

A LA SOMBRA DE ANAGA — (y II)

DEL "ATALANTA" AL "TROPHON", CASI UN SIGLO DE PREDOMINIO CARBONERO EN NUESTRO PUERTO

- * El 2 de noviembre de 1930, con crudo para la CEPSA arribó el petrolero inglés "Oleander"
- * El "Elcano", de la CAMPSA, zarpó el siguiente 11 de enero con el primer cargamento de refinado que se envió a la Península

Santa Cruz de Tenerife, ciudad netamente marinera por vocación y tradición, ha ido creciendo al mismo compás que su puerto, de ese puerto que —por paradoja— cuanto mayor se hace más pequeño resulta para atender, debida y ampliamente, las crecientes necesidades de la Isla toda.

Con respecto al puerto propiamente dicho, y desde un punto de vista puramente histórico, Viera y Clavijo se hizo eco en su obra de aquella primitiva instalación que, al parecer, fue derruida en 1600: «Consta que desde lo primitivo hubo en el puerto de Santa Cruz un pequeño muelle; que éste se reparó en 1585 de orden de la Ciudad y que a costas de sus propios se hizo un desembarcadero más seguro junto a la punta de la fortaleza».

Y fue cuando, a partir de la fecha citada, —a partir de la nueva fábrica— todas las operaciones de carga y descarga se llevaban a cabo en la caleta que estaba situada junto al edificio de la Aduana, caleta que, sin duda alguna, dio nombre a la calle que hasta nuestros años niños llegó cargada de recuerdos y evocaciones del Santa Cruz que aún parece vive tiempos de antaño en la vieja Plaza de la Iglesia, lugar donde desembocaba la centenaria calle.

El rápido desarrollo de la ciudad en su aspecto comercial y mercantil trajo, como lógica consecuencia, el que aquella incipiente y rudimentaria instalación —si en verdad tal nombre merecía— quedase ampliamente superada por el volumen de mercancías que, con toda rapidez, por ella se manipulaba con creciente y constante aumento.

Y fue entonces que, don Amaro José González de Mesa, propuso la construcción de un muelle que reuniese las condiciones que, para el tráfico en rápido aumento, eran

POR JUAN A. PADRON ALBORNOZ

pontaneamente y con la mayor complacencia», diversos impuestos. De esta manera se lograron 9.105 pesos y, con ellos, se reedificó el muelle bajo la dirección de ingenieros militares, rematando la obra con la primitiva forma de martillo en media luna.

Este fue el comienzo de la magna obra que, aún en mar-

cha, es orgullo de toda la Isla de Tenerife. Esta fue iniciación del puerto que, entre sus acogedores brazos de piedra, abraza una cada vez mayor superficie de agua domesticada, de retazos de océano lque —perdidos sus impulsos e ímpetus de mar libre— se ponen al servicio de la navegación.

Las gabarras del carbón

En estas aguas remansadas, aguas tranquilas —aguas de puerto— nacieron y murieron las negras y panzudas gabarras carboneras a las que, el pasado domingo, dedicamos estas líneas llenas de recuerdos y evocaciones.

Fechas concretas señalan el comienzo de la agonía carbonera —larga contada en años— a partir de la fecha de la arribada del «Trophon» para ellas fatídico. Su larga chimenea en candela, adornada con el amarillo y la concha roja de la Shell, decoró el puerto mientras, en la costa Sur, se alzaban las metálicas y grises

las embarcaciones respecta, en el citado «Trophon» que, el 2 de febrero de 1930, llegó a nuestro puerto para —como pontón petrolero— suministrar combustible líquido a los barcos con necesidad de ello.

