

PortSide New York es un laboratorio en vivo que aboga por mejores vías fluviales (waterways) urbanas. Somos una organización no gubernamental, creada en 2005, con el objetivo de conectar a los neoyorkinos a los beneficios de nuestras vías fluviales y puertos y a la vez aprovechar el potencial de nuestra bahía. PortSide atiende a personas de todas las edades e ingresos, pero pone especial énfasis en involucrar a las comunidades económica y socialmente vulnerable de Nueva York. Reunimos a la comunidad a flote con la comunidad de la orilla, para el provecho de ambas, ofreciendo programas de educación, arte y entrenamiento laboral, tanto a bordo como afuera de nuestro buque insignia, el barco cisterna MARY A. WHALEN.

MARY A. WHALEN: Se puede escuchar un recorrido auditivo en <http://bit.ly/MARYtour>. El MARY es un objeto de **significado nacional** de Red Hook. Es el último barco de su clase en USA y que aparece en el Registro Nacional de Lugares Históricos. En 1975, el barco figuró en una decisión importante de la Corte Suprema, U.S. vs Reliable Transfer, la cual determinó que las partes culpables pagarán los daños y perjuicios en proporción con su culpabilidad, y no 50/50 como extrañamente ocurría antes. Forma parte de nuestro e-museo **RedHookWaterStories.org** que narra la historia de esta península siguiendo el tema del agua, y cuenta en microcosmos los hitos marítimos de Nueva York.

Qué, Cuándo, Dónde: El MARY es un “**barco cisterna costero**” lo que significa que entregaba combustible por toda la costa (no combustible extranjero), entrando por los ríos y pequeños canales haciendo “trabajo de riachuelos.” Ubicado en Nueva York, trabajaba desde Maine hasta Virginia. El MARY mide 172 pies de largo (52 metros) y pesa 613 toneladas brutas. Tenía una capacidad de 8,019 barriles, y llevaba gasolina, kerosene, petróleo para casas y combustible para barcos (bunker). El trabajo que hacía el MARY sigue siendo importante por estas partes. Más combustible pasa por el Puerto de Nueva York y Nueva Jersey que por cualquier otro en USA; es un centro para todo el noreste de refinado y distribución.

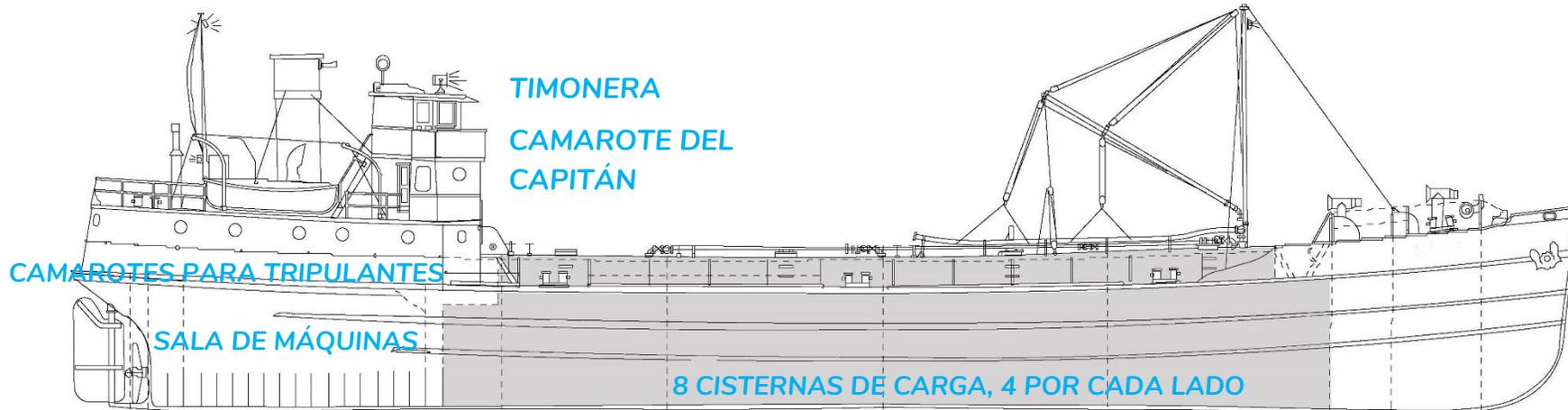
El MARY fue **construido en 1938**. Dejó de trabajar en marzo de 1994 y se convirtió en el barco insignia de PortSide en 2006. Fue construido para **Ira S. Bushey e Hijos**, una empresa de renombre nacional como astillero, terminal y entrega de combustibles, ubicado al final de la Calle Court. La empresa Bushey construyó más de 200 barcos y también operaba una flota grande de buques cisterna costeros, remolcadores y barcasas. La empresa dejó de funcionar en los 1980s.

