

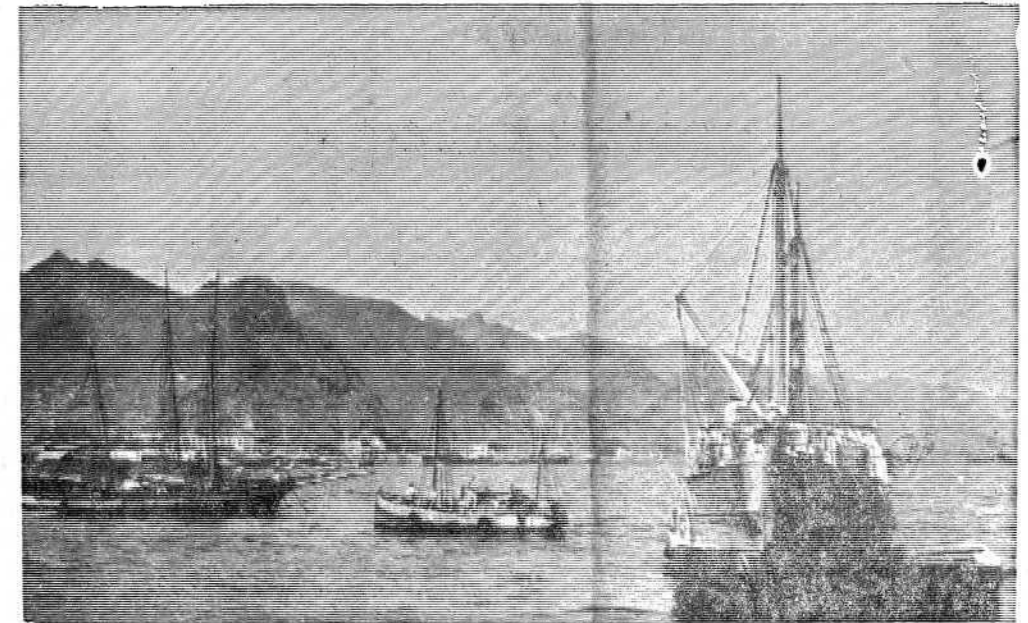
A LA SOMBRA DE ANAGA (y II)

Del yate de vapor "Golden Eagle" al frigorífico "Nuevo Aguila de Oro"

Comprado por don Juan Saavedra a la Marítima Canaria, con los "Boheme" e "Isla de la Gomera" navegó en el cabotaje

CONVERTIDO EN MOTONAVE, EL 6 DE SEPTIEMBRE DE 1963 SE PERDIÓ EN AGUAS DE HUELVA

Por Juan-Antonio PADRON ALBORNOZ



El «Aguila de Oro», fondeado cerca de la playa de La Pepita. Cerca, la balandra «Joven San Blas» y, entre ambos, uno de los primeros «neveros» matriculados en Santa Cruz de Tenerife.—(Foto del autor).

El «Aguila de Oro» pasó luego a navegar bajo la contraseña de la Compañía Marítima Canaria y, con el paso de los años, fue perdiendo gallardía su antigua estampa marinera, aquella de palos de mucha guinda y con masteleros calados a bayoneta, chimenea con caída elegante y bauprés engallado.

Aquel no era ya el yate que paseó su finura por las aguas del Reino Unido. Ahora, junto a las bocas de las dos escotillas con sus cuarteles de madera, las maquinillas ruidosas con los correspondientes cabrones y tambores y el escape ruidoso y blanco del vapor.

Los palos perdieron guinda, y también se fueron para siempre las tabias de jarcia con sus obenques, vigotas, acolladores y flechastes. Desaparecieron las velas —aquellas siempre repletas de brisa y sol—, con ellas, el airoso bauprés.

El «Aguila de Oro» le nació un castillo que, si bien mejoró sus condiciones marineras, daba a su proa —antes elegante— un aspecto que recordaba las redondas Maier, o de «cuchara», que muchos años más tarde fueron moda en toda la mar.

