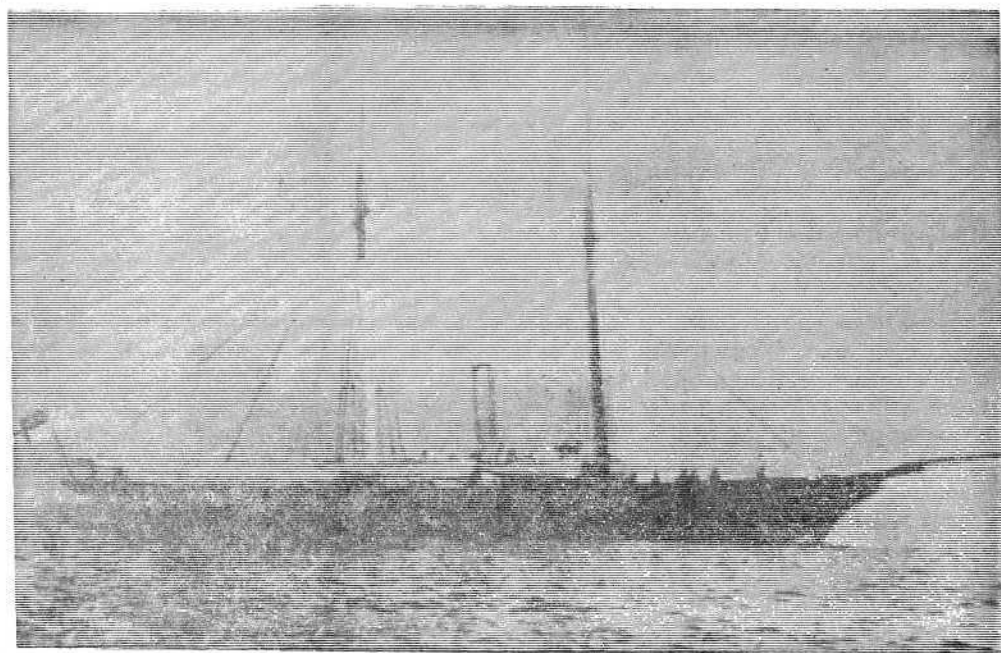


A LA SOMBRA DE ANAGA (I)

Del yate de vapor "GOLDEN EAGLE" al frigorífico "NUEVO AGUILA DE ORO"



El yate inglés «Golden Eagle» que, convertido en mercante, llegó a Santa Cruz de Tenerife en 1898.

Con 86 años de mar sobre cuadernas, y cuando ante su proa comenzaba a abrirse nueva y esperanzadora etapa de vida en la mar, el 6 de septiembre de 1963 el viejo «Aguila de Oro» se nos fue para siempre de la huerta azul e infinita y, en aguas de Huelva, quedó su casco quebrantado e inútil.

Murió lejos del Atlántico canario, donde sus singladuras fueron incontables, y —con leonismo— la Prensa náutica inglesa se hizo eco de su desaparición definitiva: «Aguila de Oro», ex «Golden Eagle», 227 tons. (1877) owned by Juan Padrón Saavedra, Spain, went aground on Huelva Bar 6-9-63 when inward bound from Tenerife, and later broke in two and became a total loss. There were no casualties».

Ahora, a la vista de un reciente reportaje sobre las danzas del «Nuevo Aguila de Oro» —publicado en «La Provincia» y firmado por López Urquía, compañero en las tareas informativas —no podemos menos que recordar tiempos que fueron, tiempos en que, niños aún, cerca de la playa de San Antonio o de la antigua «marquesina» escuchábamos el

teros que, con espectaculares cubiertas de «huacales» de plátanos, fondeaban cerca de ellas a la espera de los «fruiter ships» a los que habían de traspasar sus cargamentos mientras, por la otra banda, hacían carbón para luego seguir — en lastre o con madera y fertilizantes — hacia cual-

NACE EL "GOLDEN EAGLE"

¿Quién podrá hablar del futuro y predecir la aurora? Inesperada fue para todos la noticia del naufragio del «Aguila de Oro», precisamente cuando ante su proa se abrían nuevos, prometedores rumbos, y la esperanza de cumplir —¿por qué no?— el centenario de su nacimiento en y para la mar.

