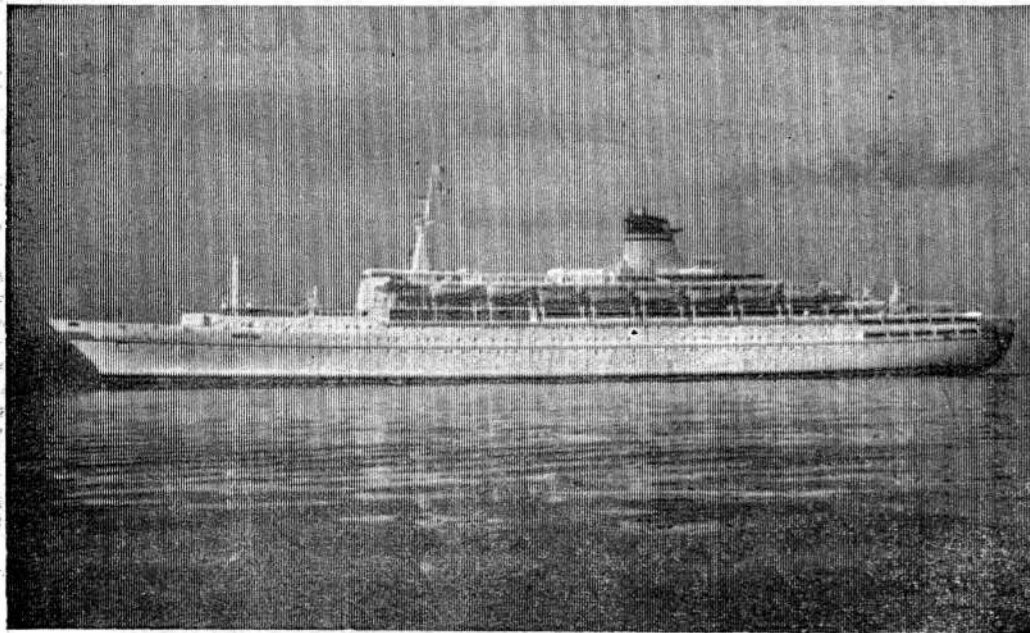


LA ISLA Y LOS BARCOS

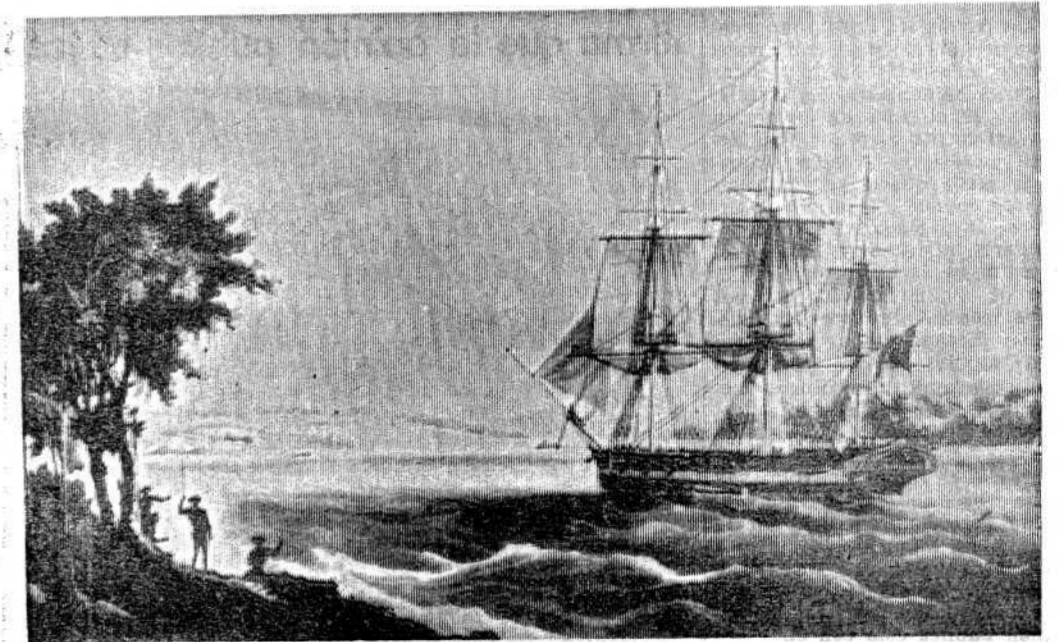
21/6/69

Mañana llegará, en viaje especial, el trasatlántico italiano "Galileo Galilei" Aquí embarcará 129 emigrantes, tinerfeños y palmeros, que se dirigen a Australia



El trasatlántico italiano "Galileo Galilei", del Lloyd Triestino, que embarcará los emigrantes isleños que se dirigen a Australia.

Desde 1787 a 1867, por Santa Cruz recalieron los convoyes que conducían presidiarios a Botany Bay



La fragata "Mellish", con presidiarios a su bordo, entrando en la bahía de Sidney en 1820.— (Reproducciones fotográficas, Juan Hernández).

En 1803, y en el "Calcutta", pasaron por nuestro puerto los penados que fundaron la ciudad de Hobart

Para mañana se espera la llegada a nuestro puerto del trasatlántico italiano "Galileo Galilei" que, a la consignación de Miller y Cía., viene por vez primera para, en escala extraordinaria, embarcar aquí 129 emigrantes tinerfeños y palmeros que marchan a Australia contratados por el Gobierno de aquella nación.

El moderno "liner" italiano —es propiedad del Lloyd Triestino— permanecerá en el puerto de Santa Cruz el tiempo preciso para tomar a su bordo los pasajeros y suministrarse de combustible líquido, víveres y agua. Se espera que, una vez ultimadas estas operaciones, proseguirá viaje en las primeras horas de la madrugada.

Con esta escala, una vez más luce en nuestras aguas la antes popular contrasena de la centenaria naviera de Trieste que, precisamente, el próximo 2 de agosto cumple el 133 aniversario de su fundación y, dada su flota y capital actual, ya están muy lejos aquellos años en que éste apenas alcanzaba el millón de florines.

Su flota estaba entonces compuesta por los vapores "Ludovico", "Arciduca Giovanni", "Conte Kolowat", "Príncipe Metternich", "Barone Eichhoff" y "Sultán Mahmudie". Estos servían la línea de Trieste a Cospoli y Alejandría, con escalas en Syra, El Pireo y Esmirna.

La expansión de la naviera y de ésta su particular línea fue cuestión de pocos años. En 1845, los servicios del Lloyd Triestino se extendieron hasta Odesa, después de la adquisición de la flota e intereses de la Società per Navigazione a Vapore sul Danubio.

El Medio Oriente, con su floreciente comercio y promotor del tráfico de mercancías y pasajeros, fue la meta siguiente que se trazaron los directivos de la naviera. Los nuevos y rápidos "Austria", "Stadium", "Imperatore" e "Imperatrice" se hicieron a la mar en la nueva línea a la que, poco después se agregó el "Danubio", primer "steamer" con casco de hierro construido por cuenta del Lloyd en los astilleros franceses de La Ciotat.

terminal de la línea a puertos del Golfo Pérsico, donde de momento quedó establecida, con independencia de la normal desde Trieste a puertos de la India.

Con los servicios de Australia también suficientemente atendidos —tuvo que luchar la naviera en los primeros años con la competencia de los ingleses—, en abril de 1897 el "Polluce" fue retirado de la línea a Melbourne y, en viaje experimental, zarpó de Trieste hacia Durban. Fueron numerosas las escalas efectuadas a lo largo de todos los más importantes puertos y surgideros de la costa oriental africana pero, como no se contaba con subvención estatal, el resultado económico del viaje dejó mucho que desear.

