

SANTA CRUZ, EN EL DESARROLLO E IT

Por Juan Antonio Padrón Albornoz

El "Lusitania", primer "cruising liner" en el mundo, arribó el 23 de enero de 1895

Las navieras Yeoward y Forwood, destacadas en el tráfico de pasajeros desde puertos del Reino Unido

(I)

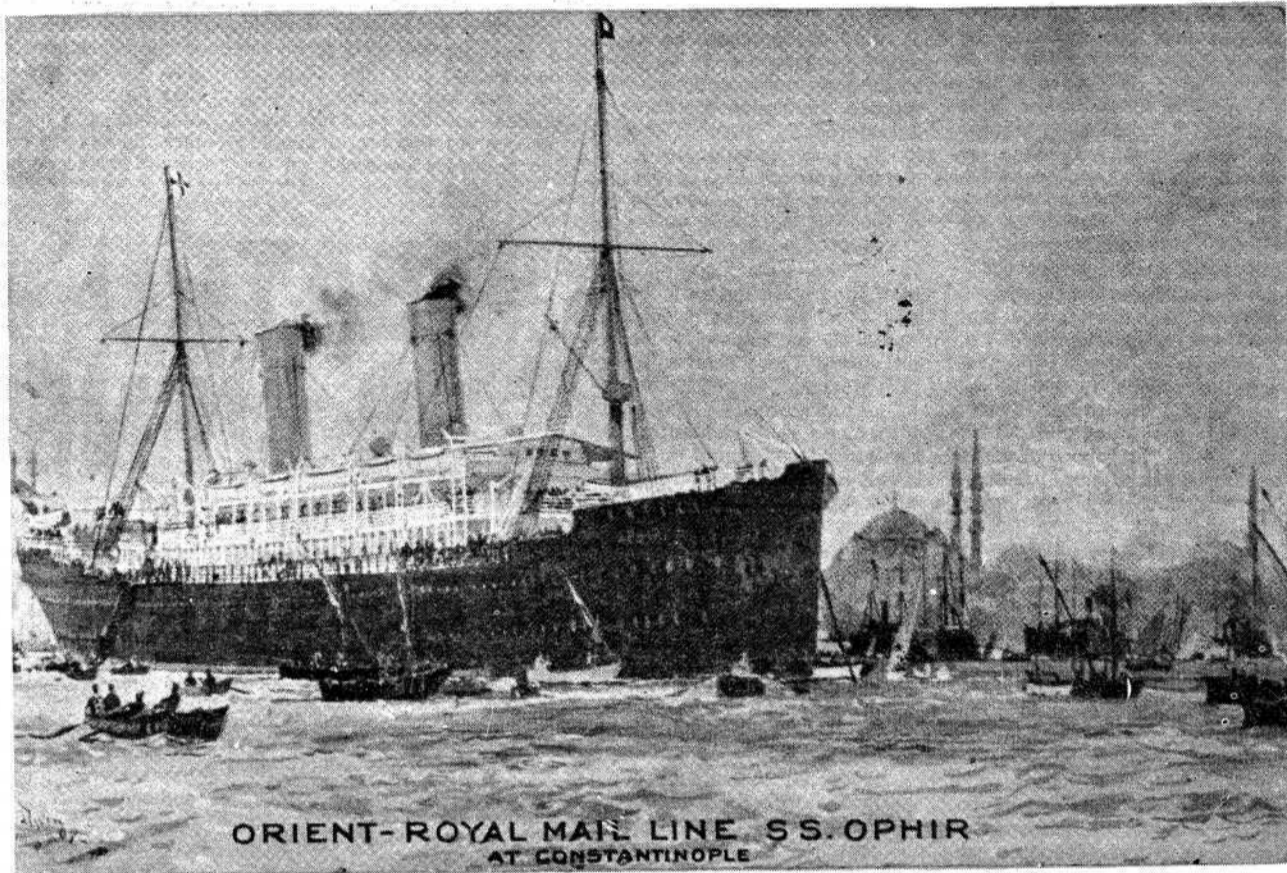
El hombre primitivo que en su rudimentaria embarcación encontró placer en viajar después de su trabajo —de aquel su duro ganarse el sustento— fue, según el comentarista naval Keith P. Lewis, el primer turista que realizó un crucero marítimo.