Recios lanzones caletos pendían de fuertes pescantes de cuello de ganso pero, ni aún así, se pudo borrar la gracia indefinible de sus palos y chimenea con elegante caída

ports where the ocean-going ships lay».

En su obra «Banana Fleet», el capitán Kenneth J. Leslie hizo historia hace unos años de los avatares y vicisitudes por los que pasó la Elder & Frytes desde su fundación por Mr. Alfred Jones que, en sus barcos de la Elder Dempster, desde 1884 embarcaba el plátano «small Canary», o Cavendish, que se producía en las Islas.

que, ya hacia la década de los 40, eran 7 escasos.

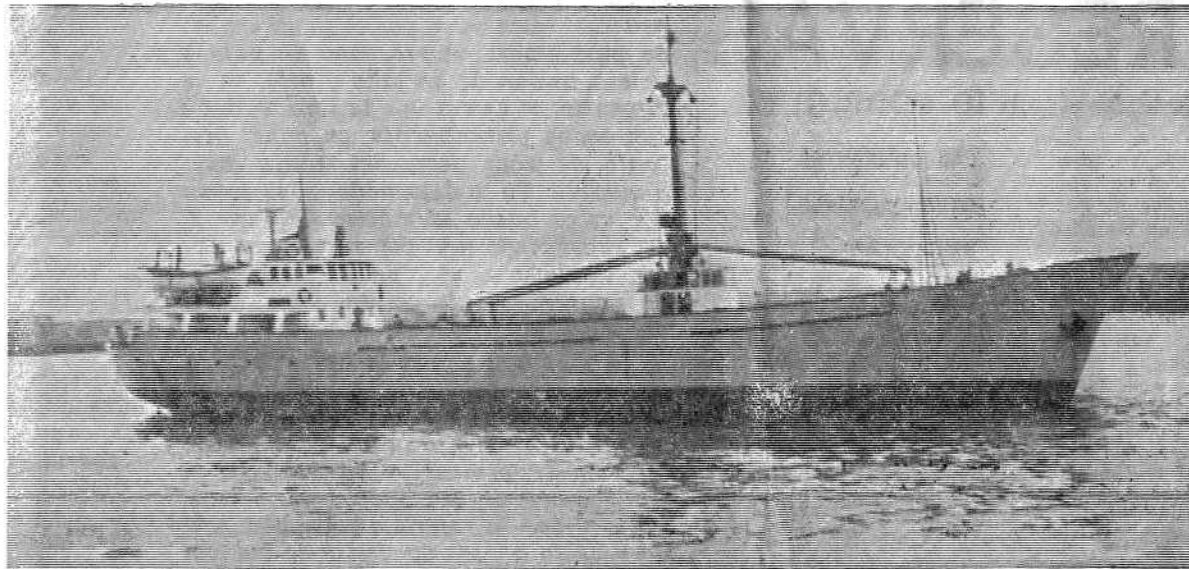
El «Aguila de Oro» cambió calderas en 1906 —el casco continuaba bien trabado y fuerte— y, cuando la Primera Guerra Mundial, comenzó el éxodo de los fruteros isleños hacia puertos peninsulares. La campaña submarina llevada a cabo por los submarinos alemanes hacía que, pese a los buenos fletes, los armadores

de «Lanzarote» hasta que, normalizada la situación, los tres antes citados correillos volvieron a Canarias.

Finalizada la guerra, el primer mercante extranjero que arribó a Santa Cruz de Tenerife fue el «paquete» inglés «Gaboón», de la Elder Dempster, que —al mando del capitán Robinson— navegaba de Sierra Leona a Liverpool. Tras él llegaron otros y, con rapi-

dear en las costas para, a la gira, llenar sus bodegas con el producto de los campos isleños.

