

PEQUEÑA  
CRÓNICA DE

SANTA CRUZ

43  
Por Juan Antonio

Padrón Alborno

24/9/68

## Y VOLVIERON LOS «MAMARIAS» DEL PUERTO CARBONERO

Hoy, después de muchos años de ausencia, la contraseña de la Shaw Savill and Albion ondea de nuevo en las aguas de Santa Cruz, en las mismas en que—en 1884—lo hizo por vez primera y a tope de los “Arawa” y “Tainui”, que inauguraron la hoy prestigiosa línea de navegación.

Estos “liners”, de bellísima estampa marinera, rematada por cuatro palos y dos finas chimeneas, eran entonces los “record breakers in the far South”. Ambos fueron producto de la firma constructora Denny y, en aquella su línea de Nueva Zelanda—la misma que hace el “Suevic” que hoy llegó y el “Delphic” que se espera—daban la vuelta al mundo.

En los viajes de ida tocaban en Santa Cruz y Ciudad del Cabo. Cruzaban luego a puertos australianos y neozelandeses y, desde allí, emprendían el regreso a través del Pacífico. Carboneaban en Punta Arenas y Montevideo y, tras nueva escala en nuestro puerto, regresaban a Inglaterra.

El éxito acompañó a la empresa que, vista la demanda de carga y pasaje para la línea recién establecida, comenzó larga y fructífera asociación con la White Star Line. Y tras las estelas de los “Arawa” y “Tainui” se hicieron a la mar los “Gothic”, “Coptic”, “Ionic”, y “Doric”. Eran espléndidos mixtos de cuatro palos con el entonces “whale back long forecastle” y amplia acomodación para pasajeros en tres clases.

Con el curso de los años, la incorporación de nuevas unidades a la Shaw Savill and Albion permitió que ésta vendiese, en 1897, la primera pareja de “sister ships” y, con los nuevos nombres de “Colón” y “Covadonga”, dieron al viento el gualda franjeado de rojo español y, a tope del mayor, la contraseña de la Trasatlántica Española.

En el Santa Cruz puerto carbonero de antaño, puerto por excelencia en las rutas del océano, eran cada vez más familiares las estampas marineras de las unidades que—nuevas, flamantes, recién salidas de los astilleros—se incorporaban a la prometedora línea. Suenan aún los nombres de “Matatua”, “Pakeha”, “Athenic”, “Rangatira”, “Corinthic” y, sobre todo, el de “Mamari”.

Y fué precisamente éste el que, a partir del año 1889, dio con su nombre—que en lenguaje maorí significa anciana señora—origen al sobrenombre con que, aún, se conocen en Santa Cruz a todas las unidades de la Shaw Savill and Albion.

Y, desde aquella primera y ya lejana escala del “Mamari”, en el puerto han sido—son y lo serán siempre—“mamarias” los barcos que lucen la contraseña y colores de la veterana y prestigiosa naviera.

Este “Mamari”, célebre en los anales del puerto tinerfeño, no era precisamente ni la unidad mayor ni, mucho menos, la más esbelta de la naviera. Era, sí, un simple carguero, construido por Doxford, de 3.538 toneladas, 100 metros de eslora y 13 de manga. El equipo propulsor estaba compuesto por la clásica alternativa de triple expansión que, tomando vapor de calderas escocesas, le daban 10 nudos de máxima sobre una hélice. Su estampa, repetimos, nada tenía de gallarda. Los palos, en candelero y cruzado el trinquete, enmarcaban una chimenea de no mucha altura, con los habituales “mambrús” que desahogaban blanco vapor.

De su mismo tipo era el “Otarama”, de la New Zealand Shipping Co., empresa cuyas unidades pronto ganaron aquí el sobrenombre de “mamarias de crucetas”. Y, tras esta pareja de gemelos, otra se hizo a la mar, si bien corrió la construcción a cargo de la firma Gray: éstos fueron los “Rangatira” y “Takoa” que, una vez listos, se incorporaron a la antes citada línea de proyección mundial.