Sin necesidad de remontarnos a épocas tan remotas, ni siquiera a otras más cercanas en el tiempo, puede y debe fijarse el comienzo del turismo por mar en la segunda mitad del pasado siglo. El inglés, devorado por el "spleen", abandonó sus nieblas y respaldado por el tintineo de sus áureas guineas, buscó el aire libre y el sol del Mediterráneo. Era la época de la paz victoriana, época en que la viuda de Windsor guiaba con mano experta y maternal los destinos del vasto Imperio.

La flota británica de "liners" cubría los océanos del mundo. A su bordo, los "gentlemen" y "ladies" huían de los frios inviernos y de las ciudades que, a impulsos de la revolución industrial, cambiaban rápidamente de ambiente y fisonomía.

El pueblo inglés lleva el mar en la sangre y ha tenido —tiene— conciencia de lo que representa para el desarrollo armónico de su economía. Los "steamers" de antaño, híbridos de vela y vapor, zarpaban de los puertos del Reino Unido bajo los negros penachos que escapaban de las chimeneas de mucha guinda y poco diámetro. Estas, en caída graciosa y elegante, se ocultaban —como avergonzadas de su impudicia y fealdad— tras todo el trapo que los palos, vergas y picos aguantaban. La línea fina y marinera del casco se quebraba con los tambores de las ruedas que, en plena navegación, daban al barco estampa de dama con guardainfante y un lento y majestuoso andar.

La centenaria Peninsular & Oriental —la P. & O. que aun conserva en su contrasena los viejos colores de España y Portugal— inició sus servicios de pasaje desde Londres a los puertos de Lisboa, Gibraltar y Málaga. El "fast



El trasatlántico inglés «Ophir» que, con turistas, arribó en mayo de 1905.

and reliable Mail service" estaba al servicio del comercio imperial. Los vapores de entonces —"Chusan", "Madrid", "Shanghai", "Pera, etc.— iban siempre repletos de un muy particular pasaje que, tras cruzar el istmo de Suez, embarcaba de nuevo en las orillas del Mar Rojo para, en las unidades de la East India Company, dirigirse a Bombay.

Junto a estos funcionarios gubernamentales y comerciantes, los primeros turistas europeos descubrieron el millenario y siempre nuevo Mediterráneo. Thackeray contribuyó, con su prosa viva y propia experiencia, a popularizar los viajes de recreo por mar. Julio Verne con su travesía en el "Great Eastern", Dickens y otros muchos escritores, llevaron a público conocimiento los beneficios que el viaje por mar procuraba.

TENERIFE EN LAS RUTAS MARITIMAS

En su primera etapa, el turismo fue un privilegio de minorías.

Por lo que a Santa Cruz respecta, el incremento de las escalas regulares —atraídas por aquella su fama como buena base carbonera —trajo consigo un siempre en aumento tráfico de pasajeros en tránsito.

La situación geográfica de Tenerife, en el punto crucial de las rutas oceánicas, le daban una superioridad indiscutible que, unida a la bondad de su clima, desembocó en un turismo incipiente que venía y regresaba en barcos de paso.

La fama de la isla creció y creció. No es por ello extraño que en los diarios de navegación de la época se plasmasen, siempre, comentarios de quienes a sus costas arribaban.

Humboldt definió a nuestra ciudad marinera como "el gran caravanserrallo del Atlántico" y, de manera similar, otros patentizaron sus elogiosas opiniones.

Tenerife ganó fama y renombre por las rutas sin senderos de la mar. De los barcos acostumbrados a sestar periódicamente en sus aguas remansadas, el nombre sonoro de la vieja Nivaria saltó a otros y otros y, así, fue costumbre —que hasta hace pocos años se mantuvo— la de cruzar frente a Santa Cruz navegando muy aterrados, casi barajando la costa.

Los diarios de los veleros de altura se ilustraban con frecuencia y eran, al final de las singladuras contadas en largos meses, verdaderas joyas del humilde y paciente arte marinero. Hoy se conservan con todo respeto y, en las hojas manchadas por el paso del tiempo y los rocines de la mar, revive un mundo ido para siempre.

