

El puerto que fue, es y será

Hace años, los buques de guerra fondeaban entre los fuertes de Paso Alto y Santa Isabel

Los vapores y veleros sometidos a cuarentena, lo hacían cerca del denominado "petón de San Telmo"

por Juan Antonio Padrón Albornoz

Hace unos setenta años que, por la Dirección de Hidrografía, fue editado el «Derrotero de las islas Canarias, Madera, Salvajes, Azores y Cabo Verde» que, cargado de años y recuerdos, se encuentra sobre mi mesa de trabajo.

Han pasado los años y aún parece hay en sus páginas la blanca sal del agua de las rociaciones que saltaban a las fragatas y goletas de velacho que, blancas de velas abiertas, navegaban entre las Islas y el Caribe ardiente y huracanado.

El viejo libro habla con voz callente y su lectura hace evocar el ruido fresco del agua rota por el tajamar, el canto de la brisa en la jarcia y el olor a la sal fresca de los añosidos para siempre.

Santa Cruz de Tenerife, su puerto, ha sido descrito en infinidad de ocasiones —y otras muchas lo será— pero, por su laconismo, por esa su especial atención a los veleros que ya no son en la mar, no podemos resistir la tentación de reproducir, íntegramente, el párrafo dedicado a la vieja rada.

«La rada de Santa Cruz de Tenerife, situada al NE. de la isla, viene a ser una ensenada poco profunda de la costa, que, dirigiéndose desde Antequera al S. 62° W. hasta el cerro de Paso-Alto, tuerce en este punto al S. 18° W. hasta el castillo de San Juan, que defiende la parte S. de la rada.

«Abrigada de los vientos del SW. al NNE. por el N., no lo está a los del NE., que generalmente reinan y levantan a veces alguna marejada, y mucho menos a los del SE., que hacen peligrosa la estación al elcía en noviembre y diciembre, obligando a dar la vela.

Debe esto verificarse en dichos meses cuando se presenta el cariz (muy pronunciado) de la travesía y la mar del SE., que por lo regular recalca antes que el viento; y en caso de que precise volver al fondeadero, es lo más conveniente dirigirse a las llamadas calmas de Canarias, que efectiva-

mente se encuentran entonces en toda la parte NW. de esta isla, donde se puede permanecer cómodamente el ancla, hasta que, pasado el temporal, pueda volverse a Santa Cruz.

