

LA ISLA y los barcos

En la Dársena Pesquera está siendo desguazado el "Ginés Cerdá"

- En 1914 fue adquirido por la Royal Navy y, rebautizado H.M.S. "Seamew", navegó como patrullero antisubmarino
- En 1920 volvió a sus actividades pesqueras y, años más tarde, se compró para aprovechar su máquina y caldera
- Reconstruido y transformado en motonave en 1945, desde entonces ha faenado en el banco canario-sahariano

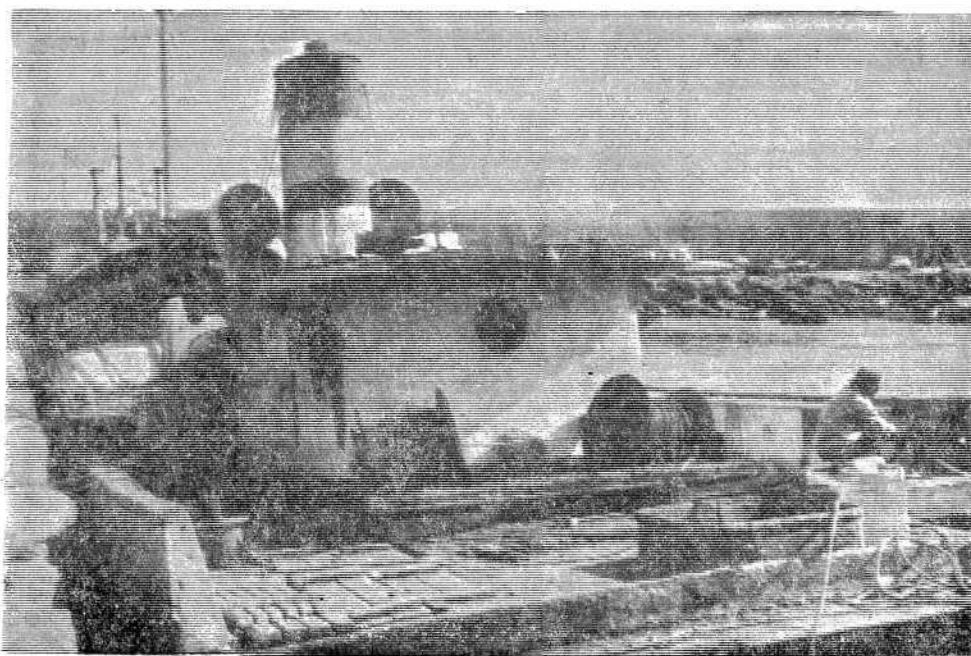
En la Dársena Pesquera muere para la mar el "Ginés Cerdá" que, con 65 años de mar sobre sus cuadernas, deja tras sí el recuerdo imperecedero de su estampa marinera de auténtico "trawler" inglés y, con ella, evocaciones de aquella campaña submarina sin restricciones, decretada por el Alto Mando de la Marina de Guerra alemana en 1917 pues, en tales años, actuó como "patrol ship" de la Royal Navy.

El "Ginés Cerdá" que muere entre el chisporroteo de los sopletes, nació a la mar en 1909 en los astilleros de la Smith's Dock Company Limited, de North Shields. De 230 toneladas brutas, 105 netas y 180 de desplazamiento eran sus principales dimensiones 28,25 metros de eslora por 6,75 de manga y, con una alternativa triple —producto de las factorías de la North Shield Engineering and Dry Dock Co. Ltd.— daba media de 10 nudos.

Su vida marinera hasta 1914 transcurrió en los bancos y caladeros del Mar del Norte, zona donde tradicionalmente faenaban las flotillas de "trawlers" con base en los puertos de Grimsby y Lowestoft.

