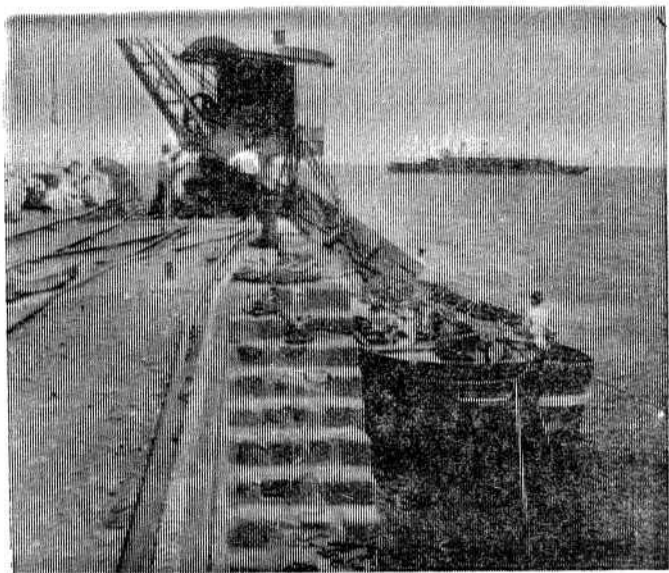


EL QUERER Y SENTIR DE LA ISLA TODA



El embarque de escollera en las antiguas gabarras que tanto cooperaron en la obra de los muelles de Santa Cruz. Desde los "muellitos de la piedra", ellas conducían sus cargamentos hasta los puntos donde, poco a poco, iban tomando forma y perfilando la actual realidad de las instalaciones portuarias de Santa Cruz.

"La rada de Santa Cruz de Tenerife, situada al NE. de la isla, viene a ser una ensenada poco profunda de la costa que, dirigiéndose desde Antequera al S. 62° W. hasta el cerro de Paso Alto, tuerce en este punto al S. 18° W. hasta el castillo de San Juan, que defiende el S. de la rada.

Abrigada de los vientos del SW. al NNE. por el N., no lo está de los del NE., que generalmente reinan y levantan a veces alguna marejada, y mucho menos a los del SE., que hacen peligrosa la estación al ancla en noviembre y diciembre, obligando a dar la vela".

Así comienza la descripción de la rada santacrucera en un viejo Derrotero de las islas Canarias, Salvajes, Madera y Cabo Verde que, cargado de años y recuerdos, descansa sobre mi mesa de trabajo. Editado hace varias décadas por la Dirección General de Hidrografía, hace un muy detallado estudio e, incluso, da interesantes aunque muy resumidos datos de la historia de la ciudad y, también, enumera las obras que por entonces se llevaban a cabo en el puerto.

Comparada con esta descripción, un tanto técnica, tenemos la del señor Poggi y Barsotto: "Santa Cruz, situada en un terreno un poco inclinado, a orillas del mar, presenta a la vista del viajero que la contempla desde el buque que le conduce cuando se acerca a su ribera, un bonito panorama brillando como una ondina que abandona las cristalinas aguas; y su blancura contrasta notablemente con el color negro de las montañas que la circundan, especialmente por la parte Norte, que se eleva por término medio a trescientos metros de altura".

Así era, en la prosa de don Felipe Poggi y Barsotto, nuestra ciudad a finales de la década del 70, hace justamente un siglo.

Cierto, Santa Cruz se ha extendido—y se extiende—a la orilla del mar, de su mar, como si estuviese siempre sedienta de sus brisas. Y es que, casi por naturaleza, ciudad y océano se complementan, forman un todo armónico y grato.

No en vano, Santa Cruz comprende perfectamente que, tanto su pasado y presente—y aún más su futuro—están en esos brazos de piedra que, lentamente, con pausa y calma, van abrazando cada vez mayor superficie de mar tranquila, remansada, mar de puerto y domesticada.

A lo largo de toda la costa santacrucera se desarrolla la obra de su puerto que, en un futuro próximo, tendremos—y no es jactancia—que dominar en plural.

Y es que la palabra puerto, si bien mucho significa desde el punto de vista puramente político de una meta trazada y alcanzada con una constancia ejemplar, en el orden práctico es hoy un conjunto perfecta y claramente definido en todas y cada una de sus particularidades que, en bloque, están al servicio de la Isla, de sus intereses, tanto mercantiles como agrícolas.

Esta realidad espléndida—y aun más la que en el próximo futuro se perfila—está basada en aquel pequeño muelle, "sobre una escollera de piedra perdida, establecida en parte en un marisco y parte en arena, revestida de buena sillería de piedra molinera o basalto ampolloso, extendiéndose perpendicularmente a la dirección de la costa y rematando en un martillo de media luna para el abrigo de sus escaleras".

En este martillo, y por la parte del Este, se montó una batería del veinticuatro que, en el ataque que contra la plaza intentó Nelson, estaba mandada por el teniente del Real Cuerpo de Artillería don Joaquín Ruiz y el subteniente de las Milicias don Francisco Duggi.

