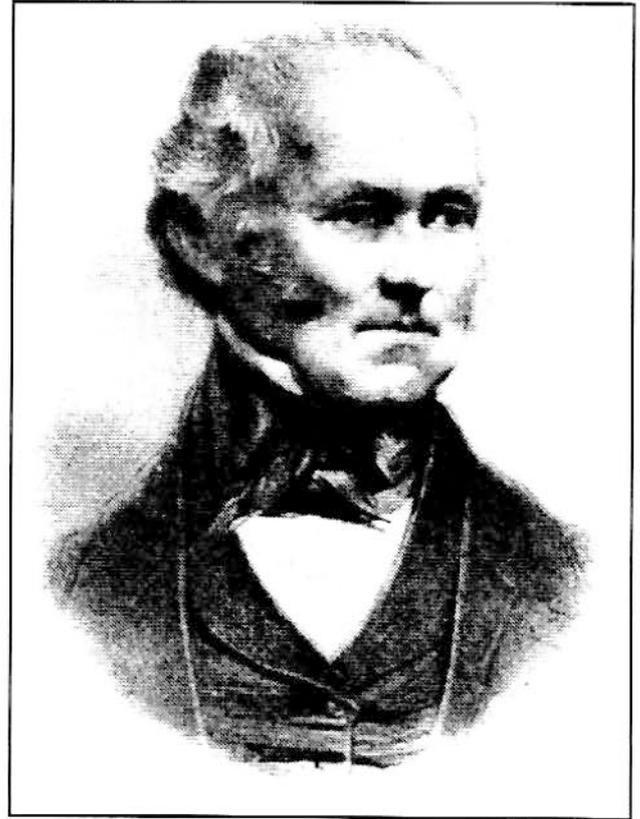


Pintura donde se representa al "SS Tarifa" navegando.

bió notablemente el panorama, hasta el punto de que en 1880 desembarcaron en América 457.257 inmigrantes con una pérdida, durante la navegación, de "sólo" 269 personas.

Si bien los pasajeros de tercera clase que navegaron en el "**SS Tarifa**" no lo debieron pasar muy bien, en la época de la vela las condiciones de vida de los emigrantes todavía eran peores y, además, estaban agravadas por el comportamiento de unos capitanes y tripulaciones sin escrúpulos.

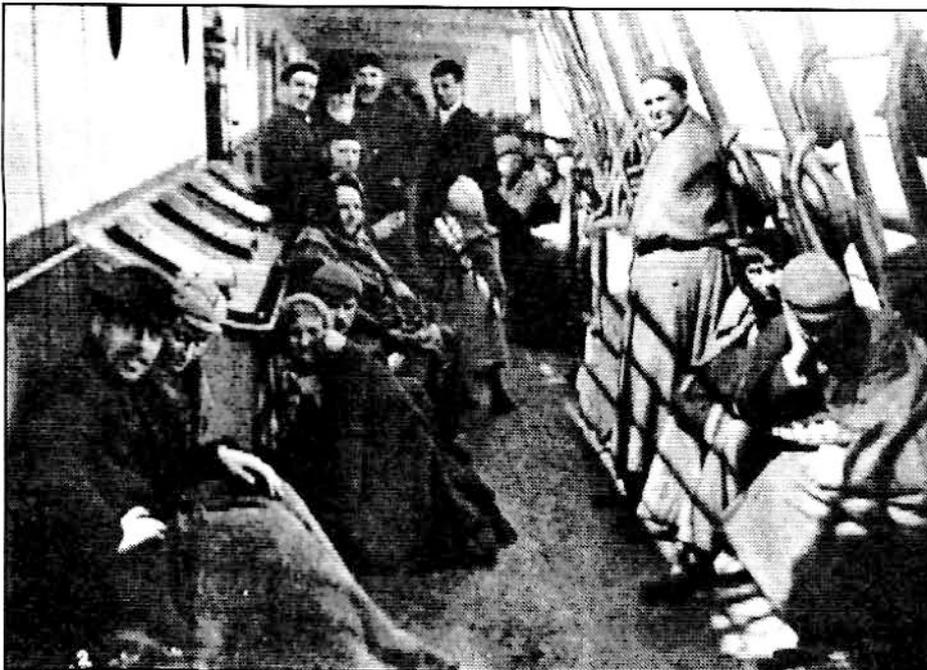
Pocos años antes de la época en que navegó el "**SS Tarifa**", no era raro que algunos veleros se hicieran a la mar sobrecargados de personas y sin llevar suficiente provisión de alimentos; de modo y manera que, si el viaje por cualquier razón duraba algo más de lo previsto (lo cual era frecuente), la gente moría lentamente de hambre. Eso solía pasar en los barcos que hacían la ruta entre Irlanda y los Estados Unidos durante los duros años entre 1840 y 1850, cuando el pueblo irlandés, empobrecido y hambriento no podía permitirse el lujo de ser exigente en cuanto al trato durante el viaje. A aquellos barcos los llamaban "barcos ataúd". La codicia de armadores, corredores marítimos y agentes de emigración sin escrúpulos era total. Conviene resaltar que una de las mayores agencias fletadoras británicas se había dedicado con anterioridad a la trata de esclavos, actividad ésta en la que alcanzó notable importancia. Esta agencia aplicó al negocio de transporte de emigrantes los mismos principios que tan