Entonces hacía pocas semanas que el «Aguila de Oro» había vuelto a Santa Cruz de Tenerife después de larga ausencia. Pero ya el acompasado, suave latir de su vieja alternativa, había desaparecido para siempre y, con él, el espeso penacho de humo que daba sombra a la estela y los últimos vestigios de la finísima y gallarda estampa marinera de antaño.

quier punto de la quebrada geografía isleña.

Así recordamos al viejo «Aguila de Oro», aquel que murió para la mar cuando en el silencio crecía la brisa y —así lo imaginamos— mientras a lo lejos cruzaba una goleta con las velas hinchadas por el sonido silencioso de la muerte.

reforma llevada a cabo en los varaderos del Puerto de la Luz, reforma que devolvió a la mar al viejo «Aguila de Oro» convertido en un híbrido de gabarra y motonave.

En las fotos que ilustran estas líneas están plasmadas las más conocidas siluetas que, en sus 86 años de navegación y servicio continuo, el «Aguila de Oro» paseó por los mares.

En una luce nuevo, flamante, recién botado en los astilleros de la J.S. White, de Cowes, en la isla de Wight. Su caso «composite» —forro de madera sobre cuadernas de hierro— media 43,20 metros de eslora total, 40,80 en la flotación y 7,41 de manga. Una máquina «compound» de dos cilindros —producto de las

- El primero, de 410 toneladas, fue transformado en mercante y rebautizado «Aguila de Oro» —abanderado en España
- Su primer armador en Tenerife fue don Enrique Wolfson en 1898 y, más tarde, pasó a la Compañía Marítima Canaria, filial de la Elder and Fyffes

Por Juan-Antonio PADRON ALBORNOZ

Navy. Ello hace que flote en el aire un interrogante respecto a qué participación tuvo el hoy desaparecido «Aguila de Oro» en la conmemoración, acto o revista naval que, allá —en la lejana época victoriana— le llevó a dar el viento la cruz de San Jorge, privativa de los buques de la British Navy.

En tal ambiente, un tanto mundano, transcurrieron los primeros años, la dorada juventud del «Golden Eagle» que, en la segunda mitad de 1898, fue adquirido por don Enrique Wolfson y, desde entonces, cambió sus singladuras de recreo en las aguas de Albion por otras —ya puramente comerciales— en las de nuestra Nivaria.

LA VIDA MARINERA DEL VIEJO "AGUILA DE ORO"

El antiguo yate, aquel del lujo y los cuidados continuos, cambió entonces las nieblas inglesas por los dardos del sol isleño y, aun con bandera inglesa —con el bien conocido «Red Duster»— inició sus singladuras bajo el Teide azul, riende de nieves altas.

Durante meses conservó nombre y bandera inglesa, como también conservó espacio

qu, a falta de otros medios de transporte económico, embaraban para Santa Cruz la fruta que luego sería embarcada en las unidades que daba el viento las contraseñas de las navieras Forwood, Yeowid, Otto Thoresen, Unión-Castle Line, Elder Dempster —luego sustituidas éstas por las de Elder & Fyffes— Aberdeen Line, White Star y Shaw, Savill and Albion.

Para atender este tráfico de exportación fue preciso sustituir los veleros que, dependientes de la limosna de la brisa, carecían de la regularidad de los «steamers» de negro y espeso penacho de humo que, poco a poco, se integraban en el cabotaje isleño.

Aquel cabotaje, la humilde rama naviera, tuvo una excepcional importancia. El sobresaliente desarrollo económico de Tenerife —en especial el de sus zonas costeras—, la falta de adecuados sistemas de transporte terrestre y lo accidentado de su geografía, fue lógica consecuencia del nacimiento de una destacada red de comunicaciones marítimas. Esta, a base de pequeños vapores, repartía pasajeros y carga desde Santa Cruz a todos los puntos de su geografía y, también, a las islas de La Palma y Gomera.

La navegación a vapor del cabotaje vino a disminuir el romántico reinado de las goletas y, con máquinas de alta y baja velocidad, reemplazó a las

naviera filial de la Elder & Fyffes inglesa. La flota de esta empresa estaba compuesta por los «Mariposa», «Taoro», «Guanche» y «Tacoronte». Hamilton mantenía en servicio sus «Carmen» y «Esperanza» y, por su parte, la denominada Compañía de Navegación era propietaria del «Chasna», antiguo «Tenerife».