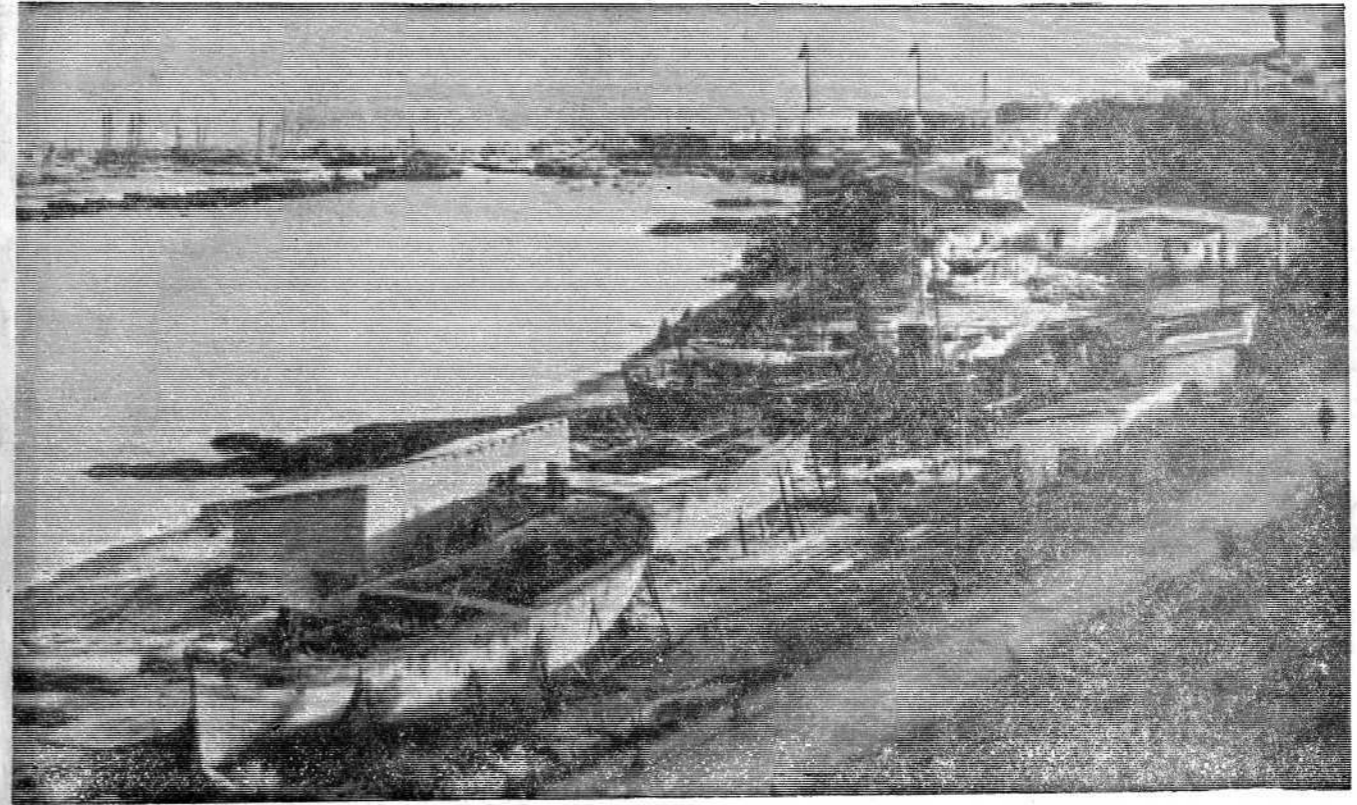
El «Trophon», de 3.847 toneladas brutas, 2.357 netas y 6.600 de desplazamiento, era el antiguo «Catalone» que, en 1901, se botó en los astilleros de la Swan, Hunter & Co., en Newcastle on Tyne, para la flota de la English & American Shipping Co. Ltd., naviera cuya gerencia la llevaba la firma C.T. Bowring and Company, de Londres.

y refinados hasta su cesión, en régimen de fletamento, a la Sociedad Petrolífera Española, filial de la citada empresa anglo-holandesa.

Cuando el «Trophon» arribó a Santa Cruz de Tenerife, el carbón se batía ya en retirada, franca derrota, por todos los mares del mundo. Pero aún las negras gabarras del puerto tinerfeño continuaban fondeadas en largas hileras —incluso en los últimos años había aumentado su número con algunas de casco metálico— pesádoles en sus entrañas el negro y humilde tesoro del mejor galés.

Ellas nacieron cuando de los mares desaparecía su poesía de finos, esbeltos veleros, que navegaron —ya apenas lo hacían— bajo lonas repletas de sol y brisa y la música sin voz de las gaviotas. Nacieron y vivieron al compás de las trepidaciones de máquinas alternativas y crujir de ruedas dentadas en el servo que, por entonces, sustituía al silencioso gobierno a mano de los ya casi vencidos veleros.

Las gabarras del puerto de Santa Cruz comenzaron a morir cuando, el 5 de mayo de 1930, el crucero español «Almirante Cervera» —surto aquí con los «Blas de Lezo», «Méndez Núñez» y el alemán «Em-



El remolcador «Tenerife» y dos gabarras, en obras de reparación en el varadero de Hamilton y Compañía.

te que hizo consumo del petrolero inglés que, en el extremo del Muelle Sur, estaba siempre dispuesto a suministrar combustible.