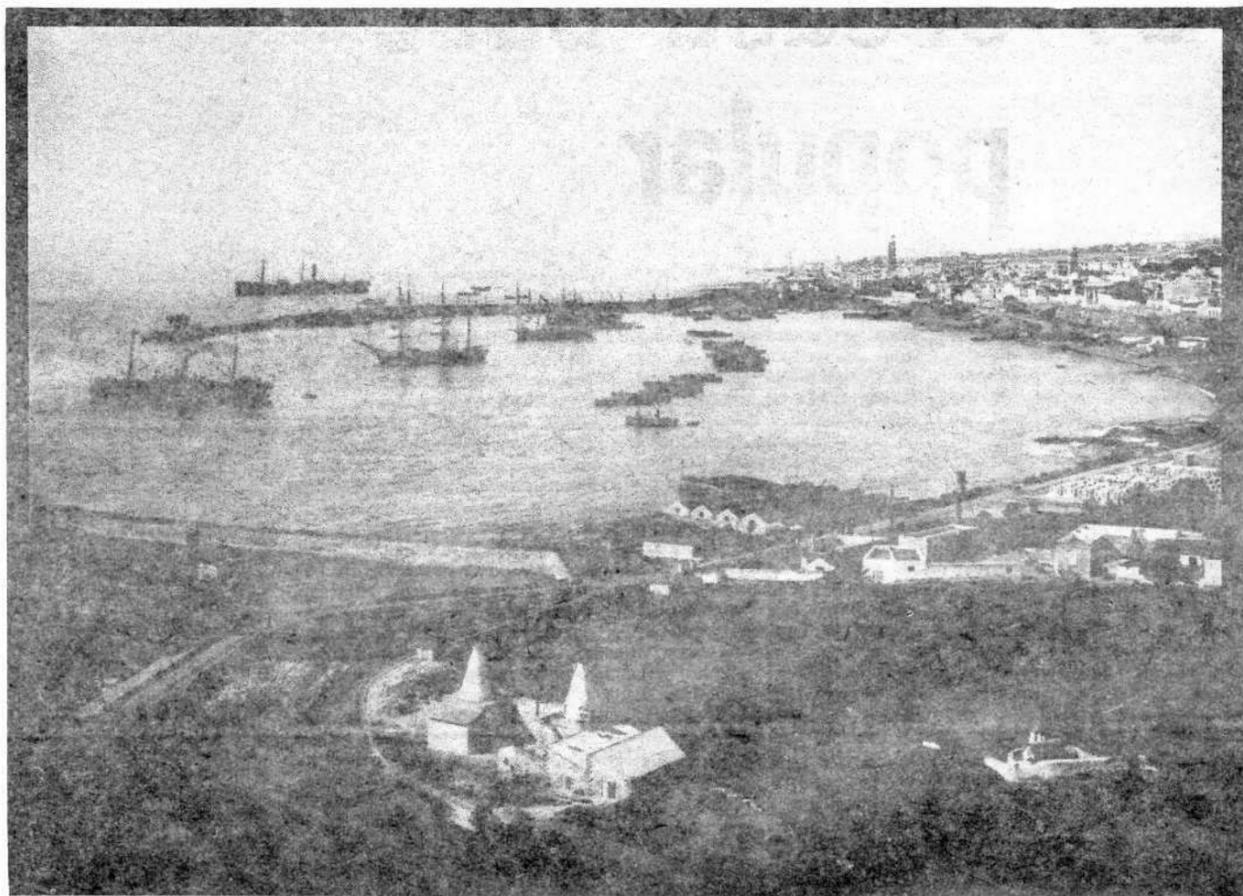
Algunos buques, sin embargo, montan la punta de Anaga y van a abrigarse en la costa occidental de Tenerife; pero parece más ventajoso y fácil lo primero.

De todos modos, nunca debe esperarse para dar la vela a que haya etablado completamente el viento al SE., porque la mar gruesa y arbolada, que ya entonces se experimenta, puede hacer muy difícil la maniobra, aún cuando se trate de armar los cables.

Esta era la situación del puerto de Santa Cruz de Tenerife cuando, aún corto, el hoy magnífico Muelle Sur no daba la debida protección y, como muchas veces ocurrió, los temporales del Sur lanzaban a las playas a las negras y panzudas gabarras carboneras.

Eran los tiempos de muchos barcos y poco muelle. Eran los tiempos que, fondeados a la gira, los vapores realizaban las faenas de carboneo y los «liners» —en ruta hacia América, África del Sur o Australia— embarcaban y desembarcaban pasajeros por medio de falúas a vapor o botes a remo, mientras que la carga que traían venía a tierra en las embarcaciones del llamado «tren de lanchas».

Y añade el «Derrotero»: «El mejor fondeadero durante la buena estación se encuentra entre los paralelos de las baterías de San Pedro y San Antonio, por 24 a 30 m., arena negra, demorando el castillo de Paso Alto (que está al pie de la montaña más N. de la bahía) al N. y el de San Pedro (que es el primero al N. del muelle, después de la Alameda) un poco del W. para el S., y como regla general, nunca deben fondear los buques mayores en sitio en que se marquen el citado castillo de Paso Alto al E. del N.»



Una antigua perspectiva del puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Otros fondeaderos

Hoy, los grandes petroleros, los «bulk-carriers», «OBO» y «ore-oil carriers», ponen sus estampas marineras —macizas y muchas veces carentes de toda gracia marinera— casi frente a la playa de Las Teresitas.

En la época del antiguo «Derrotero», aquella era zona donde la mar se rizaba de espuma y moría dulcemente en la costa mientras, más hacia Santa Cruz, se pintaba de barcos de todo tipo y banderas.

«Los buques de guerra fondean algo más al N., entre los fuertes de Paso Alto y Santa Isabel, por 32 a 34 m., arena fangosa negra, buen teneadero. En este sitio también se está más libre de los abordajes de los buques del comercio.»