La Otto Thoresen, naviera noruega que mantenía servicio regular frutero —la propietaria de los «torises» del Santa Cruz

RUMBOS ENCONTRADOS

El «Golden Eagle», el «Aguila de Oro» de nuestros años niños, mucho representó en el paso de la edad de la vela al vapor en aguas tinerfeñas que, valgan verdades, no fue un cambio brusco y cronológicamente exacto. Es todo un largo período, engarzado en una

puerto carbonero —trajo primero el «Sancho» y, más tarde, otros «feeder ships» para atender debidamente un tráfico siempre creciente.

Banda a banda con estos vapores —todos de pequeño tonelaje—, el «Golden Eagle» navegó en el tráfico frutero, en el de los «huacales» de plátanos y atados de tomates bajo y sobre cubierta que, en aquellos años, significó el canto del cisne de los veleros del cabotaje.

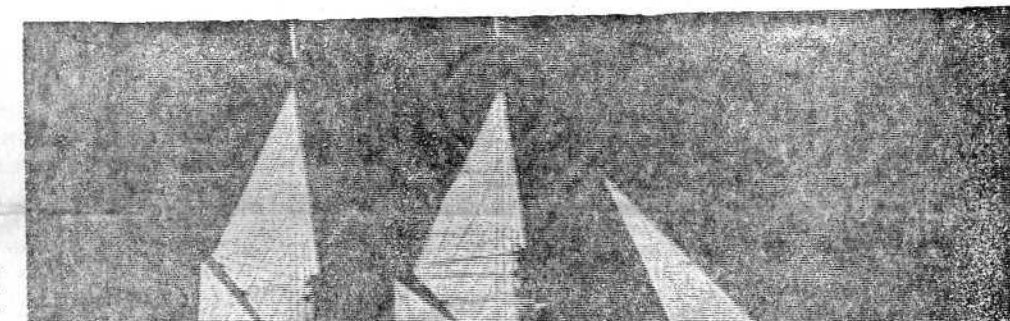
durnaban las mañanas del puerto de Santa Cruz.

Pero, mientras tales veleros desaparecían, otros —los dedicados a la pesca, los «viveros» y los del «salpreso»— continuaron durante años y años poniendo sus estampas finas y llenas de armonía cer-

hauprés y chimenea de mucha quinda —que era característica en aquella etapa de transición.

Fue testigo de la llegada del crucero norteamericano «Wilmington» que, el 1 de noviembre de 1900, fue el primer buque de la Navy USA que arribó a puerto español después de la guerra de 1898. También estaba en puerto cuando, al mando del conde de Tolstoy, el crucero ruso «Djigit» dio fondo en estas aguas y, más tarde arribó una agrupación naval estadounidense, compuesta por los «Annapolis», «Wompatuch», «Piscatagua» y «Frolic», la cual permaneció varios días en puerto.

El «Golden Eagle», ya bajo bandera española y matrícula de Santa Cruz de Tenerife, tomó el nombre que conservó hasta su muerte en las aguas de Huelva, si bien años más tarde —y durante un corto es-



...a la vista de un reciente reportaje sobre las danzas del «Nuevo Aguila de Oro» —publicado en «La Provincia» y firmado por López Urquía, compañero en las tareas informativas — no podemos menos que recordar tiempos que fueron, tiempos en que, niños aún, cerca de la playa de San Antonio o de la antigua «marquesina» escuchábamos el paso del mar y el canto de la brisa mientras, con su puñal de luz, la vieja farola acariciaba al mismo tiempo a la ciudad y a las olas que rompían en la Avenida y en el recio murallón del Muelle Sur.

Volvemos una vez más a los tiempos en que, tras las clases en el Colegio del Pilar —y luego en el antiguo Instituto de la Plaza de Ireneo González— los que comenzábamos a sentir la emoción de la brújula y el mapamundi acudíamos, siempre puntuales, a la cita con el puerto que, día a día, nos daba un regalo azul pintado de barcos.

Desde la «marquesina», la ciudad con casas de un rojo dorado, como traspasado por muchos años de crepúsculo y, al otro lado, el mar que nos tocaba los corazones con su luz profunda, paz azul, movimiento blanco bajo el viento alto y libre.

El Santa Cruz que fue, el que aún es, retorna con la visión de la pequeña motonave que, sucesora de la desaparecida, no hace como aquella sus singladuras por la quebrada costa de la isla y, por el contrario, con su proa nueva y valiente se enfrenta con la mar de altura.