Después del «Trophon», y como dando la puntilla, inició la CEPSA sus actividades en la entonces pequeña refinería y, el 2 de noviembre del mismo año, el también petrolero británico «Oleander» arribó —procedente de Aruba— con las

siguiente 8 de junio. El «Havsten», primer mercante que hizo consumo de las instalaciones de la CEPSA, era un petrolero de 6.161 toneladas que —procedente de Georgia del Sur— con un cargamento de aceite de ballena se dirigía a Cabo Finis-

terre, donde luego recibiría órdenes de sus armadores sobre su posterior destino. Era producto de los astilleros ingleses de la Barclay, Curle & Co. Ltd., en Glasgow, y arbolaba la contraseña de la Skibs. Havsten Rafen & Loennechen, de Tonsberg.

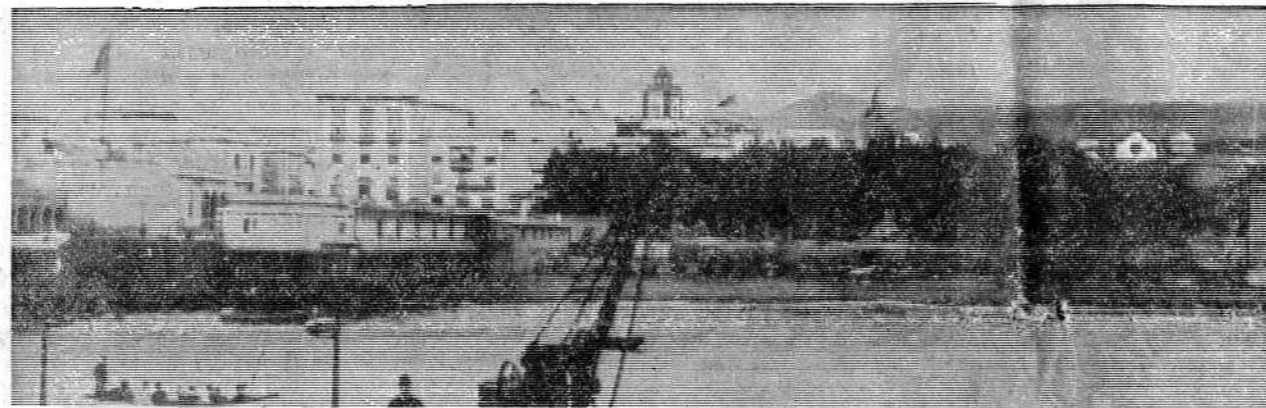
Los últimos años del carbón

Pese al petróleo, no disminuyó apreciablemente el tonelaje de carbón movido en tránsito por el puerto de Santa Cruz de Tenerife. Aún eran muchas las unidades que lo utilizaban dado que, por entonces, no se consideraba rentable una modificación en las calderas puesto que la crisis económica mundial se proyectaba —con la consiguiente caída de fletes— en las marinas mercantes del mundo entero.

Los remolcadores del puerto de Santa Cruz continuaban su constante ir y venir con las gabarras de carboneros a las que, en los últimos años, se les

nuevo e ir a parar a las carboneras de los «Andalusia», «Madda» y «Teresa Schiaffino», huéspedes forzosos del recinto portuario santacrucero.

En 1945 vuelve la paz al mundo y, canto del cisne, carboneros y carbón. Fue primero un veterano «tramp» de bandera noruega —el «Halse», matrícula de Mandal— de chimenea de mucha guinda y puente escuálido. En sus palos, en candela, una pluma por boca de escotilla y, entre el estrépito de las maquinillas y los escapes de vapor, se trasbordó a las gabarras el carbón que, pronto, fue



ampliamente superada por el volumen de mercancías que, con toda rapidez, por ella se manipulaba con creciente y constante aumento.