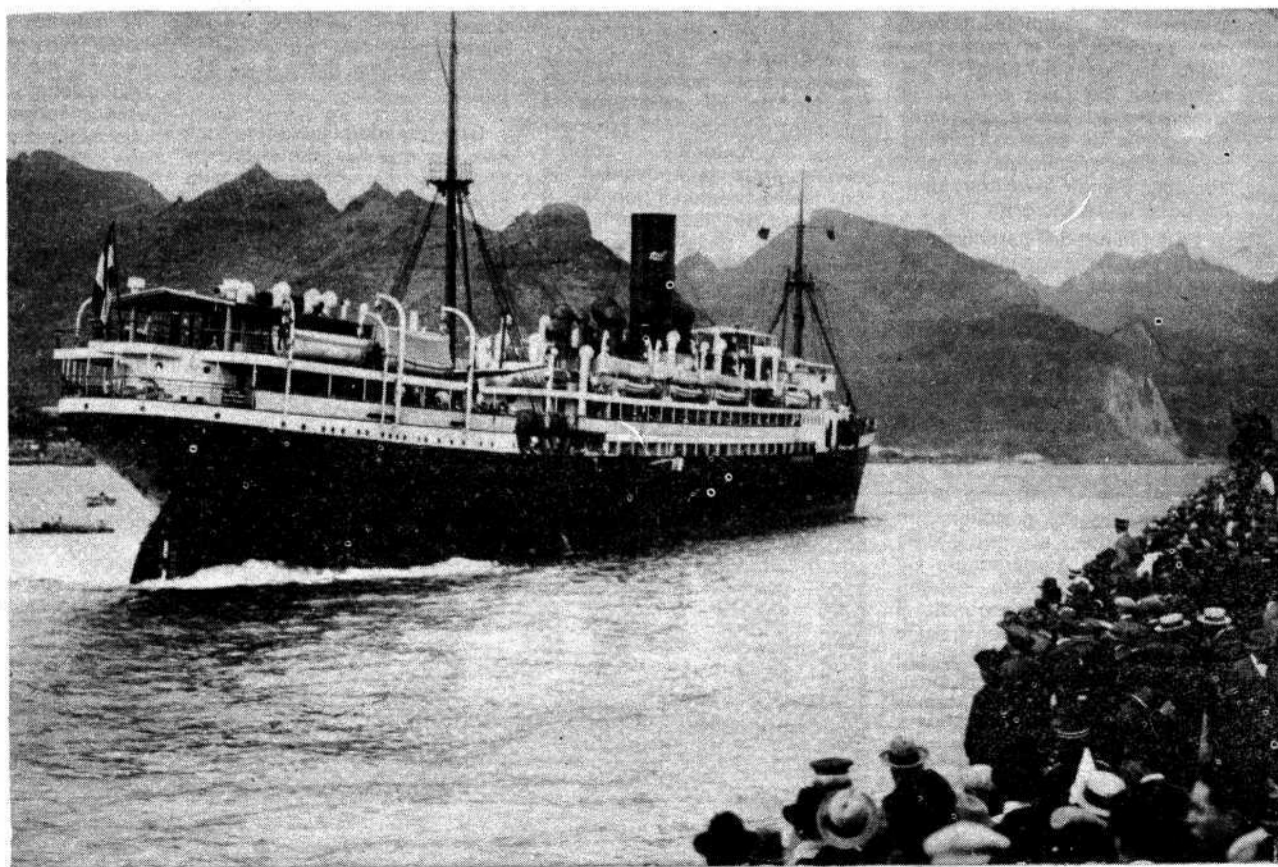
En ellos, muchos consignan el lento cruzar ante la Isla del Teide, a la que calificaron de "earthly paradise". Otros, con calma, plasmaron en sus páginas la recia estampa del macizo de Anaga, la ciudad acurrucada a sus plantas y, a lo lejos, la cúspide del gigante de azul loriga que cantó Tomás Morales.

Uno de estos diarios, el del "Young Australia" —que se conserva en Gran Bretaña y fue hace años reproducido parcialmente— es buena prueba de lo expuesto. Los magníficos dibujos de la isla vista desde el mar se complementan con una detallada descripción del paisaje, clima y resumen de su historia y, sobre todo, narración de la derrota sufrida por Nelson. "El sol se pone tras la isla de Tenerife y en mi vida he visto espectáculo mas sublime". Así concluye un guardia Richard Walcott, y firma el diario donde la palabra y la imagen se unieron para, en el viejo "clipper" que iba rumbo a Australia, componer el primer folleto de propaganda turística sobre nuestra Isla.

EL TURISMO MARITIMO EN TENERIFE

Los "Sirius", "Great Western" y "British Queen" abrieron con sus proas el comienzo de una nueva era en la mar, pero cuando esto ocurría, ya Tenerife había iniciado sus operaciones como puerto de casi obligatoria escala. Cuando el número de barcos de vapor era aun exiguo y no existían las hoy centenarias y tan conocidas navieras que primeramente lo adoptaron, ya nuestro embrionario puerto se encontraba en condiciones de repostar a los "steamers" en necesidad de ello.