El «Aguila de Oro» —el viejo «Aguila de Oro» que ya no es en la mar— nos recuerda los tiempos del Santa Cruz puerto carbonero, aquel en que, por la «marquesina», desembarcaban los hombres que venían del esfuerzo sobrehumano, los del regreso injuriado por el peso del Cardiff.

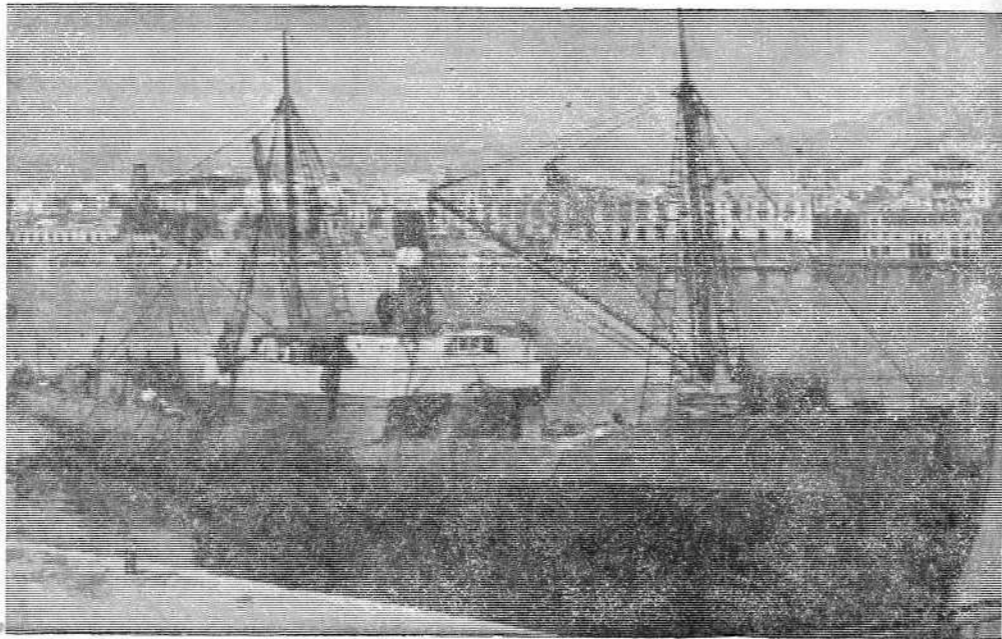
El «Nuevo Aguila de Oro», barco con apenas historia, trae a la mente, de todos recuerdos con estampas de «viveros» que, voltejando, zarparon con despedida de gaviotas, con la música sin voz de las gaviotas sobre las olas manchadas con luz de aurora.

Eran los tiempos en que los paleros tenían siempre a punto las pilas de carbón ante las bocas de los cierres, y los fogoneros —medio hombre de calor y medio de fría espalda mojada— removían con ímpetu el combustible en ascuas en el ir y venir de los rodos. Todo el barco trepidaba con el impulso mientras, abajo, en el codaste, la hélice perforaba aguas profundas, aguas de las que luego emergía la estela hirviente que, luego, se alejaba y perdía con rapidez.

Rezumando azul de mar — llenas de nieve salada— las peñas cercanas a las playas que fueron y ya no son, daban la bienvenida cordial a los fru-

nas que el «Aguila de Oro» había vuelto a Santa Cruz de Tenerife después de larga ausencia. Pero ya el acompañado, suave latir de su vieja alternativa, había desaparecido para siempre y, con él, el espeso penacho de humo que daba sombra a la estela y los últimos vestigios de la finísima y gallarda estampa marinera de antaño.

Ahora nos parece que la breve estancia en los muelles Norte, Sur y de Ribera —todos los recorrió, en todos atracó— fue a manera de despedida, cálida y silenciosa, como si presintiese el antiguo casco,



El vapor «Aguila de Oro», cuando aun conservaba algo de su antigua prestancia marinera. (Foto del autor).

rico en experiencias de la mar, que los días del recio batallar y bregar estaban ya contados. Entonces fue el que vuelve a sus lares para darles el último, definitivo adiós.

Se despedía navegando, para morir haciéndolo también. Era el «Aguila de Oro» barco que, valgan verdades, había venido a menos. Comenzó su vida marinera como lujoso yate de recreo y, cuando murió en y para la mar, lo hizo como humilde —si bien que útil— barco de cabotaje.