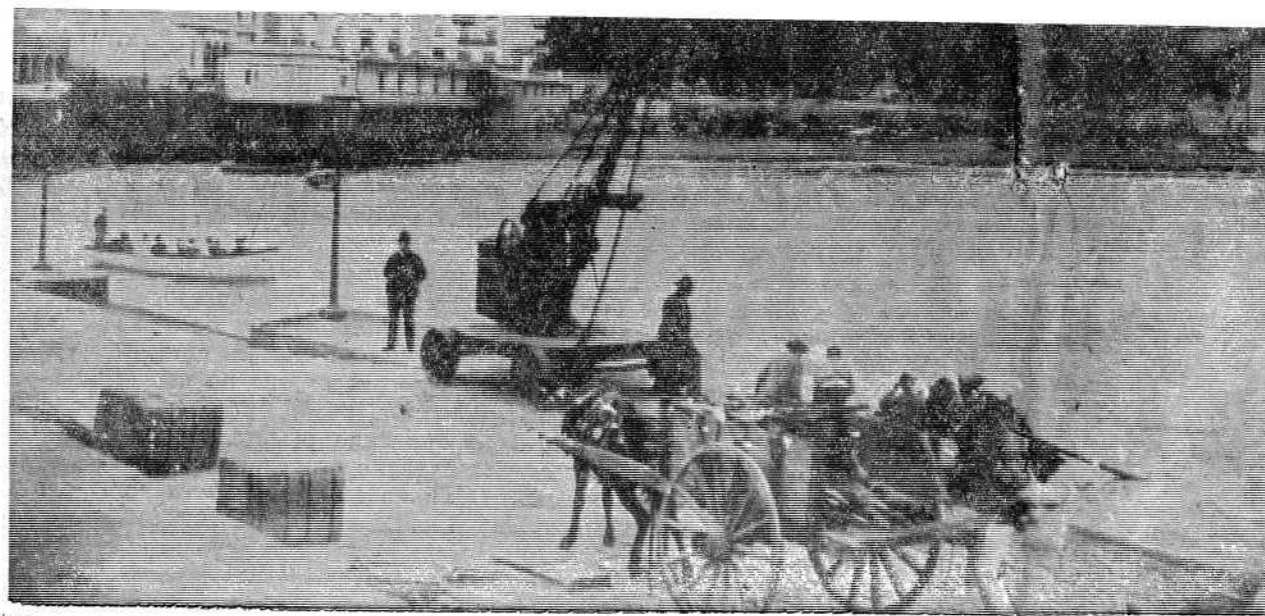
Y fue entonces que, don Amaro José González de Mesa, propuso la construcción de un muelle que reuniese las condiciones que, para el tráfico en rápido aumento, eran requeridas con urgencia.

El comandante general del Archipiélago, don Juan de Urbina, aceptó la idea del señor González de Mesa y le nombró para que, con don Matías Bernardo Rodríguez Carta, interviniese como diputado en las disposiciones necesarias para llevar a cabo la obra. A su vez, estos diputados nombraron a don Gerardo Murphy «para la recaudación de las contribuciones gratuitas y demás arbitrios y distribución de pagos».

Se discutió entonces el sería la vieja caleta —o un punto cercano al castillo de San Cristóbal— el lugar ideal para llevar a cabo la nueva y trascendental obra. Y fue precisamente esta última opinión la que prevaleció.

«Se fundó este muelle sobre una escollera de piedra perdida, establecida parte en un marisco y parte en arena, revestido de buena piedra molinera, extendiéndose perpendicularmente a la dirección de la costa y rematando en un martillo de media luna para el abrigo de sus escaleras, pero habiéndose arruinado éste en una noche y desconfiando de la seguridad, el Comandante General cesó la obra y la construcción».

Vino luego la etapa del marqués de Branciforte que, con aquella actividad y diligencia —aquel su buen y bien hacer por Santa Cruz de Tenerife— obtuvo que se impusieran «de propia voluntad es-



La antigua «marquesina», por donde embarcaban y desembarcaban los hombres que componían los equipos de carboneo (Reproducciones fotográficas, Juan Hernández).

estructuras de la CEPESA incipiente.

Silenciosamente, tal y como transcurrieron sus vidas en los años eufóricos del Santa Cruz puerto carbonero, de las aguas remansadas desaparecieron las negras gabarras que suministraban el buen galés a los vapores que, tras largas singladuras, arribaban con sus carboneras exhaustas.

En la también desaparecida Playa de los Melones, embarrancadas —con la quilla en el marisco—, que diría un viejo costero— fueron quedando convertidas en informes montones de madera.