Sin embargo, fue en 1902 cuando se ordenó la construcción de dos unidades mixtas de carga y pasaje —"Africa" y "Koerber"— especialmente diseñadas para la línea africana. Y esta vez se obtuvo un éxito extraordinario desde los primeros viajes. Pasajeros y embarca-

nopolizaban navieras inglesas y, sobre todo, alemanas. Y por presiones de ésta nación, cuya Ost Afrika Linie experimentaba directamente la competencia de los mercaderes austríacos, el Gobierno de Viena aconsejó al Lloyd Triestino abandonase el servicio que, recién inaugurado, tan buenas perspectivas ofrecía.

Los barcos pasaron a las líneas de Oriente y Australia que también con nuevas unidades, tomaban gran incremento, en especial los servicios rápidos de pasajeros entre Trieste y Bombay y Trieste y Shanghai.

Al mismo tiempo, y dado el volumen de sus líneas y servicios, el Lloyd Triestino se vio obligado a la creación de empresas filiales que tomaran a su cargo algunos de estos. Y así se creó la Adriática, la Dalmatia y, en 1911, la Navigazione Libera Triestina, que recibió los "Moravia", "Istria" e "In-

el 25 de agosto del mismo año. Cuando ya la guerra comenzaba de nuevo en Europa, todos los barcos del Lloyd Triestino comenzaron a efectuar en nuestro puerto sus escalas. A los ya conocidos se unieron otros —"Atlanta", "Istra", "Isanzo", "Sabbia", "Urania" etc.— que, cuando Italia entró en la guerra, también desaparecieron del panorama portuario tinerfeño.

Cuando comenzó la guerra comenzó el Lloyd Triestino con una flota de 71 unidades con 550.545 toneladas de registro bruto. Cuando finalizó sólo le quedaban en condiciones de navegar cuatro barcos con un desplazamiento de 34 mil toneladas.

Los Duilio y "Giulio Cesare" fueron hundidos por la aviación aliada en puertos italianos. Del cuarteto aquí tan conocido, el "Piave" fue hundido por su tripulación en Mas-

ca de Durban y estaba siendo perseguido por barcos de la Royal Navy. El "Rossandra" —el último que hizo escala aquí— fue torpedeado y hundido en las costas de Albania mientras que el "Duchessa d' Aosta", con más suerte pudo alcanzar las aguas de Santa Isabel de Fernando Poó. Y allí permaneció refugiado hasta que, el 14 de enero de 1942, aprovechando la noche, un barco de guerra aliado —haciendo caso omiso de la violación de las aguas territoriales— lo abordó.

Después de dejar ir el ancla le dio una estacha y lo remolcó a Freetown. Allí fue declarado buena presa por el Tribunal correspondiente y, rebautizado "Empire Yukon", navegó hasta el final de la guerra por cuenta del Ministerio de Transportes inglés.

Bajo el nombre de "Petconnie" volvió por Santa Cruz cuando la paz ya reinaba de nuevo en el mundo y, meses más tarde, fue de nuevo adquirido por una naviera italiana que, con el nombre de "Liu O" bajo la bovedilla, lo mantuvo

práctica de deportes al aire libre y, en las siguientes —"Ponte Lido", A, B, C, D, E y F, se distribuyen las instalaciones para el pasaje y salones públicos. Dispone de dos piscinas y un teatro-cine con capacidad para unos 400 espectadores y,

Santa Cruz en la ruta de Australia

El capitán Cook conectó a la Isla con Australia, pero dejando de lado momentáneamente esta conexión, hay otra de sumo interés que, hasta la fecha ha sido poco estudiada. Me refiero concretamente a los convoyes que, con presidiarios, se dirigían desde Inglaterra a Australia y Tasmania.

En 1787 comenzó a estudiarse la manera de poblar las tierras del vasto continente, pues así por muchos geógrafos aquella isla es denominada, y ya el 13 de mayo del año siguiente, zarpó de Spitead el primer convoy compuesto por las fragatas "Alexander" "Charlotte" "Frienshp", "Lady Penrhyn", "Prince of Wales" y "Scarborough" que, a su bordo conducían 568 presidiarios y 171

otra de las innovaciones, es la instalación en los salones de televisores que pueden trabajar con el sistema de circuito cerrado del barco o, en su caso, recibir los programas de las estaciones de los países en cuyas aguas navega.

año, arribó a Santa Cruz el "Calcutta" que, de Londres se dirigía a Port Phillips, también nuevo punto para el desembarco, que al resultar inapropiado hizo que estos hombres —nueve habían muerto en la travesía hasta nuestras aguas— fuesen desembarcados en Derwent River, en Tasmania, y, por lo tanto, fueron los fundadores de la hoy próspera Hobart.

Otra incidencia notable fue la captura, el Sur de Tenerife, del "Emu" por el corsario americano "Holkar". Este le colocó una dotación de presa a su bordo y lo envió a Cabo Verde, donde desembarcó a los presidiarios y, ya con bandera americana, siguió viaje a Nueva York con su tripulación prisionera.

deputado
33

popular catrinesa de la centenario naviera de Trieste que, precisamente, el próximo 2 de agosto cumple el 133 aniversario de su fundación y, dada su flota y capital actual, ya están muy lejos aquellos años en que éste apenas alcanzaba el millón de florines.

Años de expansión

Los dirigentes del Lloyd Triestino tenían puesta su atención en Egipto como ruta vital para los pasajeros y mercancías en tránsito—eran años anteriores a Suez— para puertos de la India y Extremo Oriente.

Y para atender debidamente este servicio ordenaron la construcción en los astilleros de la firma Panfilli, de Trieste, de cinco barcos gemelos, de ruedas y casco de madera, con amplia capacidad para el transporte de pasajeros y mercancías.

Eran estos los "Italia", "Germania", "Europa", "Africa" y "Asia" que, con la salida del primero de ellos—el 10 de mayo de 1848— iniciaron la línea directa a Egipto que, tres años más tarde, se hizo quincenal con la incorporación de los nuevos "Adria" y "Egitto".

En 1854, el Lloyd Triestino contaba con una flota de sesenta unidades, con un total de 26.000 toneladas de registro bruto. Sin embargo, y para atender el tráfico siempre creciente, adquirió nuevas unidades de carga y pasaje, ordenó la construcción de otras y, ya en 1863, procedió al alargamiento de la eslora de algunos de los vapores en el servicio a Egipto y Oriente Medio.

En la apertura del Canal de Suez, la empresa estuvo oficialmente representada por los "Americ", "Vulcan" y "Pluto" y, dos meses más tarde, el "Apis" zarpó con rumbo a Bombay y, de esta manera, quedó inaugurada una de las hoy más populares líneas de la naviera.

En 1872, el nombre de la razón social cambió y, durante veinte años, esta fue conocida en el mundillo marítimo por Lloyd Austro Ungarico. La razón de tal medida fue debida a que el subsidio estatal que se estableció desde entonces era a partes iguales entre los dos gobiernos.

En enero de 1880, el "Ettore" inaugura la línea hasta Singapur y, en octubre el "Worwarts" extiende el terminal de esta hasta Hong Kong.

De esta manera quedó firmemente asentado el prestigio de la naviera en aguas orientales prestigio que continuó en aumento a punto tal que, en 1892—cuando ya volvió a su antiguo nombre de Lloyd Triestino— comienzan sus escalas regulares en Shanghai, escalas que pronto fueron seguidas por el resto de las unidades de la flota.

Esta atención del Lloyd Triestino hacia puertos asiáticos no había impedido cierta preocupación por las líneas de América. En 1882 el "Achille" hizo un viaje experimental a Nueva York, con escalas en Barcelona y Málaga, pero a la vista del pobre resultado económico obtenido se suspendió el servicio previsto y, en su lugar, se inició otro a Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires, con los "Menfi", "Medea", "Melpomene", "Aglaiá" y "Thisbe".