Otro de los fondeaderos se encontraba frente a la antigua batería de la Candelaria y, como se verá, estaba casi reservado por sus condiciones a los «steamers» de negro y espeso penacho de humo, de

aquellos que —con paños de mucha guinda y en caída elegante, a son de la chimenea— entonces eran adorno de todos los mares.

«Para los buques de vapor es un buen fondeadero por 16 metros (en bajamar), arena negra, excelente teneadero, a 416 metros del sitio en que se hallaba la antigua batería de la Candelaria, que se ha demolido, demorando éste al N. 60° W., y la medianía del castillo de Paso Alto al N. Este fondeadero tiene la ventaja de que aunque se filen 80 metros de cadena, suponiendo un buque que tenga 75 metros de eslora, la popa aún quedará en 12 metros de agua (en bajamar) y a 270 de tierra.»

Por lo que respecta a los barcos en cuarentena, éstos fondeaban al ESE del muelle, por los 17, 20, 25, 28, 40 y 55 metros de agua. Se hace especial mención al denominado «petón de San Telmo»: En este fondeadero hay un bajo de

pedra denominado Petón de San Telmo que aunque tiene 40 metros de agua se debe tener en cuenta para no dejar caer el ancla sobre él. Se halla aproximadamente a unos tres cables al E. 1/4 SE. de la torre nueva de San Telmo.»

Las luces del puerto están bien definidas y expuestas en el viejo «Derrotero» que, además, detalla las obras que entonces se llevaban a cabo en el muelle: «Las obras que actualmente se ejecutan en la prolongación del muelle son de gran importancia, y el día en que terminen tendrá la capital del archipiélago un hermoso muelle, de gran utilidad para las comunicaciones con la rada por el abrigo que proporcionará a los buques menores.

Desde el extremo del muelle antiguo se construye otro, que debe tener 1.400 metros de

longitud en dirección NNE, hasta los 28 metros de agua en baja mar, y prestará abrigo de los vientos de parte del primer cuadrante y todo el segundo, que son los que dificultan las faenas del puerto cuando soplan atemporalados. De este muelle se habían construido a fines de 1893 unos 600 metros y llega a los 20 metros de agua, y de esta longitud se hallan terminados en esta fecha 350 metros con revestimiento exterior, que sirve de atraque a buques de vapor y de vela hasta de 1.000 toneladas.

El contra-muelle construido al N., junto al fuerte de San Miguel, tiene una longitud de 150 metros, y entre ambos muelles encierran una superficie de 400 Ha. con fondo en bajamar de tres a veinticuatro metros.»

La luz marinera del puerto

Hoy, cuando el puerto de Santa Cruz de Tenerife se encuentra en una etapa de franca expansión y se va hacia el logro de las metas propuestas hace años, son historia —buena historia— las antiguas fotografías que, a las claras, ponen de manifiesto lo mucho y bien que se ha trabajado durante las últimas décadas. Don Miguel Pintor González, ingeniero director a quien tanto debe el puerto de Santa Cruz de Tenerife, salvó para la posteridad la antigua farola que, en su día, se alzaría de nuevo al sol y brisa de la mar cercana.

De ella, de la vieja farola, dice el «Derrotero»: «En el codillo del muelle hay una luz fija elevada 11,5 metros sobre el nivel del mar, y que alcanza en circunstancias favorables 9 millas. La torre sobre la que se halla es de forma exagonal, de color aplomado claro, y está elevada sobre el terreno 6,3 metros. El aparato es catódico, de cuarto orden. Además, existe en el extremo terminado del muelle, indicando la prolongación de su escollera, otra luz fija, roja, colocada sobre un carro móvil. Su alcance es de cuatro a cinco millas.»

Estas eran las luces que caracterizaban al puerto de Santa Cruz de Tenerife según el antiguo «Derrotero» y, principal de ellas, la de la vieja fa-

rola que, desde el 31 de diciembre de 1863, marcó la situación del puerto y puerta de la Isla toda.

A la farola la vimos siempre como si fuera un símbolo, triunfo de la vida sobre las aguas en que la muerte acecha entre las olas siempre traicioneras y asesinas.