Es posible fijar en el tiempo ido la fecha concreta, exacta, en que para las gabarras de Santa Cruz de Tenerife llegó el declinar de su estrella. La bíblica leyenda que a Baltasar señaló su destino tuvo su paralelo, en lo que a ta-

den— se abarlocó al «Trophon». Las oleosas mangueras que llevaron a cabo la trasfusión marcaban el ritmo del tiempo que marcha. Mientras, el acompasado latir de las bombas —fúnebre redoble— señalaba el fin del carbón como el combustible en que, hasta entonces, se basó el tráfico de escala por nuestro puerto. Más tarde, el 5 de septiembre, fue el «Plus Ultra», de la Compañía Transmediterránea, el primer mercan-

El «Catalone» —que luego se llamó «Thermidor»— pasó posteriormente a propiedad de la Anglo-Saxon Petroleum Company londinense, la cual lo utilizó en el tráfico de crudos

den— se abarlocó al «Trophon». Las oleosas mangueras que llevaron a cabo la trasfusión marcaban el ritmo del tiempo que marcha. Mientras, el acompasado latir de las bombas —fúnebre redoble— señalaba el fin del carbón como el combustible en que, hasta entonces, se basó el tráfico de escala por nuestro puerto. Más tarde, el 5 de septiembre, fue el «Plus Ultra», de la Compañía Transmediterránea, el primer mercan-

La historia de dos petroleros

En julio de 1932, el «Trophon», una vez finalizada su misión de pontón, zarpó con rumbo a Londres pero, era lógico, su estampa marinera —su indudable significación para el puerto de Santa Cruz de Tenerife— aún está en las memorias y las evocaciones, como también lo están las de los «Elcano» y «Oleander».

Cuando recaló por Santa Cruz, el «Elcano» arbolaba la contraseña de la CAMPSA. Era el antiguo «War Master», un petrolero del tipo «AO» que, para el Shipping Controller, se botó en abril de 1918 en los astilleros de la Vickers Armstrongs Ltd., en Barrow. De 5.195 toneladas brutas y 11.405 de desplazamiento, eran sus principales dimensiones 121,90 metros de eslora por 15,98 de manga y 8,68 de puntal. Equipado con una alternativa triple —al centro, que no en la popa— daba 11 nudos de media con 2.500 H.P. sobre un eje.

En 1920, el «War Master» fue adquirido por la Sociedad Comercial de Oriente, naviera que —con la Tabacalera de Filipinas— inició una flota de petroleros que, cuando se creó la CAMPSA, ya contaba con éste, rebautizado «Elcano», y

primeras 7.760 toneladas de crudo que al puerto de Santa Cruz llegaron para, luego, ser refinadas.

Dos meses después —el 11 de enero de 1931— tuvo lugar el primer suministro efectuado por la CEPESA al repostar el petrolero noruego «Havsten» y, al mismo tiempo, rumbo a Bilbao se hizo a la mar el español «Elcano» con el también primer cargamento de refinado que, procedente de Santa Cruz de Tenerife, se envió al mercado peninsular.

los «Conde de Churruca» y «Arnús».

Cuatro años más tarde, cuando Calvo Sotelo creó la citada CAMPSA —Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos— los barcos de la Comercial de Oriente pasaron a dicha empresa con los de la Vasco-Valenciana y el «Aritza Mendi», de Sota y Aznar. El «Elcano» conservó su nombre mientras que sus dos antiguos compañeros fueron rebautizados. El «Conde de Churruca» tomó el nuevo nombre de «Remedios» y el «Arnús» —primer petrolero español con motores— el de «Badalona».

El «Elcano» siguió en servicio hasta que, ya en los primeros años de la década de los 30, comenzaron a ser entregados los nuevos petroleros de la naviera —Campeador, «Campoamor», «Campas», «Campeche», «Campero», etc.— que, barcos magníficos, fueron orgullo tanto de la construcción como de la flota mercante española.

El «Elcano» vino frecuentemente por nuestro puerto para cargar refinado con destino al mercado peninsular y, el 28 de marzo de 1937, fue atacado e incendiado por la avia-

ción que quedó durante un día en el petrolero.

El 20 de octubre de 1938 finalizó la operación de salvamento, y se dejó el barco sobre bloques de hormigón puestos al efecto en el fondo del puerto de Musel. Reconocido por los técnicos, se estimó antieconómica su reparación y, poco después, el «Elcano» fue desguazado.

