

LA ISLA y los barcos

# Del "ATALANTA" y "TROPHOM", casi un siglo de predominio carbonero en nuestro puerto

- El primero, de 616 toneladas, llegó en enero de 1837 en viaje de Falmouth a la India
- Aquí carbonó e hizo la aguada -también reparó averías- y, días más tarde, siguió viaje
- El "Trophom" arribó en febrero de 1930 y, como pontón, llevó cabo los primeros suministros de combustible líquido

Por Juan Antonio Padrón Albornoz

Las posibilidades que la energía atómica presenta para su económica explotación en las rutas oceánicas viene siendo estudiada, de manera exhaustiva, por los países de amplia tradición marinera. Sin embargo, paralelamente a estas investigaciones que prometen porvenir brillante —ahí están los «Savannah», «Lenin», «Mutsu», «Otto Hahn» y el proyectado «Arktika»— el elevado coste convierte a tales mercantes en «show pieces» de las posibilidades aún vedadas al tráfico comercial.

Se esboza ya en el horizonte de las realizaciones futuras la incorporación, plena y económica, de la energía atómica como fuerza motriz de las flotas mercantes del mundo entero. Ya el Lloyd londinense —todopoderoso e infalible— ha incorporado a su léxico el «nuclear ship» al tiempo que el romántico, pero antieconómico «sailing ship» desaparece de sus listas y los pocos de su tipo que aún flotan son en realidad piezas de museo.

En el futuro se repetirá la lucha que, solapada, sostuvieron en el tiempo ido los intereses carboneros con los petroleros. Estos tendrán, en el futuro, que hacer valer sus derechos, duramente conquistados, para evitar —no lo conseguirán— ser barridos de la mar como suministradores de «oil bunkers» a los mercantes del porvenir.

Cuando esta nueva forma de energía propulsora comienza a trazar sus rasgos firmes y prometedoros, Santa Cruz de Tenerife —la ciudad marinera de

negro penacho de humo. No son finas las líneas de su casco y le dan apariencia de dama con guardainfante los recios tambores que protegen sus ruedas de paletas. Pronto fondea entre los veleros y resulta ser el inglés «Atalanta» que —salido de Falmouth una semana antes— se dirige a puertos de la India.

Tras reparar averías en su obra muerta y tomar un centenar de toneladas de carbón, el «Atalanta» se hizo de nuevo a la mar el día 12 del mismo mes.

Si bien en sí nada de interés parece encerrar tal escala, hay que considerar, ante todo, que fue precisamente durante el mencionado año de 1837 y si-

H.P. de potencia total, la máxima era de poco más de 7 nudos. Se construyó para el servicio con las islas del Canal de la Mancha pero, cuando por aquí recaló, arbolaba la contraseña de la East India Company, naviera que lo había adquirido junto con el citado «Berenice» para sustituir a los «Hugh Lindsay» y «Enterprize» en la línea regular Bombay-Suez.

Desde 1829 los «Admiralty steam packets» tenían a su cargo el transporte de correspondencia hasta el puerto de Alejandría y, tras su posterior conducción por tierra a Suez, allí era de nuevo embarcada en los citados «Hugh Lindsay» y «En-

recaló por el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

La actividad portuaria aumentó considerablemente en el transcurso de pocos años en las aguas del pequeño puerto que se proyectaba a la sombra y protección de los castillos de San Cristóbal y San Pedro. A los esbeltos y finos veleros isleños —veleros de nombres sonoros y románticos— se unieron otros que traficaban con Europa, América y Asia. Junto a ellos pronto fue a más el número de vapores que, en trán-