Fue tal el resultado de la línea al Plata que, en ocasiones hubo necesidad de fletar cargueros de la Adria, de Fiume, para atender las salidas programadas.

En 1907, y por intervención del Gobierno austriaco, los servicios sudamericanos pasaron a la Unione Austriaca de Navigazione, empresa establecida en Trieste por la fusión de la Austro con la Fratelli Cosulich.

Nuevas líneas de la naviera

En 1870 el Lloyd Triestino había establecido un servicio mensual a puertos del Mar Rojo. Sus unidades, con fogones nativos que embarcaban en Suez, navegaban por aquellas aguas en busca de problemáticos fletes en sus primeros viajes que, poco a poco, se fue-

Sin embargo, fue en 1902 cuando se ordenó la construcción de dos unidades mixtas de carga y pasaje—"Africa" y "Koerber"—especialmente diseñadas para la línea africana. Y esta vez se obtuvo un éxito extraordinario desde los primeros viajes. Pasajeros y embarcaciones pronto se dieron cuenta de la indudable ventaja que para ellos suponía el terminal en Trieste, puerto bien comunicado por ferrocarril con todos los países europeos.

Sin embargo no fue bien vista la introducción de una línea de navegación austriaca en zona que, hasta entonces, mo-

Nueva etapa del Lloyd Triestino

En 1919, el viejo Lloyd Austriaco, nacido, desarrollado y financiado en Trieste, recuperó sus unidades que, con bandera italiana, volvieron a sus antiguas líneas regulares.

Pero, para evitar fricciones con otras navieras italianas, el Lloyd tomó la decisión de participar económicamente en las Marittimas Italiana y Puglia, navieras a través de las cuales pudo hacerse con el control de las líneas del Adriático y de las que se dirigían a la India.

Al mismo tiempo, y para administrar los servicios de "tramps" creó en Venecia la Marittima San Marco, cuyas acciones quedaron, en su mayoría, en poder del Lloyd.

En 1932, el Gobierno italiano intervino en la financiación de las principales navieras y, a través del Instituto por la Reconstruzione Industriale, creó 4 grandes empresas controladas por el grupo Finmare.

Comenzó entonces una época de reajustes y trasiegos de barcos entre los 4 sectores que poco después, constituyeron la

Al mismo tiempo, y dado el volumen de sus líneas y servicios, el Lloyd Triestino se vio obligado a la creación de empresas filiales que tomaran a su cargo algunos de estos. Y así se creó la Adriática, la Dalmatia y, en 1911, la Navigazione Libera Triestina, que recibió los "Moravia", "Istria" e "India".

Al comenzar la primera guerra mundial, el Lloyd Triestino contaba con una flota compuesta por 65 unidades de carga y pasaje, con un total de 237.190 toneladas de registro bruto, mientras que, en grada, se encontraban otras cuatro unidades con 30.285 toneladas.

líneas de Oriente, India, Australia y Africa Oriental, contaba entonces con una flota de 75 unidades con 604.104 toneladas de registro bruto. Y de este importante conjunto de barcos de todo tipo destacaban los trasatlánticos "Conte Biancamano", "Conte Verde", "Conte Rosso", "Duilio" y "Giulio Cesare" a los que pronto, se incorporó el "Lombardia".

Para el servicio mixto africano contaba con las turbonaves de 7.500 toneladas—"Timavo", "Rosandra" y "Duchessa d'Aosta"—que, en línea regular, recalaban por Santa Cruz para hacer suministro de combustible líquido.

El 16 de julio de 1933 recaló con turismo el "Giulio Cesare" que, por cierto, coincidió con el alemán "Monte Rosa". Y ciertamente aquella escala es aún bien recordada ya que, días más tarde, llegaron los "Homeric", "Leopolville", "Amerique", "Asie", "Montclare", "Lapland", "Strathnaver" y "Montcalm", todos ellos en crucero de recreo.

sólo le quedaban en condiciones de navegar cuatro barcos con un desplazamiento de 34 mil toneladas.

Los "Duilio" y "Giulio Cesare" fueron hundidos por la aviación aliada en puertos italianos. Del cuarteto aquí tan conocido, el "Piave" fue hundido por su tripulación en Masaua e igual suerte corrió el "Timavo" cuando navegaba cer-

El "Galileo Galilei"

Cuando la guerra terminó, Australia se encontraba con necesidad de mano de obra para su progresiva industria y agricultura. No bastaba la tradicional corriente de emigración inglesa y, por tanto, hubo que recurrir a la europea. Fue entonces cuando todas las navieras acudieron a la nueva fuente de ingresos que para ellas representaba este verdadero éxito—máxime cuando, en muchas ocasiones, el porcentaje más elevado lo daban personas desplazadas por la guerra—y, así pronto floreció el tráfico de pasajeros con Australia.

Volvieron las navieras tradicionales y, con ellas, otras de nueva creación que, si bien en algunos casos poco tiempo existieron en el mundo de los negocios marítimos, otras se asentaron y aún permanecen en su puesto junto a las más antiguas y prestigiosas.

Aparecieron entonces, en lo que a Italia respecta, las San Miguel, Sitmar, Lauro y, mientras unas contaban ya con suficiente experiencia naviera, otras—como la San Miguel—quebraron y tuvieron que vender sus unidades.

En febrero de 1947, el Lloyd Triestino volvió a emprender sus actividades con los "Isonzo" y "Salvatore", de su propiedad el primero y fletado el se-

Bajo el nombre de "Petconie" volvió por Santa Cruz cuando la paz ya reinaba de nuevo en el mundo y, meses más tarde, fue de nuevo adquirido por una naviera italiana que, con el nombre de "Liu O" bajo la bovedilla, lo mantuvo en servicio hasta que, en 1952, lo vendió para desguazar.

ba en condiciones de reanudar su antigua línea a puertos australianos y, después de la salida del "Toscana", el "Remo" se hizo también a la mar con rumbo a Sidney, Melbourne y Fremantle.

En 1951, el Lloyd Triestino se hizo cargo de los tres gemelos—"Australia", "Oceania" y "Neptunia"—que con sus 13.225 toneladas y 18 nudos tenían capacidad para 103 pasajeros en primera y 443 en turista.

Cuando el "Galileo Galilei" fue proyectado—en unión de su gemelo "Guglielmo Marconi"—estos tres "liners" pasaron a la línea de Venezuela y Pacífico con los nuevos nombres de "Donizetti", "Verdi" y "Rossini".

El "Galileo Galilei" fue botado el 2 de junio de 1961 en los astilleros de la firma Cantieri Navali dell'Adriatico en Trieste, y el 24 de septiembre del mismo año, resbaló por la grada su gemelo, el antes citado "Marconi".

De 27.905 toneladas, son sus principales dimensiones 214 metros de eslora por 28,6 de manga y 8,6 de calado. Dos grupos de turbinas sobre sendos árboles propulsores, le garantizan 24 nudos de media en servicio normal, si bien alcanzó 26,77 en las pruebas oficiales de velocidad y consumo. Los dos grupos de turbinas desarrollan una potencia total del orden de los 44.500 H. P. y, con sus estabilizadores Denny Brown, en caso de mal tiempo los balances se reducen de 26 a sólo 3 grados.

La planta de acondicionamiento de aire produce tres millones de unidades de refrigeración por hora, o sea que, si trasladamos estas cifras al lenguaje corriente, significa una producción similar a la de 20.700 bloques de hielo. La electricidad que produce su propia planta es suficiente para abastecer una ciudad de 75 mil habitantes y, con la potabilizadora instalada a su bordo, produce diariamente 320 toneladas de agua esterilizada, mineralizada y refrigerada.

