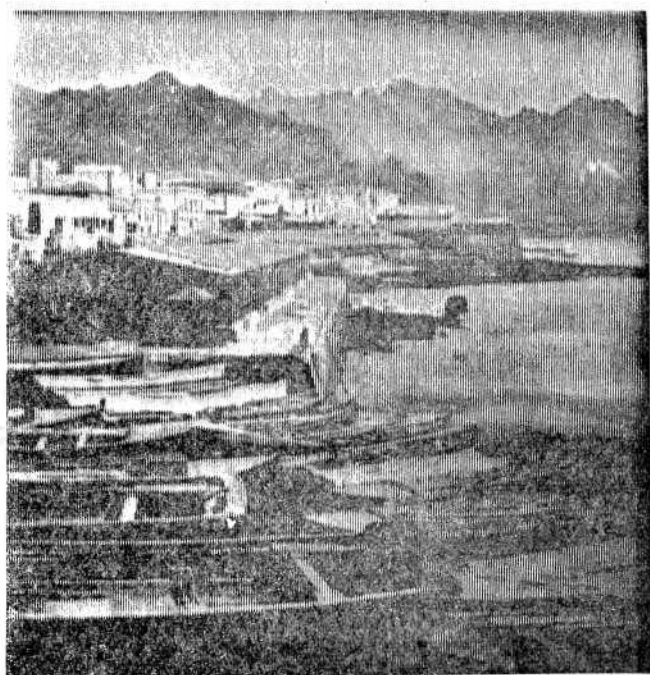


**PEQUENA
CRÓNICA DE
SANTACRUZ**

Por Juan Antonio
Padrón Albornoz

Gabarras y petroleros



Entre la ciudad y la inquieta lámina del mar, los negros almacenes del carbón que, años ha, fue vida del puerto santacruceño y cimiento firme de su actual desarrollo y prosperidad.

Fue el 26 de enero de 1968.

El ancla del "Rautas" cayó y levantó un surtidor de blancas, efímera espuma.

La cadena resbaló por el escobén y sus ecos, metálicos, fueron devueltos al mar por el recio macizo de Anaga y los estrechos, hondos valles que en él se abren.

El "Rautas"—62.000 toneladas y silueta de moderno "ore-oil carrier"—, se aproó lentamente al viento y al mar. Mientras, aguantándose sobre la máquina, el "Mayorga", de la CEPSA, esperaba el momento de abarlocarse y, al rítmico redoble de sus bombas, escribir historia—pequeña y grande historia—en los anales del puerto de Santa Cruz.

Poco a poco, con las defensas preparadas, el pequeño petrolero maniobró hasta que, ya banda a banda y firmemente amarrado, pasó sus mangueras a las bocas de toma del "Rautas". Entonces comenzó el bombeo y a los tanques de la espléndida unidad de la Grangerberg-Oxelosund pasaron 1.900 toneladas de fuel y 100 de diesel.

Fondeado a la gira, el "Rautas" imponía entonces con su mole en lastre y los rojos fondos al aire.

El "Mayorga" era un pigmeo a su banda y, en esta su misma pequeñez, simbolizaba un poco—o un mucho si se prefiere—la vuelta a los tiempos de las gabarras y el carbón.

Era la suya una verdadera evocación de los ya idos tiempos en que, a rastras de los remolcadores de antaño—"Teide", "Britannia", "Cory", "Elisla", "Tenerife", "Alianza", etc.—, las negras gabarras abandonaban sus fondeaderos y, pesándoles en sus entrañas el tesoro humilde del carbón, respondían a las sonoras llamadas de los "steamers" fondeados en la dársena exterior.

Tras las gabarras, "caldiando" y lanzando torrentes de humo negro por sus grotescas chimeneas en forma de embudo invertido, las aljibes flotantes cerraban la marcha.

Esta fue la estampa de siempre en el Santa Cruz del carbón, en el Santa Cruz que, como ahora, tenía siempre fija sus miradas en las azules huertas del mar.

Esta era—lo es aún—, la mar santacruceña pintada de barcos que, de todos los tipos y banderas, a ella llegaban. Y llegarán siempre.

El progreso continuó su lenta marcha.

Cambiaron las estampas marineras y, con ellas, los sistemas de propulsión y combustible empleado. El petróleo empezó a imponer su reinado y, al mismo compás que sus conquistas avanzaban, el carbón se retiraba de las rutas oceánicas.

Pronto los negros penachos dejaron de hacer sombra sobre las blancas estelas de alborotadas espumas y, en su lugar, se colocó el leve aliento de los primeros motores.

Las chimeneas de mucha guinda—enmarcadas por los clásicos "mambrús", siempre manchados por la blancura del vapor—fueron sustituidas por otras chatas, cortadas según una horizontal a la flotación. Los palos también sufrieron una radical transformación con objeto de acomodar su altura a la nueva moda que, poco a poco, se iba imponiendo en todos los océanos y puertos del globo.

Pero la transformación más radical y decisiva tuvo lugar en las palpitantes y sonoras entrañas de los barcos. Terminó el paleo de los "side bunkers" y la pesadilla de los fogoneros atareados que, ante los hornos, daban vida a los barcos de entonces.

La época del petróleo en Santa Cruz comenzó el 2 de febrero de 1930.

La estampa portuaria de aquel día era, como siempre, espléndida y atareada. El puerto vivía, como siempre también, bajo la capa sonora de su continuo quehacer e incesante palpitante.

