

A LA SOMBRA DE ANAGA

La historia marinera de los "tres palos" de la Yeoward Bros. Ltd.

- EL SERVICIO REGULAR SE INICIO EN 1896 CON LOS «AVOCET», «ARDEOLA» Y «AVETORO»
- EL 3 DE MARZO DE 1954, EL «ALCA» HIZO SU ULTIMA ESCALA EN SANTA CRUZ DE TENERIFE

Pocos barcos son tan recordados en Canarias como los «tres palos» de la Yeoward Bros Ltd., la naviera inglesa que desde 1894 a 1955 mantuvo línea regular entre Liverpool y los puertos del Archipiélago.

En 1885, los hermanos Richard Joseph y Lewis Herbert Yeoward se establecieron en Liverpool como importadores de fruta y, en 1894, comenzaron a operar directamente con Canarias. Dos años más tarde, los hermanos Yeoward adquirieron el vapor «Avocet», que había sido construido en 1885 para la Cork Steamship Company Ltd. y, desde la apertura del Canal de Manchester, hacía línea regular desde dicha ciudad a puertos del continente.

Como contraseña, los hermanos Yeoward eligieron los colores españoles con las iniciales YB en la franja gualda. Tal contraseña se plasmó en la chimenea, si bien sólo la Y lucía en la citada franja y, así, durante los muchos años que Yeoward operó, tales colores abrazaron la redondez suave de las «funnels» de los barcos de la naviera.

Prospereó el tráfico y, pronto, el «Avocet» resultó insuficiente para atender la demanda y, ante ello, se adquirieron los «Fulmar» y «Egret» a la misma Cork Steamship Company Ltd.; estos vapores, de 1.200 toneladas ambos, habían sido construidos en 1888 a 1890 respectivamente y, bajo la contraseña de la Yeoward Bros., tomaron los nuevos nombres de «Ardeola» y «Avetoro».

El «Ardeola» tuvo muy corta vida marinera bajo la contraseña de la Yeoward pues, cuando navegaba de Santa Cruz de Tenerife a Liverpool,

en los de vuelta, en su bodega —también en amplia y espectacular cubierta— traía cestos de tomates y huacales de plátanos que, en aguas de Santa Cruz, luego trasbordaba a sus compañeros de bandera inglesa.

En 1909, la Yeoward Bros. se hizo cargo del nuevo «Aguila» que, de 2.114 toneladas y tres palos, había sido construido por la Caledon en sus astilleros de Dundee, los mismos en que tomó forma el anterior «Ardeola» y, también, los mismos en que nacieron a la mar todos los barcos de la naviera.

En 1911, dicha firma entregó el «Andorinha» y, al propio tiempo, la Yeoward vendió el segundo «Ardeola» que, con

el nuevo nombre de «Marwenana», pasó a la St. Lawrence Shipping Company, naviera bajo cuya contraseña navegaba cuando —el 26 de mayo de 1915— fue torpedeado y hundido por un submarino alemán a unas 72 millas de Fastnet.

Aquel primer «Andorinha» era un barco notable desde varios puntos de vista. De 2.550 toneladas, eran sus principales dimensiones 290 pies de eslora por 42 de manga y, con una alternativa triple —que tomaba vapor de calderas escocesas— daba media de 11,5 nudos a régimen normal y, dado su éxito en la línea frutera con Canarias, la Yeoward decidió la construcción de un nuevo «Ardeola», inspirado en las característi-

cas y estampa marinera de aquel.

El nuevo «Ardeola», tercero de este nombre en la flota de la Yeoward, era de 3.150 toneladas, 310 pies de eslora y 44 de manga y, como el «Andorinha», su silueta —gallarda y fina— se remataba con tres palos que, como la chimenea, tenían mucha quinda e iban en caída.