El «Oleander» —primero que arribó con carga de crudo— era un petrolero de la Royal Navy, si bien estaba entonces fletado a una naviera particular. Había sido construido en el Arsenal de Pembroke y, botado en 1922, era similar al «Olna», que unos meses antes había resbalado por una de las gradas del de Devonport. De 15.350 toneladas, medía 430 pies de eslora por 57 de manga y, con una alternativa triple —que tomaba vapor de calderas cilíndricas— daba 11 nudos de media con 3.250 H.P. sobre un eje.

El «Oleander» vino en varias ocasiones por Santa Cruz de Tenerife —siempre con

carros que quedaban durante un día en el petrolero.

bie una modificación en las calderas puesto que la crisis económica mundial se proyectaba —con la consiguiente caída de fletes— en las marinas mercantes del mundo entero.

Los remolcadores del puerto de Santa Cruz continuaban su constante ir y venir con las gabarras de carboneros a los «muellitos» y, de éstos, a cualquier «tramp» o fino «liner» que por aquí recalase.

Llegaron luego los años de la Segunda Guerra Mundial, los años de un mundo loco con su secuela de casi total paralización del tráfico pacífico y de escala y, lógica consecuencia, el puerto de Santa Cruz entró en nueva etapa de su historia.

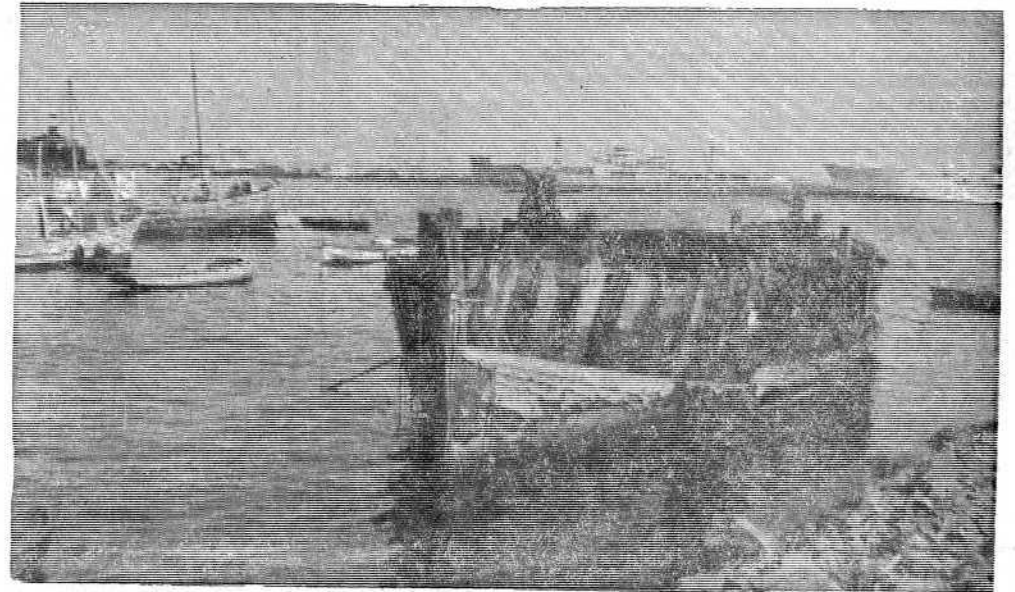
Los carboneros ingleses dejaron de venir por Santa Cruz y fueron sustituidos por otros, de bandera nacional, que en sus bodegas traían carbón asturiano, que no aquel galés que antes rodaba por las planchas.

Fue entonces cuando comenzó el lento desaparecer

carboneros y carbon, fue primero un veterano «tramp» de bandera noruega —el «Halse», matrícula de Mandal— de chimenea de mucha guinda y puente escualido. En sus palos, en candela, una pluma por boca de escotilla y, entre el estrépito de las maquinillas y los escapes de vapor, se trasbordó a las gabarras el cargamento que, pronto, fue consumido.

En su busca vino el «Waimana» —el viejo «mamaria» de la Shaw, Savill & Albion— y, tras él, una larga lista de «tramps» de todas las banderas —«Hellenic Nympe», «Arkolikos», «Barnby», etc.— sin otro mérito para hoy recordar sus nombres que el simple hecho de, por unas horas, tener abarloadas unas gabarras que les suministraban el ya un tanto arcaico carbón.