Llegó la guerra y, en aquel fatídico año de 1914, Gran Bretaña —isla y marinera— no conocía aún el alcance que la acción guerrera podría tener en la triste y cruda realidad de la contienda. Cuando los submarinos comenzaron a hacer sentir todo el peso

■ por Juan Antonio Padrón Albornoz ■



Desmontado el puente, la chimenea se alza y da prestancia al pesquero que muere.

gris y convenientemente artillado, arboló el blanquirrojo pabellón de San Jorge con el nuevo nombre de H. M. S. "Seamew".

Al mismo tiempo que estas unidades eran adquiridas, se ordenó por el Almirantazgo la construcción de otras especialmente diseñadas para la

lida a la mar de la Flota alemana que, después de Jutlandia, no se arriesgó a un nuevo y decisivo combate.

El peligroso servicio acogió a los hombres de la estirpe de Gordon Campbell y también a los que, retirados por razón de la edad, solicitaron volver a la mar. Como ejemplo, hasta el día de hoy, el Almirantazgo para que adoptase al pesquero como base para la construcción de una adecuada y numerosa flota antisubmarina.

Sus planos, sus diseños de

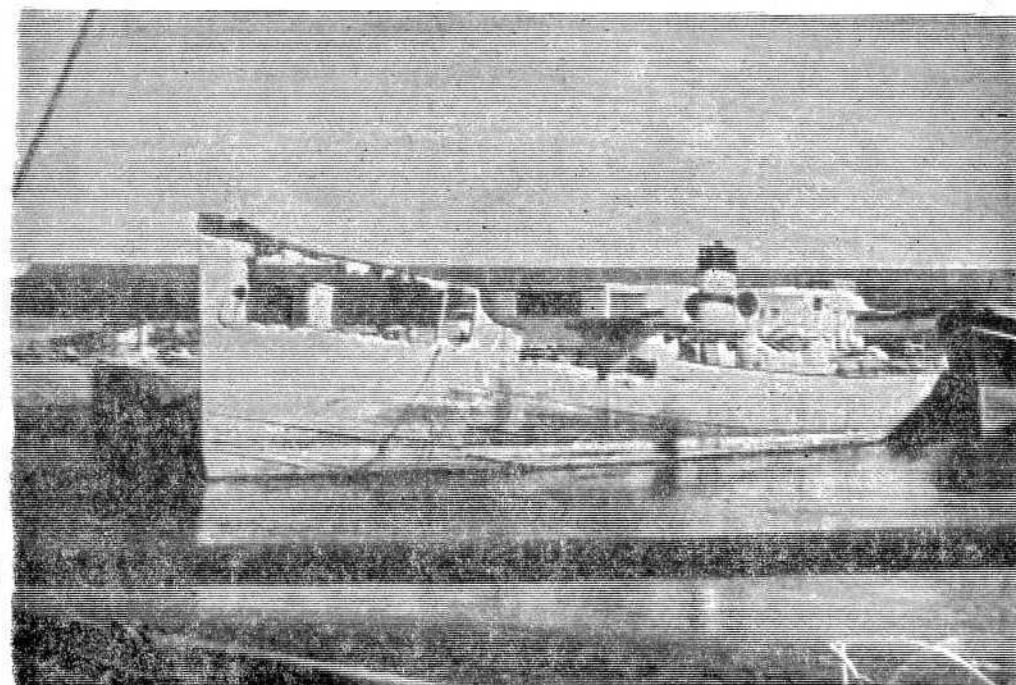
Almirantazgo para que adoptase al pesquero como base para la construcción de una adecuada y numerosa flota antisubmarina.

épocas de paz, sirvieron para tres tipos concretos —"Strath" "Castle" y "Mersey"— que se consideraban ideales para el cometido a que se les destinaba, y sobre todo, llevaban en sí —en sus esenciales características— aquel algo que faltaba a las unidades de otros tipos: la citada baratura y rapidez de construcción.

Los "Strath" eran 139 unidades, mientras que los "Mersey" y "Castle" ascendían a 110 y 139 respectivamente. Según se terminaban y artillaban, estos pequeños buques eran destinados a las flotillas encargadas de la escolta de los convoyes costeros, así como también a las encargadas de los "barridos" antisubmarinos por aguas del Mar del Norte y zonas de recalada a los grandes puertos ingleses.