Botado en 1912, el nuevo «Ardeola» alcanzó y sostuvo los 12 nudos durante las pruebas de mar —en el oportuno contrato se estipuló una media de 11 nudos, suficiente para mantener el servicio— y, con sus otros compañeros de contraseña, se mantuvo en la línea regular hasta mediados de 1915.

POR JUAN A. PADRON ALBORNOZ

Años de guerra y paz

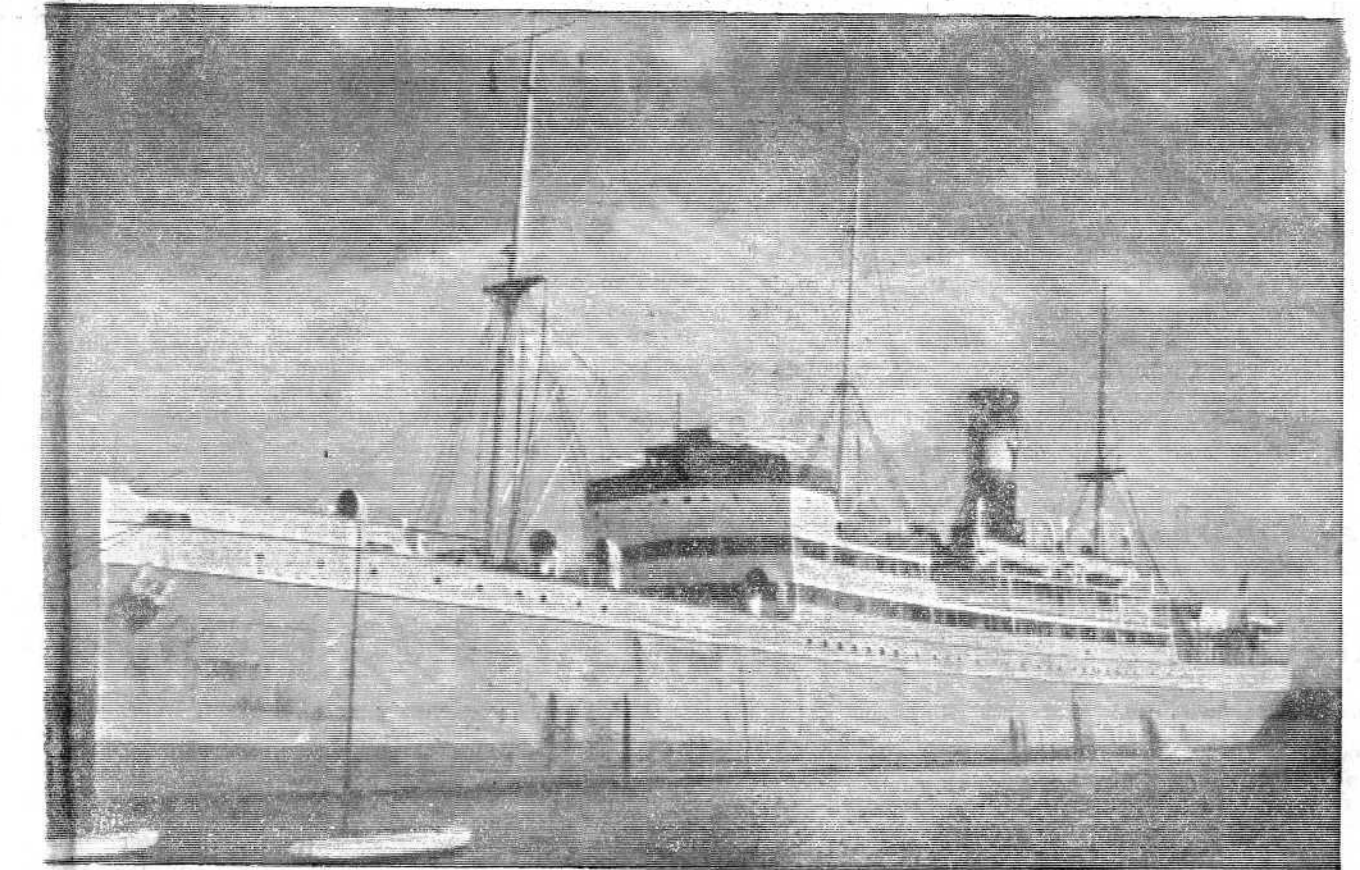
La Primera Guerra Mundial significó la retirada de la Yeoward de su línea regular con puertos canarios. Con ella lo hicieron las otras navieras inglesas —Elder & Fyffes y Forwood— y, cuando se intensificó la campaña de los submarinos alemanes, también lo hizo la Otto Thoresen, la tan conocida empresa noruega que, desde hacía años, mantenía un servicio semanal a Londres.

