

LA ISLA y
los barcos

La historia marinera del remolcador «ANGLIA»

Considerado el mayor del mundo, en dos ocasiones recaló en nuestro puerto

La sección proel, transformada en gabarra, aún presta servicios en aguas de Hull

El 20 de julio de 1875 arribó a nuestro puerto una de las más notables embarcaciones que entonces crubazan la mar y cuyo nombre —resuenan aún ecos de su fama— ha merecido el honor de figurar, con toda justicia, en los anales de la historia de la navegación.

Con las primeras luces repicó el bronce sonoro de la atalaya de San Cristóbal señalando la arribada del carguero "Conde d'Eu" y la goleta "Voluntad"; mientras, rumbo al Sur, se alejaba el "Biafra" —"paquete" de la Elders— abriéndose de la costa para dar paso franco a una extraña procesión que, paralelamente a ella, navegaba en demanda del puerto.

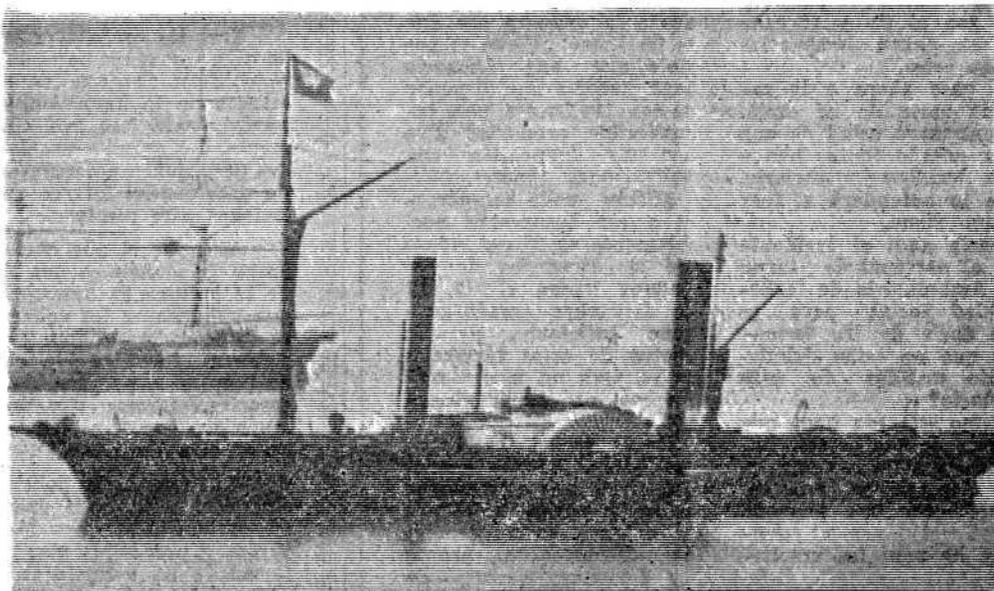
Abría marcha un remolcador de ruedas, con proa de violín, que remataba su estampa marinera con tres altas chimeneas de sombrerete y dispuestas de manera hartamente extraña; la proel, a crujía, era de normal emplazamiento, pero no así las otras que se alzaban a popa de los tambores y a las bandas. Se adornaban todas con leve penacho mientras chapoteaban las ruedas de paletas en cuyos tambores lucía, en doradas letras, el nombre —"Anglia"— de la un tanto desconcertante embarcación.

En su estela, y al extremo de una estacha, el "Syria" de la Unión Line, iba sumando singladuras y completando —venían desde Santa Elena— el más largo remolque que hasta entonces se había efectuado y que asombraba al mundillo naval que lo creyó irrealizable.

Cerca ya de la bocana paró el "Anglia" para abarbarse al "Syria" y conducirlo al fondeadero al tiempo que hacía oír el bramido de su sirena indicando la maniobra al "Río Formoso" —que salía para Liverpool— y a la fragata "Carmen" que, con todo el trapo largo, ponía proa a La Habana.

Pronto comenzó la necesaria faena de rellenar las exhaustas carboneras del "Anglia" al mismo tiempo que de proveer de víveres y agua a ambas embarcaciones.

Por Juan Antonio Padrón Albornoz



El "Anglia" el más potente remolcador del siglo pasado, en la época de su escala en Santa Cruz

Venía el "Syria" al mando del capitán Vyrian y el remolcador al de Mr. Webb, experto marino al que se encomendó lo que entonces tenía por poco menos que imposible.

Al atardecer levan y comienza de nuevo el duro remolque —hasta Southampton ahora— que pudo finalmente llevarse a feliz término a pesar de muchas dificultades encontradas en la travesía.