La Compañía Marítima Canaria adquirió luego los nuevos «Amir» y «Gadir» y, cuando éstos llegaron a Santa Cruz de Tenerife —su nuevo puerto de matrícula— se despachó para Jamaica al «Marpasa», otro antiguo vapor con casco «composite» que, hasta



El moderno frigorífico «Nuevo Aguila de Oro», construido en 1968 para sustituir al perdido en aguas de Huelva.

Eran los años anteriores a la se retirasen. Primero, y por razón, se normalizó la exportación no hace muchos años

Saavedra— se había perdido por varada en Punta Camello cuando, en lastre, se dirigía a San Sebastián de la Gomera para cargar fruta. Esta estaba destinada al «Pakeha», uno de los «mamarias» de la Shaw, Savill and Albion, que tenía prevista su llegada a Santa Cruz para dos días más tarde.

Con el «Boheme», el «Aguila de Oro» hizo la citada línea regular hasta que, en septiembre de 1935, llegaron al puerto de esta capital los vapores «Mari Eli» y «Magurio» que, fletados respectivamente por Rodríguez López y Padrón Saavedra, venían a hacer el cabotaje.

El «Mari Eli», que luego se llamó «Punta Almina», estuvo sólo unos meses en estas aguas, pero el «Magurio» —antiguo «Nadir»— fue adquirido luego por su fletador, el cual le dio el nuevo nombre de «Isla de la Gomera».

Este era un «well deck» con máquina a popa que, gemelo de los «Amir» y «Gadir» de la Marítima Canaria, había si-

do construido en 1919 en los astilleros gaditanos de la firma Echevarrieta y Lariñaga. De 549 toneladas brutas y 372 netas, estaba equipado con una alternativa triple construida en las factorías de la Muir & Houston, en Glasgow.

El «Isla de la Gomera» lució la chimenea con franja blanca e hizo el servicio regular con San Sebastián y los otros puntos de la Isla Colombina hasta que, vendido a Pesquerías y Salazones de Tenerife, marchó a Port Etienne con las goletas «Armandito» y «Carlota», el «Luis Pozuelo» —un antiguo «drifter» construido en Canadá para la lucha antisubmarina durante la Gran Guerra— y otras pequeñas unidades dedicadas a la pesca.

Llegó la Segunda Guerra Mundial y, como en la de 1914 a 1918, se inició un éxodo de los costeros isleños hacia aguas peninsulares. El «Isla de la Gomera» fue uno de ellos y, desde puertos del Mediterráneo español, comenzó a navegar a los franceses con car-

ga de naranjas. Durante uno de tales viajes, a la altura de Cabo Palos se le corrió la carga —el hecho ocurrió el 12 de abril de 1943— y, tras una rápida y peligrosa escora, se tumbó y después de unos momentos con la quilla al sol, desapareció bajo las olas.

En aquellos años de guerra, el «Boheme» fue sometido a un alargamiento de eslora en los varaderos de Hamilton y Compañía, en esta capital, y —mientras permaneció sometido a obras— el «Aguila de Oro» mantuvo el servicio en solitario. Eran años de lucha en la mar y, en aletas y amuras, el «Aguila» lucía los colores nacionales junto con su nombre y nacionalidad en grandes caracteres.

En cierta ocasión, el «Aguila de Oro» zarpó de Santa Cruz de la Palma y, con varios pesqueros, participó en la búsqueda de los naufragos del «Pacific Star» que, más tarde, en sus botes salvavidas alcanzaron las costas de la isla.

Guerra y paz sobre las aguas

Reños lanchones caleteros pendían de fuertes pescantes de cuello de ganso pero, ni aún así, se pudo borrar la gracia indefinible de sus palos y chimenea con elegante caída.

Tal fue la silueta del «Aguila de Oro» durante largos años, silueta con algunas posteriores innovaciones externas, entre las que recordamos un casetón a popa de la chimenea —casetón que luego desapareció— y un desplazamiento de ésta en busca de una verticalidad que, indudablemente, restó gracia al conjunto.