El 27 de mayo de 1915, el «Aguila» fue torpedeado y hundido por un submarino alemán a unas 47 millas del faro de las Smalls y, en noviembre del mismo año, el «Avetoro» desapareció cuando navegaba

al mundo la Yeoward Bros. sólo disponía de los «Andorinha», «Ardeola» y «Aguila». Es-

apareció para siempre.

En 1922, la Caledon entregó el «Alondra» y, un año más



El vapor «Alca» que, construido en 1927, hizo la línea de Canarias hasta marzo de 1954.—(Fotos del autor).

faenas de carga por medio del tren de lanchas que, a boga pausada —eran aquellos ricos botes cateleros los que hacían el traslado de la fruta hasta las bandas del barco— iban y venían en la mar.

Desde el Puerto de la Cruz volvían a Santa Cruz de Tenerife donde, en el Muelle Sur, cargaban y hacían consumo para luego seguir a Las Palmas. Allí completaban la car-

vendido a armadores peninsulares durante la Primera Guerra Mundial, había cambiado su nombre por el de «Laida» y, bajo la contraseña del armador J. M. Carreaga, en aguas del Cantábrico se mantuvo en servicio hasta 1936.

En 1927, la Yeoward Bros. recibió de la Caledon su último barco, el «Alca» que —de 3.700 toneladas— fue el mayor que navegó bajo su contraseña. Eran sus principales dimensiones 319 pies de eslora por 46 de manga y, como los anteriores, daba 12 nudos y disponía de acomodación para casi 100 pasajeros en clase única.

Durante los tres siguientes años, la Yeoward mantuvo a sus seis barcos en la línea frutera con Canarias y, ya en 1930, vendió el «Andorinha» a la Pacific Steam Navigation Company. Esta lo rebautizó «Champerico» para su línea regular en aguas del Pacífico sudamericano y, cuatro años más tarde, cuando se dista-

ba con rumbo a Malta, fue capturado por un patrullero francés a la altura del Cabo Bon y, marinado por una dotación de presa, fue llevado a Bizerta. Allí los alemanes se incautaron de él y, con el nuevo nombre de «Aderno» y bandera de la cruz gamada, navegó como transporte en aguas del Mediterráneo hasta que, el 23 de julio de 1943, fue torpedeado y hundido por un submarino de la Royal Navy.

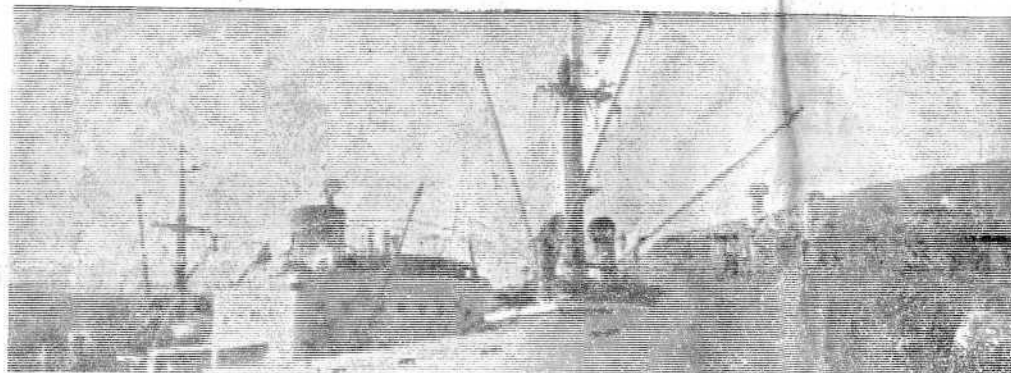
El «Alca» —ya H.M.S. «Alca» en las listas de la Royal Navy— se convirtió en «mother ship» de unidades menores y, como tal, estuvo largo tiempo basado en Islandia. Terminada la guerra, fue devuelto a sus armadores y, tras una completa modernización, volvió a la línea con Canarias.