Samuel Cunard

buenos resultados le habían procurado en el tráfico de negros. Había ocasiones que era tan poca la diferencia entre el trato dado a los emigrantes y el que les habían dado a los esclavos que, lo único que les diferenciaba era el que estos últimos habían pagado en dinero contante y sonante el "privilegio" de ser transportados.

En las fechas en que navegaba el "**SS Tarifa**", las cosas habían cambiado bastante. Los buques eran bastante eficaces y los viajes se hicieron tolerables, sobre todo gracias a que los alojamientos de tercera clase habían sido adaptados y mejorados por las grandes compañías, entre ellas la White Star y la Cunard a la que pertenecía el "**SS Tarifa**". Las compañías competían (al menos en sus carteles propagandísticos) en cuanto a comodidades, por lo



Emigrantes en cubierta.

que no era raro que se anunciara que, los pasajeros de tercera clase irían "alojados en espaciosos salones debajo de cubierta" (que después resultaba ser un gran sollado (4) atestado de literas), señalando además que, en el precio del billete se incluía "Colchón y manta. Pan fresco, carne fresca y vino diarios". No obstante de lo anterior, las diferencias entre primera y tercera clase eran abismales. Para los pasajeros de primera se anunciaba "cuartos de baño, iluminación eléctrica, biblioteca, salón de juegos y salón de fumadores".

Cuando el "**SS Tarifa**" llegaba a Nueva York, lugar donde se dirigía la mayor parte del flujo migratorio, el centro de acogida estaba en Castle Gardens (luego llamado Ellis Island). Allí los emigrantes eran sometidos a una revisión médica y censados con sus nombres y nacionalidad, antes de darles vía libre para instalarse y comenzar su nueva vida. Cualquiera que fuese su destino, con la experiencia de los horrores del viaje a través del

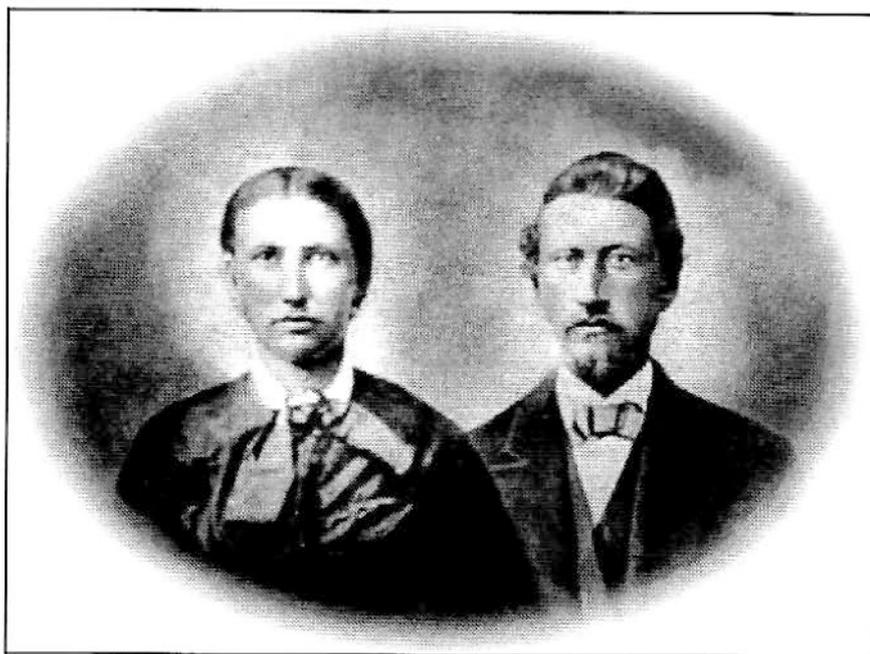


Emigrantes en el entrepuente.

océano (al menos en los primeros años de la emigración), los emigrantes procuraban encontrar trabajo y mejorar su suerte y en Estados Unidos, país en vías de desarrollo, estaban contentos de recibir estos trabajadores.

