



EL DIA EN LA PROVINCIA

LA ISLA Y LOS BARCOS

La última gabarra del puerto carbonero

En el muelle de Ribera sirve de atraque al hidroala "Corsario Negro"

Vencidas por el petróleo y el progreso, las restantes fueron desguazadas

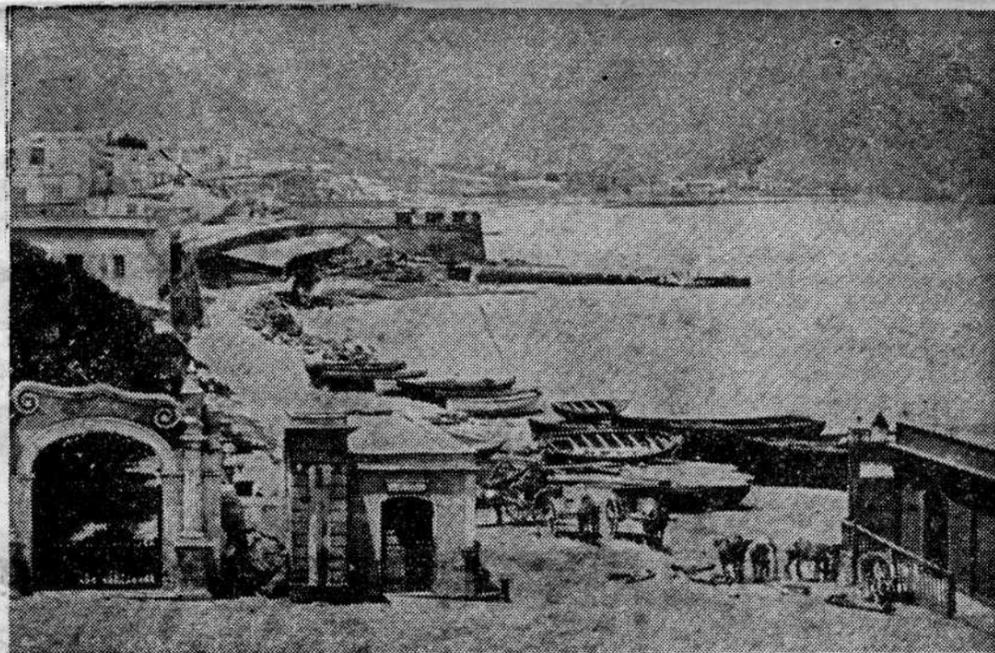
Por Juan Antonio PADRON ALBORNOZ

Lo más antiguo y lo más moderno del puerto santacrucero se buscan y, por paradoja, se aunan y forman un todo indisoluble. En su permanente atraque del muelle de Ribera, la última gabarra carbonera, irreconocible bajo capa de azul pintura, presta su banda de babor al atraque suave del delicado hidroala.

La estampa ligera del "Corsario Negro", una vez terminada en las aguas domesticadas de la dársena su marcha airosa, va dócil en busca de la vieja gabarra que—cargada de años y ligera ya del anacrónico carbón—le ofrece atraque seguro y tranquilo.

Silenciosamente—tal y como sus vidas transcurrieron en los años eufóricos del Santa Cruz puerto carbonero—han ido desapareciendo del recinto portuario las negras, panzudas gabarras, que otra suministraron el buen Cardiff a los mercantes que, tras largas singladuras, recalaban a rellenar sus exhaustas carboneras.

Hemos despertado a la realidad de su lenta, paulatina e insensible desaparición ante esta que, libre ya del polvillo de antaño, presta su colaboración al "Corsario Negro". Otras, en años idos, fueron desnudándose de tablazón y mostrando, impúdicas, la negra osamenta de su cuadernal. En la playa de Los Melones—"con la quilla



Inmediato al castillo de San Pedro—luego cuartel de Ingenieros— se proyecta en la dársena el pequeño muelle carbonero que, en 1857, construyó la firma Ghirlanda Hermanos.

en el marisco", que diría un viejo roncote—pronto quedaron convertidas en informes montones de vieja madera.