En primera clase puede acomodar de 100 a 300 pasajeros—según la línea—mientras que, en turista, dispone de acomodación para 1.400.

En la cubierta superior, el "Ponte Comando", están instaladas las zonas reservadas a la

pues así por muchos geógrafos aquella isla es denominada, y ya el 13 de mayo del año siguiente, zarpó de Spitead el primer convoy compuesto por las fragatas "Alexander", "Charlotte", "Frienship", "Lady Penrhyn", "Prince of Wales" y "Scarborough" que, a su bordo conducían 568 presidiarios y 171 mujeres condenadas a prisión.

El 3 de junio los barcos dieron fondo en Santa Cruz y, desde aquí, se cursó el primer parte a la metrópoli. Siete presidiarios habían fallecidos en la travesía y otros sesenta y cuatro estaban enfermos.

Aquí los barcos se suministraron de provisiones y agua, y, al mismo tiempo se aprovechó la estancia para fumigar las bodegas del "Alexander" que, hasta entonces, había sufrido la pérdida de cinco hombres y contaba con 21 enfermos a su bordo.

La estancia duró una semana justa y, cuando se iban a hacer de nuevo a la vela, el "Alexander" anunció que uno de los presidiarios se había fugado en el bote de servicio que estaba amarrado al tangón. Se notificó a las autoridades españolas la fuga y, horas más tarde, el fugitivo fue capturado y devuelto a la fragata.

Río de Janeiro y Ciudad del Cabo fueron las siguientes escalas, las mismas que, con pocas excepciones se llevarían a cabo durante años y, en enero los barcos, desperdigados, comenzaron a llegar a Botany Bay.

La segunda expedición la llevó a cabo el "The Lady Juliana"—que llegó a Santa Cruz en agosto de 1789—mientras que la tercera, que se repartió sus escalas entre nuestra Isla y las de Cabo Verde, iba al mando del entonces teniente Richard Bowen, el mismo que, el 24 de julio de 1797, encontró la muerte en el muelle de Santa Cruz, cuando al frente de las tropas de Nelson, se lanzaba al asalto de la ciudad.

Aquí murió el entonces comandante de la "Tersiphore" que, años antes, era agente de la Royal Navy en Plymouth y, por tanto, jefe de aquel convoy—histórico—compuesto de nueve fragatas que, a su bordo llevó a Botany Bay 1.696 hombres y 169 mujeres condenadas a presidio y a trabajar en las colonias agrícolas de la zona.

Largo sería enumerar los convoyes que por aquí pasaron ya que, hasta 1868, Inglaterra empleó este sistema de deportación para poblar aquella su entonces lejana colonia.

A partir de 1818, Santa Cruz comenzó a reemplazar a Funchal y Cabo Verde y, desde aquí los convoyes seguían en viaje directo hacia Ciudad del Cabo. En 1803, Spiteah dejó de ser el único puerto inglés habilitado para el embarque de presidiarios y en mayo de dicho

la captura, el Sur de Tenerife, del "Emu" por el corsario americano "Holkar". Este le colocó una dotación de presa a su bordo y lo envió a Cabo Verde, donde desembarcó a los presidiarios y, ya con bandera americana, siguió viaje a Nueva York con su tripulación prisionera.

En julio de 1824, poco después de abandonar nuestras aguas, la dotación del "Mangles" tuvo que reprimir un motín de los presidiarios que, conducía, caso similar al que, unos años antes, —en enero de 1835— motivó la entrada en Santa Cruz del "Francis and Eliza" que buscaba la protección del H. M. S. "Canadá", aquí fondeado, para requerir el aumento de su guardia armada y desembarcar algunos tripulantes que habían observado mala conducta.

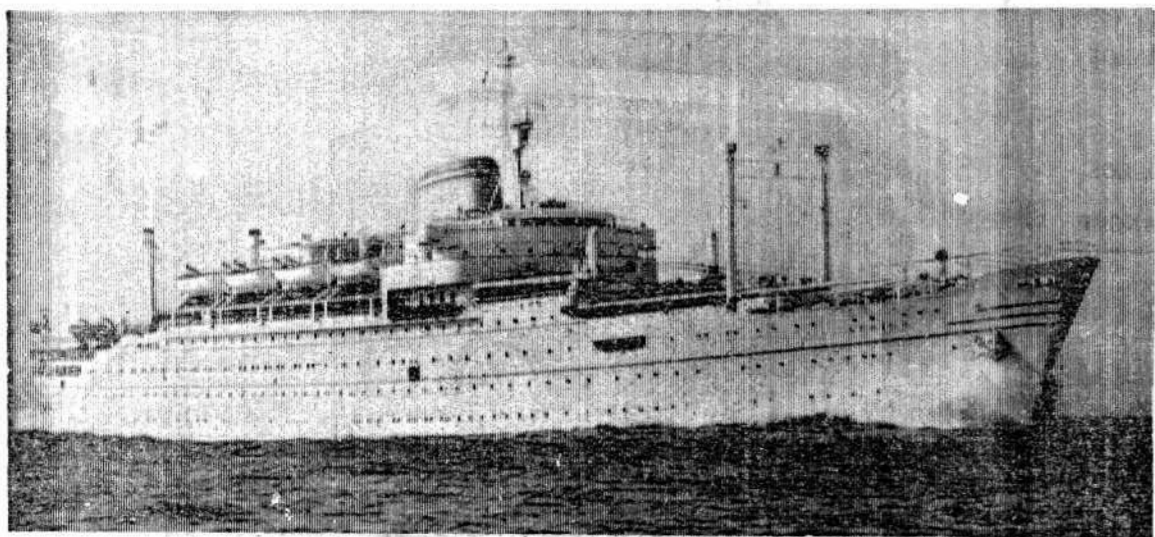
El 9 de enero de 1868, en viaje directo desde Londres llegó a Fremantle el "Hougoumont". En 89 singladuras y sin escalas había realizado la travesía con 280 presidiarios y 63 presos políticos irlandeses y, con este viaje, terminó ya siempre el transporte por mar, vía nuestro puerto, de presidiarios a puertos australianos. Sin embargo, y hasta bien entrada la década del 80, cada dos años recalaba por Santa Cruz el "Navarin" galo que, a su bordo, llevaba reclusos a los presidios de Nueva Caledonia.

Hoy es digna de ser tenida muy en cuenta la manera de cómo se navegaba entonces—no por lo que respecta a lo forzado de un destino—ya que, por término medio, la travesía en aquellos veleros tardaba unos 310 días de mar entre puerto y puerto.

Hoy, con barcos de 24 nudos y 27.000 toneladas, aquella etapa queda relegada totalmente a la historia, triste sí, de una etapa de la navegación y, lo que es más importante, del concepto de colonización que se tenía.

Con esta escala del "Galileo Galilei" en Santa Cruz, una nueva perspectiva se abre a la emigración isleña. De aquellos tiempos de Cuba, cuando la Trasatlántica Española, Pinillos y Tayá, se disputaban la intensa emigración que del Archipiélago salía, Tenerife y La Palma dieron un elevado porcentaje, porcentaje que—también—se logró en los años más recientes en que ésta se desvió hacia Venezuela.

Hoy es la Australia lejana—aquella tan relacionada con Cook, el marino que durante unos días vivió en la hermosa casaca que aún se conserva en la carretera de La Laguna—se ofrece, llena de perspectivas de futuro, a estos isleños emprendedores que, como siempre, se lanzan a la conquista de una nueva tierra para su establecimiento.



La esbelta estampa del "Africa" cuando, a la máxima efectuada las pruebas de velocidad anteriores a su entrega oficial al Lloyd Triestino.

ron haciendo más y más regulares.

