

Los 91 años de servicio del "Enrique Maynes"

Es el viejo "Sagunto", de la Trasmediterránea

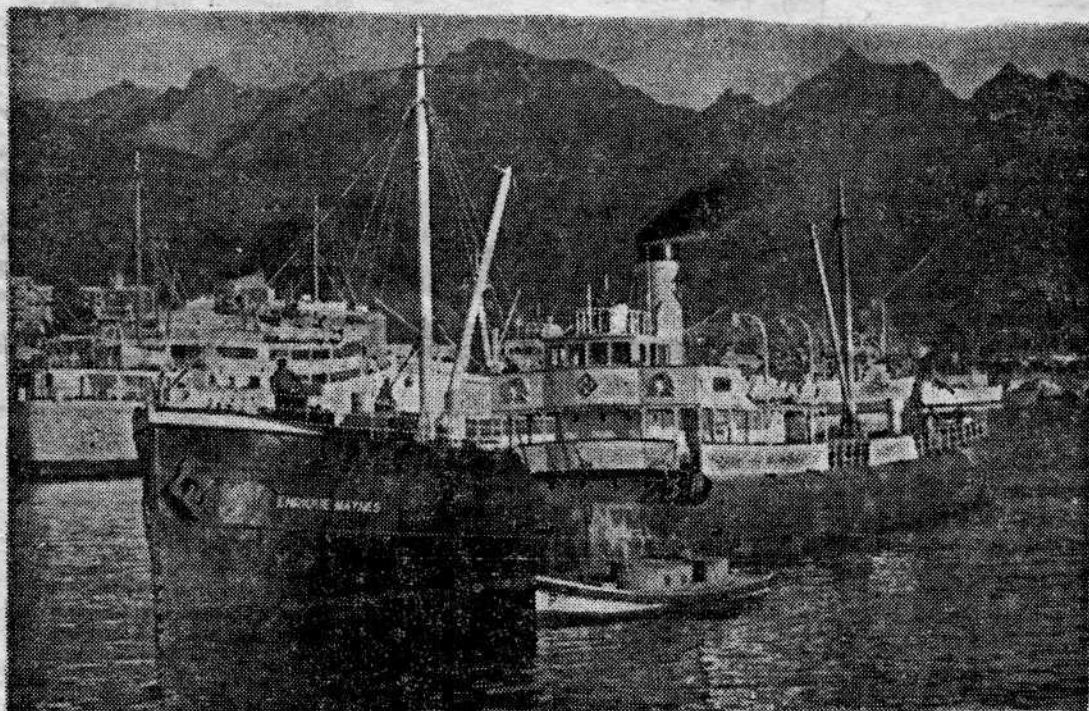
Por Juan Antonio PAURON ALBORNOZ

Las siluetas de un frigorífico sueco y un pesquero japonés, con corte de auténtico "whale catcher" enmarcaban en perspectiva la sólida y maciza del "Enrique Maynes". De las chimeneas de los dos primeros escapaba el leve y rítmico aliento de los diesels; en la del veterano carguero español, un negro penacho ponía su nota antigua mientras que—en agudo contraste—del "mambrú" brotaba un vapor de blanco vapor.

El ayer y el hoy de la mar se enfrentaban y desde las proas los escobenes ponían su mirar inquisitivo. El sueco daba al aire una estampa gallarda y marinera, coronando su blancura con azul chimenea de moderno corte; el pequeño japonés, de casco verde y con valiente arrufo, escondía la negra chimenea tras el alto puente y se envolvía en la capa sonora del ajetreteado trasbordo.

El pequeño carguero español lucía sus palos y chimenea en candelero sobre el negro casco; este, de branque recto, se remataba en toldilla y popa que, del más puro estilo "whale back", daban fe de sus muchos años.

Los extranjeros mostraban sus cascos limpios de remaches y con uniformidad que sólo se quebraba en la línea, apenas apreciable, donde la electricidad soldó. En el veterano, la trabazón laboriosa del



Sobre fondo de montañas y ciudad, destaca la estampa antigua del "Enrique Maynes". (Foto del autor).

planchaje saltaba a la vista, así como un pasado mejor que se reflejaba en portillos cegados de camarotes que fueron,

que perdió en 1880 con la entrega—también por Readhead—del "Játiva", barco de muy similares características.

Ambos aparecen como difuminados en las descripciones marinerías y portuarias de Blasco, Miró e incluso Azorin; eran el orgullo de la bandera blanca con cruz azul que distinguía la matrícula de Valencia.

En 1885 Sister ordena de nuevo a Readhead y el resultado es el "Grao", edición corregida y aumentada de sus hermanos anteriores.

El Mediterráneo enmarca las actividades de los tres vapores que, en constante ir y venir, recorren sus aguas; las actividades de Sister aumentan y entonces, en pleno 1902, adquiere a la Forwood su "Wazzan" empleado, hasta aquella fecha en el servicio frutero de Canarias.

Rebautizado "Cabañal" se incorpora a la flota de la Valenciana y, siete años más tarde, otro Forwood—el "Orotava" esta vez—pasa a la naviera de Sister con el nuevo nombre de "Villarreal".