«Several small vessels were owned and operated in the Canary Islands under an associated local company, Compañía Marítima Canaria, of Santa Cruz de Tenerife. Of less than 300 tons, they were used as feeder ships from the small production centres to the main

Años de mar y servicio

Antes y después de la Primera Guerra Mundial, el «Aguila de Oro» se abarló a cuantas unidades de la Elder & Fyffes de la Elder recalaron por nuestro puerto. Trasbordó sus espectaculares cubiertas de «huacales» a los tres citados —los «Miami» y «Manistee» fueron hundidos por submarinos alemanes en 1917— y, terminada la lucha, lo hizo al seguido «Greenbier» de la citada naviera, el cual no era otro que el célebre crucero auxiliar «Moewe», de la Marina de Guerra alemana, cedido en 1920 por el Shipping Controller

Cuando dicho segundo «Greenbier» recaló por Santa Cruz de Tenerife por vez primera, ya un equipo de buzos griegos trabajaba frente a Las Teresitas en el rescate del carbón que en sus bodegas transportaba el hundido «Westburn», un vapor inglés que —con los prisioneros logrados en sus presas— el «Moewe» envió a nuestro puerto bajo bandera de guerra

Otros muchos fruteros de la Elder & Fyffes vinieron por Santa Cruz de Tenerife —«Nicoya», «Pacuare», «Barranca», «Manzanares», etc.— y a todos ellos el ya veterano «Aguila de Oro» hizo trasbordo de la fruta que recogía en las costas de la isla y en los fondeaderos de Gáldar, Puerto de Tacorte, Santa Cruz de la Palma, San Sebastián de la Gomera y Hermigua.

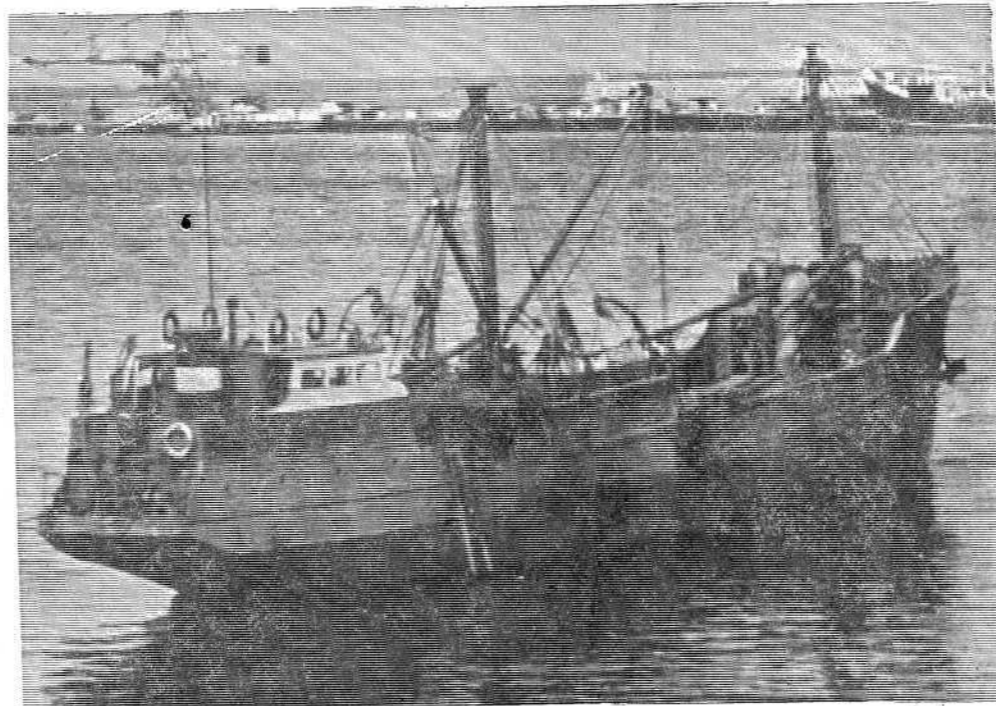
Por lo que a Tenerife respecta, sus puntos regulares de escala eran Garachico, San Marcos de Icod y Puerto de la Cruz. Los tenederos de la costa de Adeje, Los Cristianos, El Médano, Abona y Puerto de

Eran los años anteriores a la espectacular expansión de la citada empresa en el tráfico platanero desde Jamaica, servicio para el que —en 1902— adquirió los «Appomattox», «Chickahominy», «Greenbier» y «Oracabessa».

