

**TIC-TAC**

**LOA A LOS PUEBLOS PEQUEÑOS**

Por Luis ALVAREZ CRUZ

Yo no digo que los pueblos pequeños no tengan grandes defectos. Lo que sí digo es que me gustan.

A otros les agradan las grandes urbes. Yo he vivido en algunas de ellas, y no me soy del todo gratas.

Soy como cierto cura de la isla, que después de recorrer las más características capitales del mundo, confesó, a su regreso y a preguntas de sus feligreses, que lo que más le gustaba de cuanto había visto era su lugar.

Es evidente que las grandes ciudades aparejan tales o cuales comodidades, pero a la postre resultan tremendamente incómodas. Únicamente son buenas para los que apetecen la soledad.

En los pueblos pequeños casi nunca se consigue estar solo. Y esto, susceptible de crearle a uno más o menos graves problemas, es socialmente apetecible.

En las grandes ciudades del mundo no se conoce a nadie ni nadie le conoce a uno. En los pueblos pequeños, por el contrario, todos nos conocemos, lo que suele ser conveniente, aunque, por otra parte, tenga sus inconveniencias.

Hay gentes que sueñan con vías anchurosas, altos edificios, salas de fiestas y luz neón, y hay gentes que sueñan con calles estrechas y retorcidas, edificios de una planta y la luz mortecina de unos faroles al antiguo modo.

Las primeras son gentes civilizadas. Las segundas son gentes rutinarias y de pocos arrestos. Las primeras viven en olor de futuro. Las segundas en olor de pasado.

Es, por lo demás, necesario que todo se renueve. El hombre, al caminar, va marcando la huella de sus pasos.

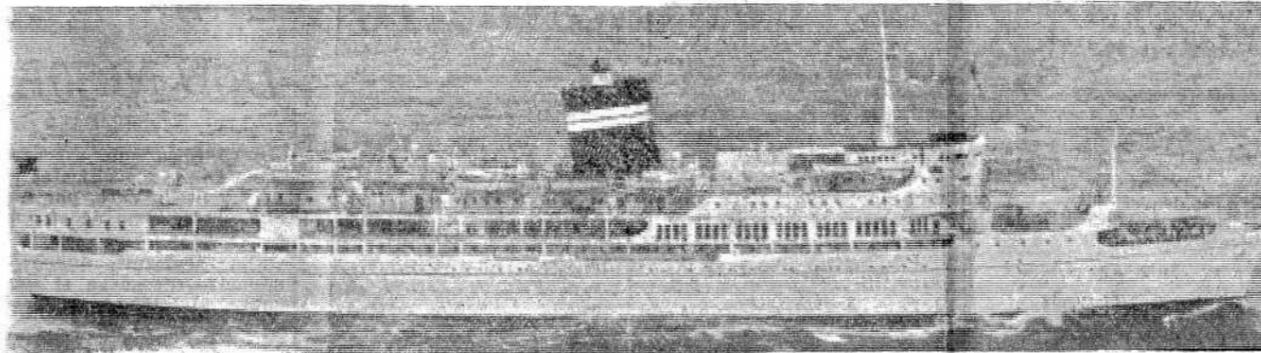
De cualquier modo, a mí me gustan los pequeños burgos en donde yo conozca, una a una, todas sus piedras y todas sus piedras, una a una, me conozcan a mí.

Reconozco, por ejemplo, que el automóvil es una invención utilitaria, junto con otras representativas del progreso técnico. Pero también reconozco que, como por

**LA ISLA Y LOS BARCOS**

**HOY, CON 917 ESTUDIANTES A SU BORDO, EL TRASATLANTICO INGLES**

Juan Antonio Padrón Albornoz



El "Uganda" después de la importante reforma y modernización a que fue sometido en los astilleros alemanes de la Howaldtswerke.