A estas dos bien diferenciadas etapas de su historia sobre las olas infinitas y el trueno de los mares corresponden, también, otras tantas estampas de su silueta marinera que, a través de sus 86 años de mar, sufrió alteraciones apreciables y siempre en detrimento de la estética. Todo ello, claro está, fue en aras de una más rentable explotación económica pero, no obstante, siempre quedó algo de la primitiva, inconfundible estampa que hacía resaltar, con nitidez, su aristocrático pasado.

La finura de casco y líneas quedaron desfiguradas —borradas casi totalmente— en la

En una luce nuevo, flamante, recién botado en los astilleros de la J.S. White, de Cowes, en la isla de Wight. Su caso «composite» —forro de madera sobre cuadernas de hierro— medía 43,20 metros de eslora total, 40,80 en la flotación y 7,41 de manga. Una máquina «compound» de dos cilindros —producto de las factorías de la firma Bellis, de Birmingham— constituía su equipo propulsor. No excluía el vapor en el esbelto yate de entonces la blanca poesía de la vela en los palos de mucha guinda —con masteleros cala-

El antiguo yate, aquel del lujo y los cuidados continuos, cambió entonces las nieblas inglesas por los dardos del sol isleño y, aun con bandera inglesa —con el bien conocido «Red Duster»— inició sus singladuras bajo el Teide azul, riente de nieves altas.

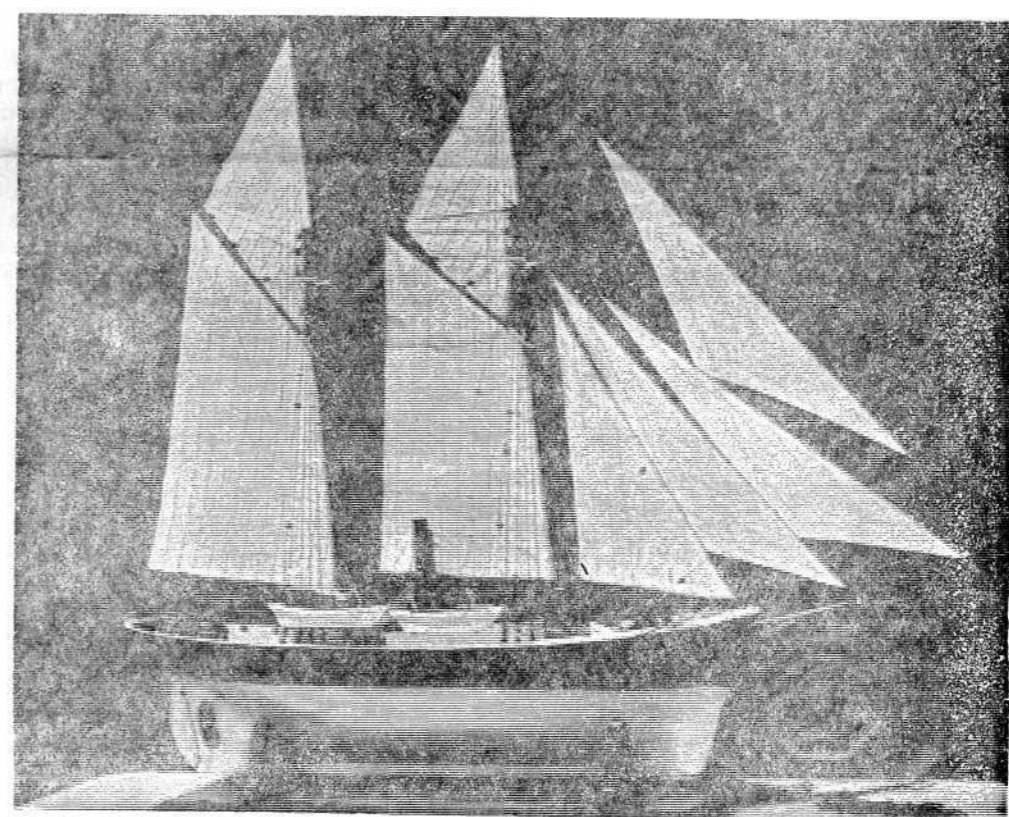
Durante meses conservó nombre y bandera inglesa, como también conservó aparejo y engallado baurés. En sus entrañas, aquella «compound» con calderas de fuego blanco, compacto, como joya inmóvil. Dos colores, escarlata y negro, ante los cierres, paladas de infierno de los que —me-

mento de una destacada red de comunicaciones marítimas. Esta, a base de pequeños vapores, repartía pasajeros y carga desde Santa Cruz a todos los puntos de su geografía y, también, a las islas de La Palma y Gomera.