Quién: Según la época y tipo de trabajo, variaba el tamaño de la tripulación. Empezó con 9, subió a 11, y luego mayormente usaba 7 tripulantes: el capitán, el primer oficial (o piloto), el ingeniero, el asistente ingeniero y el cocinero y dos especialistas en cargar y descargar combustibles, hasta la gran huelga de 1988-89 que eliminó el puesto de cocinero. Conocemos a una tripulante femenina, la especialista Heidi Benedikt. Hemos iniciado entrevistas con las docenas de tripulantes conocidos y sus descendientes. En 2009, **la gata marinera Chiclet** llegó a vivir a bordo para cumplir con la tarea tradicional de mantener el barco libre de roedores. Ella ha sido

votada por Time Out New York una de las mascotas más sobresalientes de Nueva York. Nos ha convencido de ofrecer programas de Gato WaterStories, que llegarán dentro de poco.

La cocina: La cocina es acogedora pero podía ser un campo de batalla para el debate de problemas entre tripulantes. Cuando Heidi

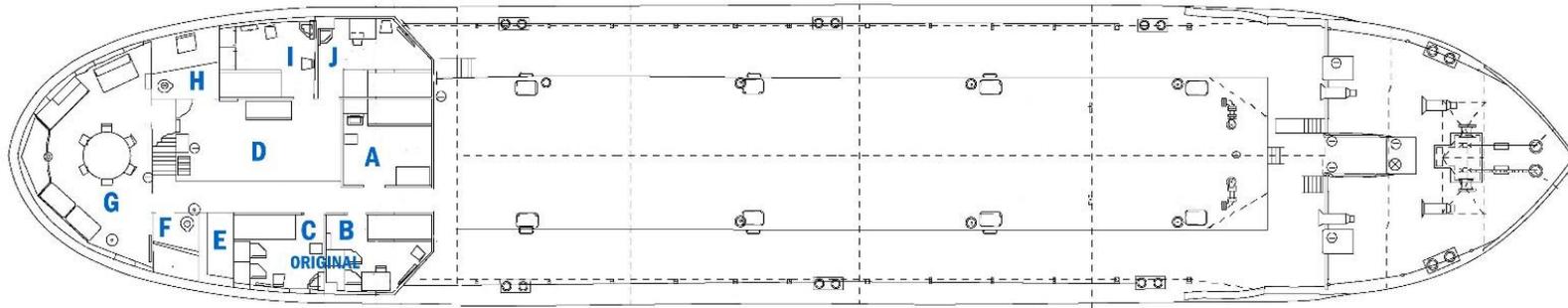
EL MÁSTIL DE LA DERECHA SOSTIENE UNA BOTAVARA. LA BOTAVARA SE UTILIZABA PARA MOVER LA MANGUERA PESADA DE COMBUSTIBLE DENTRO O FUERA DEL BARCO.



Benedikt llegó en los 80s, el cocinero tiñó toda su comida de rosado durante meses. Al último ingeniero Jack Silva le gustaba cocinar pero no simpatizaba con el capitán a quien no le gustaban los guisantes, de tal modo que Jack incluía guisantes en tantos platos que podía. El espacio esta organizado para **vivir en mar pesado**: el borde de la mesa y el estante de “cajas” para los platos evitaban que los platos cayeran al suelo cuando el barco estaba en alta mar; la mesa es masivamente sólida. La estufa de marca Webb Perfection utiliza diesel y fué patentada en 1918, y todavía recibimos atención al cliente! El armario revestido de madera es una refrigeradora y una congeladora. Sabemos que un cocinero se perdió por la borda.

Campanas indican dirección, tintineos representan velocidad: El MARY es **barco de campana**—instrucciones claves para el ingeniero **eran comunicadas por campanas**. El capitán o el primer oficial (piloto) manejaba el timón, y el timón solo controlaba la

dirección a la izquierda o a la derecha. Tocaba una campana o tintineaba para enviar instrucciones auditivas relacionadas a la velocidad o dirección adelante o atrás al ingeniero posicionado a dos niveles abajo en la “fidley,” la palabra peculiar empleada por los marineros para describir el espacio por encima de un motor o una caldera. El ingeniero no podía ver donde iba el barco y respondía moviendo palancas del telégrafo que tiene dos manijas de bronce. ¿Puedes encontrar en la “fidley” la chuleta para las campanas?



Esquema del barco:

A babor (lado izquierdo del barco)
 Estribor (lado derecho del barco)

A – Camarote para dos especialistas tanqueros

B – Primero oficial/piloto y uno más. (los espacios B & C fueron combinados en uno solo por el último dueño y ahora sirve de la oficina principal de PortSide

C – Cocinero & marinero de primera

D – la “fidley,” el espacio por encima de un motor o una caldera

E – El pañol para pintura y el giroscopio (ahora el pañol para artefactos eléctricos)

F – Baño para los oficiales

G – Cocina

H – Baño para tripulantes

I - Asistente ingeniero y un tripulante. (Este camarote fue convertido en oficina por el último dueño y sirve ahora de oficina de nuestra presidenta)

J - Ingeniero

Escotilla para medir la carga de las cisternas de combustible

Hacia la proa de las cisternas están la sala de bombas; la salita de motor para operar las bombas de carga; y el pique de proa que contenía agua. El agua enfriaba los motores de la proa y servía de lastre para empujar la proa hacia abajo cuando el barco estaba “ligero,” es decir, no cargado por completo.