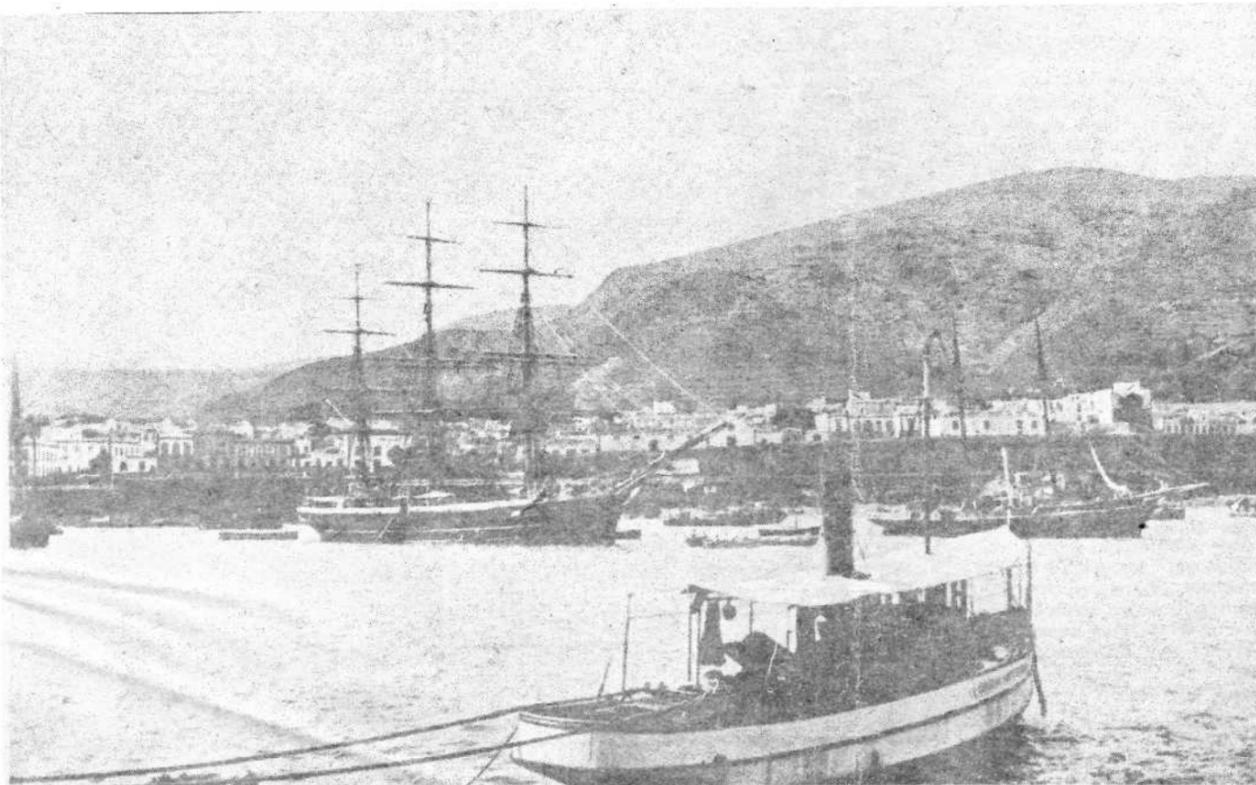
«La vieja farola tenía un relámpago fuerte y rápido, uno de esos latigazos de luz que rompía las más duras sombras de la noche.

«Cuando el Santa Cruz marinerero se arrebujaba en su manto de estrellas, cuando ya empezaba a tener resonancia, profunda resonancia, en la comba de los cielos el bramido de las sirenas de los «steamers» fondeados a la gira, la luz de la farola, aislada en el pórtico del viejo puerto, comenzaba su destellar humilde y, por paradoja, lleno de orgullo.

«Una antigua gufa de Santa Cruz —la de Poggi y Barsotto— nos la describe así: «Distante de la escollera cincuenta metros y como este punto varía en proporción que se adelanta la obra, hoy en construcción, aquella es señalada por una luz roja fija. La balaustrada de la torre es bronce claro y la linterna blanco de plata.

Sobre esta torre se eleva un torreón cilíndrico que recibe

(Pasa a la página 44)



En primer término, el remolcador «General Antequera» y, justo por su proa, el viejo «Águila de Oro». Frente, la corbeta «Nautilus», buque-escuela de la Marina de Guerra española.—(Reproducciones fotográficas Juan Hernández).