Pintados de gris, y con los palos rematados por los masteleros de mucha guinda que caracterizaron aquellos primeros años de la radiotelegrafía, los "trawlers" se hacían valientemente a la mar desde Scapa, Rosyth, Harwich, Cromarty, The Nore, Portsmouth y Devonport. Más adelante según la guerra avanzó y se elevó el número de unidades disponibles, se formaron nuevas flotillas que quedaron basadas en Inm'gham, Firth of Fort, Portland, Pembroke, Kirkwall y Newhaven.

En aquellos años de la post guerra también se adquirieron dos "trawlers" franceses —uno de ellos el "Bailleneau" luego motonave "Musel" en



El «Ginés Cerdá», en la Dársena Pesquera, muestra el avance del desguace. (Fotos Juan Hernández).

Adela", "Guimerá", "Juan", "José Ignacio de C.", etc.— que, años más tarde, tan conocidos serían en puertos de las Islas donde, por aquello de la edad, algunos murieron en el desguace en el mismo triste fin que hoy tiene el "Ginés Cerdá", aquel su compañero bajo los colores de la Royal Navy.

Otros ocho de estos "trawlers" —"William Doak", "Henry Cramwell", "Anthony Aslett", "Patrick Bowe", "John Chivers", "John Bomkworth", "James Connor" y "Alexander Palmer"— fueron adquiridos por la Marina de Guerra española cuando la campaña de Marruecos y tomaron los nuevos nombres de "Arcila", "Xauen", "Uad Kert", "Uad Targa", "Uad Martín", "Uad Ras", "Uad Muluya" y "Uad Lucus".

De éstos dos quedaron para siempre en aguas de Canarias; el "Uad Ras" varó el 22 de diciembre de 1930 en aguas de Caleta Fuster, en Fuerteventura, y a pesar del auxilio que le prestó el vapor correo "La Palma", no pudo ser puesto a flote y, dos días más tarde, se perdió totalmente. Por lo que respecta al "Uad Kert", aún recordamos su muerte para la mar cuando, en la playa cercana al Club Náutico de Las Palmas le corrían soplete.

En aquellos años de la post guerra también se adquirieron dos "trawlers" franceses —uno de ellos el "Bailleneau" luego motonave "Musel" en

estas aguas— y seis antiguos alemanes que, bajo bandera española todos, con sus cascos valientes y finos comenzaron a arar la mar para arrancarle sus húmedos tesoros.

Por lo que al "Nunthorpe Hall" respecta, una vez suprimidos los pequeños cañones y varaderos, se le volvió a preparar para sus faenas pesqueras y, bajo la contraseña de la C. Hindle —cuya gerencia la llevaba la firma Taylor and Co. (Fleetwood) Limited, de Fleetwood— navegó banda a banda con el "Sulby", de tonelaje muy similar y también botado en 1909 en los astilleros de la Smith's Dock Co., en North Shields.

La Taylor, que tenía su sede en Wyre Docks, llevaba también la gerencia de la L. Watson, la cual disponía del "John Erik" —de 230 toneladas y botado en 1905 en los astilleros de la Cochrane Sons de Selby—; la Bay-Steam Trawlers (Fleetwood) Limited, con la misma gerencia, tenía el "Endymion", de 164 toneladas y que databa de 1900, y la Bourene-Trawling Co. Ltd., el "Nettle", de 173 toneladas y botado en 1905 en los astilleros de la Mackie Thomson, de Glasgow.

Estos fueron los pesqueros que, banda a banda con el "Nunthorpe Hall", faenaron en los caladeros y bancos hasta que, con motivo de la modernización de la flota, éste fue vendido y pasó a otros armadores ingleses.

mento por el antiguo "Nunthorpe Hall" pero, más tarde, lo adquirió don Eduardo Coll y, a remolque del veterano "Aguila de Oro", zarpó rumbo a Las Palmas, donde se le modernizó y equipó con un diesel.