**« U G A N D A »**

**TAMBIEN VIAJAN EN EL "LINER" 291 PROFESORES DE LOS CENTROS A QUE PERTENECEN LOS ALUMNOS**

**El pasado año, el "UGANDA" fue totalmente transformado en los astilleros de la Howaldtswerke**

En las primeras horas de la mañana de hoy llegará a nuestro puerto—por vez primera—el trasatlántico inglés "Uganda", de la British India, que procedente de Tilbury y Casablanca, y conduce a su bordo una importante expedición de estudiantes ingleses. Esta está compuesta por 917 escolares que viajan acompañados por 291 profesores y, hasta mañana al mediodía, el "Uganda" permanecerá en nuestro puerto para que los estudiantes, acompañados por los profesores, realicen excursiones al interior de la Isla.

Mañana, a la hora antes citada, el "Uganda" será despachado por sus consignatarios, la firma Miller, con destino a Funchal y Londres.

Para el sábado se anuncia la llegada de su antiguo gemelo, el "Kenya", que regresa a Inglaterra desde puertos de Africa Oriental, la antigua línea que, con el hoy en puerto, sirvió durante muchos años, y siempre bajo los colores de la British India.

Los orígenes de la British India Steam Navigation Company Ltd. datan de cuando, en 1847, Mr. William Mackinnon marchó a la India y allí se asoció con Mr. Robert Mackenzie para establecer entre ambos una firma comercial dedicada a la exportación e importación.

Poco a poco, la empresa, bien dirigida y administrada, fue extendiendo su radio de

and Burma Navigation Company, cuyas unidades se emplearon en la línea regular y de correo a las entonces Indias Orientales.

La firma Mackinnon, Mackenzie and Company, figuraba como administradora de la naviera y, al mismo tiempo, como poseedora del total de sus acciones. La naviera prosperó con rapidez dada la regularidad de sus servicios que, pronto se extendieron a todos los puertos de la India.

En 1857, cuando la célebre rebelión de los cipayos, las unidades de la Calcutta and Burma cooperaron en el traslado de tropas inglesas e indígenas no sublevadas, punjabis sobre todo, a los puntos más amenazados por las fuerzas de Mohamed Bahadur Shah y Nana Sahib de Biur.

Aquellos primeros barcos de la naviera cooperaron en esta acción que, bajo la dirección del general Havelock, fue poco a poco recobrando el territorio dominado por los insurrectos. Las batallas de Cawnpore, Lucknow y El Oudh, señalaron el fin de la lucha y, por tanto, la vuelta de los mercaderes a sus líneas normales de navegación.

En 1862, la empresa logró

un contrato para el transporte de correspondencia desde puertos de la India al de Singapur y, meses más tarde, se inauguró un nuevo servicio al Estrecho de Malaca y otro a puertos del Golfo Pérsico.

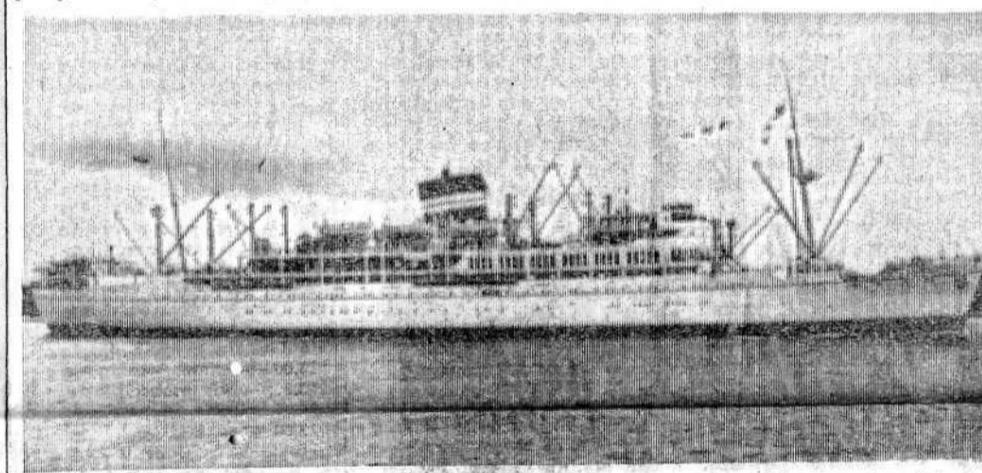
Ya firmemente establecida la empresa en esta zona, el nombre de la razón social fue cambiado por el que actualmente lleva—British Steam Navigation Co. Ltd.—y, desde entonces, las iniciales "B. I." son un signo de prestigio y garantía en todas las líneas de Oriente.

