

Pequeña crónica de la ciudad

LA OROTAVA, NOMBRE DE BARCOS

Por Juan Antonio Padrón Alborno

En múltiples ocasiones la isla ha prestado la sonoridad de su nombre para —en aletas y amuras— presidir el navegar de barcos españoles y extranjeros. Y en múltiples ocasiones también, los nombres de su quebrada geografía han quedado plasmados en letras de bronce y, por todos los mares del globo, se han paseado y reflejado sobre las espumas rotas de estelas efímeras.

Lo azul quedaba atrás, abierto en plata viva, mientras, dando sombra, blancas velas primero y negros penachos luego, abrieron el camino al suave respirar de los diesels de hoy.

Tenerife, Isora, Adeje, Tacoronte, Anaga y otros muchos, lucieron —lo hacen aún algunos— bajo las bovedillas de los viejos "steamers" y en las popas de crucero de las modernas motonaves que, con lanzadas proas, muerden raudas la mar.

El pasado 3 de noviembre, y en los astilleros que en Sunderland posee la firma constructora J. Laing, fue botado un hermoso mineralero de casi 60.000 toneladas de peso muerto y que, propiedad de la naviera Ore Carriers Ltd., hacía el número 842 de las unidades mercantes allí construidas. En la chimenea, negra con zuncho rojo, la blanca cruz de la Houldes Bros. Ltd., la de los "cristos" y "blancas" del Santa Cruz puerto carbonero. Y en aletas y espejo de popa, sobre el Londres de la matrícula, un nombre tinerfeño de proyección mundial: "Orotava".

El nombre del valle de Taoro ha paseado infinidad de veces por la mar y, a partir de ahora, lo hará de nuevo y en uno de los mayores "ore carriers" de la marina mercante inglesa.

Los viejos veleros de la flota isleña sentían la lógica predilección por este nombre, de significación indudable, cuya eufonía pasearon por todos los puertos y calas de las Antillas.

Pero, al mismo tiempo, otros barcos que daban al viento banderas extranjeras, supieron también elegirlo para que, con orgullo, luciese en ese momento siempre alegre del bautismo marinerío, con rotura de la tradicional botella de vino y bajo el restallar alegre de la empavesada.

De estos barcos extranjeros, unos fueron constantes, regulares visitantes de la isla. Otros nunca recalaron por estas aguas pero, no obstante, hasta el fin de sus días conservaron su nombre tinerfeño.

La centenaria Norddeustcher Lloyd, de Bremen, construyó una serie de fruteros que recibieron nombres de las islas. Y como era lógico, uno de ellos fue el "Orotava". Largos, con máquina y alta chimenea a popa, estos fruteros se mantuvieron en servicio hasta que la primera guerra mundial puso trágico fin al servicio regular. El "Orotava" llegó indemne al fin de la lucha y, en concepto de reparaciones de guerra, pasó a la Mac Andruwe inglesa con nuevo nombre y bandera. Hace unos diez años, irreconocible ya, recaló nuevamente por Santa Cruz bajo pabellón italiano y, con lentitud,

cubriendo sus últimas ingladuras.

Otro "Orotava" alemán mantuvo con el "Arucas" el servicio frutero desde puertos del Archipiélago a los de Hamburgo y Bremen hasta que, en la segunda guerra mundial, ambos cayeron en esa lucha silenciosa del barco mercante movilizadísimo, vestido con el tosco sayal gris que es—lo fue en ellos— el sudario que les acompañó a la tumba submarina.

La Forwood, una de las primeras navieras dedicadas en Inglaterra a la importación de plátanos canarios, tuvo su "Orotava" que, en 1908, pasó a la Compañía Valenciana de Navegación que, incomprensiblemente, cambió su nombre por el de "Villarreal". Y con él, bajo los colores de la Trasmediterránea, se mantuvo en servicio hasta su desguace poco antes de la guerra civil.

La Fyffes tuvo otro "Orotava", a partir de 1927. Era barco rápido, diseñado y construido especialmente para el servicio platanero con Canarias. Sus gemelos fueron los "Argual" y "Telde" que, después que la empresa liquidó sus intereses fruteros en el Archipiélago, pasaron a bandera hondureña, como propiedad de una de las tantas filiales de la Great White Fleet, la monopolizadora del plátano en tierras americanas. Y hace sólo unos meses, el ya veterano "Orotava" hondureño zarpó con rumbo a Italia, donde ahora se trabaja en descoser sus planchas entre el chisporroteo alegre y verbenero del oxiacetileno.

La Orient Line, otra ya centenaria naviera inglesa, incluida hoy en el poderoso grupo financiero de la P. and O., contó también con su "Orotava". Este, de finísima estampa marinera rematada por tres palos y dos altas chimeneas, fue uno de los más populares "mail ships" en la línea de Australia. En sus últimos años navegó por cuenta de la Mala Real en la ruta de América Central y las Antillas y, terminada la primera guerra europea, terminó sus días en el desguace prosaico.

Los veleros isleños—repito— fueron los que más pasearon en la mar el nombre del valle famoso. Pero ninguno alcanzó el tonelaje de la fragata alemana "Orotava", que, con anterioridad a su compra por armadores de Hamburgo, fue la "Brilliant", de la Anglo American, dedicada al transporte de petróleo en barriles a puertos de Extremo Oriente. Como la "Orotava" navegó sus últimos años y, hasta hace relativamente poco tiempo, aún se mantenía a flote—en calidad de simple pontón—en un puerto americano del Pacífico.

Hoy un nuevo "Orotava" cruza la mar. Pero no es español el barco que lleva el sonoro nombre que enorgullece a la isla toda. Y es lástima grande que, siendo varias las empresas ligadas íntimamente a Tenerife, a ninguna se le haya ocurrido elegir tal nombre para que figure en una de sus unidades. Y si bajo el nombre pudiese colocarse el Santa Cruz como puerto de matrícula, mucho mejor sería.