Volvió a la mar con el nombre de "Ginés Cerdá" y matrícula de Santa Cruz de Tenerife. El casco, valiente y arrufado, ganaba elegancia con la guinda de los palos, en caída ligera, a son de la chimenea. Y así inició nueva etapa en la mar el antiguo "trawler" que, desde el Mar del Norte, había llegado años antes al Atlántico isleño.

En sus frecuentes y regulares recaladas por nuestro puerto compartió el muelle con algunos de sus antiguos compañeros de la Royal Navy —"Toralla", "Fantástico", "Santa Urbana", etc.— que, con otros ya citados, habían bajado a faenar en el banco canario-sahariano.

Posteriormente se le cambió el motor y, en lugar del primitivo, se le instaló uno, de ocho cilindros, construido en las factorías barcelonesas de La Maquinista Terrestre y Marítima. Este, de 600 I.H.P., le daba media de 10 nudos y consumía a razón de 2,8 toneladas de fuel-oil por singladura.

Vuelta a la mar. Vuelta a los caladeros con su altiva gracia de palos y chimenea, pero sin el negro penacho que caracterizó su navegar en aquellos primeros años en el Mar del Norte. Recio de casco, el "Ginés Cerdá" conservaba la prestancia y gallarda

Años de guerra en la mar

A pesar del esfuerzo realizado para el Servicio de Faros

Los últimos años en la mar

El "Nunthorpe Hall" fue primitivo y quedó manchado por

de "trawlers" con base en los puertos de Grimsby y Lowestoft.

Llegó la guerra y, en aquel fatídico año de 1914, Gran Bretaña —isla y marinera— no conocía aún el alcance que la acción guerrera podría tener en la triste y cruda realidad de la contienda. Cuando los submarinos comenzaron a hacer sentir todo el peso de su amplia capacidad ofensiva sobre las vitales líneas de comunicación inglesas, la nación no tuvo más remedio que recurrir a su flota pesquera, a sus "trawlers" y "drifters" que, desde Grimsby y Lowestoft, se hacían diariamente a la mar en busca del irisado y palpitante fruto que ésta guardaba en sus entrañas.

Y así fue como, ya en los primeros días de la lucha, aquel "Nunthorpe Hall"— el "Ginés Cerdá" que hoy muere para la mar— fue adquirido con otros 36 "trawlers" de su mismo tipo y, pintado de

Los "trawlers" de la Royal Navy

El H. M. S. "Seamew" montaba en el castillo una pieza de 76 milímetros, mientras que, en la plataforma enmarcada por la chimenea y el mayor, otra de igual calibre completaba su armamento. A popa, sobre la borda, dos varaderos para las cargas de profundidad constituían todo el equipo ofensivo con que se contaba para luchar con los submarinos en inmersión.

Bajo negros y espesos penachos de humo los antes citados pesqueros de Grimsby y Lowestoft habían resultado ideales para la lucha contra los submarinos de von Tirpitz.

Pocos meses después de iniciadas las hostilidades, el "U-14" fue abordado y hundido por un pesquero armado cerca de Peterhead y, unos días más tarde, el "U-18"—que navegaba en las cercanías de la base naval de Scapa Flow— corrió la misma triste suerte en su encuentro

gris y convenientemente artillado, arboló el blanquirrojo pabellón de San Jorge con el nuevo nombre de H. M. S. "Seamew".

Al mismo tiempo que estas unidades eran adquiridas, se ordenó por el Almirantazgo la construcción de otras especialmente diseñadas para la lucha antisubmarina. Los célebres "P", "PC", "Flower" y "Kil", eran ideales para el fin propuesto ya que, dadas sus características, se podían construir en astilleros sin experiencia en cuanto a buques de guerra respecta.

Sin embargo existía un inconveniente importante desde el punto de vista de la urgente necesidad que de ellos se tenía, y éste era el de los largos meses en grada, amén del tiempo requerido para su total terminación y —lo que también tenía capital importancia— el elevado coste por unidad.

con otro "trawler" artillado.