Cinco años más tarde, la British India logró un contrato con el Gobierno holandés para, durante diez años, garantizar un servicio regular a Java y Sumatra. Aceptado por ambas partes, la British India tuvo que, de acuerdo con lo pactado, transferir a bandera holandesa las unidades empleadas en tales servicios y, para su debida administración, creó la Netherlands Steam Navigation Company. Esta nueva filial duró exactamente los diez años estipulados en el contrato pues, tan pronto como éste caducó, los holandeses firmaron otro con una de sus propias navieras.

**Años de desarrollo**

En 1872, la British India dio comienzo a un servicio de correos con Aden y Zanzíbar. Este fue pronto superado ya que, dadas las magníficas con-

diadas de correspondencia desde puertos de la India al de Singapur y, meses más tarde, se inauguró un nuevo servicio al Estrecho de Malaca y otro a puertos del Golfo Pérsico. Ya firmemente establecida la empresa en esta zona, el nombre de la razón social fue cambiado por el que actualmente lleva—British Steam Navigation Co. Ltd.—y, desde entonces, las iniciales "B. I." son un signo de prestigio y garantía en todas las líneas de Oriente. Cinco años más tarde, la British India logró un contrato con el Gobierno holandés para, durante diez años, garantizar un servicio regular a Java y Sumatra. Aceptado por ambas partes, la British India tuvo que, de acuerdo con lo pactado, transferir a bandera holandesa las unidades empleadas en tales servicios y, para su debida administración, creó la Netherlands Steam Navigation Company. Esta nueva filial duró exactamente los diez años estipulados en el contrato pues, tan pronto como éste caducó, los holandeses firmaron otro con una de sus propias navieras.



El "Kenya", gemelo del "Uganda" en su anpuerto en línea regular. sábado llegará a nuestro terior etapa de navegación que el próximo

En 1886 la B. I. adquirió el control de la Australian Steam Navigation Company y, con la Queensland Shipping Company,—entidad naviera fundada 25 años antes—formó la Australasian United Steam Navigation Co.; esa, a su vez, adquirió las acciones de la Eastern and Australian Steam Navigation Co. y, de esta manera, todas las grandes navieras australianas quedaron bajo el control y administración de la British India. Con anterioridad a 1914, la B. I. controlaba todos los servicios de carga y pasaje en las costas de Aus-

tra, en ellas, transportar los 20.000 hombres que constituyeron el cuerpo expedicionario británico que, con otros europeos, llevó la paz a la nación. Gambia y Somalia también requirieron los servicios de la B. I. que, luego, ya en la primera semana de la primera guerra mundial, vio requisadas por el Gobierno de la India a sesenta de sus unidades. Las pérdidas fueron cuantiosas y, una vez repuestas a partir de 1920, de nuevo se inicia a la lucha en 1939.

La British India vuelve a vestir a sus unidades con el

soldados que transportaba y, también, a sus 120 tripulantes. El "Aska" fue víctima de un submarino alemán en aguas de Irlanda y, con él otros muchos nombres—"Dumra", "Dwaraka", etc.—marcaron el precio pagado por la B. I. en el esfuerzo por ganar la guerra.

En 1945 comienza de nuevo la reconstrucción de la flota que, seriamente quebrantada, no podía llevar a cabo los servicios que en 1939 prestaba con toda regularidad, uno de los lemas que, desde la fundación de la naviera, fueron orgullo de la B. I.

En 1947 se entregan los nue-

"Dilwara", de la misma naviera y sus gemelos "Devonshire"—de la Bibby Line—, y "Eittrick", de la Peninsular and Oriental.

El viejo "Nevasa" comenzó entonces una nueva etapa de su vida y, en el verano de 1935, inició el primero de los "cheaps parties" con escolares a Noruega; y tal fue el éxito logrado entre toda la población escolar de Gran Bretaña que, a partir de entonces, todos los veranos siguieron el "Nevasa" continuó sus populares crucesos de la guerra interrumpió en 1939.

En 1961, la British India reanudó sus "educational cruises" con los "Dunera"—recientemente desguazado en Bilbao—y "Dilwara", hoy el "Kuala Lumpur" en la flota de la China Navigation Company, de Hong Kong.