Tres años más tarde, con el tráfico ya asegurado en ambas direcciones, los barcos del Lloyd Triestino extendieron el

Italia, Adriática, Tirrenia y Lloyd Triestino que, a su vez, se repartieron los servicios y eliminaron totalmente la competencia entre ellas.

El Lloyd, que conservó las

El 8 de mayo de 1935, en la estela del "Cabo de San Antonio" que regresaba a España después de tres años amarrado en Buenos Aires, arribó el "Duilio" que, de nuevo, llegó

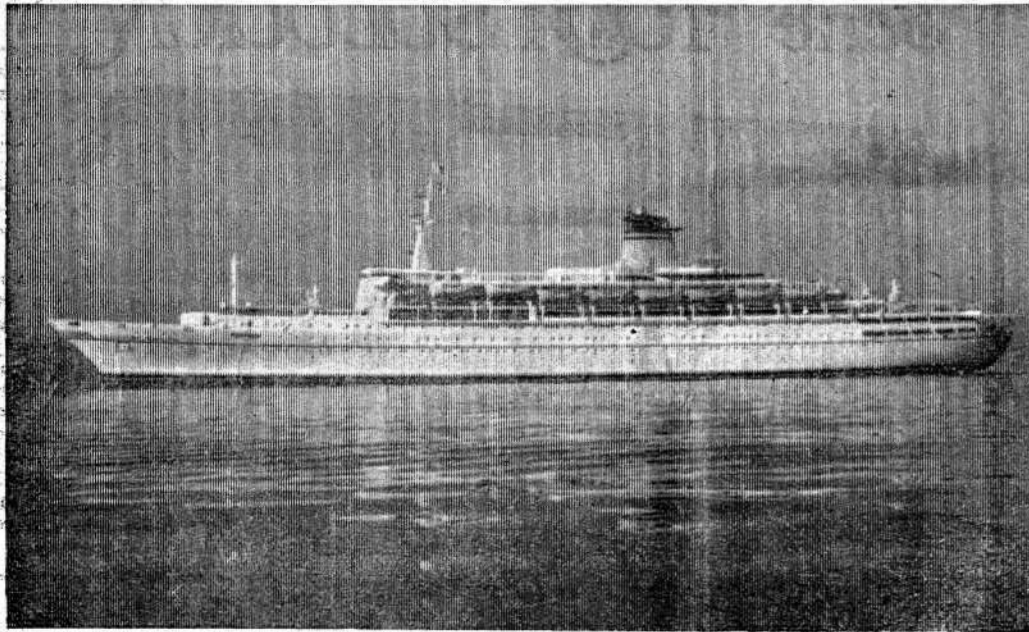
En octubre de 1949 ya esta-

gundo y, pocos meses después incorporó a su flota a los "Sparta", "Cagliari" y "Carbonelli", fletados todos en régimen de "time charter".

En octubre de 1949 ya esta-

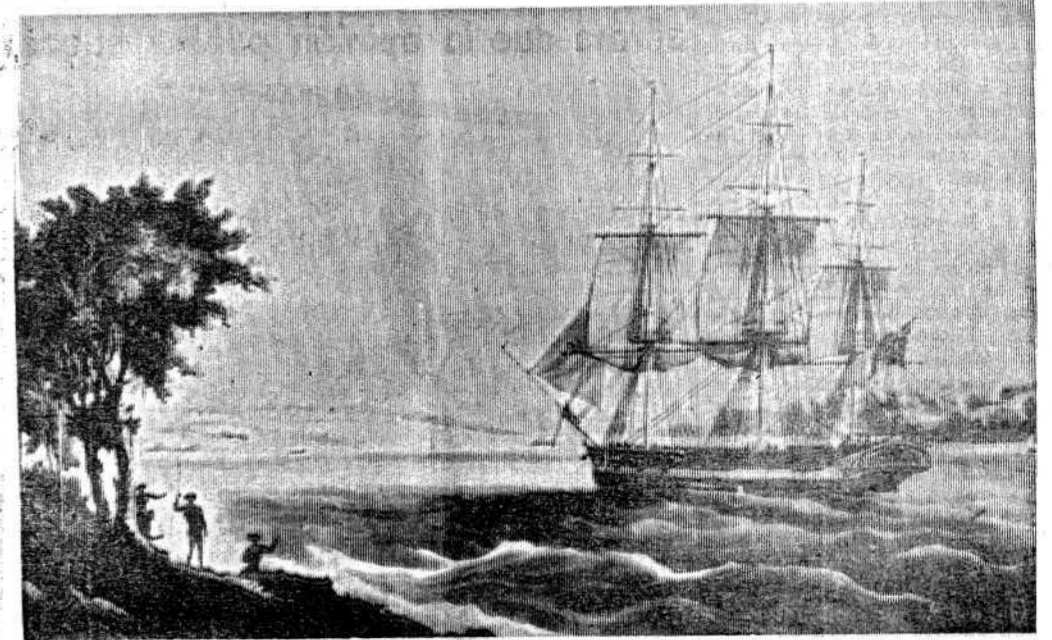
LA ISLA Y LOS BARCOS

Mañana llegará, en viaje especial, el trasatlántico italiano "Galileo Galilei" Aquí embarcará 129 emigrantes, tinerfeños y palmeros, que se dirigen a Australia



El trasatlántico italiano "Galileo Galilei", del Lloyd Triestino, que embarcará los emigrantes isleños que se dirigen a Australia.

Desde 1787 a 1867, por Santa Cruz recalaban los convoyes que conducían presidiarios a Botany Bay



La fragata "Mellish", con presidiarios a su bordo, entrando en la bahía de Sidney en 1820.— (Reproducciones fotográficas, Juan Hernández).

En 1803, y en el "Calcutta", pasaron por nuestro puerto los penados que fundaron la ciudad de Hobart

Para mañana se espera la llegada a nuestro puerto del trasatlántico italiano "Galileo Galilei" que, a la consignación de Miller y Cia., viene por vez primera para, en escala extraordinaria, embarcar aquí 129 emigrantes tinerfeños y palmeros que marchan a Australia contratados por el Gobierno de aquella nación.

El moderno "liner" italiano —es propiedad del Lloyd Triestino— permanecerá en el puerto de Santa Cruz el tiempo preciso para tomar a su bordo los pasajeros y suministrarse de combustible líquido, víveres y agua. Se espera que, una vez ultimadas estas operaciones, proseguirá viaje en las primeras horas de la madrugada.

Con esta escala, una vez más luce en nuestras aguas la antes popular contraseña de la centenaria naviera de Trieste que, precisamente, el próximo 2 de agosto cumple el 133 aniversario de su fundación y, dada su flota y capital actual, ya están muy lejos aquellos años en que éste apenas alcanzaba el millón de florines.

Su flota estaba entonces compuesta por los vapores "Ludovico", "Arciduca Giovanni", "Conte Kolowat", "Príncipe Metternich", "Barone Eichhoff" y "Sultán Mahmudie". Estos servían la línea de Trieste a Cospoli y Alejandría, con escalas en Syra, El Pireo y Esmirna.

La expansión de la naviera y de ésta su particular línea fue cuestión de pocos años. En 1845, los servicios del Lloyd Triestino se extendieron hasta Odesa, después de la adquisición de la flota e intereses de la Società per Navigazione a Vapore sul Danubio.

El Medio Oriente, con su floreciente comercio y prometedor tráfico de mercancías y pasajeros, fue la meta siguiente que se trazaron los directivos de la naviera. Los nuevos y rápidos "Austria", "Stadium", "Imperatore" e "Imperatrice" se hicieron a la mar en la nueva línea a la que, poco después se agregó el "Danubio", primer "steamer" con casco de hierro construido por cuenta del Lloyd en los astilleros franceses de La Ciotat.

terminal de la línea a puertos del Golfo Pérsico, donde de momento quedó establecida, con independencia de la normal desde Trieste a puertos de la India.