La muerte de las gabarras

Posible es fijar en el tiempo ido la fecha concreta en que, para las gabarras de Santa Cruz, llegó la

hora en que su estrella comenzó a declinar. La bíblica leyenda que señaló a Baltasar su destino, tuvo

su paralelo en lo que a las gabarras respecta en aquel tanque de la rubia Albión, de nombre "Trophom", que el 2 de febrero de 1930 arribó a Santa Cruz para—como pontón petrolero—suministrar combustible líquido a las embarcaciones con necesidad de ello. El carbón se batía en franca derrota por los mares del globo, pero aún las negras gabarras del puerto tinerense continuaban fondeadas en largas hileras, pesándose en sus entrañas el negro tesoro del mejor galés.

Ellas nacieron cuando de los mares desaparecía su poesía de finos, esbeltos cascos, navegando bajo blancas pirámides de lonas tensas. Nacieron al compás de trepidaciones de máquinas alternativas y crujir de ruedas dentadas en el servo que sustituía el silencioso gobierno a mano de los ya vencidos veleros.

Comenzaron a morir cuando un buen día—5 de mayo de 1930—el crucero "Almirante Cervera", surto en el puerto con los "Blas de Lezo", "Méndez Núñez" y alemán "Emden", se abarlocó al "Trophom". Las oleosas mangueras que hicieron la transfusión marcaban el ritmo del tiempo que marcha, mientras que el acompasado latir de las bombas—fúnebre redoble—señalaban el fin del carbón como el

Tras el "Trophom", y dando la puntilla, inicia la entonces pequeña refinería de CEPESA sus actividades, y el 2 de noviembre del mismo año, el también británico "Oleander"—procedente de Aruba—descarga las primeras 7.000 toneladas de crudo que a Santa Cruz llegaron.

Dos meses más tarde—el 11 de enero de 1931—tiene lugar el primer suministro efectuado por CEPESA, repostándose de combustible el carguero noruego "Hausten", al mismo tiempo que zarpa, rumbo a Bilbao, el petrolero nacional "Elcano", con las primeras 1.000 toneladas que de Tenerife se consumieron en el mercado peninsular.

A pesar de todo ello no disminuyó apreciablemente el tonelaje de carbón movido en tránsito por el puerto de Santa Cruz. Aún eran muchas las unidades que lo empleaban dado que, por entonces, no se consideraba rentable una modificación en los equipos propulsores, puesto que la aguda crisis económica mundial se proyectaba—con la consiguiente caída de fletes—en las marinas mercantes del mundo entero.

Los remolcadores del puerto de Tenerife—"Tenerife", "Britannia", "Cory", "Santa Cruz", "Elsie", "Salamanca", etc.—continuaban su constante ir y venir conduciendo gabarras de carboneros y "muelli-

Liverpool en sus popas de espejo, fueron sustituidos por otros de bandera nacional que en sus bodegas traían carbón asturiano, que no aquel buen galés que antes rodaba por las planchas.

Fue entonces cuando comenzó el lento desaparecer de las ya casi innecesarias gabarras, aclarándose sus negras filas fondeadas al resguardo del muelle Sur y cerca de aquellas playas—simples recuerdos y nombres hoy—de San Antonio y La Peña.

El armisticio solicitado por Italia da tarea momentánea a algunas de las viejas, dormidas gabarras. Un buen día, envuelto en bético gris, hace su entrada en puerto un "paquete" inglés, concretamente el "New Brooklyn"—uno de aquellos a los que el buen amigo don Agustín Aguiar llamaba jocosamente "serruchados"—que en sus bodegas transportaban el carbón necesario para dar vida a los tres mercantes italianos aquí inmovilizados.

Las silenciosas, hondas y negras calas repitieron, como no creyéndolo, el ruido del Cardiff que por las planchas caía para, a poco, carbonear "a la burra", salir de nuevo e ir a parar a las carboneras de los "Madda", "Teresa Schiaffino" y "Andalusia", huéspedes forzados durante años del recinto portuario.

En 1945 la paz vuelve al mundo y, canto del cisne, carbón y carboneros. Es primero un viejo noruego, el "Halse", matrícula de Mandal, de ridícula, alta chimenea y puente escuálido. Sus palos en candelero sostenían una pluma por cada portalón y, entre el estrépito de sus maquinillas y escapes de vapor, se trasbordó a gabarras el cargamento que fue pronto consumido.