La actividad aumentó en el puerto en el transcurso de pocos años. A los esbeltos y finos veleros isleños se unían otros que, dando al aire todos los pabellones de la vieja



El «Yorck», de bandera alemana, en crucero de turismo allá por los años 20.

TINERARIOS DEL TURISMO MARITIMO

Europa, traficaban con el Archipiélago. Junto a ellos pronto fue creciendo el número de vapores que, en tránsito, recalaban por el puerto ya que —era lógico— la seguridad que ofrecía el nuevo sistema de propulsión hizo se generalizase entre los navieros que, en Europa, asistían interesados al desenvolvimiento económico de otros continentes.

Para atender debidamente al aumento de tráfico de pasajeros y mercancías, se fundaron entonces nuevas empresas navieras que, con la firme ayuda del vapor, crearon líneas fijas y regulares a través de los océanos y, aunque los veleros se sostenían con firmeza, en lontananza aumentaba el para ellos trágico fantasma del barco de vapor.

Fue entonces cuando para Santa Cruz llegó el momento a que antes hacíamos referencia. Las nuevas líneas a puertos de Australia, India, África y la joven América del Sur, se basaron en nuestro puerto y, a compás de su desarrollo y crecimiento, también cambia y aumenta el panorama económico de la Isla toda.

En 1851, la African Steamship Co. Ltd. logra el contrato del Almirantazgo británico para el servicio de Correos a puertos occidentales africanos. Entre los seis principales puertos de obligada escala figuraba el de Santa Cruz y, ya en diciembre del año siguiente, por aquí recaló el "Forerunner" que, con sus ocho nudos, había logrado todo un récord.

Tras la estela del "Forerunner", los "Faith" y "Hope" —ambos de la citada naviera— y, con estos tres "steamers", Santa Cruz se abrió a Europa de manera regular.

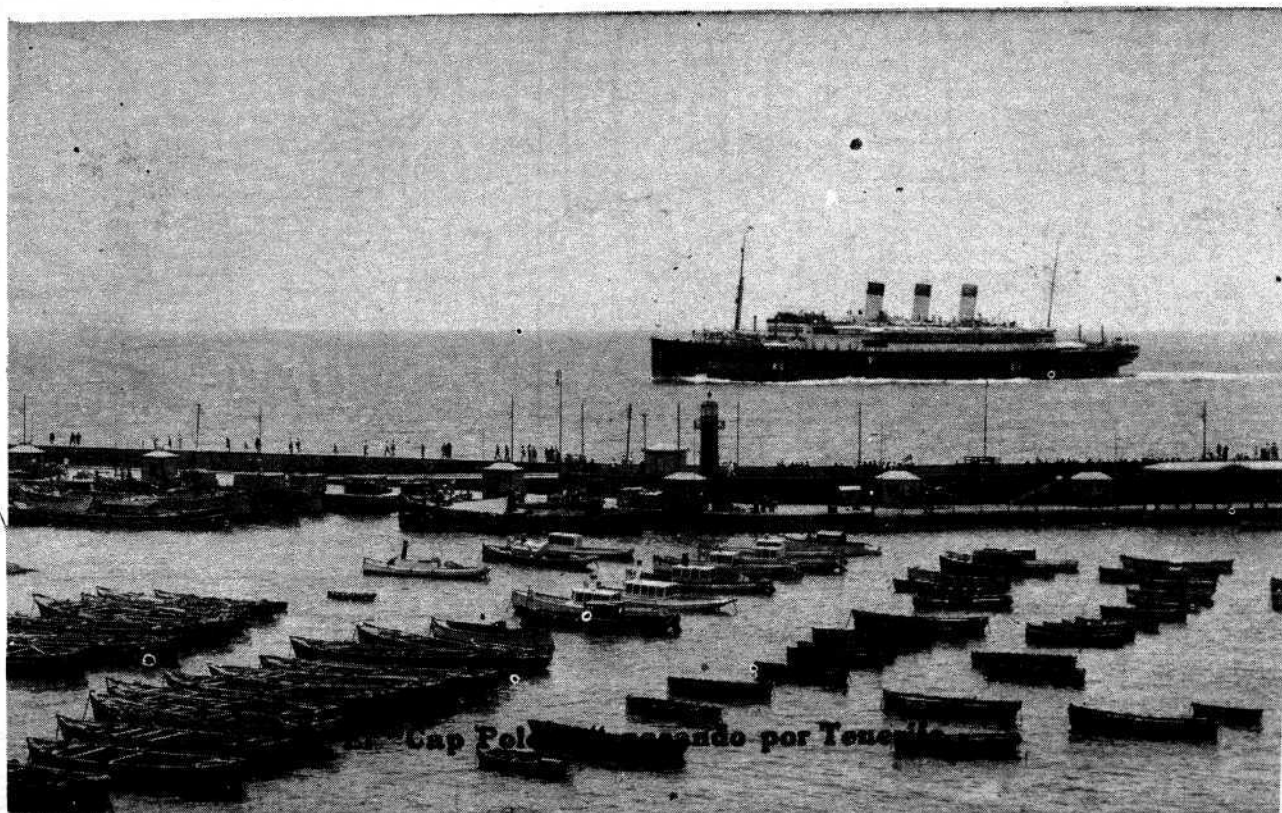
Nuevos vapores para la línea de Canarias y, con los de bandera española —"España", "Pelayo", "Islas Canarias", etc.— los franceses de Paquet y Societé Generale de Transports Maritimes que, desde Marsella, llegaban también con toda regularidad.