Con los servicios de Australia también suficientemente atendidos —tuvo que luchar la naviera en los primeros años con la competencia de los ingleses—, en abril de 1897 el "Poluce" fue retirado de la línea a Melbourne y, en viaje experimental, zarpó de Trieste hacia Durban. Fueron numerosas las escalas efectuadas a lo largo de todos los más importantes puertos y surgideros de la costa oriental africana pero, como no se contaba con subvención estatal, el resultado económico del viaje dejó mucho que desear.

Sin embargo, fue en 1902 cuando se ordenó la construcción de dos unidades mixtas de carga y pasaje —"Africa" y "Koerber"— especialmente diseñadas para la línea africana. Y esta vez se obtuvo un éxito extraordinario desde los primeros viajes. Pasajeros y embarcaciones pronto se dieron cuenta

por Juan Antonio Padrón Albornoz

nopolizaban navieras inglesas y, sobre todo, alemanas. Y por presiones de ésta nación, cuya Ost Afrika Linie experimentaba directamente la competencia de los mercaderes austríacos, el Gobierno de Viena aconsejó al Lloyd Triestino abandonase el servicio que, recién inaugurado, tan buenas perspectivas ofrecía.

Los barcos pasaron a las líneas de Oriente y Australia que también con nuevas unidades, tomaban gran incremento, en especial los servicios rápidos de pasajeros entre Trieste y Bombay y Trieste y Shanghai.

Al mismo tiempo, y dado el volumen de sus líneas y servicios, el Lloyd Triestino se vio obligado a la creación de empresas filiales que tomaran a su cargo algunos de estos. Y así se creó la Adriática, la Dalmatia y, en 1911, la Navigazione Libera Triestina, que recibió los "Moravia", "Istria" e "In-

el 25 de agosto del mismo año. Cuando ya la guerra comenzaba de nuevo en Europa, todos los barcos del Lloyd Triestino comenzaron a efectuar en nuestro puerto sus escalas. A los ya conocidos se unieron otros —"Atlanta", "Istra", "Isanzó", "Sabbia", "Urania" etc.— que, cuando Italia entró en la guerra, también desaparecieron del panorama portuario tinerfeño.

Cuando comenzó la guerra comenzó el Lloyd Triestino con una flota de 71 unidades con 550.545 toneladas de registro bruto. Cuando finalizó sólo le quedaban en condiciones de navegar cuatro barcos con un desplazamiento de 34 mil toneladas.

Los Duilio y "Giulio Cesare" fueron hundidos por la aviación aliada en puertos italianos. Del cuarteto aquí tan conocido, el "Piave" fue hundido por su tripulación en Mas-

ca de Durban y estaba siendo perseguido por barcos de la Royal Navy. El "Rossandra" —el último que hizo escala aquí— fue torpedeado y hundido en las costas de Albania mientras que el "Duchessa d' Aosta", con más suerte pudo alcanzar las aguas de Santa Isabel de Fernando Poó. Y allí permaneció refugiado hasta que, el 14 de enero de 1942, aprovechando la noche, un barco de guerra aliado —haciendo caso omiso de la violación de las aguas territoriales— lo abordó.

Después de dejar ir el ancla le dio una estacha y lo remolcó a Freetown. Allí fue declarado buena presa por el Tribunal correspondiente y, rebautizado "Empire Yukon", navegó hasta el final de la guerra por cuenta del Ministerio de Transportes ingles.

Bajo el nombre de "Petconne" volvió por Santa Cruz cuando la paz ya reinaba de nuevo en el mundo y, meses más tarde, fue de nuevo adquirido por una naviera italiana que, con el nombre de "Liu O" bajo la bovedilla, lo mantuvo

práctica de deportes al aire libre y, en las siguientes —"Ponte Lido", A, B, C, D, E y F, se distribuyen las instalaciones para el pasaje y salones públicos. Dispone de dos piscinas y un teatro-cine con capacidad para unos 400 espectadores y,

Santa Cruz en la ruta de Australia

El capitán Cook conectó a la Isla con Australia, pero dejando de lado momentáneamente esta conexión, hay otra de sumo interés que, hasta la fecha ha sido poco estudiada. Me refiero concretamente a los convoyes que, con presidiarios, se dirigían desde Inglaterra a Australia y Tasmania.

En 1787 comenzó a estudiarse la manera de poblar las tierras del vasto continente, pues así por muchos geógrafos aquella isla es denominada, y, ya el 13 de mayo del año siguiente, zarpó de Spitead el primer convoy compuesto por las fragatas "Alexander", "Charlotte", "Frienshp", "Lady Penrhyn", "Prince of Wales" y "Scarborough" que, a su bordo conducían 568 presidiarios y 171

otra de las innovaciones, es la instalación en los salones de televisores que pueden trabajar con el sistema de circuito cerrado del barco o, en su caso, recibir los programas de las estaciones de los países en cuyas aguas navega.

año, arribó a Santa Cruz el "Calcutta" que, de Londres se dirigía a Port Phillips, también nuevo punto para el desembarco, que al resultar inapropiado hizo que estos hombres —nueve habían muerto en la travesía hasta nuestras aguas— fuesen desembarcados en Derwent River, en Tasmania, y, por lo tanto, fueron los fundadores de la hoy próspera Hobart.

Otra incidencia notable fue la captura, el Sur de Tenerife, del "Emu" por el corsario americano "Holkar". Este le colocó una dotación de presa a su bordo y lo envió a Cabo Verde, donde desembarcó a los presidiarios y, ya con bandera americana, siguió viaje a Nueva York con su tripulación prisionera.

Con esta escala, una vez más luce en nuestras aguas la antes popular contraseña de la centenaria naviera de Trieste que, precisamente, el próximo 2 de agosto cumple el 133 aniversario de su fundación y, dada su flota y capital actual, ya están muy lejos aquellos años en que éste apenas alcanzaba el millón de florines.

Años de expansión

Los dirigentes del Lloyd Triestino tenían puesta su atención en Egipto como ruta vital para los pasajeros y mercancías en tránsito—eran años anteriores a Suez— para puertos de la India y Extremo Oriente.

Y para atender debidamente este servicio ordenaron la construcción en los astilleros de la firma Panfilli, de Trieste, de cinco barcos gemelos, de ruedas y casco de madera, con amplia capacidad para el transporte de pasajeros y mercancías.

Eran estos los "Italia", "Germania", "Europa", "Africa" y "Asia" que, con la salida del primero de ellos—el 10 de mayo de 1848— iniciaron la línea directa a Egipto que, tres años más tarde, se hizo quincenal con la incorporación de los nuevos "Adria" y "Egitto".

En 1854, el Lloyd Triestino contaba con una flota de sesenta unidades, con un total de 26.000 toneladas de registro bruto. Sin embargo, y para atender el tráfico siempre creciente, adquirió nuevas unidades de carga y pasaje, ordenó la construcción de otras y, ya en 1863, procedió al alargamiento de la eslora de algunos de los vapores en el servicio a Egipto y Oriente Medio.

En la apertura del Canal de Suez, la empresa estuvo oficialmente representada por los "Americ", "Vulcan" y "Pluto" y, dos meses más tarde, el "Apis" zarpó con rumbo a Bombay y, de esta manera, quedó inaugurada una de las hoy más populares líneas de la naviera.

En 1872, el nombre de la razón social cambió y, durante veinte años, esta fue conocida en el mundillo marítimo por Lloyd Austro Ungarico. La razón de tal medida fue debida a que el subsidio estatal que se estableció desde entonces era a partes iguales entre los dos gobiernos.