El "Syria" era por entonces el "crak ship" de la Unión Line y en su haber tenía el más rápido viaje —26 días y 18 horas— efectuado entre Inglaterra y Ciudad del Cabo. No era barco reciente pues se le había construido en 1863 para la P. and O. la cual, en 1871 lo vendió a la Unión que ya comenza-

ba a competir seriamente con la Castle; en viaje de ida entró de arribada forzosa en Santa Elena con averías en la máquina y tales eran éstas que tuvo que transbordar pasaje, correspondencia y carga a otro trasatlántico y quedar luego allí amarrado.

La firma William Watkins Ltd., de Londres, solucionó a la Unión el grave problema que planteaba el remolque a Inglaterra del averiado "liner".

Esta empresa, dedicada a remolques en el Támesis, estaba dispuesta a hacerse cargo de tan difícil cometido y para ello acondicionó a su remolcador "Anglia", dotándole incluso de focos y cangrejas que le auxiliaban, ahorrando carbón, en el viaje de ida.

Nace el "Anglia"

Había sido construido el "Anglia" por los célebres astilleros de la Thames Ironworks en Blackwall, verificándose su botadura y entrada en servicio

entonces un necesario repaso de casco y máquinas el cual tuvo que acelerarse cuando, días después se contrató con la Elders el remolque del "Río-

un gánguil y el remolcador "Conlonel", al tiempo que escoltaba a otro gánguil, que, por sus propios medios, seguía la misma ruta. Fue éste y no el verdadero remolque, el que creó

problemas durante la travesía ya que la escasa potencia de máquina le impedía maniobrar convenientemente en mar abierta.

Los últimos años del "Anglia"

Con los años, el "Anglia" fue poco a poco quedando relegado a un muy segundo término y, en esta situación, más precaria fue su posición ante la constante entrada en servicio de unidades de hélice que —más potentes y de rentable explotación comercial— acaparaban el tráfico.

Fue entonces cuando la poderosa Siemens alemana lo fletó para, con bastante frecuencia, auxiliarse en el tendido de cables submarinos, misión similar a la que —años más tarde— se dedicó por cuenta de la Agencia Reuter que mantenía cables privados en el Canal de la Mancha y Mar del Norte.

Convertido parcialmente en cablero, el "Anglia" no por ello perdió aquella su estampa marinera de potente —aunque algo antiguo— "tug" y, con los años volvió a los remolques, sobre todo a los que se llevaban a cabo con los veleros desde los puntos de recalada hasta los grandes puertos finales de línea.

Para ello, para el "seeking", era necesaria una gran capacidad de carboneras y, durante días y días, los remolcadores dedicados a esta clase de operaciones navegaban hacia el Sur, siempre al encuentro con los grandes "sailing ships" que desde Australia o los puertos del nitrato chileno, se dirigía a Liverpool, Rotterdam, Amberes o Hamburgo.

sobre sus cuadernas, el "Anglia" fue amarrado y poco tiempo después, vendido a la firma Constans para desguace.

Llegaba el fin, —siempre triste fin— para el barco cargado de historias y recuerdos. Se le desmontaron entonces las máquinas y calderas y, cuando se iba a iniciar la demolición del casco, éste fue adquirido por una empresa de Hull que, a la vista de su magnífica condición y conservación, decidió su posterior utilización.

Entonces el "Anglia", —mejor, su casco— pasó de remolcador a remolcador y, una vez en su nuevo puerto base, se le partió en dos y cada parte resultante se transformó en una gabarra carbonera.

En aquellas negras "E-5" y "E-6" nadie reconocería lo que un día, fue remolcador de fama y prestigio mundial.

Llegó la segunda guerra mundial y, cuando Inglaterra se preparaba para resistir a la anunciada invasión alemana, la vieja "E-5" fue sacrificada y, cargada de piedras y cemento, fue hundida por medio de cargas explosivas y, como "block ship" aun fue útil impidiendo la entrada al puerto de Bridlington.

Seis años más tarde, cuando la paz de nuevo resplandecía en el mundo, la Royal Navy tomó sobre sí la tarea de limpiar las entradas a todos los puertos ingleses que, en los días tristes de la guerra, habían sido parcial o totalmente bloqueados.

bramido de su sirena indicando la maniobra al "Rio Formoso" —que salía para Liverpool— y a la fragata "Carmen" que, con todo el trapo largo, ponía proa a La Habana.