Ante estas primeras victorias de la flota pequeña y valiente —la que cambió sus artes de espaca por el cañón— se suceden otras. Los submarinos "U-74", "UB-4", "U-109", "UB-30", "U-82" y otros muchos, cayeron bajo los impactos certeros de la artillería de estos pequeños buques que, sólo meses antes, araban la mar con sus proas y sus redes.

Los "trawlers" eran la respuesta adecuada a los submarinos alemanes y la Royal Navy vio afluir los voluntarios necesarios para marineros. Estos buques y los "Q-ships"—los célebres "buques-trampa"— eran los preferidos, no sólo por los ansiosos de distinción y notoriedad, sino también por los marinos cansados de la un tanto forzosa inactividad de los grandes "capital-ships" de la Home Fleet que, en sus bases metropolitanas, esperaban la sa-

lida a la mar de la Flota alemana que, después de Jutlandia, no se arriesgó a un nuevo y decisivo combate.

El peligroso servicio acogió a los hombres de la estirpe de Gordon Campbell y también a los que, retirados por razón de la edad, solicitaron volver a la mar. Como ejemplo baste citar al almirante Marx que, en situación de reserva entonces, solicitó y obtuvo el mando del "Bury"—un simple dragaminas de la clase "Hunt", de sólo 800 toneladas— mientras que, desde Canadá, donde vivía ya retirado de la mar, llegó el capitán de fragata Bernays, dispuesto también a enrolarse y tomar parte activa en la lucha contra los "U-boats" de von Tirpitz.

Los pesqueros armados tenían como misiones las de luchar contra los submarinos y, al propio tiempo, dar escolta a los convoyes costeros —las grandes ciudades dependían del suministro de carbón a base de "colliers"— así como proteger el tráfico necesario para el abastecimiento del Ejército inglés que luchaba en el frente francés.

A pesar de todos los medios utilizados contra los submarinos, éstos causaron la pérdida de 18.726.488 toneladas de barcos mercantes y, de tal cifra 10.649.843 correspondieron a unidades bajo bandera inglesa.

En cabeza de los submarinistas afortunados iba Arnau de la Périère —el mismo que vino a Santa Cruz de Tenerife al mando del nuevo crucero "Emden"— con 400.000 toneladas hundidas, seguido muy de cerca por Walther Forstmann, con 380.000 en su haber.

El tributo que Alemania pagó fue el de 199 submarinos que —verdaderos ataúdes de acero— nunca volvieron a sus bases y tuvieron por tumba todo el océano.

Baratura, sencillez y rapidez de construcción fueron los factores que decidieron al

Almirantazgo para que adoptase al pesquero como base para la construcción de una adecuada y numerosa flota antisubmarina.

Sus pianos, sus diseños de

Años de guerra en la mar

A pesar del esfuerzo realizado en lo que a construcción de "trawlers" respecta, tales nuevos buques no resultaron suficientes y por las naciones beligerantes se procedió a comprar cuantos de banderas neutrales se les ofreciesen.

Gran Bretaña no acudió con sus misiones navales a España pues, como hemos visto, resolvió su problema con la construcción de los tres citados tipos de "trawlers".

Francia adquirió durante la guerra 243 barcos menores en España y, de ellos, 27 eran "trawlers" que, debidamente artillados, pasaron a su Marina de Guerra para llevar a cabo misiones antisubmarinas y de patrulla. Se integraron en flotillas de doce unidades al mando de un capitán de fragata, con dos medias flotillas bajo el mando de un teniente de navío.

La Armada italiana adquirió en España ocho pesqueros que, con otros comprados a Japón, Chile y Holanda, se utilizaron como cañoneros dragaminas o escoltas costeros. De estos antiguos pesqueros españoles, el "Pedro"—que había sido rebautizado "Filicudi"— fue torpedeado y hundido por un submarino alemán el 2 de abril de 1917 cerca de Trapani y, vendidos o dados de baja otros, los "Panaria", "Palmaioia" y "Devanzo" continuaron en servicio hasta la segunda guerra mundial.