El puerto de Santa Cruz presenció el constante y espectacular aumento de la flota de la Shaw Savill and Albion. “Maori”, “Aotea”, “Waiwera”, “Karamea”, “Kumara”, etc., eran constantes en el ir y venir a los puertos del Pacífico. Y, banda a banda con ellos, los “Suevic”, “Runic”, “Ceramic”, “Doric” y “Delphic”.

Año tras año, década tras década, Santa Cruz presenció el orgulloso desfile de los “mamarias”. Largo sería hacer su historia, sin duda alguna, posiblemente intentaremos teniendo en cuenta la significación que para el porvenir portuario de la ciudad estas unidades representaron.

En 1903, el “Mamari” pasó a la Houston Line—“tramps” aquí conocidos por “los de la H”—con el nombre de “Hesione”. Y un nuevo “Mamari” fue construido para la Shaw Savill, si bien este era ya un barco de más pretensiones y tonelaje. Con sus 9.000 toneladas, se medía con los “Pakeha”, “Raranga”, “Mahana” y “Mahia”, por entonces entre las mejores unidades de la flota.

Pero la primera guerra mundial vino a trastocar los planes de la naviera. Panamá significó que muchas de sus unidades tomasen la nueva ruta y, por tanto, Santa Cruz se vio privado de estas escalas de los que iban directos a Nueva Zelanda por Ciudad del Cabo. Y fue un “mamaria”—concretamente el “Athenic”—el que embarcó en Santa Cruz a los prisioneros que el “Wesburnt” había desembarcado. Y en puerto estaba cuando, para impedir su captura por el crucero “Sutlej”, el viejo carbonero fue hundido frente a Las Teresitas por su dotación de presa alemana.

Nuevos años y nuevos barcos: “Waipawa”, “Wairangi”, “Cretic”, “Persic” y, con ellos, los supervivientes de aquellos años de guerra en la mar. Y, el 21 de febrero de 1939, en viaje inaugural, llega a Santa Cruz el “Dominion Monarch” que, con sus 26.463 toneladas, era la motonave mayor y más rápida hasta entonces conocida. Batió un récord hasta nuestras aguas y, desde aquí, continuó viaje hacia Australia y Nueva Zelanda, viaje del que pasó, ya de regreso, el 27 del siguiente mes de mayo.

Luego vino de nuevo la guerra y los “mamarias” desaparecieron del puerto de Santa Cruz. Unos cayeron en el prosaico y constante ir y venir en la mar, envueltos en el sayal gris y deformadas sus cubiertas por la artillería necesaria para hacer frente a los “U-boats” alemanes.

Pero a tres cargueros de la Shaw Savill correspondió un cometido singularísimo. Y, con todo secreto, las “Waimana”, “Pakeha” y “Mamari” fueron transformados—mediante el uso de madera y lona—en los acorazados “Resolution”, “Revenge” y portaviones “Hermes”. Fondeados en Sacapa Flow, a cierta distancia de tierra, durante meses intriguaron al espionaje alemán y a su aviación de reconocimiento, pues, mientras se les daba como amarrados en su base, los verdaderos navegaban a miles de millas de allí, el “Hermes” concretamente en aguas del Pacífico.

Cuando la paz llegó al mundo, los “mamarias dejaron de venir por Tenerife. Sólo en una ocasión el “Waimana”, ya despojado de su disfraz de acorazado, llegó y fondeado en la

despojauo de su...  
dársena exterior, carboneó e hizo la aguada para, seguidamente, continuar sus singladuras. Otro contacto, aunque indirecto, fue cuando, hace unos años, recaló por Santa Cruz un veterano "tramp" italiano que llegaba a cargar asfalto en bidones para puertos de Chile. Y bajo el "Santa Elisabetta", que ostentaba en amuras y aletas, se ocultaba el "Cufic" de sus tiempos en la flota de la Shaw Savill and Albion.

Hoy, por una de esas circunstancias de la mar, de nuevo vuleve a ondear en Santa Cruz la contraseña de la veterana empresa, de aquella que, desde 1884 se ligó estrechamente al puerto, a la isla toda que aún recuerda con cariño—con todo cariño—a aquellos "mamarias" de su puerto de ayer, de hoy y de siempre.

---