Pronto comenzó la necesaria faena de rellenar las exhaustas carboneras del "Anglia" al mismo tiempo que de proveer de víveres y agua a ambas embarcaciones.

ra y Ciudad del Cabo. No era barco reciente pues se le había construido en 1863 para la P. and O. la cual, en 1871 lo vendió a la Unión que ya comenza-

Nace el "Anglia"

Había sido construido el "Anglia" por los célebres astilleros de la Thames Ironworks en Blackwall, verificándose su botadura y entrada en servicio en 1866; de 274 toneladas y 700 H. P., se le destinó primeramente —era entonces el más potente remolcador a flote— a remolcar grandes veleros hasta dejarlos en franquía y fuera ya de las peligrosas, confinadas aguas del Canal. Sus amplias carboneras permitíanle luego cruzar los puntos de recalada al Sur de Inglaterra en busca de los numerosos veleros que preferían pagar rápido y seguro remolque que no navegar durante días y dando bordadas en demanda del puerto de destino.

Cuando la firma Watkins se comprometió a llevar a cabo el remolque del "Syria", ya el "Anglia" contaba con otro hecho de igual naturaleza —que compartía con el "Scotia"—cual fue el haber llevado ambos de Vigo a Londres, a la desmantelada fragata "Duchess of Edinburg" en noviembre de 1874.

Una vez el "Syria" en Southampton, la Unión pagó a Watkins 4.800 libras y con ello terminó para el capitán Webb su proeza ya que desembarcó entregando al mando del "Anglia" a Mr. Langlois. Comenzó

acondicionó a su remolcador "Anglia", dotándole incluso de focos y cangrejas que le auxiliasen, ahorrando carbón, en el viaje de ida.

entonces un necesario repaso de casco y máquinas el cual tuvo que acelerarse cuando, días después se contrató con la Elders el remolque del "Biafra" —el mismo que con el se había cruzado frente a la costa tinerfeña— que en Sierra Leona había quedado también averiado.

Allá marcha el "Anglia" y, con él a rastras, viene hasta Cabo Verde para luego —tras once singladuras— dar fondo, nuevamente, en aguas de Santa Cruz el 18 de noviembre.

La fama obtenida con su anterior remolque había dado al "Anglia" un alias —"Jack Tres Dedos"— en consonancia con sus tres altas chimeneas que, de seguro, partió de algún "cokney" londinense, émulo quizás del Sam Weller pickwickiano.

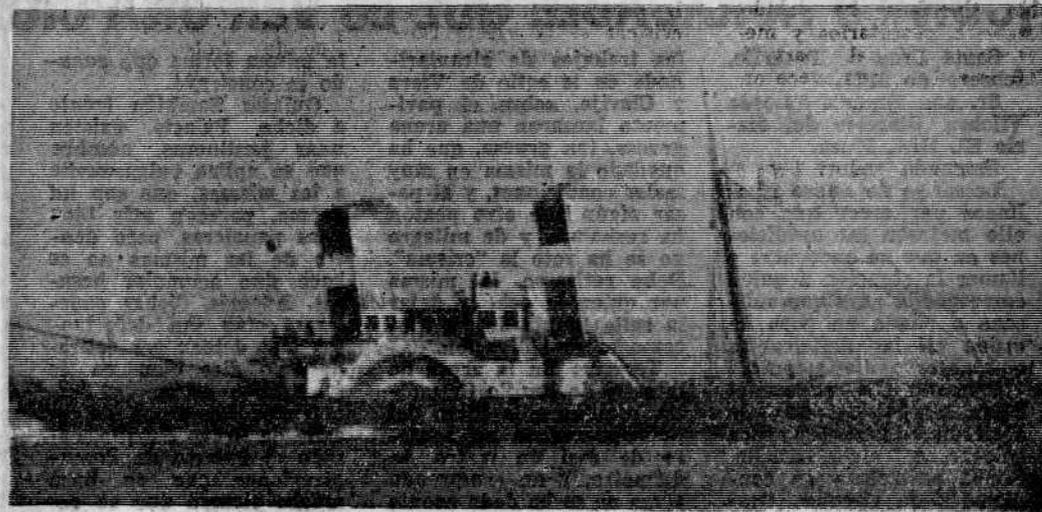
Lució, pues, de nuevo en nuestro puerto la estampa gallarda del barco del año que, consignado a Hamilton, carbonó y tomó provisiones para el largo viaje que ante su proa se abría. El 19 leva y, con el "Biafra" en su estela, arrumba al Norte mientras maniobran dejándole paso los que navegaban en demanda del puerto.