En enero de 1880, el "Ettore" inaugura la línea hasta Singapur y, en octubre el "Worwarts" extiende el terminal de esta hasta Hong Kong.

De esta manera quedó firmemente asentado el prestigio de la naviera en aguas orientales prestigio que continuó en aumento a punto tal que, en 1892—cuando ya volvió a su antiguo nombre de Lloyd Triestino— los "Orión" y "Ber-nice" comienzan sus escalas regulares en Shanghai, escalas que pronto fueron seguidas por el resto de las unidades de la flota.

Se trazaron los directivos de la naviera. Los nuevos y rápidos "Austria", "Stadium", "Imperatore" e "Imperatrice" se hicieron a la mar en la nueva línea a la que, poco después se agregó el "Danubio", primer "steamer" con casco de hierro construido por cuenta del Lloyd en los astilleros franceses de La Ciotat.

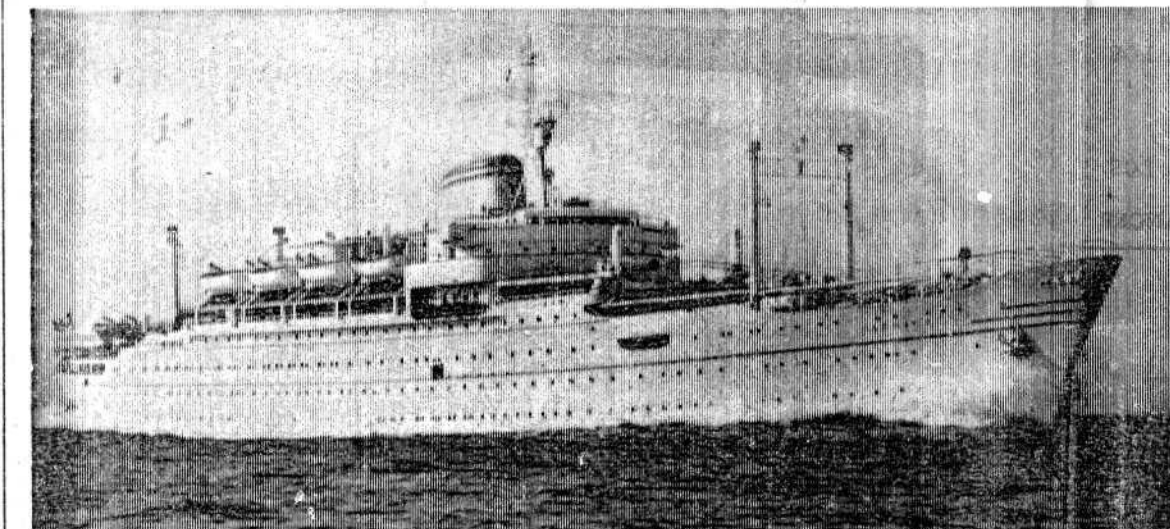
Esta atención del Lloyd Triestino hacia puertos asiáticos no había impedido cierta preocupación por las líneas de América. En 1882 el "Achille" hizo un viaje experimental a Nueva York, con escalas en Barcelona y Málaga, pero a la vista del pobre resultado económico obtenido se suspendió el servicio previsto y, en su lugar, se inició otro a Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires, con los "Menfi", "Medea", "Melpomene", "Aglata" y "This be".

Fue tal el resultado de la línea al Plata que, en ocasiones hubo necesidad de fletar cargueros de la Adria, de Fiume, para atender las salidas programadas.

En 1907, y por intervención del Gobierno austriaco, los servicios sudamericanos pasaron a la Unione Austriaca de Navigazione, empresa establecida en Trieste por la fusión de la Austro con la Fratelli Cosulich.

Nuevas líneas de la naviera

En 1870 el Lloyd Triestino había establecido un servicio mensual a puertos del Mar Rojo. Sus unidades, con fogones nativos que embarcaban en Suez, navegaban por aquellas aguas en busca de problemáticos fletes en sus primeros viajes que, poco a poco, se fue-



ron haciendo más y más regulares.

Tres años más tarde, con el tráfico ya asegurado en ambas direcciones, los barcos del Lloyd Triestino extendieron el

servicio a las costas de Asia, el resultado económico del viaje dejó mucho que desear.

Sin embargo, fue en 1902 cuando se ordenó la construcción de dos unidades mixtas de carga y pasaje—"Africa" y "Koerber"—especialmente diseñadas para la línea africana. Y esta vez se obtuvo un éxito extraordinario desde los primeros viajes. Pasajeros y embarcaciones pronto se dieron cuenta de la indudable ventaja que para ellos suponía el terminal en Trieste, puerto bien comunicado por ferrocarril con todos los países europeos.

Sin embargo no fue bien vista la introducción de una línea de navegación austriaca en zona que, hasta entonces, mo-

Nueva etapa del Lloyd Triestino

En 1919, el viejo Lloyd Austriaco, nacido, desarrollado y financiado en Trieste, recuperó sus unidades que, con bandera italiana, volvieron a sus antiguas líneas regulares.

Pero, para evitar fricciones con otras navieras italianas, el Lloyd tomó la decisión de participar económicamente en las Marittimas Italiana y Puglia, navieras a través de las cuales pudo hacerse con el control de las líneas del Adriático y de las que se dirigían a la India.

Al mismo tiempo, y para administrar los servicios de "tramps" creó en Venecia la Marítima San Marco, cuyas acciones quedaron, en su mayoría, en poder del Lloyd.

En 1932, el Gobierno italiano intervino en la financiación de las principales navieras y, a través del Instituto por la Reconstrucción Industrial, creó 4 grandes empresas controladas por el grupo Finmare.

Comenzó entonces una época de reajustes y trasiegos de barcos entre los 4 sectores que poco después, constituyeron la

líneas de Oriente, India, Australia y Africa Oriental, contaba entonces con una flota de 75 unidades con 604.104 toneladas de registro bruto. Y de este importante conjunto de barcos de todo tipo destacaban los trasatlánticos "Conte Biancamano", "Conte Verde", "Conte Rosso", "Duilio" y "Giulio Cesare" a los que pronto, se incorporó el "Lombardia".

Para el servicio mixto africano contaba con las turbonaves de 7.500 toneladas—"Timavo", "Rosandra" y "Duchessa d'Aosta"—que, en línea regular, recalaban por Santa Cruz para hacer suministro de combustible líquido.

El 16 de julio de 1933 recaló con turismo el "Giulio Cesare" que, por cierto, coincidió con el alemán "Monte Rosa". Y ciertamente aquella escala es aún bien recordada ya que, días más tarde, llegaron los "Americ", "Leopolville", "Amerique", "Asie", "Montclair", "Lapland", "Strathnaver" y "Montcalm", todos ellos en crucero de recreo.

El 8 de mayo de 1935, en la estela del "Cabo de San Antonio" que regresaba a España después de tres años amarrado en Buenos Aires, arribó el "Duilio" que, de nuevo, llegó

gundo y, pocos meses después incorporó a su flota a los "Sparta", "Cagliari" y "Carbonelli", fletados todos en régimen de "time charter".

En octubre de 1949 ya esta-

ba en condiciones de reanudar su antigua línea a puertos australianos y, después de la salida del "Toscana", el "Remo" se hizo también a la mar con rumbo a Sidney, Melbourne y Fremantle.

En 1951, el Lloyd Triestino se hizo cargo de los tres gemelos—"Australia", "Oceania" y "Neptunia"—que con sus 13.225 toneladas y 18 nudos tenían capacidad para 103 pasajeros en primera y 443 en turista.