Junto a este tráfico normal y comercial, el puerto de Santa Cruz disfrutaba de otro muy particular. Ya antes indicamos que el turismo marítimo era entonces un privilegio de minorías y, periódicamente, para largas estancias en estas aguas llegaban los yates del Royal Yachts Squadron, de Cowes. Solían llegar cuando el invierno hacía su aparición en el Reino Unido y el fantasma de la niebla danzaba, mudo, al compás del viento.

Los nombres de "Alkelda", "Red Gauntlet", "Meteor" y "Eothen" se popularizaron junto al norteamericano "Nemoura" que, con Gordon Bennet a su bordo —el genial periodista propietario del "The New York Herald"— sesió también en estas aguas.

En años posteriores, esta aristocrática clientela del puerto tinerfeño aumentó con la presencia del ruso "Zaria"; el "Stella", de Sir Allen Young, y el célebre "Sunbeam", de Lord Brassey.

En líneas normales de navegación era constante el arribo de personas que venían a la isla en busca de la bondad de su clima. La Forwood Bros., con sus "Orotava", "Wazan" y "Zweena", competía ya con la Yeoward que, con su alta chimenea adornada con los colores de la bandera española, había prestigiado con rapidez un



El «Cap Polonio», tan ligado durante toda su vida marinera al tráfico turístico con Tenerife.

magnífico servicio. Los "Aguila", "Avoceta", "Avetoro", "Andorinha", "Ardeola" y "Alca" fueron nombres que, pasando de viejos a nuevos barcos, llegaron hasta nuestros días.

La prensa de entonces daba cuenta cabal de cuantas personalidades llegaban y, por la "marquesina", pisaban por vez primera la isla. Así, junto a la condesa de Kintyre llegada en un barco de la Castle, un "liner" de la Woermann desembarcaba al príncipe de Reuss y a los duques de Mecklenburgo. Luego, Sir S. Clark, ayudante de campo de Su Majestad británica, llegaba a la isla en busca de descanso y, al mismo tiempo, lo hacía el célebre Brindis de Sala —el "Paganini Negro"—, el príncipe Ouronoff y la hermana de Cecil Rhodes.

APARECE EL "CRUISING LINER"

En 1894, la Orient Line proyectó un crucero de turismo —el primero de larga duración en la historia de la mar y la navegación— a las Antillas. Para ello utilizó su veterano "Lusitania" que, con los "Chimborazo" y "Geronne", desde Londres venía haciendo viajes a los fjords noruegos.

El viejo "Lusitania", liberado ya de aquel aparejo de cruz que enmarcaba 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 aquella su amplia excursión marítima por las aguas antillanas cargadas de historia, el "Lusitania" arrumbó a Santa Cruz de Tenerife.

El 23 de enero de 1895, el "Lusitania" —al mando del capitán Livet— recaló ante nuestro puerto. A la sombra del engallado bauprés, el tajarar, fino, rompía la tierna corteza del mar y, sobre la estela, quedaba el palio del negro penacho que vomitaba la chimenea en caída elegante. A golpes de hélice, el "Lusitania" venía haciendo historia sin saberlo pues, con aquel su largo viaje, nacía el "cruising liner", el que ya justifica la presencia de barcos de pasaje en los mares.