Y visto el éxito alcanzado, la B. I. decidió reconstruir al "Nevasa"—botado el 30 de noviembre de 1955—que, desde que el Gobierno adoptó el relevo de las guarniciones por vía aérea, se encontraba amarrado en el río Fal. El "Nevasa" fue modernizado y acondicionado por los astilleros de la Silley, Cox and Co., de Falmouth, y, el 28 de octubre de Southampton en su primer cruceo, fletado por la Staffords hire Educational Authority. Su segundo viaje lo realizó bajo los auspicios de la Borough of Barnet Education Au-

ando la huella de sus pasos. De cualquier modo, a mí me gustan los pequeños burgos en donde yo conozca, una a una, todas sus piedras y todas sus piedras, una a una, me conozcan a mí.

Reconozco, por ejemplo, que el automóvil es una invención utilitaria, junto con otras representativas del progreso técnico. Pero también reconozco que caminar por una calle por la que no circule ningún automóvil es un placer que rápidamente se va haciendo más difícil.

No trato, por supuesto, ¡Dios me libre de los malos pensamientos!, de comparar ni mucho menos de negar nada de cuanto se afirma actualmente. De lo que únicamente trato es de hacer la loa de los pueblos pequeños, que son cómodos o incómodos, según se mire.

Lo peor de las humildes ciudades —y conozco también muchas de ellas— es el aburrimiento. La gente suele aburrirse en el estrecho marco de esas ciudades un poco trasnochadas, aunque se aburre asimismo a la sombra de los petuantes edificios de las metrópolis. Porque el aburrimiento es propio del hombre en determinadas circunstancias, y el que es propenso a aburrirse, se aburre en cualquier parte.

Yo sigo siendo partidario del saludo ese que no falta en ninguna oscura ciudad, en la que todos sus vecinos se conocen. Suele haber en ellas odios africanos, pero también consideraciones y delicadezas que no florecen en ninguna otra parte y que vale la pena conservar.

No tenía ninguna necesidad expresa de escribir este artículo. Lo hago solamente por darme ese gusto. Será acaso porque estoy o voy estando de vuelta de muchas cosas. No lo sé. Pienso que se trata simplemente de un gusto, y sobre gustos no hay nada escrito.

En la isla, como en tantas partes, todo se va transformando a escala universal o, al menos, internacional. De acuerdo. Dentro de tal fenómeno histórico hay muchas cosas importantes, interesantes y apetecibles. Pero a la hora de encontrarse uno consigo mismo, nada mejor que las cuatro calles en las que no es tan fácil perderse sin rastro.

Crean los amigos de la aventura que ésta se da únicamente en los laberintos de las enormes urbes. Están equivocados. Yo conozco maravillosas historias que, sin embargo, ocurrieron en pequeños pueblos al parecer sin historia.

Sólo que es necesario, para dar con ellas, caminar despacio, hollando viejas huellas que se repiten.

Los orígenes de la British India Steam Navigation Company Ltd. datan de cuando, en 1847, Mr. William Mackinnon marchó a la India y allí se asoció con Mr. Robert Mackenzie para establecer entre ambos una firma comercial dedicada a la exportación e importación.

Poco a poco, la empresa, bien dirigida y administrada, fue extendiendo su radio de acción y, ya en 1856, se decidió el establecimiento de una filial marítima, la Calcutta

poré, Lucknow y El Ouan, señalaron el fin de la lucha y, por tanto, la vuelta de los mercaderes a sus líneas normales de navegación.

En 1862, la empresa logró

En 1872, la British India dio comienzo a un servicio de correos con Aden y Zanzibar. Este fue pronto superado ya que, dadas las magníficas condiciones económicas de las zonas recién abiertas al tráfico, la B. I. estableció línea regu-

la) entre Londres y Marsella con todos los pequeños puertos y fondeaderos de la costa oriental africana.

La apertura del Canal de Suez hizo que, igualmente, la India tomase un desarrollo económico e industrial inusitado e imprevisible y, por tanto, se hizo necesario un nuevo servicio directo, inaugurado éste con el vapor "India", primero que llegó a Londres con un cargo completo de productos y materias primas de la entonces colonia.