El 30 de mayo de 1946, al mando del capitán Frith, el «Alca» volvió a recalzar por Santa Cruz de Tenerife. Venía de Liverpool, Funchal y Santa Cruz de la Palma cuando, al

Yeoward Bros. llegó a un acuerdo con la Naviera Aznar que, tras el «Monte de la Esperanza», puso en servicio los «Monte Arucas» y «Monte Anaga», seguidos luego por los «Monte Umbe», «Monte Ulía» y «Monte Urquiola».

Ahora, con los ferries «Monte Toledo» y «Monte Granada» en la antigua línea inaugurada por los «Avocet», «Ardeola» y «Avetoro», un justo y merecido recuerdo para aquellos «tres palos» que, durante muchos años, bien cimentaron la exportación frutera de las Canarias al mercado inglés.

Hoy, como antaño, el nombre de la Yeoward nos trae evocaciones de barcos de tres palos en nuestro puerto o también fondeados en aguas del Puerto de la Cruz. Allí, proa al tiempo reinante, los botes caleteros les llevaban la riqueza vegetal del Norte tinerfeño mientras, en busca de sol y tranquilidad, los turistas que en ellos viajaban buscaban el Mar de la Cruz.



la Contraseña de la Yeoward Bros., tomaron los nuevos nombres de «Ardeola» y «Avetoro».

El «Ardeola» tuvo muy corta vida marinera bajo la contraseña de la Yeoward pues, cuando navegaba de Santa Cruz de Tenerife a Liverpool, el 10 de diciembre de 1903 fue abordado y hundido por la fragata Natuna.

Para reponer su barco perdido, la Yeoward Bros. encargó la construcción de un nuevo «Ardeola» a los astilleros de la Caledon Shipbuilding and Emgining Co. Ltd., en Dundee. De 3.140 toneladas, el nuevo frutero señaló el comienzo de una larga relación entre la naviera y los citados astilleros, relación que duró hasta que en 1927 éstos entregaron el «Alca», último vapor encargado por la Yeoward para su línea con Canarias.

Entregado en 1904, el «Ardeola» se incorporó a la línea frutera y, el mismo año, la naviera adquirió el pequeño vapor «Stefanie» —de bandera alemana— que se abanderó en España y matriculó en Santa Cruz de Tenerife con el nuevo nombre de «Alca»; de sólo 194 toneladas, el «Stefanie» había sido construido en 1898 para la Heyne & Hessenmuller, de Hamburgo, y estaba clasificado por el Lloyd como «auxiliary ketch».

Ya con bandera española y matrícula tinerfeña, el «Alca» —un verdadero «feeder ship»— comenzó a navegar por todas las calas y tenederos de la isla. En los viajes de ida llevaba madera para el empaquetado de fruta y fertilizantes y,

mantenía un servicio semanal a Londres.

