

# La puerta de la isla

Por Juan A. Padrón Albornoz

Santa Cruz, ciudad marinera, ha ido creciendo al mismo compás de su puerto, ese su puerto que, por paradoja, cuanto mayor se hace, más pequeño resulta para atender debidamente las necesidades de la isla toda.

"Consta que desde lo primitivo hubo en el puerto de Santa Cruz un pequeño muelle; que este reparó en 1585 de orden de la Ciudad y que a costa de sus propios se hizo un desembarcadero más seguro junto a la punta de la fortaleza".<sup>x</sup> Viera y Clavijo se hace eco de esta primitiva instalación que, al parecer, se demolió en 1600. Y fue a partir de entonces cuando todas las operaciones de carga y descarga se llevaban a cabo en la caleta que estaba situada junto al edificio de la Aduana, caleta que, sin duda alguna, dió nombre a la calle que hasta nuestros días llegó.<sup>x</sup>

El rápido desarrollo de la ciudad en su aspecto comercial trajo, como lógica consecuencia, el que aquella incipiente y primitiva instalación —si tal nombre en verdad merecía— quedase ampliamente superada por el aumento del volumen de mercancías.

Y en 1749, don Amaro José González de Mesa propuso la construcción de un muelle que reuniese las necesarias condiciones que el tráfico de la ciudad requería.<sup>x</sup> El entonces Comandante General del Archipiélago, don Juan de Urbina, aceptó la idea y nombró al citado señor González de Mesa para que, con don Matías Bernardo Rodríguez Carta, interviniese como diputado en las disposiciones necesarias para llevar a cabo la obra. Y, a su vez, estos diputados nombraron a don Gerardo Murphy "para la recaudación de las contribuciones gratuitas y demás arbitrios y distribución y pagamento".

Se discutió si sería la vieja caleta, o un punto cercano al castillo de San Cristóbal, el lugar ideal para llevar a cabo la nueva y trascendental obra. Y fue precisamente esta última opinión la que prevaleció.

"Se fundó este muelle sobre una escollera de piedra perdida, establecida parte en un marisco y parte en arena, revestido de buena piedra molinera, extendiéndose perpendicularmente a la dirección de la costa y rematando en un martillo en media luna para el abrigo de sus escaleras, pero habiendo-

se arruinado este en una noche y desconfiado de la seguridad El citado Comandante General cesó la obra y la construcción".<sup>x</sup>

Y vino luego el marqués de Branciforte que, con aquella su actividad y diligencia, obtuvo que se impusieran "de propia voluntad espontáneamente y con la mayor complacencia", diversos impuestos. Y con los 9.105 pesos logrados, se reedificó el muelle bajo la dirección de ingenieros militares, rematando la obra con la primitiva forma de martillo en media luna.

Este fue el comienzo de la obra que, aún en marcha, es orgullo de la isla toda. Del puerto que, entre sus acogedores brazos de piedra, abraza una cada vez mayor cantidad de agua domesticada, de retazos del océano que, perdidos sus ímpetus de mar libre, se ponen al servicio de la navegación.

Y vino luego la época de la exportación de la cochinilla, de la que, sólo con destino a puertos extranjeros, se embarcaron —entre 1853 y 1862— 681.699 libras castellanas, a las que hay que añadir 20.720 de granilla y 20.033 de polvo. Para la Península, y en el mismo espacio de tiempo, se enviaron 13.894 libras de cochinilla, 360 de granilla y 2.490 de polvo.

Y, como dato curioso, fue en 1831 cuando Santa Cruz dió salida por su puerto a la primera cantidad de cochinilla en régimen de exportación, cantidad que ascendió a unas simples ocho libras.

El comercio con las Antillas dió auge al puerto santacrucero. Quesos, patatas, cebollas, pidras de filtro —las célebres destiladeras—, pescado salpreso, aguardiente de Islas, losas de las canteras de Chasna y el rico vino de Tenerife iban en las oscuras, hondas calas de los veleros de antaño, cruzando la mar con rumbo a los puertos de la Cuba aún española.

Luego vinieron otros productos a incrementar el valor de la agricultura isleña. Los plátanos primero y, luego, con la llegada de don Enrique Wolfson —aquel ruso naturalizado inglés— la isla toda floreció en plantaciones de los tomates que le dieron una indiscutible riqueza, riqueza que, por aquel puerto pequeño —y hoy grande y en expansión— encontró su cauce hacia los caminos sin linderos de la mar.