La navegación a vapor del cabotaje vino a disminuir el romántico reinado de las goletas y, con máquinas de alta y baja, aquellos pequeños vapores implantaron su reinado a base de una o dos bodegas, aparejo auxiliar y puente al aire con gobierno a mano.

Cuando el «Golden Eagle» llegó a Santa Cruz de Tenerife, ya la Compañía de Vapores Interinsulares —filial de la Elder Dempster inglesa— había comenzado un servicio regular con los primitivos «Viera y Clavijo» y «León y Castillo», vapores a los que poco después se unió el «Pérez Galdós». Por su parte, la Yeoward Brothers adquirió en Alemania el «Stefanie» que, con el nombre de «Alca», se abanderó en España y matriculó en Santa Cruz de Tenerife. Igual hizo la Unión-Castle Line que, terminada la guerra de los boers, trajo desde Ciudad del Cabo el «Machrie» —que arribó el 13 de diciembre de 1904— y, bajo bandera española, hizo el cabotaje entre las islas.

Mientras, aumentaba el número de vapores. Don Enrique Wolfson adquirió luego los «Ajax» y «Gavilan» que, con el «Golden Eagle» —y con bandera española pero aún bajo su antiguo nombre— pasaron al tráfico frutero en las costas de la isla, tráfico en el que también navegaban los de la Compañía Marítima Canaria,



La espléndida estampa marinera del «Golden Eagle» antes de su transformación en mercante, según una maqueta de don Pedro Rodríguez, del Puerto de la Cruz.

serie de circunstancias económicas y técnicas, que va empujando con suavidad a los acontecimientos. Luego llegó el desenlace final, aquel de la casi absoluta desaparición de las arboladuras veleras en los fondeaderos de la costa mientras, con marcha decidida, las chimeneas humeantes emba-

ca de donde, a la espera de órdenes, los pequeños vapores seesteaban. Allí, frente al antiguo castillo de San Pedro, vapores y veleros lanzaban al aire las flechas de sus palos con remate de masteleros y, junto a ellos, el «Golden Eagle» ponía su estampa híbrida —aparejo de goleta, engallado

pacio de tiempo— navegó con el de «Santa Brígida».

Pasó por varios armadores, pero todos supieron conservar aquel nombre sonoro, «Aguila de Oro», simple traducción del que lució cuando, nuevo y flamante, rompió la mar al resbalar por la grada de la White, en Cowes.

dos a bayoneta— que lucían el correspondiente aparejo de goleta.

La gracia de la chimenea se unía al gallardo, esbelto baurés, que ahora nos parece evocar la prosa de Baroja —o los de Neruda o Tomás Morales— cantando su alegría.

Casco «flush deck» y, bajo el baurés, creemos adivinar un mascarón de proa con tallas decoradas hasta el escobén, tallas que se repiten en el espejo de popa. Petifoque, foque y trinetilla y, en los palos, las cangrejas con sus correspondientes escandalosas. Faroles de costado en las tablas de jarcia y, casi superestructura, sobre la borda los botes pendientes de los pescantes tradicionales —aquellos de cuello de ganso— y bien trincados a son de mar.

Anclas con cepo de hierro —con sus correspondientes pescantes de gata y aparejos— que, con el paso de los años, fueron sustituidas por otras del tipo Hall que facilitaban enormemente la maniobra en los tenederos de la costa isleña.