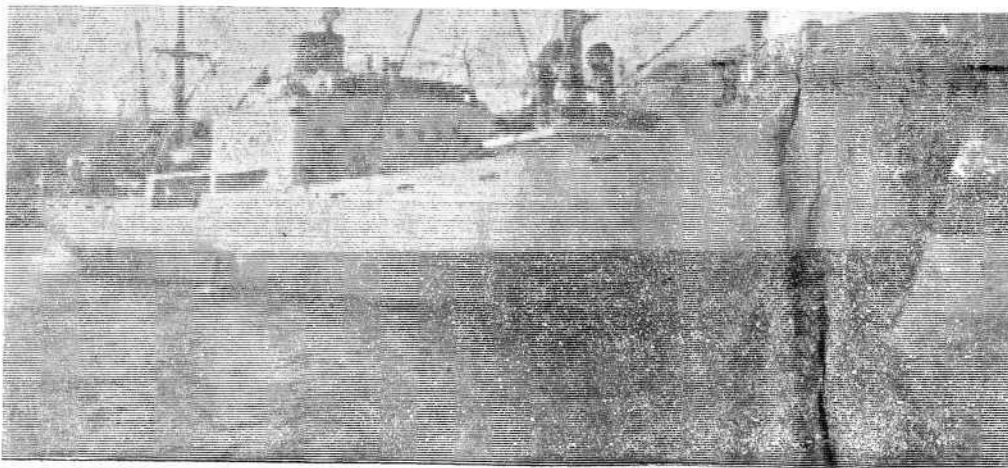
El 27 de mayo de 1915, el «Aguila» fue torpedeado y hundido por un submarino alemán a unas 47 millas del faro de las Smalls y, en noviembre del mismo año, el «Avetoro» desapareció cuando navegaba desde Santa Cruz de Tenerife a Liverpool.

El 19 de abril de 1917, el «Avocet» fue víctima de los torpedos de un «U-boat» germano cuando navegaba a 160 millas del Fastnet y, para compensar tales pérdidas, la Yeoward no tuvo más remedio que acudir al «second hand market». A la Rio Tinto Company se adquirió el vapor «Don Hugo» —de 2.244 toneladas y construido en 1899— que, con el nuevo nombre de «Alondra», tuvo muy corta vida bajo los colores de la Yeoward pues, pocos meses después, se perdió por varada.

La Yeoward Bros. adquirió a la MacAndrew and Company su vapor «Valdés» que, de 2.233 toneladas, había sido construido en 1914 para la línea frutera que dicha naviera mantenía con puertos del Mediterráneo español.

El «Valdés» tomó el nuevo nombre de «Avetoro» y, con bandera rusa, hizo algunos viajes a Santa Cruz de Tenerife en aquellos tiempos de guerra en la mar. También fue corta su vida en la mar y, el 17 de febrero de 1917, fue torpedeado y hundido por un submarino alemán a unas siete millas al Sur de Portland Bill.

Cuando la paz llegó de nue-



La motonave danesa «Bjorn Clausen» que, con la «Verna Clausen», estuvo fletada por la Yeoward.

te último había sido construido en 1918 en los astilleros de la Caledon y, de 3.250 toneladas, eran sus principales dimensiones 315 pies de eslora por 44 de manga.

Con una alternativa triple —que tomaba vapor de calderas escocesas— el nuevo «Aguila» daba media de 12 nudos y disponía de acomodación para 72 pasajeros en primera clase. En uno de sus primeros viajes —agosto de 1918— en aguas del Mar de Irlanda acudió en auxilio del «Girasol», un vapor de cabotaje con matrícula de Glasgow, que tenía una vía de agua. Tal era la situación del «Girasol» que, poco después de que su tripulación lo abandonase y fuese recogida por el «Aguila», escoró rápidamente y, tras una pirueta sobre las olas, desapareció sobre las olas, de-

tarde, el nuevo «Avoceta». Estos dos fruteros, de 3.450 toneladas, tenían eslora de 319 pies y manga de 44 y, como los anteriores, daban media de 12 nudos.

Todos estos vapores —«typical Yeoward steamers»— lucían los tres palos ya citados y, normalmente, cargaban y descargaban en el North Coburg Dock, en Liverpool, y antes de zarpar para los puertos canarios embarcaban los pasajeros en el Princess Landing Stage o, también, por medio de un tender y mientras se encontraban fondeados en el Mersey.