Este aumento de actividad influyó en la decisión de la empresa que, a partir de 1876, estableció nuevos servicios desde Londres. Para ello se hizo necesario renovar la flota y, una vez logrado esto, la capital inglesa contó con líneas directas y regulares a Colombo, Madrás y Calcuta.

Cuatro años más tarde, la B. I. fijó su atención en Australia. Y Brisbane fue elegido puerto terminal de línea que, a través del Estrecho de Torres, servía con regularidad

### Servicios a la nación

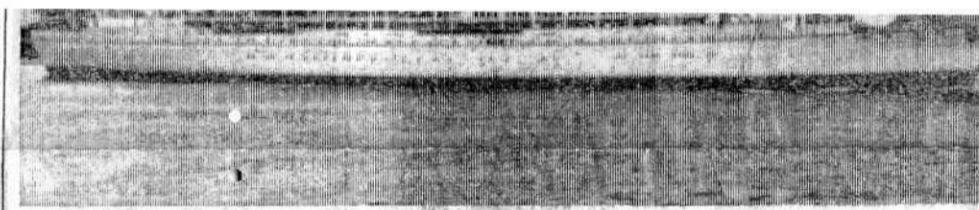
En sus 113 años de historia, la British India se ha creado un nombre en todos los aspectos. No sólo en el puramente técnico—ya que fue la primera naviera que adoptó la máquina "compound"—sino también desde el punto de vista de sus actividades en épocas de crisis para la nación.

Ya hemos referido, en breves líneas, las actividades que sus unidades llevaron a cabo durante la época de la rebelión de los cipayos. En la campaña de Abisinia, que se desarrolló entre 1857 y 1860, tres barcos de la naviera se manuvieron en las cercanías de la costa con el exclusivo objeto de suministrar agua potable a las unidades del Ejército que operaban en tierra firme. Unos 30.000 galones de agua potable eran transportados diariamente desde los barcos a tierra y, mientras duró la campaña, los tres "steamers" de la British India se mantuvieron siempre a la vista de las fuerzas combatientes.

Ya entonces era normal el empleo del actual sistema de pintura en sus chimeneas—negra con dos bandas blancas—mientras que, tradición seguida hasta hace relativamente pocos años, los "mambrús" eran de cobre reluciente.

En todos los acontecimientos importantes que se produjeron en la segunda mitad del siglo pasado, época de la expansión colonial inglesa, los mercaderes de la British India requiridos por el Almirantazgo o el

los diez años estipulados en el contrato pues, tan pronto como éste caducó, los holandeses firmaron otro con una de sus propias navieras.



sábado llegará a nuestro terrior etapa de navegación que el próximo El "Kenya", gemelo del "Uganda" en su anpuerto en línea regular.

tralia, Extremo Oriente, India, Golfo Pérsico, Africa del Sur y Oriental.

La posición de la naviera se reforzó considerablemente cuando, en la fecha citada, se fusionó con la Peninsular and Oriental Co. y, si bien continuaron—aún continúan—operando como entidades diferentes, ambas están, con otras varias empresas navieras, bajo el control de un mismo grupo financiero. Las Orient Line, Nourse Line, Trident Tankers, Blue Anchor, Canadian Australasian, Hain Line, Moss-Hutchison, Federal Steam Nav. Co., General Steam Nav. Co. y New Medway Steam Packet Co., son empresas que, todas, están hoy englobadas—aunque conservando cada una su propia identidad y administración—en el P. and O. Group, entidad financiera de quienes todas ellas dependen.

En sus 113 años de historia, la British India se ha creado un nombre en todos los aspectos. No sólo en el puramente técnico—ya que fue la primera naviera que adoptó la máquina "compound"—sino también desde el punto de vista de sus actividades en épocas de crisis para la nación.

En 1878, durante la guerra ruso-turca, varios fueron fletados como transportes. E igual ocurrió al año siguiente durante la expedición que dio lugar a la guerra contra los zulúes. En 1881, la guerra contra el Transvaal y, cuatro años más tarde, la operación militar contra los suakims, llevaron de nuevo a los mercaderes de la British India a prestar servicios con las fuerzas armadas.