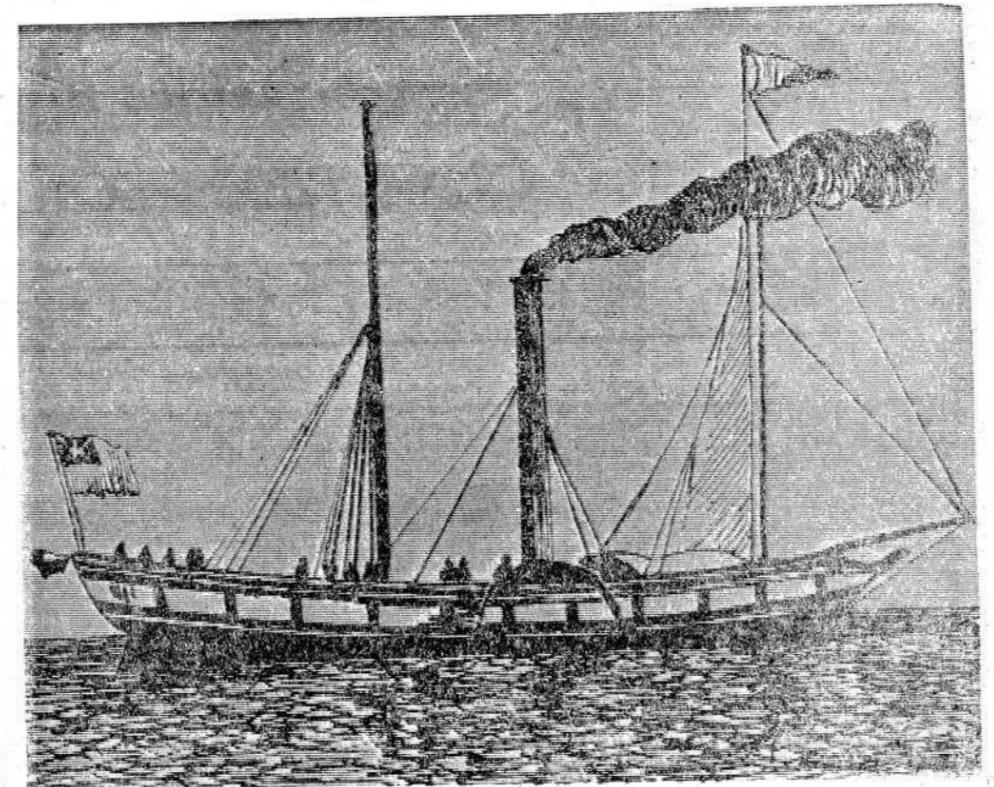
sito, necesitaban puesto que la seguridad y regularidad obtenida por medio de transporte se generalizase entre los navegadores navieros que en esa época asistían interesados al involucramiento económico de los continentes.

Para poder debidamente al aumento tráfico de pasajeros y mercancías se crean nuevas navieras que establecen —con firme y segura ayuda del vapor— líneas fijas y regulares a través de los mares.

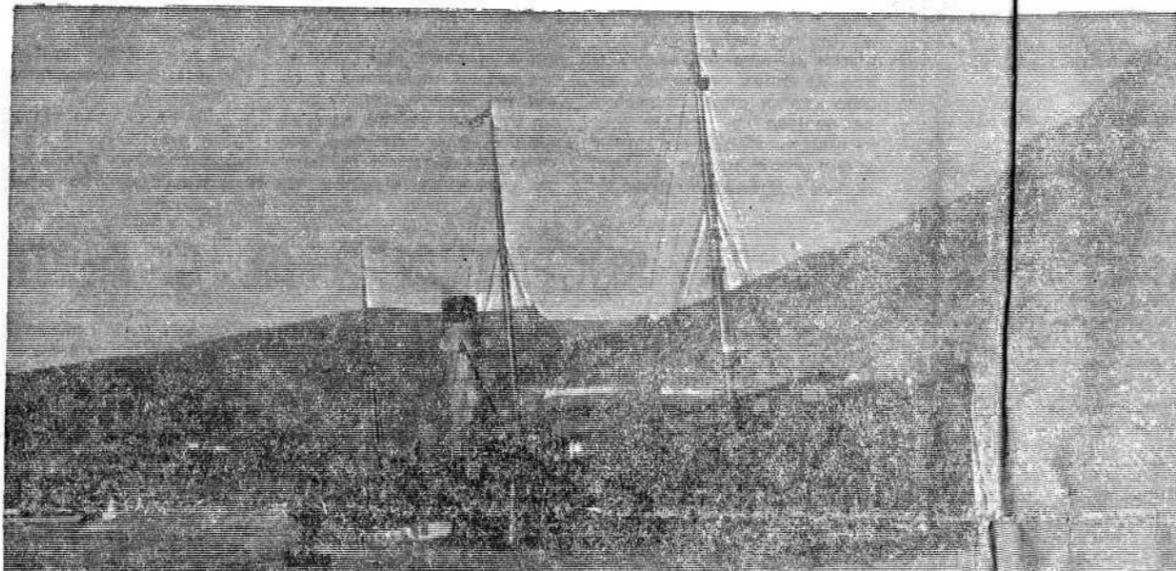
## Los comienzos del carbón

Los románticos veleros de fina y estilizada estampa —veleros de aparejo soberbio que navegaban con la limosna de la brisa en las lonas— aún se sostenían en las rutas oceánicas, pero en lontananza aumentaba de tamaño el para ellos trágico