Desde Liverpool, los barcos de la Yeoward arrumbaban a Santa Cruz de Tenerife —hacían una escala en Funchal— y, desde aquí, seguían al Puerto de la Cruz. Allí, fondeados a la gira, realizaban

ga de fruta y, posteriormente, regresaban a Liverpool.

Ya por entonces no navegaba el «Alca» español, aquel pequeño «auxiliary ketch» que,

El último capítulo

Cuando la guerra entre Italia y Etiopía, la Royal Navy destacó varias unidades en Aden y, por que actuase como «base-ship», fue fletado el «Ardeola» que, durante algún tiempo, allí quedó estacionado.

Luego, tras la vuelta de la calma —relativa, claro está— el «Ardeola» volvió a la línea frutera que, en septiembre de 1938, la Yeoward mejoró con el fletamento de las motonaves «Palacio», «Pelayo», «Ponzano» y «Paqueco», todas de la MacAndrew.

Estas motonaves, de 1.346 toneladas y construidas entre 1927 y 1928 por la Harland and Wolff en sus astilleros de Glasgow, daban 12 nudos y se diseñaron y construyeron especialmente para el «Spanish fruit trade».

Un mes después, la Yeoward fletó la motonave danesa «Herdis» y, ya bien organizadas las líneas, en 1938 volvió a tronar el ronco cañón de la guerra y —pintados de gris y artillados— durante algún tiempo los barcos de la Yeoward continuaron sus escalas en Canarias. En julio de 1940 hicieron sus últimas escalas en Santa Cruz los «Alca» y «Aguila»; el 28 de marzo de 1941 recaló por última vez el «Avoceta» y, el 4 de agosto del mismo año, lo hizo también en postrera escala el «Ardeola».

El 19 de agosto de 1917, el «Aguila» fue torpedeado y hundido por el submarino alemán «U-201». Alcanzado por dos torpedos, el barco desapareció en menos de un minuto y, con él, 157 pasajeros y tripulantes; sólo diez personas escaparon con vida y pudieron ser recogidas por los patrulleros que daban esola

al convoy en el cual navegaba integrado. El 25 del siguiente septiembre, el «Avoceta» corrió la misma triste suerte cuando navegaba de Gibraltar a Inglaterra y, de sus 150 pasajeros y tripulantes, sólo 20 pudieron ser rescatados.

El 9 de noviembre de 1942, cuando el «Ardeola» navegaba

al puerto de Santa Cruz de Tenerife, volvió a sus armadores y, tras una completa modernización, volvió a la línea con Canarias.

El 30 de mayo de 1946, al mando del capitán Frith, el «Alca» volvió a recalar por Santa Cruz de Tenerife. Venía de Liverpool, Funchal y Santa Cruz de la Palma y, aquel día, se encontraba en puerto la «Galatea» —de la Marina de Guerra española— que, como él, lanzaba al azul las tres flechas de sus palos.

La Yeoward —que durante la guerra llevó la gerencia de la motonave danesa «Slesvig»— completó entonces sus servicios con barcos fletados. Primero fue el noruego «Prominent», luego los daneses «Verna Clausen» y «Bjorn Clausen» y, más tarde, dos motonaves de la Manchester Line, aquellas «Manchester Vanguard» y «Manchester Venture» que durante tres zafras mantuvieron el servicio.