En el muelle Sur operaba el entonces nuevo y flamante "Infanta Isabel"—al mando del célebre capitán Gelpi, tan ligado a nuestro puerto durante su vida marinera en barcos de la Trasmediterránea—, con los "Scotia", "Sava" y "Makala".

Fondeados, los negros "J.W. Winck", "Birte", "Astrid", "Linge" y "Fredensburg" dejaban resbalar por las planchas el carbón que abarrotaba sus bodegas, aquel negro y brillante Cardiff, de poco humo y mucha fuerza, que preferían los capitanes de los barcos que aún lo empleaban como combustible.

Tras la Punta de Marangallo apareció la silueta del "Trophom" inglés que, al mando del capitán Grant, llegaba de Curacao para, fondeado, servir de pontón petrolero en el puerto de Santa Cruz.

La Sociedad Petrolífera Española S. A. junto con la Shell

febrero de 1930.

La estampa portuaria de aquel día era, como siempre, espléndida y atareada. El puerto vivía, como siempre también, bajo la capa sonora de su continuo quehacer e incesante palpitar.

En el muelle Sur operaba el entonces nuevo y flamante "Infanta Isabel"—al mando del célebre capitán Golpi, tan ligado a nuestro puerto durante su vida marinera en barcos de la Trasmediterránea—, con los "Scotia", "Sava" y "Makala".

Fondeados, los negros "J.W. Winck", "Birto", "Astrid", "Linge" y "Fredensburg" dejaban resbalar por las planchas el carbón que abarrotaba sus bodegas, aquel negro y brillante Cardiff, de poco humo y mucha fuerza, que preferían los capitanes de los barcos que aún lo empleaban como combustible.

Tras la Punta de Marangallo apareció la silueta del "Trophon" inglés que, al mando del capitán Grant, llegaba de Curacao para, fondeado, servir de pontón petrolero en el puerto de Santa Cruz.

La Sociedad Petrolífera Española S. A., junto con la Shell inglesa, se proponía solucionar el grave problema de la falta de combustible líquido y tanques para su almacenamiento y suministro.

El "Trophon", con su alta chimenea adornada con la concha roja de la Shell, dio fondo en el puerto y, con calma, esperó el momento de efectuar sus primeros suministros.

El 29 de abril, las aguas del puerto de Santa Cruz se pintaron con el gris de los barcos de guerra. Y, tras el "Emden", alemán, los "Méndez Núñez" y "Blas de Lezo"—con sus tres altas chimeneas, copiadas de los "County" ingleses de la primera guerra mundial—fondearon mientras, sobre la máquina, el "Almirante Cervera", con su elegante silueta rematada por el trípode característico, esperaba el momento de hacerlo en las cercanías de sus compañeros de División.

El 5 de mayo, el puerto se afanaba con los barcos que repostaban carbón. Los "Emyrna", "Runic", "Southerland Grange", "New Brighton", "Florinda"—luego "Río Francolí" el mismo que está siendo desguazado—, "Daru" y "Albertville", se recataban tras una leve capa de negro polvillo.

Ante ellos desfiló lentamente, en el "avante poca" de las entradas, el "Almirante Cervera" que, después de bornear, quedó abarloado al "Trophon". Entonces, y por vez primera en Santa Cruz, un barco se aprovisionó de combustible líquido en sus aguas.

Pero el carbón aún se imponía y, hasta unos meses después, no se llevó a cabo un nuevo suministro. Este, efectuado por el "Plus Ultra", que aún cruza la mar y nos visita regularmente, tuvo lugar el 21 de septiembre. Y, mientras las mangueras del "Trophon" hacían la transfusión al correo de la Trasmediterránea, el puerto continuaba resonando bajo el concierto del carboneo incesante.

Los "Pontypriid", "Thysville", "Grangeprak", "Bompata" y

(Pasa a la página DIEZ)

E L

PEQUEÑA CRONICA DE SANTA CRUZ

(Viene de la página CINCO)

"Elisabethville" iban, poco a poco, rellenando sus exhaustos "side bunkers" mientras, al rítmico latir de sus bombas, el petrolero inglés suministraba al correo español.

El 29 de enero de 1931, el "Trophon" recibió al "Storaas" y, en sus ya casi vacíos tanques recogió el cargamento completo que el citado petrolero noruego le traía desde Aruba. Pero casi al mismo tiempo comenzaron los inconvenientes para el pontón inglés fondeado en aguas de Santa Cruz y, el 24 de febrero, la Dirección General de Navegación niega permiso para que se suministre a los "Marsland" y "Ouezzan" que se esperaban al día siguiente.

Sin embargo, se logró solucionar el problema y, durante todo el año de 1931 y parte del siguiente, el "Trophon" continuó realizando sus operaciones. Luego, una vez vacío—con los rojos fondos al aire—, la Sociedad Petrolífera Española decidió retirarlo y, en lastre, fue despachado para Liverpool el 8 de julio de 1932.

El puerto quedó huérfano de la ya familiar estampa del veterano petrolero que, con sus tanques y bombas, dio la batalla a las negras, panzudas gabarras del carbón.

Hoy, con los pequeños "Mayorga" y "Guadarranque" realizando las mismas operaciones que el "Trophon" llevó a cabo hace años, tenemos que evocar toda una época en la que, junto a su estampa marinera, destacaba la de las ya desaparecidas gabarras del puerto carbonero.