Dos años más tarde, y ya para atender tanto al servicio de Canarias y el de las Antillas, la Elder & Fyffes contrató la construcción de los «Matina», «Miami» y «Manistee» y, así, comenzó una expansión que, por lo que estas islas respectas, tuvo su momento de máximo esplendor cuando en 1927 se entregaron los «Orotava», «Atgual» y «Telde», especialmente diseñados para la línea del Archipiélago.

Güímar señalaban sus puntos de recalada por el Sur de Tenerife, puntos en los que —fondeado a la gira— los reños botes caleteros llevaban a sus costados los «huacales» de plátanos y los atados de tomates, riqueza de la agricultura isleña

Así pasaron años y años. Así fue la vida marinera —tranquila y metódica— del carguero que antes fue yate de recreo, de aquel que, cuando iba en lastre y con los fondos claros, lograba los primitivos 10 nudos



El «Aguila de Oro», ya convertido en motonave, durante los pocos viajes que hizo en 1961. (Foto del autor).

se retirasen. Primero, y por razones de la misma guerra, dejaron de venir los fruteros de bandera inglesa —aquellos de las navieras Yeoward, Forwood y Elder & Fyffes—, más tarde, los de la Otto Thoresen también suspendieron sus escalas regulares.

Los pequeños vapores del cabotaje se vendieron a armadores peninsulares y, rumbo a puertos del Norte zarparon los «Seagull», «Sancho», «Chasna», «Tenerife», «Machrie», etc., todos los cuales navegarían luego a puertos franceses. De ellos, sólo el «Sancho» —rebautizado «San Juan»— volvió a Canarias, si bien en la década de los 50, para luego perderse por varada en las costas de Gran Canaria.

Los que por aquí quedaron —el «Aguila de Oro» entre ellos— se amarraron durante largas temporadas. No había fruta que traer a Santa Cruz y, sólo muy de tarde en tarde, algún viaje les llevaba mar afuera, con el negro penacho sobre la estela, en busca de la mar alta y libre.

A tal llegó la crisis, agudizada luego por la escasez de carbón, que los «Viera y Clavijo», «La Palma» y «León y Castillo», fueron fletados por armadores peninsulares y, en los primeros meses de 1918, zarparon rumbo a Cádiz. El servicio quedó a cargo de los «Gomera-Hierro» «Fuerteventura»

de, se normalizó la exportación frutera y los «feeder ships» que habían permanecido en puerto volvieron a fon-

no hace muchos años, con bandera inglesa hizo el cabotaje en las costas de la citada isla antillana.

Nueva etapa en la mar

Cuando en los primeros años de la década de los 30 fueron amarrados definitivamente los barcos de la Compañía Marítima Canaria —la Elder & Fyffes suspendió su servicio directo con Canarias—, la flota pasó en su mayoría a la firma Rodríguez López, también de esta capital.

Por lo que al «Aguila de Oro» respecta, éste fue adquirido por don Rafael Trujillo, armador radicado en Las Palmas, que lo rebautizó «Santa Brígida». Entonces formó pareja con el «San Carlos», un costero de casco de madera que, en 1919, se construyó en Santaña para la firma armadora y conservera Albo. De 35 metros de eslora, 223 toneladas de arqueo y 300 de carga, el «San Carlos» estaba equipado con una alternativa, producto de las factorías de talleres Electromecánicos, de Deusto.