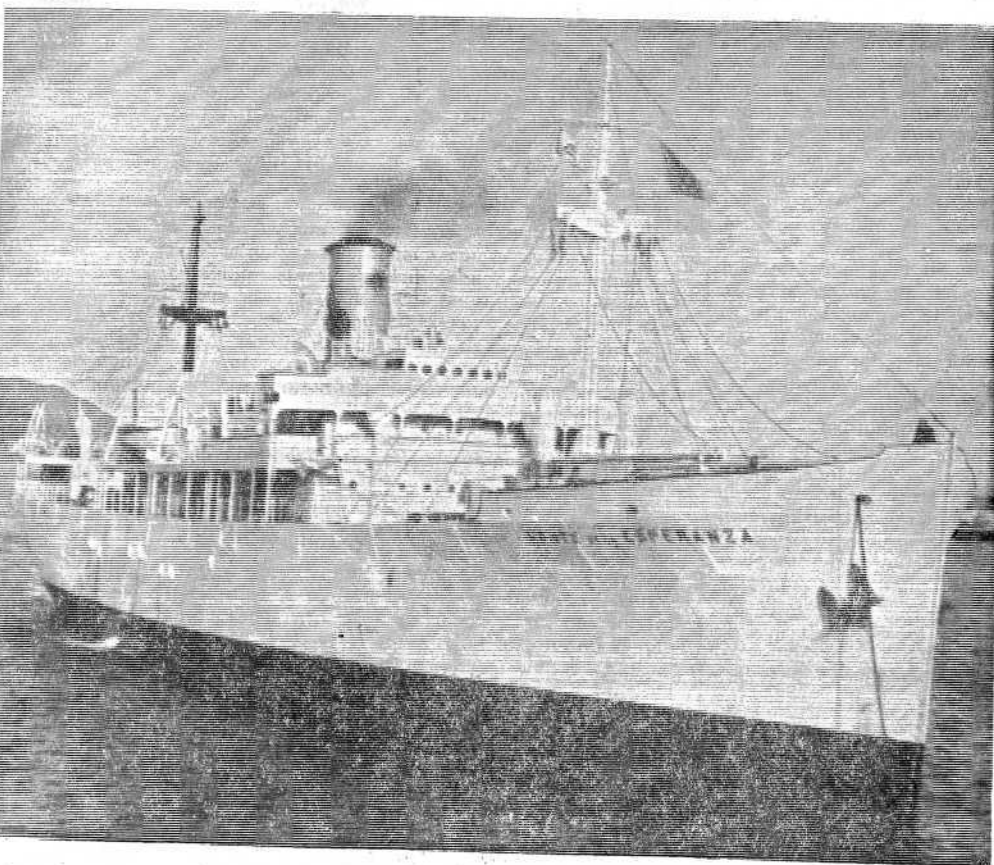
El 3 de marzo de 1954, el «Alca» hizo su última escala en Santa Cruz de Tenerife. Luego, fletado por el Gobierno danés hizo durante algún tiempo la línea entre Copenhague y Groenlandia y, en diciembre del mismo año, fue amarrado en Birkenhead.

En mayo de 1955, el «Alca» fue remolcado a Preston y, poco después, comenzó su desguace por la Thos. W. Ward, a la cual fue asignado por la British Iron and Steel Co. (Salvage) Ltd., de Londres. En noviembre de 1959, la