Y esta cooperación continuó con motivo de la expedición a Persia en 1888, los levantamientos en Uganda en 1879, la guerra del Sudán y, en la misma fecha, la ocupación de Creta.

Como transportes de tropas, municiones, equipo y remona, apenas tuvieron momento de descanso y, entre 1899 y 1901, en los momentos álgidos de la guerra contra los boers, quince unidades de la naviera estuvieron dedicadas al transporte de tropas coloniales a Sudáfrica. Y, según documentos de la época, el contingente de tropas indias por ellos transportado fue, en determinado momento de la lucha, decisivo para el triunfo de Lord Kitchener.

Al mismo tiempo que esta lucha se llevaba a cabo en tierras sudafricanas, estallaba en China la rebelión de los boxers. Fue entonces que de nuevo fueron requisadas las necesarias unidades de la B. I. pa-

saya gris de la guerra y, cuando de nuevo retorna la paz, muchos de sus barcos faltan a la cita con ella.

El "Karanja" resultó hundido en aguas del Africa del Norte cuando los desembarcos aliados. En sus cercanías lo fue también el "Rohna", que se llevó consigo a 1.150 de los

En 1951 se procedió a la entrega por los astilleros de la Barclay Curle del nuevo "Kenya", trasatlántico que con un gemelo aún en grada—el "Uganda" hoy en puerto—habría de llevar a cabo la línea entre Londres, Malta, Port Said, Aden, Mombasa, Tanga, Zanzibar Dar-es-Salaam y Beira.

De 14.446 toneladas, las características y estampas de ambos "liners" eran iguales: 126 metros de eslora por 21 de manga mientras que el aparato motor lo componían turbinas ed vapor que, sobre dos hélices, les garantizaban 16 nudos de media en servicio normal.

Un año después de la entrega del "Kenya", Barclay Curle entregó el "Uganda" que, precisamente, hacia el número 450 de los barcos que, desde su fundación, se habían incorporado a la flota de la British India.

En las pruebas oficiales de velocidad y consumo, el "Uganda" superó todo lo previsto y logró una media muy superior a la estipulada en el contrato de construcción. Concretamente alcanzó los 19,2 nudos.

Con esta justa fama y merecido buen nombre por lo excelente de su construcción, inició el "Uganda" su viaje inaugural el 2 de agosto de 1952. Por entonces llevaba el casco pintado del negro entonces tradicional, que, a partir de 1955, se cambió por el blanco, más acorde para barcos que hacían la línea a puertos del trópico.

Por entonces el "Uganda" disponía de acomodación para 167 pasajeros en primera y 166 en turista, todos ellos en camarotes con aire acondicionado. Los seis salones públicos

### Los "Educational Cruises"

En 1912, la B. I. se hizo cargo de dos "liners"—"Nevasa" y "Neuralia"—que estaban debidamente acondicionados para el transporte de tropas y, en épocas de paz, para el relevo

vos "Kampala" y "Karanja" y, un año más tarde, los "Sangola", "Sirdanha" y "Santhia". Los "Dara", "Daressa", "Dumra", "Dwarka" y "Mombasa" son los que, hasta cierto punto, marcan una nueva etapa en la historia de la naviera y preparan la llegada de los "Kenya" y "Uganda".

### La historia del "Uganda"

En 1951 se procedió a la entrega por los astilleros de la Barclay Curle del nuevo "Kenya", trasatlántico que con un gemelo aún en grada—el "Uganda" hoy en puerto—habría de llevar a cabo la línea entre Londres, Malta, Port Said, Aden, Mombasa, Tanga, Zanzibar Dar-es-Salaam y Beira.

En sus cinco bodegas, el "Uganda"—como también su gemelo el "Kenya"—tenía capacidad para el transporte de 390.000 pies cúbicos de carga seca y 20.800 de refrigerada. Dos palos y cinco pares de posteleros sostenían un numeroso y buen equipo de plumas que, en puerto, aceleraban al máximo las operaciones de carga y descarga. En el trinquete, y para cargas pesadas, ambos llevaban un punal real de 30 toneladas de potencia de izada.

