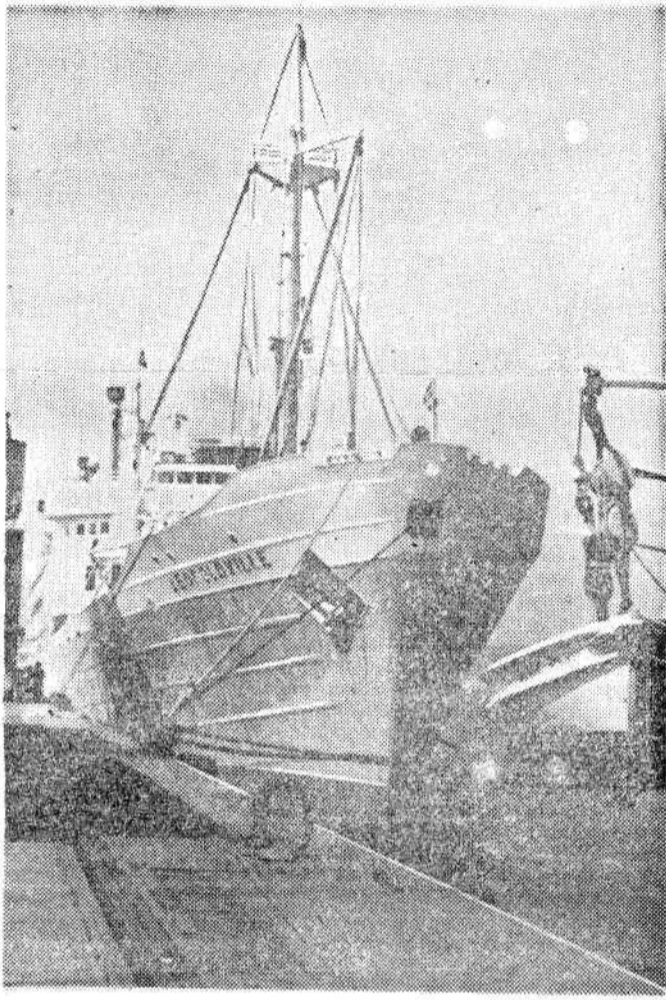


PEQUEÑA CRÓNICA DE SANTA CRUZ

Por Juan Antonio
Padrón Albornoz

El puerto en el desenvolvimiento turístico de la Isla



En el diario acontecer del puerto de Santa Cruz, de la Isla toda, los trasatlánticos ponen siempre sus estampas esbeltas. Las suyas son escalas que, plenas de color, significan una prolongación en el tiempo de aquella que, años ha, realizó aquel viejo "Lusitania" que, con muchos años de mar sobre sus cuadernas, la Orient Line dio de baja en su línea regular y, con los "Chimborazo" y "Garonne", dedicó a cruceros de recreo.

Y fue entonces cuando, en plan experimental casi, surgió en la conocida naviera la idea de realizar, con amplia proyección y extensión, aquellos cruceros que, hasta entonces, sólo tenían por meta los fríos y helados fiords de Noruega.

Y el viejo "Lusitania", liberado ya de aquel aparejo la cruz que enmercaba su solitaria chimenea, zarpó de Londres en busca del sol que brillaba, con fulgores de oro, en las aguas del Caribe ardiente y huracanado.

Paseó el veterano "liner" su estampa marinera por las Antillas todas que, con esplendor, se abrían y ofrecían en matices de gama ascendente.

Luego, una vez realizó esta su amplia excursión marítima por aquellas aguas cargadas de historia, las mismas que rubricaron con sus estelas efímeras —y por paradoja duraderas— las naves españolas del descubrimiento, el "Lusitania" arrumbó a Santa Cruz.

Era febrero de 1895. A la sombra del engallado bauprés, el tajamar, fino, mordía la mar con suavidad y, sobre la este se extendía el palio del negro penacho que vomitaba la chimenea que, con caída graciosa, se adornaba con "mambrús" manchados siempre por el blanco pañuelo del vapor.

El "Lusitania" añoraba aquellos años en la línea del Pacífico primero y Australia más tarde. Con los "Chimborazo", "Potos" e "Iberia" fue el orgullo de la Pacific Stean Navigation Company antes de pasar a la Orient Line que, empresa nueva en las lides del vapor, se enfrentaba con la Peninsular and Oriental.

Los años pasaron con ese su lento y paradójico rápido transcurso y, sin lugar a dudas, dejaron su huella en el casco de hierro del "liner" que, en buen estado aún, no resultaba de economía explotación para tan larga línea, máxime cuando, en pocos años, la técnica de la propulsión naval había experimentado tan rápidos y espectaculares progresos.

A golpes de hélice, dejando tras sí un río blanco sobre las azules e infinitas huertas del mar, el "Lusitania" se fue acercando a la Isla que, tras la línea del horizonte, esperaba la llegada de un barco —uno más en aquel constante ir y venir del puerto carbonero— sin presentir que esta escala tendría tanta repercusión en su futuro.