Estos —que bajo bandera española llevaron los nombres de "Fantasma", "Mary" y "Tiburón"— fueron hundidos en acciones de guerra. El "Panaria", que había sido rebautizado "Scilla" y habilita-

do, en la playa cercana al Club Náutico de Las Palmas le corrian soplete. En aquellos años de la post guerra también se adquirieron dos "trawlers" franceses —uno de ellos el "Baileneau" luego motonave "Musel" en

Los últimos años en la mar

El "Nunthorpe Hall" fue adquirido por la Cape Fisheries Ltd., que tenía su sede

mitivo y quedó manchado por la pátina del tiempo. Vino la segunda guerra



A pesar de los estragos causados por los sopletes, la roda muestra aún su línea valiente.

en el número 6 de la londinense Great James Street. Era, según el registro del Lloyd correspondiente a 1934, el único barco de la empresa y conservaba su matrícula en Fleetwood.

Más tarde fue adquirido por la firma Rodríguez López de Santa Cruz de Tenerife, con objeto de aprovechar su máquina y caldera. Vino a nuestro puerto y, tras desmontar la alternativa triple que durante tantos años le había dado vida, el "Nunthorpe Hall"—sin chimenea ni trinquete— quedó amarrado entre las gabarras carboneras y precisamente frente a las oficinas de Rodríguez López que, entonces, se alzaban en la antigua carretera de San Andrés y ante el puerto siempre pintado de barcos.

Los armadores españoles aprovecharon la oportunidad de adquirir barcos y, así, a bandera española pasaron 65 "trawlers", unos comprados directamente al Almirantazgo y otros a través del "second hand market". Fue así como vinieron a España estos pesqueros —"Canosa", "Santa

Estos fueron los pesqueros nudos y consumía a razón de 2,8 toneladas de fuel-oil por singladura. Vuelta a la mar. Vuelta a los caladeros con su altiva gracia de palos y chimenea, pero sin el negro penacho que caracterizó su navegar en aquellos primeros años en el Mar del Norte. Recio de casco, el "Ginés Cerdá" conservaba la prestancia y gallardía de sus años mozos en la mar, así como la potencia y autonomía que caracterizaron a aquellos "trawlers" que, desde las aguas del Norte de Noruega a las nuestras, pusieron el ejemplo de su bien y buen hacer en la mar.

El "Ginés Cerdá" vivió los últimos años de los "viveros" que, blancos de velas abiertas, navegaban con la limosna de la brisa mientras, en el tanque central, latía la pesca capturada que —viva— era entregada luego en los puertos de destino. Con aquellas goletas y balandras —"San José", "Francisca Ortega", "La Niña", etc.— navegó antes de que, para siempre, la vela se fuese de la mar isleña. Ahora le corresponde el turno de morir para ella y, en la Dársena Pesquera, descosen sus viejas planchas.

Es el momento de evocar el buen navegar del "trawler" que muere. Aquel en que el timonel en emendaba siquiera una cabilla para mantener constante, sin alteraciones, la línea de fe sobre la aguja. Es el momento de recordar los momentos en que una trepidación suave anunciaba que abajo, en las honduras, palpitaba el motor y que —todavía más en lo profundo— las paletas de la hélice agarraban bien en su engranaje líquido.