Más tarde, el «San Carlos» pasó a propiedad de don José Trujillo, de Agaete, y —adquirido por don Juan Padrón Saavedra— el «Santa Brígida»

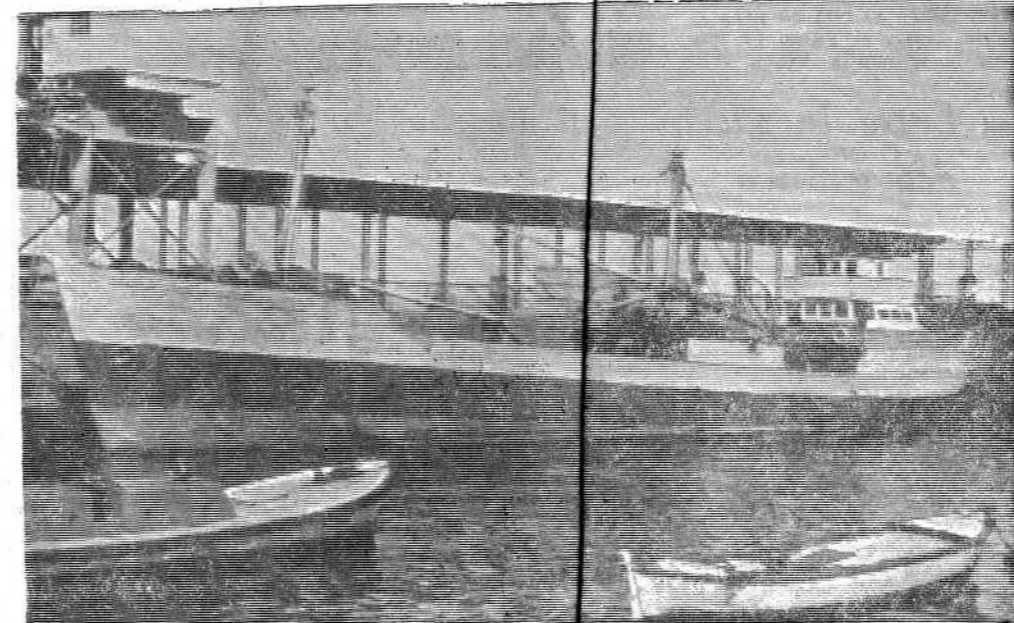
volvió a Santa Cruz de Tenerife para, de nuevo, lucir el nombre que llevó hasta el fin de su vida en la mar. Fue entonces cuando, con el «Boheme», comenzó a navegar entre Santa Cruz de Tenerife, San Sebastián de la Gomera, Hermigua, Valle Gran Rey y Vallehermoso.

El «San Carlos», compañero que fue del «Aguila de Oro» —por entonces «Santa Brígida»— siguió como propiedad de don José Trujillo y, el 16 de diciembre de 1940, cuando navegaba a largo de Tarajalejo, fue hundido por un submarino. Al atardecer, el «San Carlos» seguía su ruta a unas dos millas de la costa cuando en sus cercanías hizo superficie un submarino que, tras cubrir el cañón de cubierta, inició el fuego contra el pequeño carguero español que, alcanzado de lleno, escoró y quedó con la quilla al sol hasta que, momentos después, desapareció bajo las aguas mientras el misterioso atacante se alejaba y luego hacía inmersión.

Se sospechó que el misterioso atacante había sido un submarino inglés —Incluso se rumoreó que había confundido al «San Carlos» con un vapor que suministraba a los «U-boats» alemanes— pero, terminada la guerra, se supo que el causante del hundimiento era el alemán «U-37» que, al mando del capitán de corbeta Nicolai Clausen, operaba entre Fuerteventura y las costas del Sahara

Don Juan Padrón Saavedra había adquirido en 1922 el pequeño «Boheme». Este era un barco de casco de madera —aun se recuerda su hundimiento cerca de la «Marquesina» después de haber sido abordado por el «Juan»— que, en 1919, se construyó en los astilleros Alvarez y Compañía, de Avilés. De 128 toneladas brutas y 80 netas, el «Boheme» tenía 25 metros de eslora y, con una alternativa, daba los nudos suficientes para mantener la regularidad de su servicio.