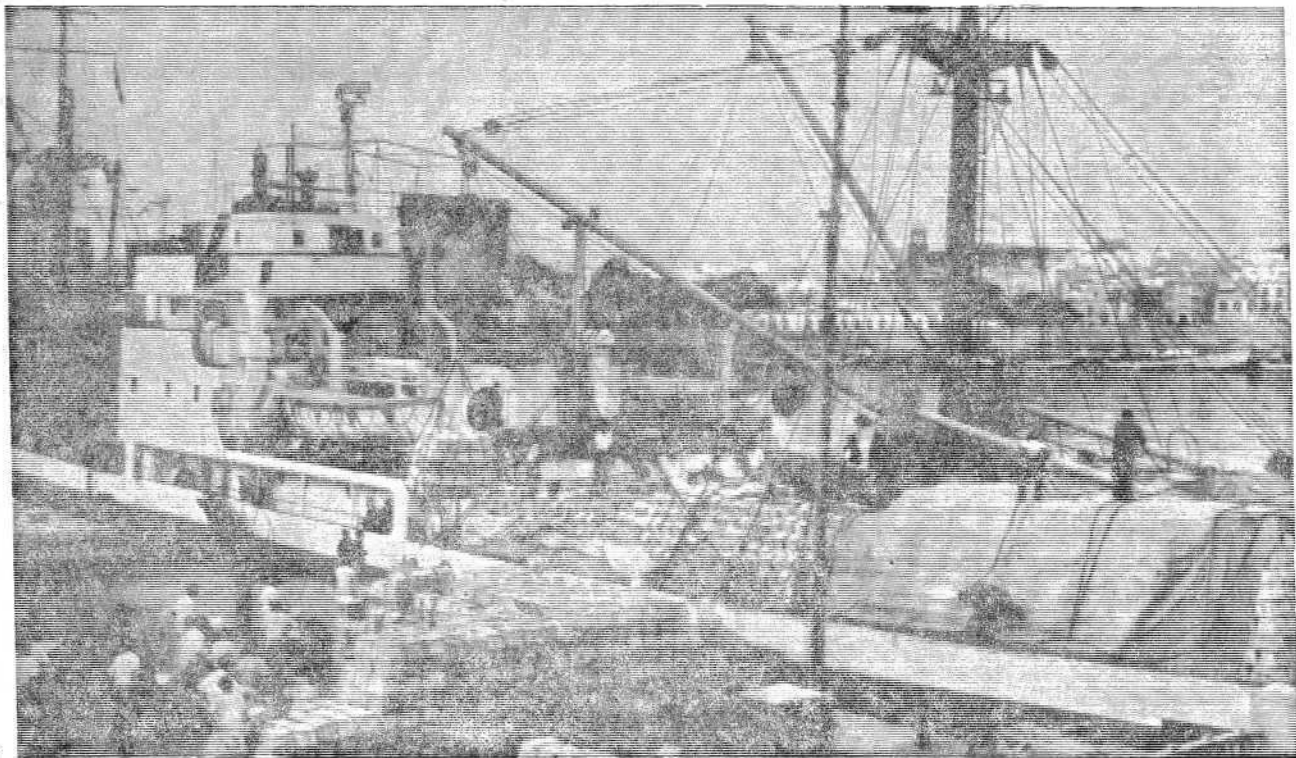
países en nuestro puerto o también fondeados en aguas del Puerto de la Cruz. Allí, proa al tiempo reinante, los botes caleteros les llevaban la riqueza vegetal del Norte tinerfeño mientras, en busca de sol y tranquilidad, los turistas que en ellos viajaban recorrían el Valle de la Orotava y aquel Puerto de la Cruz que ya era promesa de futuro.

Han pasado los años y la isla toda se ha transformado. Han pasado los años y, a su lento y por paradoja rápido transcurrir, se han ido los viejos pavores fruteros —aquellos de tres palos en caída elegante, a son de la chimenea con negro y espeso penacho— y, en su lugar, las motonaves y los ferries muerden la mar oleosa con sus proas aceradas y de mucho lanzamiento.

Tenerife, las islas todas, incrementaron su exportación frutera a través de los barcos de varias navieras —Yeoward, Forwood, Elder & Fyffes, Otto Thorsen, Fred Olsen Line, etc.— que, con los años, dieron paso a otras, tanto nacionales como extranjeras, que aún continúan en la becha. De aquellas —Trasméditerránea, Aznar, Pinillos, etc.— las islas lograron unas líneas vitales para sus exportaciones a los mercados de la Península y, de las extranjeras, todas han seguido las estelas que los barcos de la Yeoward dejaron sobre la mar.



El «Monte de la Esperanza», de la Naviera Aznar, que a partir de 1959 navegó en el servicio combinado con la Yeoward.



En el Muelle Sur, el noruego «Prominent» —con la contraseña de la Yeoward Bros en la chimenea— carga una cubertada de cestos de tomates.