do— yanzando por sus grotas mareas torrentes de humo vapor, partían también a remolque de aquellos «Allianza», «Sa Cruz», «Teide», «Britannia», «Tenerife», «Cory» o «Elsie». En tales nubes de negro



El vapor inglés «Atalanta» que, el 7 de enero de 1837, llegó a Santa Cruz de Tenerife.— (Dibujo de Juan Francisco Hernández).



para ello no se contaba con ingenios mecánicos, sino con la fuerza de sus músculos, simples palas y sacos de dura lana.

Eran aquéllos, días en que la ciudad miraba a la mar con plena conciencia de que cuanto era, así como su futuro, de ella dependía. Santa Cruz de Tenerife vivía en plena identificación con el puerto y, a al llegó su compenetración, que —poco a poco— una especie de nuevo, pintoresco vocabulario, se introdujo en el habla de las gentes conectadas con el mundillo portuario. Con él se designaban —plenitud de gracia «chicharrera», fina y acertada— a las más destacadas navieras que por entonces hacían escala regulares. Los años han pasado y muchas de tales navieras han desaparecido pero, no obstante, aún se recuerdan aquellos sobrenombres de «burras mansas», verdinos», «ma-

«irios», «campiones», «colorados», «bufandas», «alemanes de la pólvora», «franceses blancos», «alemanes de la tropa», «castles negros», «colorados», «moros», «gatos» y «mamarias de cruceta», así como también el por qué de tales denominaciones.

Estos nombres parte son un pasado cuya evocación nos traslada a una visión de varias décadas atrás: vapores sin el adorno de las antenas de la radio, chimeneas de mucha guinda y en caída, popas guarnecidas de relieves enmarcando nombre y matrícula y el vapor que escapaba por los «mambrús». Todo ello envuelto en atmósfera de negro polvillo en tanto un hormiguero de hombres, de ennegrecida faz y vestimenta, se afanaba desbordando sacos del «best Welsh» que, periódicamente, llegaba en negro «colliers» que lucían a popa las matrículas de Swansea, Hull, Cardiff o Londres.

to con los «Blas de Lezo», «Méndez Núñez» y el alemán «Emden» —se abarlotó al «Trophom». Las oleosas mangueras que hicieron 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.

Después del «Trophom», y como dando la puntilla, inició la CEPSA sus actividades en la entonces pequeña refinería y, el 2 de noviembre del mismo año, e también petrolero británico «Oleander» arribó procedente de Aruba con las primeras 7.750 toneladas de crudo que al puerto de Santa Cruz de Tenerife llegaron. Dos meses después —el 11 de enero de 1931— tuvo lugar el primer suministro efectuado por dicha empresa al repostar de combustible el car-

hacer valer sus derechos, duramente conquistados, para evitar —no lo conseguirán— ser barridos de la mar como suministradores de «oil bunkers» a los mercantes del porvenir.

Cuando esta nueva forma de energía propulsora comienza a trazar sus rasgos firmes y prometedores, Santa Cruz de Tenerife —la ciudad marinera de siempre— siente viva en sus entrañas la vieja tradición y la realidad de los hombres del carbón, de aquellos que, por la «marquesina», desembarcaban injuriados por el peso del negro Cardiff.

El progreso, tanto económico como político de nuestra ciudad —y con ella el del resto de la isla— corre paralelo al experimentado por el puerto en el lento transcurso de los años.

La magnífica situación geográfica de la Isla, colocada en el punto crucial de las rutas oceánicas, hizo se la tomase como punto de obligatoria escala cuando, en el pasado siglo, llegó el momento en que los barcos, desnudándose de sus blancas velas y esbelta arboladura, adornaron su silueta con larga y humeante chimenea en candela.