La adquisición del «Aguila de Oro» significó un refuerzo para la línea pues, en abril de 1929, el «Taoro» —ya también propiedad de don Juan Padrón



En el Muelle Norte, el «Aguila de Oro» —ya con su definitiva estampa marinera— carga asfalto para Huelva días antes de su sufragio.—(Foto Santiago Hdez.).

cual los transfirió luego al Ministerio de Transportes Marítimos germano. El «San Isidro», antiguo «Guanche» y luego «Carmen», fue hundido por un submarino el 4 de abril de 1943 cuando se encontraba frente a Kythnos. El 29 del siguiente mayo, el «Rigel», ex «Santa Ana», ex «Amir», fue torpedeado a 12 millas de Scopelo cuando navegaba de Grecia al Norte africano. El «Adeje» chocó con una mina el 23 de noviembre a unas pocas millas de Naxos y, al año siguiente, continuaron las pérdidas. El 25 de febrero, el «Isora» —que navegaba con bandera alemana y nombre de «Isis»— fue torpedeado por un submarino frente a Navarino y, el 14 de julio, el «San Juan II», corrió la misma triste suerte en la bahía de Livadia. Entonces arbolaba bandera alemana y lucía el nombre de «Suzanne» y, al final de la

guerra, se supo que el autor del hundimiento había sido el submarino inglés «Vivid».

Volvió la paz al mundo y, como siempre, hasta la pérdida del «Boheme» —su compañero de lucha y servido en la mar— el «Aguila de Oro» prosiguió sus singladuras. Pero ya la vieja máquina daba claras señales de cansancio, señales de que era llegado el momento de un buen y bien ganado y definitivo reposo.

Fue entonces cuando se aprovechó la oportunidad para

pe del motor dejó de hacerse a través del palo para efectuarse por las bandas —a estilo moto-velero— y, además, el puente ganó altura.

Así volvió, irreconocible ya, a Santa Cruz de Tenerife. Cargó asfalto y, por última vez, su proa rompió el Atlántico para, allá, en aguas de Huelva, quedar para siempre su casco quebrado.

Hoy el «Nuevo Aguila de Oro» cruza la mar. Fue botado en 1968 en Astilleros del Cantábrico y Riera, de Gijón. Es

Guerra y paz sobre las aguas

instalar un motor diesel, encargándose de dicha tarea un verdadero del Puer de la Luz. De allí retornó el «Aguila de Oro» en 1961 con nueva e inesperada silueta sobre la que se alzaban dos los metálicos —a través de uno de los cuales se efectúa la exhaustión del motor— y, luego, un puente alto, tras el cual se arrinconaba, ya inútil, la vieja chimenea que pacía añoraba su alto, negro y espeso penacho del buen Cardiff de antaño.

El resultado que se esperaba del motor no fue satisfactorio y, después de unos pocos viajes, el «Aguila de Oro» volvió al Puerto de la Luz en busca de remedio. Nuevo largo y prolongado amarre y, una vez más, vuelta a la mar con la última, definitiva estampa marinera. Desapareció la chimenea poza y el esca-

frigorífico de 354 toneladas brutas y 184 netas que, equipado con un motor de la Klucner-Humboldt Deutz, —de cuatro cilindros y 980 B.H.P.— alcanza 13 nudos de media a régimen normal.

Su estampa es la común a todos los de su tipo y en nada recuerda al desaparecido que, en frase del poeta, era uno de aquellos vapores de grasientos paveses, tiznadas cubiertas y herrumbrosos metales.

Ahora, con las escalas del «Nuevo Aguila de Oro» en Santa Cruz de Tenerife, recordamos con nostalgia al que murió en la barra de Huelva, al que —imaginamos— saludó de lejos el blanco de una vela cuando su casco se partía. Pero entre el sol de la tarde no se alzó, despedida simbólica, ningún penacho espeso de humo de carbón.