A partir de entonces no cesan los nuevos contratos para el "Anglia"; apenas entrega el "Biafra" parte desde Glasgow a

Desde Egipto el mercante

a Liverpool, Rotterdam, Amberes o Hamburgo.

de la guerra, habían sido parcial o totalmente bloqueados.



El "Crusier", otro famoso remolcador que —hace un siglo— llegó a nuestro puerto con el "Biafra", al extremo de las estachas.—Reproducciones fotográficas J. HERNANDEZ

"Olga" se había hecho cargo de la tarea hasta que un temporal partió las estachas y al garette quedó la embarcación que fue recogida luego por pescadores gallegos y llevada al citado puerto.

La firma Watkins, cobrando sólo los gastos, envió al "Anglia" que terminó la faena felizmente, procediéndose luego a instalar el histórico monolito en su actual emplazamiento londinense.

Una vez remozado y con nuevas calderas, el primer contrato que se presentó fue el de remolcar a Málaga el necesario material para efectuar el dragado y mejora del puerto; de Holanda parte con una draga,

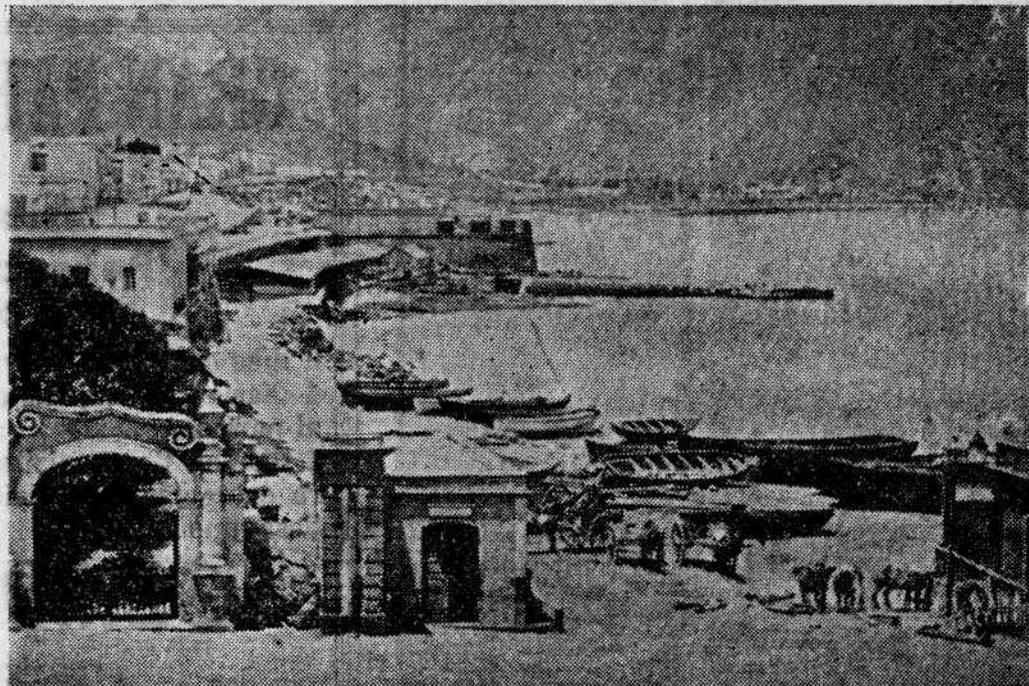
A la vista de uno de estos veleros, el remolcador se acercaba y su capitán trataba con el del lento y encalmado "sailing ship". Siempre se pedía una cantidad elevada por el trabajo de remolcarlo a puerto pero, a la vista de un competidor, la cifra bajaba automáticamente y el acuerdo se concluía si bien en ocasiones el capitán del velero esperaba a que el otro remolcador llegase y, entonces, —en una pugna por mede obtener una cifra aún medio de los megáfonos— trataba nos elevada que la ofrecida en última instancia por el "master" del remolcador.

En 1894, con 28 años de mar

Y de nuevo flotó la "E-5", si bien por poco tiempo puesto que, seguidamente fue remolcada a varias millas de la costa y, en un punto donde no ofrecía peligro a la navegación, se hundió definitivamente su ya inútil y herrumbroso casco.

La "E-6", con 104 años de mar y servicios sobre sus cuernas, continúa prestando sus humildes, necesarias tareas en el puerto de Hull.

En aquellas aguas tranquilas y remansadas, añora los días en que su proa, orgullosa, venció a las empenachadas olas en proezas y salvamentos que aún hoy encuentran cálido eco en las páginas de la historia de la mar y los barcos.



El puerto de Santa Cruz en la época en que el "Anglia" recaló con el "Syria" a remolque.