

LA ISLA y los barcos

El frigorífico inglés "Hardwicke Grange", primer barco de la Houlder que viene a Santa Cruz después de 1939

En la época del carbón, los vapores de la naviera eran aquí conocidos con los sobrenombres de «CRISTOS» y «BLANCAS»

En 1890, el «HORNBY GRANGE» -luego «AGUSTINA FORNER» bajo bandera española- inauguró el servicio a Buenos Aires, vía nuestro puerto

Cuando adquirió sus primeros «motor ships», la Houlder Brothers suspendió las escalas regulares en Tenerife

El pasado día 18, cuando, como siempre—el puerto de Santa Cruz lucía pintado de barcos, en el Muelle Sur atracó la motonave británica "Hardwicke Grange" que, con un cargamento de carne congelada, llegaba de puertos sudamericanos.

Sobre su estampa marinera—moderna y gallarda—lucía la chimenea en que, como en los años del Santa Cruz puerto carbonero, campaba la blanca cruz de Malta, distintivo entonces, como ahora, de la vieja Houlder Brothers, la naviera londinense tan ligada en otros tiempos al desarrollo portuario de nuestra ciudad.

Con su moderna proa lanzada y popa de crucero, el "Hardwicke Grange" trajo evocaciones de tiempos que ya no son, de tiempos en que—fondeados a la gira—los barcos de la naviera carboneaban "a la burra" y, al mismo tiempo, tomaban a su bordo cargamentos de "huacales" que, en amplias cubiertas sobre los pozos, seguían en ellos viaje a Londres o Liverpool.

La chimenea del "Hardwicke Grange" se adornaba con el leve respirar de los diesels, que no empenachada y adornada con el blanco pañuelo que los "mambrús" dejaban escapar con suave silbido mientras, sobre la blanca superestructura—aquella rematada por los pescantes de "cuello de ganso"—se posaba el negro, impalpable polvillo del carbón, el "best Cardiff" que, desde las gabarras, pasaba a los "coal side bunkers".

Pero, repetimos, en la chimenea—moderna y con caída leve y elegante—lucía la misma blanca cruz que, durante muchos, muchos años, fue presencia constante y regular en las aguas de este nuestro vie-

fué fletada por el joven Edwin Savory que, por aquella fecha, había dejado su empleo en la firma naviera Ionides Sgouta and Company y, por su cuenta, se había establecido como "ship and insurance broker" en el 6 St. Benet's Place, de la londinense Gracechurch Street.

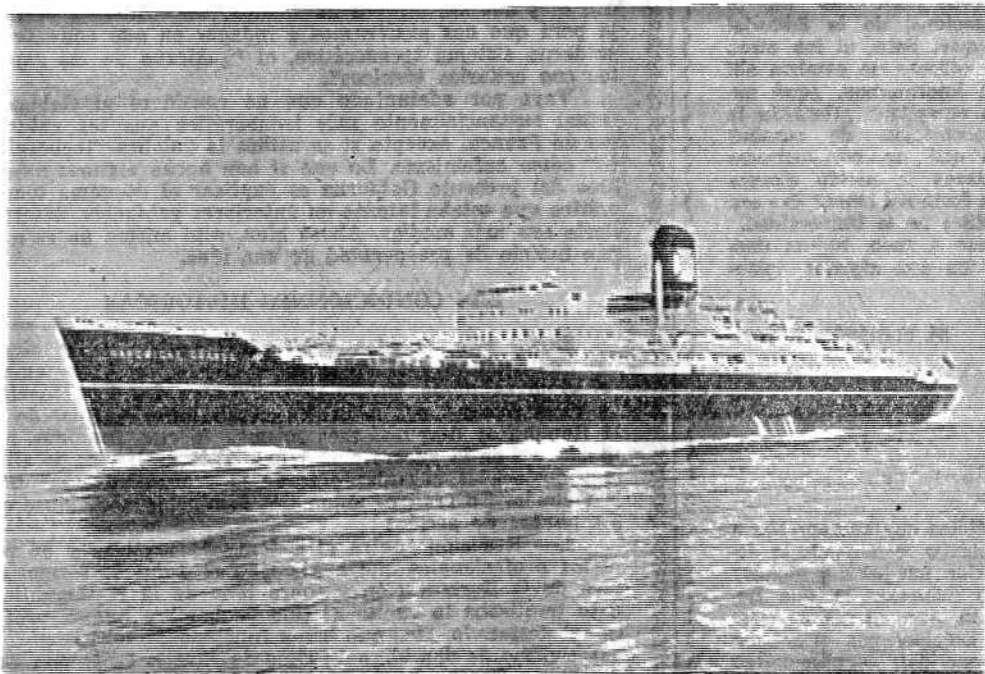
Y así, modestamente, comenzó sus actividades la naviera que, con 122 años de historia y recuerdos, hoy ocupa un destacado lugar entre las que lucen a popa el "Red Duster".