Y un día el Teide rompió con su puño de piedra la igualdad del horizonte que, hasta entonces, venía presidiendo los amaneceres y los ocasos de aquellos pasajeros que, sin saberlo, estaban escribiendo y viviéndolo el comienzo de toda una etapa que —en el futuro— justificará, la ya casi lo hace, la presencia de barcos de pasaje sobre los océanos del mundo.

La isla toda abrió sus paisajes y ofreció su clima a los pasajeros que en el "Lusitania" llegaron.

Era época de muelle corto, época en que Santa Cruz y la Isla toda se lanzaban, esperanzadas, a lograr aquellos brazos de piedra que tanto significan para su futuro desenvolvimiento. Para lograr esa realidad que, para ellos lejana, utópica casi, para nosotros es espléndida muestra de sus constancias, desvelos y esfuerzo.

El "Lusitania" zarpó con su carga de ilusiones y esperanzas.

Cuando de nuevo dio fondo en las aguas del Támesis, en la historia de la navegación se apuntó el hecho de que, por vez primera, un "liner" había cruzado los mares en viaje que nada tenía que ver con cargas en las hondas calas; que tampoco se relacionaba con el transporte de emigrantes desde la vieja Europa a las tierras prometedoras del Nuevo Mundo. Y, mucho menos, con el apresurado cruzar, a todo régimen de vál-

la llegada de un barco —uno más en aquel constante ir y venir del puerto carbonero— sin presentir que esta escala tendría tanta repercusión en su futuro.

Y un día el Teide rompió con su puño de piedra la igualdad del horizonte que, hasta entonces, venía presidiendo los amaneceres y los ocasos de aquellos pasajeros que, sin saberlo, estaban escribiendo y viviendo el comienzo de toda una etapa que —en el futuro— justificará, la ya casi lo hace, la presencia de barcos de pasaje sobre los océanos del mundo.

La isla toda abrió sus paisajes y ofreció su clima a los pasajeros que en el "Lusitania" llegaron.

Era época de muelle corto, época en que Santa Cruz y la Isla toda se lanzaban, esperanzadas, a lograr aquellos brazos de piedra que tanto significan para su futuro desenvolvimiento. Para lograr esa realidad que, para ellos lejana, utópica casi, para nosotros es espléndida muestra de sus constancias, desvelos y esfuerzo.

El "Lusitania" zarpó con su carga de ilusiones y esperanzas.

Cuando de nuevo dio fondo en las aguas del Támesis, en la historia de la navegación se apuntó el hecho de que, por vez primera, un "liner" había cruzado los mares en viaje que nada tenía que ver con cargas en las hondas calas; que tampoco se relacionaba con el transporte de emigrantes desde la vieja Europa a las tierras prometedoras del Nuevo Mundo. Y, mucho menos, con el apresurado cruzar, a todo régimen de válvulas abiertas, que, en lucha por el mítico Blue Ribbond, atraía a los hombres de negocio con el señuelo de cada vez menos días en el mar.

Aquello era todo lo contrario.

Se buscaba el mar como evasión y, lo que comenzó como un experimento, se estableció con firmeza y, poco a poco, aquellos pasajeros que llegaban en calidad de turistas a Santa Cruz en los fruteros de la Yeoward Brothers y la Forwood, lo hicieron, en número siempre creciente, en "liners" debidamente preparados y acondicionados para tales cruceros.

Hay nombres y más nombres que, en aquella década del actual siglo, escribieron un capítulo del turismo marítimo en Tenerife. Luego, cuando después de la primera guerra mundial la paz llegó de nuevo al mundo, también Santa Cruz se animó con las siluetas iluminadas que, bajo capas sonoras de música y restallar alegre de las empavesadas, descansaban de sus singladuras en las mismas aguas en que, años antes, lo había hecho el "Lusitania".

En marzo de 1928, el "Lancastria" trajo a Santa Cruz los primeros 800 turistas americanos que, en viaje directo, visitaban las Canarias. Y siguieron nombres y más nombres de trasatlánticos de fama —"Oceana", "Stella Polaris", "Lutzow", "Asturias", "Ranchi", etc.— que, con los años, y por sólo nombrar a los más destacados, han dado paso a los últimos gigantes de la mar: "France", "United States" y "Queen Elizabeth 2".

Con esa evolución constante, una nueva etapa hizo su aparición en la pasada temporada cuando, en el horizonte marítimo de Santa Cruz, éste pasó a convertirse en punto de arranque de cruceros marítimos. Y fue entonces cuando los "Regina Maris" y "Jedinstvo" —alemán el uno y yugoslavo el otro— lo eligieron como punto de partida para sus cruceros africanos.

Toda una trayectoria, todo un perfecto y normal desenvolvimiento, a partir de aquella escala que, años ha, el "Lusitania" llevó a cabo en aguas de este puerto, Santa Cruz, que servía —sirve— a toda la isla de Tenerife.