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

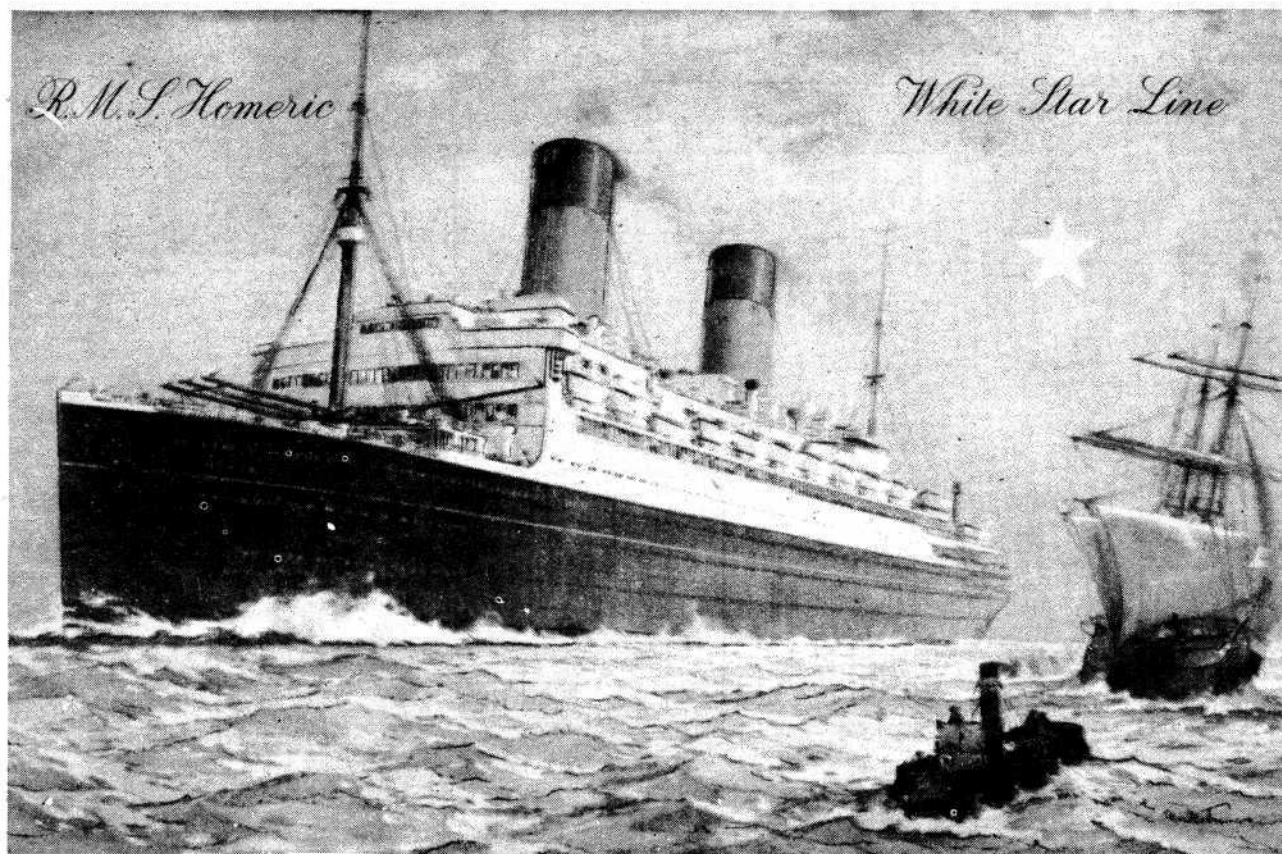
Era época de muelle corto y muchos barcos, época en que Santa Cruz y la isla toda se lanzaba, esperanzada, a lograr aquellos brazos de piedra que tanto significaban para su futuro desenvolvimiento. Para lograr esa realidad que, por entonces casi utópica, para nosotros es espléndida muestra de sus constancias, de sus desvelos y esfuerzos.

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 trasatlántico había cruzado los mares en viaje que nada tenía que vé con carga 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 en los fruteros de las Yeoward Brothers y Forwood, lo hicieron, en número siempre creciente, en "liners" debidamente preparados y acondicionados para tales cruceros.

Hay nombres y más nombres que, en aquella primera década del siglo actual, escribieron un capítulo del turismo marítimo en Tenerife. Luego, cuando después de la Primera Guerra Mundial —o Gran Guerra, si se prefiere— la paz llegó de nuevo al mundo, también Santa Cruz de Tenerife 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"



El «Homeric», de 34.000 toneladas, que por vez primera arribó a Santa Cruz de Tenerife en agosto de 1932.