El "**SS Tarifa**" tenía 50 camarotes para alojar la primera y segunda clase y, además, varios sollados y un gran entrepuente con capacidad total para unos 650 pasajeros de tercera clase. Si bien este barco estaba en principio destinado a cubrir la ruta entre Inglaterra y los puertos del Mediterráneo, no fue así. Su primer viaje lo hizo de Liverpool a Nueva York el 22 de julio de 1865.

Su ruta trasatlántica más habitual era la que hacía partiendo de Liverpool, con escala en Queenstown (Irlanda) y terminando en Nueva York, haciendo también muchos viajes vía Boston (Massachussets). Su última línea regular en esta ruta fue el 24 de febrero de 1871 y el 11 de abril de 1871 fue desviado a la línea Liverpool-Queenstown-Boston. Su última línea regular en este servicio fue el 31 de julio de 1873 y des-



John Henry Nieland, pasajero del "**SS Tarifa**" junto a su primera esposa en el año 1875.



El pionero norteamericano John Henry Nieland junto a su segunda esposa, Anna Köster.

de Aquel entonces navegó mayormente en el Mediterráneo con algún viaje ocasional a Boston. Su último viaje a Boston fue el 8 de noviembre de 1888 siendo finalmente desguazado en Italia en el año 1899.

John Henry Nieland (5), un emigrante de origen alemán, llegó a Norteamérica a bordo del "**SS Tarifa**". En las memorias de este "**pionero**" del medio oeste americano, contaba que embarcó en tercera clase (la conocida como "steerage" o entrepuente). El barco partió de Liverpool, hizo escala en Queenstown (Irlanda) y desembarcó en Boston (Massachussets) el día 23 de agosto de 1869.

Dicho emigrante, que contaba al desembarcar la edad de 17 años, quedó impresionado con el tamaño y buenas condiciones que ofrecía el "**SS Tarifa**". Una vez en Estados Unidos, se afincó en la localidad de Breda, condado de Carroll en el Estado de Iowa. Allí, casó en primeras nupcias con Anna Berning (1854-1883) con quien tuvo

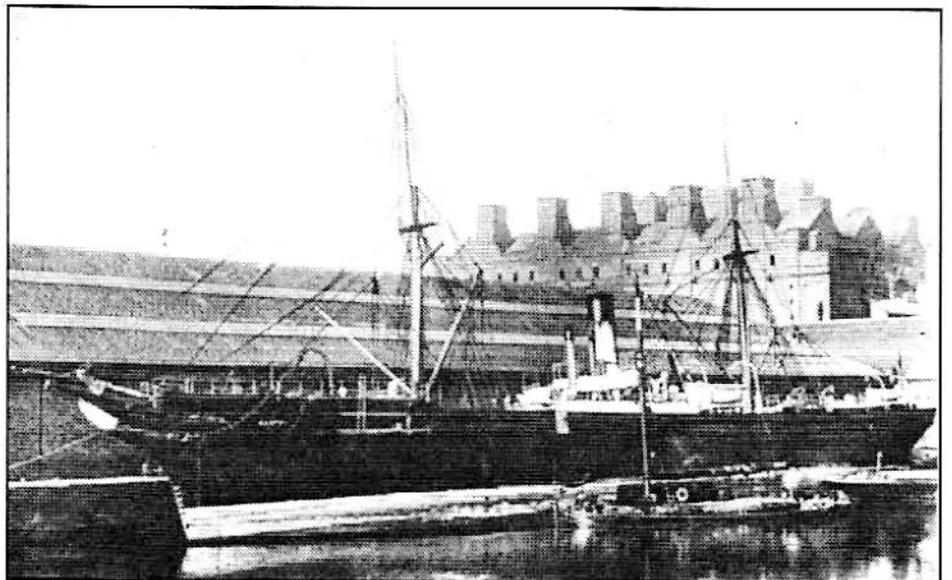
cinco hijos; posteriormente, tras morir su primera esposa, casó con Anna Köster (1863-1933) que también había emigrado de Alemania, con quien tuvo once hijos más. John Henry Nieland murió con 97 años de edad, contando en ese momento con 175 descendientes vivos.

#### **CARACTERÍSTICAS DEL "SS TARIFA"**

Lugar de construcción: . Glasgow (Escocia).  
 Año de construcción ..... 1865.  
 Año de desguace: ..... 1899.  
 Eslora: ..... 93 metros.  
 Manga: ..... 12 metros.  
 Desplazamiento: ..... 2.058 TRB.  
 Combustible: ..... Carbón.  
 Velocidad: ..... 11 nudos.  
 Casco: ..... en acero.  
 Hélices ..... Una.