La población de Santa Cruz crecía y crecía y, por ende, mayores eran también las necesidades, tanto desde el punto de vista de la exportación de sus productos como en el de la importación de bienes de consumo.

En 1845, cuando la Junta de Comercio comisionó a don Pedro Maffiotte para el estudio de las obras a realizar para la mejora de las instalaciones portuarias, se tomó como base las que, en parecidas circunstancias, los franceses habían llevado a cabo en Argel.

Allá fue don Pedro Maffiotte y, visto el resultado obtenido, se procedió a emplear idéntico sistema en Santa Cruz. El 10 de marzo de 1847, fecha que señala el lanzamiento del primer prisma, es también hito que señala el posterior desenvolvimiento y desarrollo de la Isla toda.

La obra se aprobó por Real Orden de 18 de noviembre de 1864 por la cantidad de 28.987,357 reales vellón y 74 céntimos. El proyecto se reputaba entonces como una verdadera obra maestra y, por datos aportados por don Francisco Clavijo y Pló, "se compone el puerto de dos diques, uno al Sur y otro al Norte, con una sonda en su entrada de más de veintiocho metros; formándose el primero de 437.041,81 metros cúbicos de escollera natural de cuatro tamaños, y 50.161,43 metros cúbicos de prismas artificiales; y el segundo, de 30.003,104 metros cúbicos de escollera natural de los mismos cuatro tamaños y 6.333,840 metros cúbicos de prismas artificiales".

Las obras se llevaron a cabo por administración hasta que por Real Orden del 20 de abril de 1866,—en vista de la consulta hecha a la Superioridad con motivo de la variación en la explotación de la cantera—se ordenó suspenderlas.

Reclamó la Junta de Agricultura, Industria y Comercio en petición de que se prolongase unos sesenta metros el re-

que por real Orden del 20 de abril de 1866,—en vista de la consulta hecha a la Superioridad con motivo de la variación en la explotación de la cantera—se ordenó suspenderlas.

Reclamé la Junta de Agricultura, Industria y Comercio en petición de que se prolongase unos sesenta metros el revestimiento interior del muelle y, en su virtud, por Real Orden del 26 de enero de 1877, se previno al jefe de Obras Públicas—don Juan de León y Castillo—que formase y remitiese el proyecto de dicha obra, el cual, redactado definitivamente el 28 de abril de 1879, se aprobó el 5 de marzo del año siguiente.

Las obras no se realizaron y, el 7 de mayo, fue declarado este puerto de Santa Cruz como de interés general de segundo orden y, en consecuencia, se acordó la remisión del proyecto reformado con arreglo a lo dispuesto en noviembre de 1864.

Aprobado el proyecto el 18 de junio de 1881, fue el que sirvió de base a la subasta que, verificada el 30 de octubre de 1884, fue adjudicada a don Juan Lecuona.

El presupuesto, que ya aparece por primera vez en pesetas, ascendía a 4.351.438,76. En 1891 se redacta proyecto de ampliación, firmado por don Eugenio Suárez Galván y, posteriormente, aparecen otros—1898, 1902, 1907, 1911, etc.—en los que, poco a poco, va configurándose el dispositivo portuario de Santa Cruz, de la Isla toda.

La etapa próspera del carbón, aquella que convirtió a nuestro puerto en la escala obligada de cuantos barcos cru-

(Pasa a la pág. siguiente)

EL QUERER Y SENTIR DE LA ISLA TODA

(Viene de la pág. anterior)

zaban por estas aguas, mucho significó en el desarrollo que tuvo como base aquel primer proyecto de 1864 que, estudiado con todo detalle y cuidado, cimentó la estructura que, con los años, en ese su rápido y paradójico lento paso, han dado lugar a la realidad espléndida que hoy contemplamos.

Los barcos llegaban de continuo a Santa Cruz con sus carboneras exhaustas y con necesidad de proceder, rápidamente, al relleno de ellas. Allí estaban aquellas cuadrillas que, desde las negras, panzudas gabarras, transbordaban el buen Cardiff de antaño, aquel de poco humo y mucha fuerza que preferían los capitanes de la época.

Santa Cruz, su puerto todo, vio crecer en la costa los negros almacenes que, siempre repletos del "best Welhs" estaban en constante faena.

El puerto creció y creció.

También lo hizo el número de las gabarras fondeadas a su amparo mientras, en la orilla, los pequeños muelles carboneros ponían sus dientes entre las olas.

Años que se transformaron en décadas. Paso de un siglo a otro. Agricultura e industria en continua expansión y, como lógica consecuencia, un puerto con mayores necesidades de línea de atraque, acentuada ésta cuando el leve respirar de los motores barrió del mar a los negros penachos de humo que vomitaban las chimeneas de mucha guinda adornadas con "mambrús" anacrónicos.

El puerto—mejor, los puertos—de Santa Cruz son ya una realidad. Algo que de utopía ha pasado a ser consustancial con el querer y sentir de la Isla toda.

21/10/70