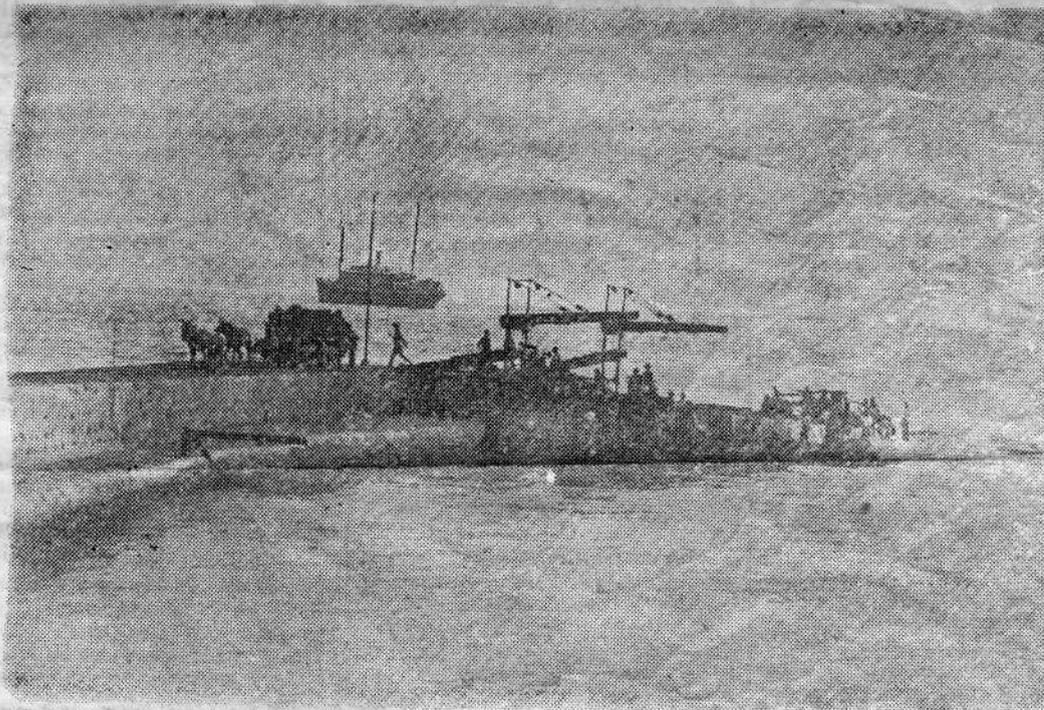
En su busca llega luego el único "mamaria" que ha visitado Tenerife desde entonces—el "Waimana"—y tras él, larga lista de "tramps"—"Hellemic Nympe", "Barnby", "Argolikos", etc.—sin otro mérito para recordar sus nombres que el simple hecho de por unas horas tener abarloadas un par de gabarras que le suministraban el ya un tanto arcaico carbón.

Nacieron—repetimos—cuando el vapor de negro penacho derrotó al blanco y silencioso velero. La última llega a la época de los mangueros petroleros de traseras chimeas, pero no sin antes lograr ver alborear la nueva etapa de la propulsión atómica.

Esta última gabarra nos trae evocaciones de aquella jerga pinto-



ñalaban el fin del carbón como el | gabarras de carboneros y | muen- | evocaciones de |



En 1876, la razón social Bruce and Hamilton construyó un buen muelle, en la costa de Valleseco, para el servicio de los amplios almacenes que en aquella zona se edificaron. En la histórica foto, una gabarra descarga mientras, mar afuera, carbonea un trasatlántico de la época.

combustible en que, hasta entonces, se basó el tráfico de escala por nuestro puerto.

tos" al fondeadero, y de este a cualquier barcarrón o fino "liner" que del Sur o Norte recalase.

resca de "lirios", "franceses blancos", "blancas", "cristos", "burras mansas" "verdinos", etc., etc. En cada uno de estos nombres se englobaban a todas y cada una de las unidades de una naviera. Por ellos, y no por el verdadero de la razón social, eran conocidos en el puerto. Hoy poco—o mejor dicho, nada—significa hablar de "muchas plumas", "bufandas", "gatos", "alemanes de la pólvora", "colorados", "pacíficos" o "campiones". Todo ello pertenece al pasado. Al mismo que se refleja en el maderamen de la vieja gabarra que recibe con calor marino al rápido hidroala.

La última etapa del carbón

Llegaron luego los años de la segunda y trágica contienda de un mundo loco, con su secuela de casi

total paralización en el tráfico pacífico. (Los negros carboneros, con las matrículas de Swansea, Hull o