Fueron primero barcos fletados, barcos de vela que, todos, llevaban tras sí la fama de sus rápidas singladuras y también, la de sus magníficas entregas de la carga a ellos confiada. Eran "windjammers" que, en aquella época de la emigración a Australia y Nueva Zelanda, llevaban "second class passengers" y, en los viajes de vuelta, recalaban por puertos de la India para completar la carga.

Hoy aún se encuentran sus nombres en el libro grande de la historia de la navegación—"Isles of the South", "Crest of the Wave", "Golden Horn", "Golden Sunset", etc.—y que, poco a poco, pero con ejemplo constante, extendieron sus terminales a todos los puntos del globo. De los desolados fondeaderos del salitre chileno a Calcuta, de Ciudad del Cabo y Algoa Bay a Hong Kong, los "clippers" de Houlder eran conocidos y siempre distinguidos pues, junto a sus nombres, la Prensa náutica añadía al anunciar sus llegadas o salidas el "newly coppered", garantía para aquellos barcos de madera tripulados por hombres de hierro.

En 1856, Alfred Houlder se unió a su hermano y, desde entonces, la naviera, con

Por Juan Antonio PADRON ALBORNOZ



La motonave inglesa "Hardwicke Grange", de la Houlder Brothers, que el pasado día 18 recaló por Santa Cruz.

muchos los que así los conocen, por los "cristos".

Y, desde entonces, "cristos" fueron todos los nuevos vapores que la Houlder, en plena y floreciente etapa de expansión, construyó para su línea sudamericana.

Para mejor atender el servicio—que tan prometedor se ofrecía—se adquirió el vapor "Florence" que, con el nuevo nombre de "Elstree Grange", se incorporó a la línea regular, línea que, en aguas del Plata, estaba respaldada por los

cio y, al mismo tiempo, los otros hicieron viajes a puntos que, por entonces, apenas disponían de medios para la carga y descarga. Y fue así como el "Urmston Grange" tomó a su bordo un importante cargamento de carne en las playas de Puerto Delgado, en el Estrecho de Magallanes, operación que realizó abarloado al pontón "Oneida". Por su parte el "Hornby Grange" recaló en una de las playas de las islas Falkland donde, con sus propios botes salvavidas, procedió

año, no era menor el incremento que experimentaba el que se hacía con el Plata y, ya en 1904, se contrató el transporte de carne desde África del Sur, si bien en esta ocasión se trabajó en íntima cooperación con otras navieras, una de ellas la aquí tan conocida Bucknall Line.

Durante la guerra ruso-japonesa, los "Everton Grange" y "Ovingdean Grange" dejaron de hacer escalas en Santa Cruz y, fletado por los japoneses el primero—se le destinó al

de nueva construcción y productos de tres diferentes astilleros.

En 1911, la Furness adquirió un importante paquete de acciones y, como lógica consecuencia, se reorganizó el consejo de administración de la Houlder y también, el de la British Transport Company.

Fue entonces cuando la Houlder Brothers—que no perdió en identidad dentro del grupo Furness Withy—creó la British and Argentine Steam Navigation Company Ltd., naviera que, asociada, con sus unidades mantendría el servicio sudamericano en conexión con la Houlder, que, al fin y al cabo, era la que financiaba el proyecto y, por tanto, los frigoríficos de la nueva empresa llevarían sus colores y contraseña.

Pendiente de la terminación de los tres frigoríficos cuya construcción se había ordenado, la British and Argentine Steam Navigation Co. Ltd. adquirió el vapor "Cheside" a la Argentine Cargo Line. Era éste de 5.681 toneladas y, botado en 1906 en los astilleros de la Sir J. Laing and Sons, de Sunderland, fue transportado en frigorífico y, con el nuevo nombre de "La Blanca", se incorporó al servicio a Buenos Aires, servicio en el que, tanto a la ida como a la vuelta, hacía escala en Santa Cruz de Tenerife.

Hasta entonces, ya lo indicamos, los barcos de la Houlder

Esto hizo que la Houlder se interesase más y más por sus líneas con América del Sur—en especial con Montevideo y Buenos Aires—y, tras asociarse con la Geo. V. Turnbull, de Glasgow, adquirieron el control de la J. A. Webster and Co. Ltd.

Paralelamente a esta expansión de su flota—estaban en construcción varios del tipo "Grange" y, además, "El Cordobés"—se firmó contrato con la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, de Buenos Aires, que montaba entonces

sus factorías y frigoríficos en Puerto Bories, en la angostura de Ultima Esperanza, Sur de Patagonia.

Este contrato trajo aparejado el trabajo de balizar debidamente toda una serie de canales difíciles—especialmente el denominado Kirk Narrows—trabajo encomendado al capitán Mc Camley y, ya en su primer viaje, el flamante "El Cordobés" allí cargó para, via Buenos Aires y nuestro puerto, dirigirse a Lisboa, Londres y Amberes.

La primera guerra mundial

El nuevo "meat carrier" era una segunda edición, corregida y aumentada, de los "La Rosarina" y, entregado por la Palmers en 1913, alcanzaba media de 15 nudos y, además de acomodación para 15 pasajeros en primera y 400 emigrantes, en sus bodegas tenía capacidad para el transporte de 400.000 pies cúbicos de carne u otros productos perecederos.