### La escala del «Atalanta»

Un breve recorrido por la historia del puerto de Santa Cruz de Tenerife nos lleva a concretar unas fechas que marcan, precisas, el punto de partida para su posterior desarrollo e importancia.

El 7 de enero de 1837 dobla Anaga y pone proa a tierra un barco del que, tras su despliegue y exiguo velamen, surge

quiente cuando se registran las travesías que, por decisivas, habrían de llevar al ánimo de los armadores el verdadero valor del vapor.

Los «Sirius», «Great Western» y «British Queen» abrieron con sus proas el comienzo de una nueva era —la de los «pre-Cunards North Atlantic steamships»— y, cuando esto ocurría, ya Santa Cruz de Tenerife iniciaba sus operaciones como base carbonera del Atlántico. Cuando el número de vapores era exiguo y no existía la mayoría de las hoy centenarias navieras que primeramente lo adoptaron, ya nuestro embrionario puerto se encontraba en condiciones de repostar a los barcos en necesidad de ello.

El «Atalanta», de 616 toneladas, había sido construido en el Támesis en 1836 —el mismo año la Napier brotó el «Berenice», su gemelo— y, con 210

treprize que, en 1936, ya habían dado de sí cuanto cabía esperar.

Fue entonces cuando se adquirió el «Atalanta» y, más tarde, el «Berenice» para, con otros que se compraron posteriormente, —«Victoria», «Ackbar», «Feroz» y «Ajdaha»— poder contar ya en los primeros años de la década de los 40 con un servicio mensual entre Bombay y Suez y Bombay y Aden.

El servicio se mantuvo hasta 1852 cuando el contrato de correos pasó a la Peninsular & Oriental —ya por entonces el «Atalanta» figuraba como unidad de reserva en Suez mientras el «Victoria» desempeñaba la misma función en Bombay— y las unidades de la Honorable East India Company fueron retiradas y, así, se pierde en las nieblas de la historia el final del primer «steamer» que

fantasma de negro penacho y acompañado latir de máquinas.

Llegó entonces para el puerto de Santa Cruz de Tenerife el momento —a que antes hacíamos referencia— de ocupar su puesto como base carbonera en la que los barcos de vapor, tras recorrer los mares, rellenaban los «coal side bunkers».

El brazo protector del entonces incipiente Muelle Sur daba cobijo y amparo a un cada vez mayor número deanzudas gabarras repletas de buen carbón galés. Junto a ellas, siempre dispuestas, las aljibas flotantes —«Dorotea», «Tilja», «Alicia», «Jorge V», etc.— de atas y negras chimeneas.

La atalaya del castillo de San Cristóbal anunciaba de continuo, a golpes de bronce sonoro, la aparición en el horizonte de un nuevo vapor, seguido por el enarbolar de roja bandera en el penol de la verga que miraba al Sur si aquel era el punto por donde se le divisaba —de «abajo» que se decía y aún se dice—, o por el Norte, de «arriba», si era tras Punta Anaga por donde delataba su presencia la columna de humo denso que escapaba por la chimenea de mucha guinda.

Eran los años anteriores a la radiotelegrafía y, apenas tomado práctico el recién llegado, —cuando aún maniobrada en el «avante poca» de las entradas rumbo al fondeadero asignado— dejaba oír el ronco bramido de su sirena para, según un preestablecido código de pitadas largas y cortas, indicar a qué «casa» —Hamilton, Cory, Elder, The Tenerife Coaling Company, etc.— consignaba.

Tras corta pausa, seguida con ansiedad por las cuadrillas de carboneo desde la Muralla, en la Marina Alta, dejaba oír la sirena su ronca voz para indicar sus necesidades de carbón a razón de una pitada larga por cada centenar de toneladas y, con otras más cortas, la cantidad de agua precisa.

Rápidamente se alistaban las gabarras que, pronto, partían remolcadas a la dura si bien que necesaria tarea. Las aljibes, levantando vapor —caldian-

po-villo quedaba envuelto el recién llegado, a cuyos costados se abarloban luego las aljibes para transferirle su cargamento líquido, el buen agua de los nacientes de Aguirre.