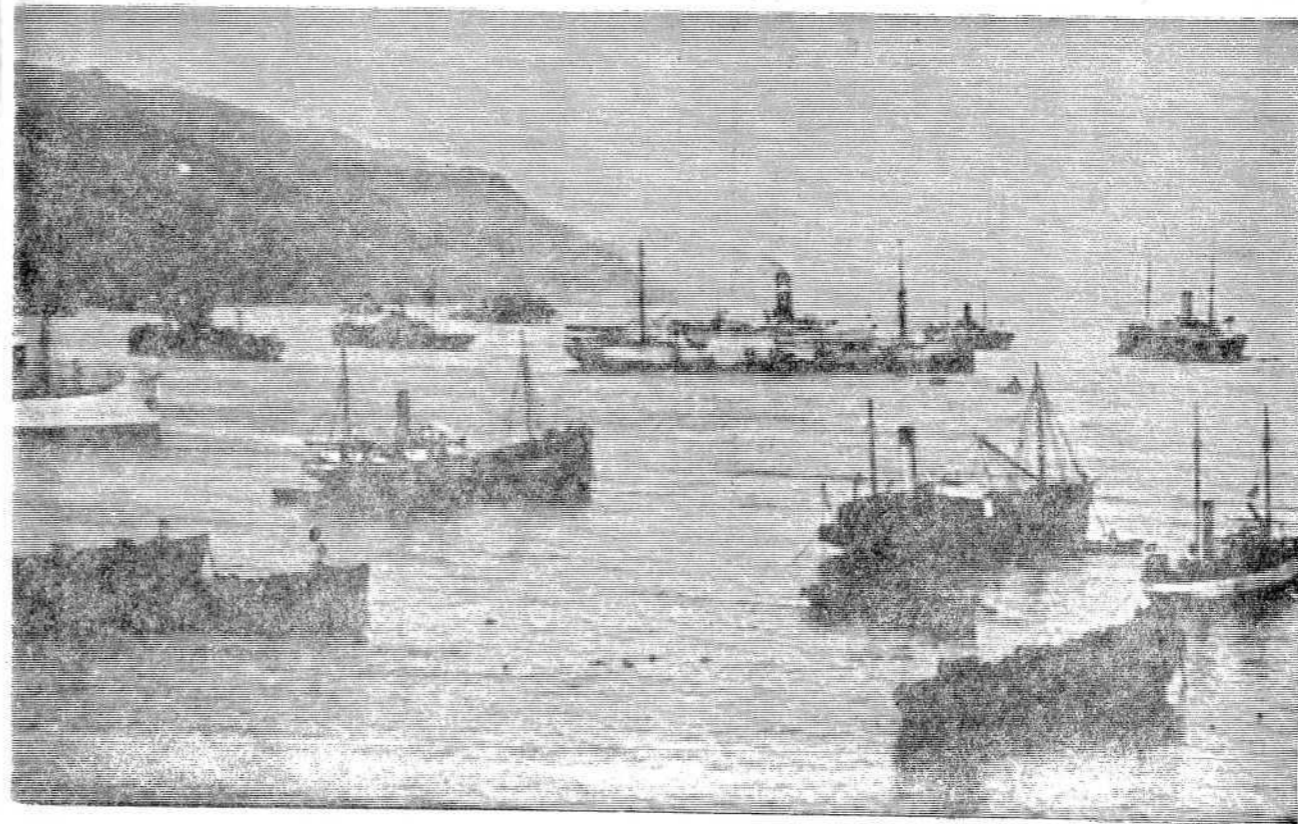
Luce a popa el resplandeciente «Golden Eagle» la blanquirroja enseña de la Royal

dio hombre era de oro, sudoroso, y la otra mitad de fría espalda mojada— iban pastoreando incendios por el Atlántico isleño.

Con casco blanco y amarilla chimenea, el «Golden Eagle» comenzó a popularizar su estampa marinera por todos los fondeaderos y tenederos de Tenerife. Del Puerto de la Cruz a San Marcos de Icod, Garachico y Los Silos, dejó pronto en las retinas su línea armoniosa, lo mismo que también hizo en las zonas del Sur tinerfeño —El Porís, El Médano, Los Cristianos, etc.— donde con regularidad recalaba para, por medio de recios botes caleteros, realizar las faenas de descarga y carga.

A proa y popa, en sus bodegas —ya había perdido para siempre su antes privilegiada condición de yate de recreo— se amontonaban los «huacales» del oro vegetal de Tenerife que, ya en Santa Cruz, serían trasbordados a los barcos de línea regular.

Eran tiempos de euforia en la exportación frutera y, ante las costas de rocas verdes —rocas sobre las que corría una brisa de sal y yodo— los pallebots y pequeños vapores



En el viejo Santa Cruz, puerto carbonero, destacan las estampas finas y marineras de los vapores que, con el «Golden Eagle» —luego «Aguila de Oro»— hacían el cabotaje.