Las gabarras llenaron toda una época en el puerto y fueron cimiento de un desarrollo que, por otros rumbos, hoy continúa. Pero con ellas tenemos que recordar a los hombres que hacían posible aque-



Desguace de una gabarra carbonera en la ya desaparecida Playa de los Melones (Foto del autor)

carga de crudo venezolano— y, cuando la invasión de Noruega por las fuerzas alemanas, se le destacó al puerto de Harstad, al Norte de Narvik, con la misión de suministrar a los buques ingleses y franceses que tomaban parte en la defensa de este importante centro de exportación de mineral.

El 26 de mayo, la Luftwaffe intensificó sus ataques sobre la zona y, tras hundir al crucero «Curlew», averió gravemente al «Oleander». Con la toma de Narvik por las tropas aliadas se llegó a una posibilidad de salvamento para el averiado petrolero pero, cuando se inició el reembarque de las fuerzas —precisamente por el puerto de Harstad— se preparó su hundimiento, el cual se llevó a cabo por medio de cargas explosivas el

de las ya casi inútiles gabarras. Y se fueron aclarando las filas de las fondeadas al resguardo del Muelle Sur y cerca de aquellas playas —simples nombres y recuerdos hoy— de San Antonio y La Peñita.

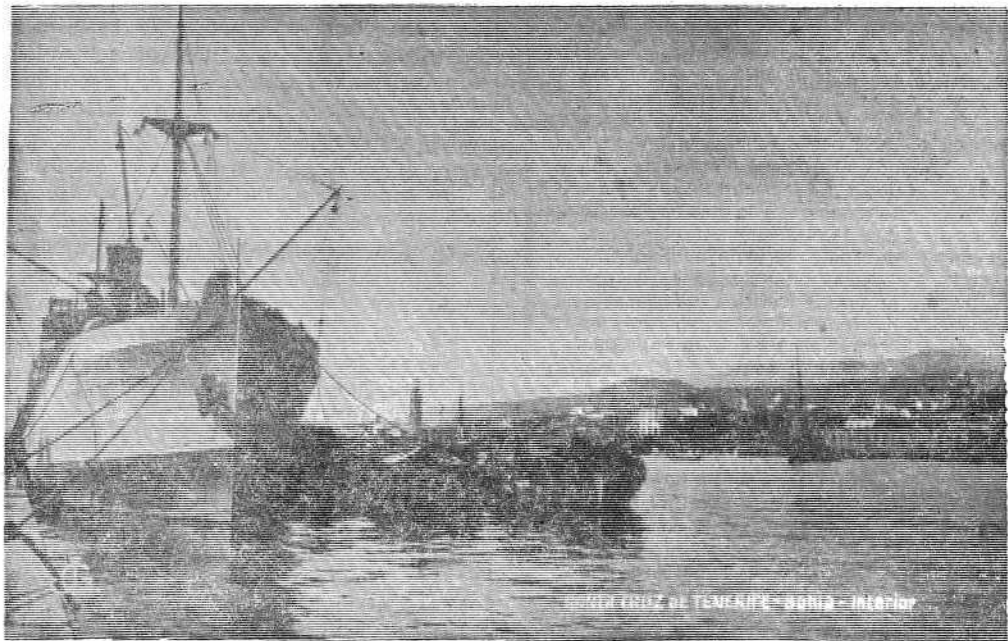
El armisticio solicitado por Italia dio tarea momentánea a algunas de las viejas y dormidas gabarras. Un buen día, envuelto en bélico gris, hizo su entrada en puerto el «New Brooklyn», un «paquete» de la Elder Dempster que, en sus bodegas, traía el necesario carbón para dar nueva vida a los tres mercantes italianos aquí inmovilizados.

Las silenciosas, hondas calas, repitieron —como no creyéndolo— el ruido del Cardiff que por las planchas caía para, días más tarde, carbonando «a la burra», salir de

llas faenas de carboneo en mar abierta. Los recordamos cuando, por la «marquesina», desembarcaban en la sagrada hora del regreso; venían del esfuerzo diario y cuando el brazo de la farola acariciaba por igual a la ciudad y a las olas.

Aquellos hombres llegaban a tierra cuando, heraldo de la noche, salía la brisa a recoger la fatiga del caluroso día y a llevar la buenavenida del descanso y la frescura de la noche.

Hoy, cuando Santa Cruz vuelve a mirar a la mar como el camino sin linderos por donde le llegará un prometedor futuro, en la memoria, en las evocaciones, aquellos hombres y aquellas gabarras que cimentaron una etapa trascendental.



Un frutero de la Otto Thoresen realiza faenas de carboneo en el Muelle Sur.