Terminadas las faenas de carboneo y agua, volvían las ga-

ban —plenitud de gracia «chicharrera», fina y acertada— las más destacadas navieras que por entonces hacían escala regulares. Los años han pasado y muchas de tales navieras han desaparecido pero, no obstante, aún se recuerdan aquellos sobrenombres de «burras mansas», verdinos», «marias», «cristos», «blancas»

### Las gabarras del carbón

Fechas concretas señalan el comienzo de la agonía carbonera —larga contada en años— a partir de la llegada del «Trophom» fatídico. Su larga chimenea, adornada con el amarillo y la roja concha marina de la Shell, decoró el puerto mientras, en la costa Sur, se alzaban las metálicas 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 y panzudas gabarras que

que escapaba por los «mambrús». Todo ello envuelto en atmósfera de negro polvillo en tanto un hormiguero de hombres, de ennegrecida faz y vestimenta, se afanaba desbordando sacos del «best Welsh» que, periódicamente, llegaba en negros «colliers» que lucían a pa pa las matrículas de Swansea, Hull, Cardiff o Londres.

señaló su destino tuvo su paralelo, en lo que a tales embarcaciones respecta, en el citado «Trophom» que, el 2 de febrero de 1930, llegó a nuestro puerto para, como pontón, suministrar combustible líquido a los barcos con necesidad de ello.

El carbón se batía ya en retirada, franca derrota, por los mares del mundo. Pero aún las negras gabarras del puerto tinerfeño continuaban fondeadas en largas hileras, pesándose en sus entrañas el negro y humilde tesoro del mejor galés.

Elas nacieron cuando de los

2 de noviembre del mismo año, e también petrolero británico «Oleander» arribó procedente de Aruba con las primeras 7.750 toneladas de crudo que al puerto de Santa Cruz de Tenerife llegaron. Dos meses después —el 11 de enero de 1931— tuvo lugar el primer suministro efectuado por dicha empresa al repostar de combustible el carguero noruego «Hausten» al mismo tiempo que, rumbo a Bilbao, zarpaba el petrolero español «Elcano» con el primer cargamento de refinado que, procedente de Santa Cruz, se envió al mercado peninsular.

Sin embargo no disminuyó apreciablemente el tonelaje de carbón movido en tránsito por el puerto de la capital tinerfeña. Aún eran muchas las unidades que lo empleaban dado que, por entonces, no se consideraba rentable una modificación en las calderas puesto que la aguda crisis económica mundial se proyectaba —con la consiguiente caída de fletes— en las marinas mercantes del mundo entero.

Frente a la montaña de La Altura, el «Waiwera» —uno de los «mamarias» de la Shaw, Savill and Albion— carbonea fondeado a la gira.



Descarga de una gabarra en el muelle que, en Valleseco, servía los almacenes de Hamilton y Cia.; mar afuera, un «Cap» de la Hamburg Sudamerikanische hace carbón y la aguada.

barras y aljibes a sus fondeaderos en tanto —con sus carboneras y tanques repletos— partían rumbo a su destino el barco que, horas antes, había llegado a Santa Cruz de Tenerife.

Famosa era la capacidad de trabajo de aquellos hombres que, verdaderos especialistas en su dura faena, llegaron en cierta ocasión a suministrar cantidad superior a 2.000 toneladas de carbón a varios barcos en corto espacio de horas. Y en su favor hay que tener en cuenta —muy en cuenta— que

suministraron el buen galés a los barcos que, tras largas singladuras, llegaban 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.

Posible es fijar en el tiempo ido la fecha concreta, exacta, er que para las gabarras de Santa Cruz llegó el momento del declinar de su estrella. La bíblica leyenda que a Baltasar

mares desaparecía su poesía de finos, esbeltos veleros, que navegaron —ya apenas lo hacían— bajo las blancas pirámides de lonas tensas y la música sin voz de las gaviotas. Nacieron y vivieron al compás de las trepidaciones de máquinas alternativas y crujir de ruedas dentadas con el servo que sustituía al silencioso gobierno a mano de los ya casi vencidos veleros.

Las gabarras comenzaron a morir cuando, el 5 de mayo de 1930, el crucero español «Almirante Cervera» —surto en puer-

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

Llegaron luego los años de la segunda guerra mundial, los años de un mundo loco con toda su secuela de casi total paralización del tráfico pacífico y, lógica consecuencia, el puerto entró en nueva etapa.

(Pasa a la página 8)