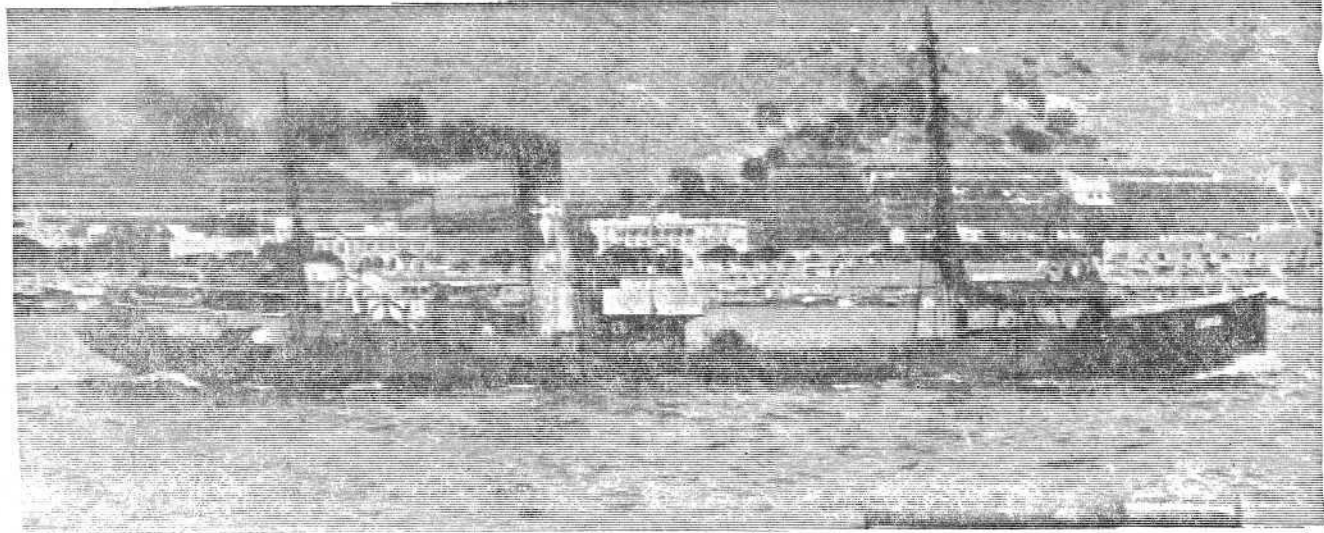
Ya no luchará más el viejo "trawler" con los tropeles de mastines blancos de la mar. Nació a la mar cuando no existían los radiofaros y los gonios, el radar y los equipos que hacen más segura la navegación pero, no lo dudemos, se va dejándonos el mensaje nuevo de su quilla vieja y no cansada de la mar.

Vuelve la paz al mundo

Terminada la guerra, los "trawlers" fueron rápidamente desarmados y, con la misma rapidez, vendidos para su posterior transformación con vistas a la vuelta a sus anteriores ocupaciones.

Lo mismo ocurrió con los de los tipos "Etrath", "Castle" y "Mersey"—así como con los diez "Bombardier"— que, con los alegres colores de la paz, marcharon a los caladeros del Mar del Norte donde, con sus antiguos compañeros de la guerra, calaron las artes, nuevas para ellos que, desde sus primeros días en la mar, sólo navegaron para dar caza a los "U-boats".

Los armadores españoles aprovecharon la oportunidad de adquirir barcos y, así, a bandera española pasaron 65 "trawlers", unos comprados directamente al Almirantazgo y otros a través del "second hand market". Fue así como vinieron a España estos pesqueros —"Canosa", "Santa



El "Canosa"—antiguo "Anzac II" de la Royal Navy—, otro patrullero inglés que pasó luego como pesquero a armadores españoles. (Foto del autor).

Urbanización

TAMARCO

(Tegueste, en el Km. 8 de la Carretera a Bajamar)
ZONAS: CIUDAD JARDIN-UNIFAMILIAR-COMERCIAL
SOLARES DESDE 250 m2.
TOTALMENTE URBANIZADOS (Agua, luz, teléfono, etc.)
ZONAS VERDES Y DEPORTIVAS.
A 5 minutos de Bajamar.
FACILIDADES DE PAGO.

Información:
TEGUESTE (misma Urbanización). Teléfonos 54-14-59 y 54-12-79.
SANTA CRUZ: Castillo, 11. Teléfono: 24-14-79.

(A)