**Curiosidades:** Samuel Cunard, fundador de la compañía naviera propietaria del "**SS Tarifa**" murió el mismo año en que se botó este barco. Eran barcos idénticos y de la misma serie que el "**SS Tarifa**": el "**SS Aleppo**" (6), "**SS Malta**", "**SS Palmyra**" y "**SS Trípoli**".

Cuando en 1899 se desguazó el "**SS Tarifa**", la Cunard Steamship Company contaba ya con una excelente flota de trasatlánticos, algunos de ellos ganadores del famosísimo trofeo del Gallardete Azul (7), como era el caso del "**Lucania**" (no confundir con el **Lusitania** (8) también de la Cunard) ganador



El buque "**SS Aleppo**", idéntico y de la misma serie que el "**SS Tarifa**". en la imagen aparece ya sin su velamen.

de tan acreditado trofeo, estaba en el cuarto lugar de los trasatlánticos más grandes del mundo con sus 12.950 toneladas.

#### FUENTES DE INTERNET CONSULTADAS

- [http://nieland.our-kin.com/History/Obituaries/JohnHenryNieland\\_1852-1949.htm](http://nieland.our-kin.com/History/Obituaries/JohnHenryNieland_1852-1949.htm)  
 - <http://www.herkenroth.de/ahnen/paffhaus.htm>

#### BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- *Enciclopedia General del Mar*. Ediciones Garriga, S.A. Barcelona, 1957.  
 - *Grandes veleros*. Ediciones Altaya, S.A. Barcelona, 1999.  
 - *El mundo de los Barcos. Enciclopedia de la navegación*. Ediciones del Prado, S.A. Madrid, 1998.  
 - *Navíos y Veleros*. Editorial Planeta-De Agostini, S.A. Barcelona, 1993.

#### REFERENCIAS

(1) El "**SS Tarifa**" iba aparejado de bergantín redondo: dos palos, mayor y trinquete, además del bauprés, con velas cuadradas en ambos. Tras el palo mayor largaba una cangreja grande y, además, también otra cangreja tras el trinquete para aprovechar mejor los vientos a un largo o en popa.  
 (2) Muy parecido en tamaño al buque escuela español Galatea.  
 (3) Aparejo de capa: Es un reducido pero muy fuerte apa-

rejo utilizado para soportar un fuerte temporal o esperar vientos favorables a la derrota pretendida. Con él se pretende aguantar el buque de modo que éste pueda mantenerse sin ir apenas adelante y así lograr que se cree un remanso a barlovento que evite que la mar rompa directamente contra él.

(4) Sollado: Habitación dormitorio para dar alojamiento a un más o menos elevado número de personas.

(5) John Henry Nieland (1852-1949). Fue el segundo de tres hermanos de la familia Nieland que emigraron a América, quedando en Alemania dos hermanos más que no emigraron.

(6) El "**Aleppo**" (gemelo de la misma serie que el "**SS Tarifa**"), aparece en la ilustración ya sin el aparejo de bergantín que tenía al ser botado, no se ha encontrado ninguna fotografía del "**SS Tarifa**" sin su aparejo de velero.

(7) El "Gallardete Azul" era el trofeo que se otorgaba al barco mercante que cubría la travesía del Atlántico Norte en menor tiempo. Cuando se desguazó el "**SS Tarifa**", el Lucania de la Cunard lo tenía tras haber cruzado el Atlántico Norte en 5 días, 8 horas y 38 minutos.

(8) El Lusitania de la Cunard, como el Titanic (de la White Star) fue un barco señalado por el infortunio. El 7 de mayo de 1915, durante su viaje de vuelta de Nueva York, fue torpedeado y hundido en aguas de Irlanda por el submarino alemán U-20. A resultas de tal ataque murieron 1.198 personas, lo cual indujo a los Estados Unidos a abandonar su neutralidad y a entrar en guerra.

**ALJARANDA** comunica a todos sus lectores que el Servicio de Publicaciones del Excmo. Ayuntamiento de Tarifa ha editado un Cd-Rom con el contenido de los números del 0 al 55 de esta revista. Todos aquellos interesados que quieran hacerse con el mismo pueden dirigirse a la dirección de nuestra revista:

Consejo de Redacción.  
 Revista **ALJARANDA**.  
 Excmo. Ayuntamiento de Tarifa.  
 Amor de Dios, nº 3  
 11380 Tarifa (Cádiz)

o bien llamando al Teléfono/Fax:  
 956 68 46 89