La Compañía de Vapores Correos de África

En 1910 la Valenciana de Navegación se fusiona con otras y crea la Cía. de Vapores Correos de África; el "Sagunto" cambia los colores de su chimenea por el negro de la nueva propietaria cuyas iniciales campaban en blanco sobre la redondez suave del humeante admniculo.

En la iconografía de la época siempre hay un Correo de África presto a partir rumbo al Marruecos en guerra. La flota numerosa de la naviera participó en el esfuerzo de toda la nación durante

aquellos años decisivos; tampoco cedió cuando, en pleno 1916, se da un paso más y la Trasmediterránea actual viene al mundo de las actividades marinerías.

Una vez más cambia el "Sagunto" los distintivos de su chimenea y adopta el negro con franja roja de aquellos primeros años de la Trasmediterránea; no por ello se alteran los servicios y líneas regulares y su característica estampa sigue siendo habitual en sus puertos de escala.

El "Sagunto" en la Trasmediterránea

A finales de la década del veinte la Trasmediterránea comienza la renovación de su heredada flota; los astilleros de la Unión Naval de Levante van lanzando nuevas unidades mientras que en otros extranjeros—Krupp y Monfalcone—toman forma nuevos "liners".

El "Sagunto", el viejo "flag

ship" de la Valenciana, ve cómo sus más jóvenes compañeros de flota—"Grao" y "Játiva"—terminan sus vidas marinerías en 1931; uno se desguzó en Málaga y otro en Vigo mientras que, por una de esas jugadas del Destino, los viejos "Cabañal" y "Villarreal"—car-

económica "compound" mereciesen el relevo que a otros iba llegando. Durante la guerra civil, acoderado a un muelle de su Valencia de matrícula, se le abrió una vía de agua durante un bombardeo; adrizado, se fue hundiendo lentamente hasta que tocó fondo—dió con la quilla en el marisco, que diría un viejo roncode—y quedó su cubierta principal a ras del agua.

En 1939 fue rápidamente puesto a flote, reparado y vuelto a la mar; entonces, en su 64 aniversario, inició con el "Aragón" la línea Sevilla-Canarias. El "Aragón", pese a sus años se defendía mejor que el pequeño y viejo "Sagunto"; sin embargo, la guerra había comenzado de nuevo en Europa y la flota mercante española no tenía posibilidad de reponer las pérdidas sufridas en el trienio de lucha.

Los "Ciudades" relevaron a la pareja y mientras el "Aragón" marchaba a modernizar, el "Sagunto" arrumbó a Santa Isabel de Fernando Poo; las aguas del goito de Biafra comenzaron a ser recorridas por el veterano correo con cuyo sólido casco no se atrevieron las peligrosas y tralционерas rompientes. Las costas que dieron muerte a los "Príncipes de Asturias" y "Teide", nada pudieron con la vejez poderosa y el "Sagunto" vuelve a España relevado por el "Gobernador Chacón".

Nueva etapa de vida

Habían cambiado ya las condiciones en que se desenvolvió la flota mercante nacional; los astilleros iban renovando paulatinamente el tonelaje y el menos rentable iba quedando relegado al cabotaje.

La Trasmediterránea comienza a disponer de sus veteranos y tras los "Generalife", "Torras y Bagés" y "Jacinto Verdaguer" corresponde el turno al "Sagunto"; éste arría el gallardete que sirve de contraseña a la naviera que lo pone en venta y pasa a sestear, en espera de un futuro incierto y francamente pesimista dada su mucha edad.

Con 77 años de mar vuelve en 1952 a navegar el "Sagunto" con el nombre que actualmente lleva y bajo la nueva contraseña de la firma valenciana Merelo-Barbera; regresa a sus lares el viejo carguero que, desde este reseñado último cambio, se ha mantenido en servicio constante. Solo en dos ocasiones ha saltado su nombre al grito mudo de la prensa y, sobre todo, de la inglesa tan apasionada de la mar y los barcos; en 1954, en viaje a Belfast, fue sorprendido por un furioso temporal que lo obligó a buscar refugio en Moelfre Bay.

Allí, sobre la máquina para auxiliar a las anclas, se mantuvo el veterano hasta que pudo proseguir su viaje ante la admirada simpatía de sus compañeros en el forzado fondeadero.

En febrero de 1955 salió de Sables d'Olonne para Manchester pero sufrió averías en los guardianes del timón y tuvo que regresar a puerto a remolque del "Abeille 26"; una vez estas reparadas, partió de nuevo y arribó a su destino donde le visitó el célebre cronista naval Henderson que—bajo el título de "Iron Octogenarian"—le dedicó sentida crónica en la prensa de Liverpool.

Desde entonces han transcurrido 14 años que parece no pesan sobre las férreas cuadernas; éstas soporitan ya 91 de mar pero conservan la solidez, lo mismo que la vieja "compound" que le ha traído y llevado en miles de sing'aduras. Henderson opinaba que podría alcanzar el siglo; a la vista del trato cuidadoso que recibe bien puede realizarse tal pronóstico, emulando así al "Galicia" que no fue a' desguzado hasta haber cumplido centuria larga.