La estampa marinera que en ellos se logró era agraciada y elegante. Parecía estar inspirada en la de los "Amra" y "Arona" de 1938 que, después de la guerra, dieron paso a los antes citados que, con claridad, reflejan y llevan bien marcado el sello característico de los "liners" todos que en la B. I. han sido.

El cierre del Canal de Suez como consecuencia de la "guerra de los seis días", trastocó por completo el servicio de la British India a los puertos de Africa Oriental. Este se lleva a cabo ahora vía nuestro puerto y Ciudad del Cabo y, por lo que a la línea de pasajeros respecta, sólo está servido por el "Kenya" que, precisamente, el sábado llegará a Santa Cruz.

Como antes indicamos, el "Kenya" llegará el próximo sábado a Santa Cruz. Procede de puertos de Africa Oriental y, vía Ciudad del Cabo, regresa a Londres, puerto en el que, de momento, quedará amarrado en espera de una decisión con respecto a su futuro.

Y es que, dada la competencia que la aviación ejerce sobre las líneas regulares de navegación, resulta de problemática explotación económica el mantener en servicio un "liner" que, tanto por su consumo—está provisto de turbinas de vapor— como por los gastos de sostenimiento, no rinde lo suficiente en las actuales circunstancias.

Levo de las guarniciones por vía aérea, se encontraba amarrado en el río Fal. El "Nevava" fue modernizado y acondicionado por los astilleros de la Silley, Cox and Co., de Falmouth y, el 28 de octubre de Southampton en su primer crucero, fletado por la Staffords-hire Educational Authority. Su segundo viaje lo realizó bajo los auspicios de la Borough of Barnet Education Authorities y, a partir de entonces, el "Nevava" amplió más y más sus actividades.

La venta del "Dunera" motivó que sólo el "Nevava" se dedicase a tales viajes y, por ello, el "Uganda" fue retirado de servicio y transformado para reemplazar al viejo transporte que, veterano de la segunda guerra mundial, resultaba de antieconómica explotación.

El "Uganda" fue entonces enviado a los astilleros alemanes de la Howaldtswerke, en Hamburgo, donde se le sometió a una completa transformación. De la cubierta de paseo hacia arriba, toda la superestructura se desmontó, incluso la chimenea y los palos, y se procedió a darle una nueva silueta, la misma que hoy luce en puerto.

Se cubrió el pozo de proa y desmontaron los palos, si bien el mayor se colocó luego sobre el puente y, a proa, quedó un postelero para el servicio de la escotilla allí instalada.

Calorces grandes botes metálicos, todos ellos sobre pescantes de gravedad, constituyen hoy su complejo equipo para caso de naufragio. Estas embarcaciones son todas de motor y cuentan, además, con equipos radioreceptores y transmisores.

Se instalaron nuevos dormitorios, salas de estar, bibliotecas, aulas y los correspondientes comedores. En febrero de 1968, la British India se hizo cargo en Hamburgo de su modernizado "Uganda" que, desde todos los puntos de vista, resulta un barco enteramente nuevo de quilla a perilla, tales han sido las reformas y modificaciones que en él llevaron a cabo los ingenieros navales de la Howaldtswerke.

Como antes indicamos, el "Kenya" llegará el próximo sábado a Santa Cruz. Procede de puertos de Africa Oriental y, vía Ciudad del Cabo, regresa a Londres, puerto en el que, de momento, quedará amarrado en espera de una decisión con respecto a su futuro.

Y es que, dada la competencia que la aviación ejerce sobre las líneas regulares de navegación, resulta de problemática explotación económica el mantener en servicio un "liner" que, tanto por su consumo—está provisto de turbinas de vapor— como por los gastos de sostenimiento, no rinde lo suficiente en las actuales circunstancias.

SEPTEMBER 1968

**B I** 1969 ITINERARIES

*Educational Cruises*

S.S. NEVASA 20,846 ton  
S.S. UGANDA 17,051 ton

BRITISH INDIA STEAM NAVIGATION CO. LTD

Portada del folleto que anuncia los itinerarios de la B. I. para el año actual. En la foto, a todo color, el "Nevasa" atracado a nuestro muelle Sur durante su última escala. (Reproducciones fotográficas, Juan Hernández).