Cuando la guerra terminó, Australia se encontraba con necesidad de mano de obra para su progresiva industria y agricultura. No bastaba la tradicional corriente de emigración inglesa y, por tanto, hubo que recurrir a la europea. Fue entonces cuando todas las navieras acudieron a la nueva fuente de ingresos que para ellas representaba este verdadero éxito—máxime cuando, en muchas ocasiones, el porcentaje más elevado lo daban personas desplazadas por la guerra—y, así pronto floreció el tráfico de pasajeros con Australia.

Volviéron las navieras tradicionales y, con ellas, otras de nueva creación que, si bien en algunos casos poco tiempo existieron en el mundo de los negocios marítimos, otras se asentaron y aún permanecen en su puesto junto a las más antiguas y prestigiosas.

Aparecieron entonces, en lo que a Italia respecta, las San Miguel, Sitmar, Lauro y, mientras unas contaban ya con suficiente experiencia naviera, otras—como la San Miguel—quebraron y tuvieron que vender sus unidades.

En febrero de 1947, el Lloyd Triestino volvió a emprender sus actividades con los "Isonzo" y "Salvore", de su propiedad el primero y fletado el se-

gundo y, pocos meses después incorporó a su flota a los "Sparta", "Cagliari" y "Carbonelli", fletados todos en régimen de "time charter".

En octubre de 1949 ya esta-

El "Galileo Galilei"

Cuando la guerra terminó, Australia se encontraba con necesidad de mano de obra para su progresiva industria y agricultura. No bastaba la tradicional corriente de emigración inglesa y, por tanto, hubo que recurrir a la europea. Fue entonces cuando todas las navieras acudieron a la nueva fuente de ingresos que para ellas representaba este verdadero éxito—máxime cuando, en muchas ocasiones, el porcentaje más elevado lo daban personas desplazadas por la guerra—y, así pronto floreció el tráfico de pasajeros con Australia.

Volviéron las navieras tradicionales y, con ellas, otras de nueva creación que, si bien en algunos casos poco tiempo existieron en el mundo de los negocios marítimos, otras se asentaron y aún permanecen en su puesto junto a las más antiguas y prestigiosas.

Aparecieron entonces, en lo que a Italia respecta, las San Miguel, Sitmar, Lauro y, mientras unas contaban ya con suficiente experiencia naviera, otras—como la San Miguel—quebraron y tuvieron que vender sus unidades.

En febrero de 1947, el Lloyd Triestino volvió a emprender sus actividades con los "Isonzo" y "Salvore", de su propiedad el primero y fletado el se-

gundo y, pocos meses después incorporó a su flota a los "Sparta", "Cagliari" y "Carbonelli", fletados todos en régimen de "time charter".

En octubre de 1949 ya esta-

gundo y, pocos meses después incorporó a su flota a los "Sparta", "Cagliari" y "Carbonelli", fletados todos en régimen de "time charter".

En octubre de 1949 ya esta-

gundo y, pocos meses después incorporó a su flota a los "Sparta", "Cagliari" y "Carbonelli", fletados todos en régimen de "time charter".

En octubre de 1949 ya esta-

gundo y, pocos meses después incorporó a su flota a los "Sparta", "Cagliari" y "Carbonelli", fletados todos en régimen de "time charter".

En octubre de 1949 ya esta-

gundo y, pocos meses después incorporó a su flota a los "Sparta", "Cagliari" y "Carbonelli", fletados todos en régimen de "time charter".

En octubre de 1949 ya esta-

gundo y, pocos meses después incorporó a su flota a los "Sparta", "Cagliari" y "Carbonelli", fletados todos en régimen de "time charter".

En octubre de 1949 ya esta-

gundo y, pocos meses después incorporó a su flota a los "Sparta", "Cagliari" y "Carbonelli", fletados todos en régimen de "time charter".

En octubre de 1949 ya esta-

gundo y, pocos meses después incorporó a su flota a los "Sparta", "Cagliari" y "Carbonelli", fletados todos en régimen de "time charter".

La esbelta estampa del "Africa" cuando, a la máxima efectuaba las pruebas de velocidad anteriores a su entrega oficial al Lloyd Triestino.

La segunda expedición la llevó a cabo el "The Lady Juliana" que llegó a Santa Cruz en agosto de 1789—mientras que la tercera, que se repartió sus escalas entre nuestra Isla y las de Cabo Verde, iba al mando del entonces teniente Richard Bowen, el mismo que, el 24 de julio de 1797, encontró la muerte en el muelle de Santa Cruz, cuando al frente de las tropas de Nelson, se lanzaba al asalto de la ciudad.

Aquí murió el entonces comandante de la "Tersipchore" que, años antes, era agente de la Royal Navy en Plymouth y, por tanto, jefe de aquel convoy—histórico—compuesto de nueve fragatas que, a su bordo llevó a Botany Bay 1.696 hombres y 169 mujeres condenadas a presidio y a trabajar en las colonias agrícolas de la zona.

Largo sería enumerar los convoyes que por aquí pasaron ya que, hasta 1868, Inglaterra empleó este sistema de deportación para poblar aquella su entonces lejana colonia.

A partir de 1818, Santa Cruz comenzó a reemplazar a Funchal y Cabo Verde y, desde aquí los convoyes seguían en viaje directo hacia Ciudad del Cabo. En 1803, Spitheah dejó de ser el único puerto inglés habilitado para el embarque de presidiarios y en mayo de dicho

tanto, fueron los fundadores de la hoy próspera Hobart. Otra incidencia notable fue la captura, el Sur de Tenerife, del "Emu" por el corsario americano "Holkar". Este le colocó una dotación de presa a su bordo y lo envió a Cabo Verde, donde desembarcó a los presidiarios y, ya con bandera americana, siguió viaje a Nueva York con su tripulación prisionera.

En julio de 1824, poco después de abandonar nuestras aguas, la dotación del "Mangles" tuvo que reprimir un motín de los presidiarios que, conducía, caso similar al que, unos años antes,—en enero de 1815—motivó la entrada en Santa Cruz del "Francis and Eliza" que buscaba la protección del H. M. S. "Canadá", aquí fondeado, para requerir el aumento de su guardia armada y desembarcar algunos tripulantes que habían observado mala conducta.

El 9 de enero de 1868, en viaje directo desde Londres llegó a Fremantle el "Hougoumont". En 89 singladuras y sin escalas había realizado la travesía con 280 presidiarios y 63 presos políticos irlandeses y, con este viaje, terminó para siempre el transporte por mar, vía nuestro puerto, de presidiarios a puertos australianos. Sin embargo, y hasta bien entrada la década del 80, cada dos años recalaba por Santa Cruz el "Navarin" galo que, a su bordo, llevaba reclusos a los presidios de Nueva Caledonia.

Hoy es digna de ser tenida muy en cuenta la manera de cómo se navegaba entonces—no por lo que respecta a lo forzado de un destino—ya que, por término medio, la travesía en aquellos veleros tardaba unos 310 días de mar entre puerto y puerto.

Hoy, con barcos de 24 nudos y 27.000 toneladas, aquella etapa queda relegada totalmente a la historia, triste sí, de una etapa de la navegación y, lo que es más importante, del concepto de colonización que se tenía.

Con esta escala del "Galileo Galilei" en Santa Cruz, una nueva perspectiva se abre a la emigración isleña. De aquellos tiempos de Cuba, cuando la Trasatlántica Española, Piniellos y Tayá, se disputaban la intensa emigración que del Archipiélago salía, Tenerife y La Palma dieron un elevado porcentaje, porcentaje que—también—se logró en los años más recientes en que ésta se desvió hacia Venezuela.

Hoy es la Australia lejana—aquella tan relacionada con Cook, el marino que durante unos días vivió en la hermosa casona que aún se conserva en la carretera de La Laguna—se ofrece, llena de perspectivas de futuro, a estos isleños emprendedores que, como siempre, se lanzan a la conquista de una nueva tierra para su establecimiento.