Cuando comenzó en 1914 el ronco trueno del cañón de la guerra, en respuesta al llamamiento hecho por el entonces Primer Lord del Almirantazgo, Mr. Winston Churchill, la Houlder se apresuró a artilar sus barcos y, pocos días más tarde, el "La Correntina" se hizo a la mar con una pieza de 76 milímetros instalada en la toldilla.

que, bajo sus colores, lo emplearon en aguas del Báltico hasta que, en 1918, fue devuelto a sus armadores.

El ya veterano "Urmston Grange" fue adquirido por el Almirantazgo y, cargado de piedras y cemento, fue hundido obstruyendo una de las entradas a Scapa Flow. Días más tarde, el "Lynton Grange" fue detenido en aguas del Atlántico por el crucero "Dresden" y, tras comprobar no llevaba carga considerada contrabando—era la etapa primera de la guerra y esto se llevaba entonces cumplidamente—se le dejó en libertad horas más tarde. No ocurrió así con el "La Correntina" que, apresado por el crucero auxiliar "Kronprins Wilhelm" a unas 270 millas de la costa brasileña, fue hundido después de poner a

del carbon, el "best Cardiff" que, desde las gabarras, pasaba a los "coal side bunkers". Pero, repetimos, en la chimenea—moderna y con caída leve y elegante—lucía la misma blanca cruz que, durante muchos, muchos años, fue presencia constante y regular en las aguas de este nuestro viejo y querido Santa Cruz.

Nueva etapa de progreso

Con la adquisición de la bribarca "Queen of the North", en 1879, la Houlder Brothers dejó de interesarse en barcos de casco de madera y optó por los de hierro para, poco más tarde, hacerlo con los de acero.

Dos años después, la naviera firmó un contrato con la River Plate Fresh Meat Company para el transporte de carne desde Buenos Aires a puertos del Reino Unido y, para atender al nuevo tráfico, fue necesario ir al fletamento del vapor "Meath"—de 2.403 toneladas y construido por la Palmer's en 1879—que, en diciembre de 1883, cargó en las factorías de Campana y, después de descargar parte de la carne en Amberes, continuó a Londres.

Este barco, con el "Wexford", también fletado, continuó en la línea citada hasta que, en 1890, la Houlder Brothers adquirió sus propios "steamers".

La exportación de carne australiana se llevó también a cabo mediante el fletamento de vapores—"Albion", "Dunedin", "Sorrento", etc.—que, poco más tarde, fueron sustituidos por los "Hubbuck", "Delcomyn", "Warrigal", "Murrumbidgee" y "Woolloomooloo", todos ellos de la W Lund's.

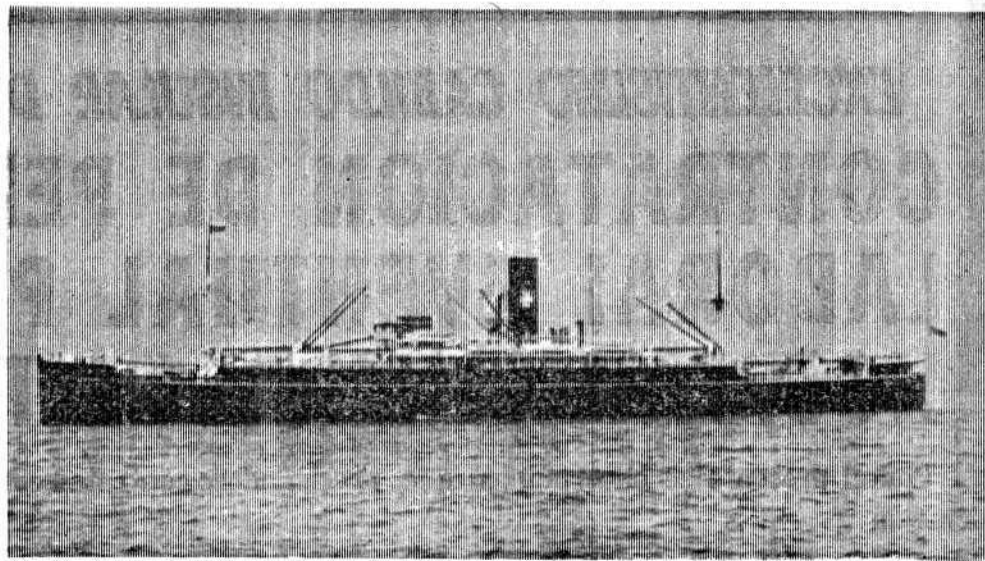
En 1890, la Houlder Brothers se hizo cargo de su primer vapor, el "Hornby Grange", botado en los astilleros de la Wigham, Richardson and Co., en Newcastle on Tyne. De 2.355 toneladas, era barco de cubierta corrida, de 90 metros de eslora por 12 de manga, y en sus cuatro bodegas, llevaba seis cámaras debidamente acondicionadas para el transporte de carne, cámaras con una capacidad total de 70.000 pies cúbicos.

Estaba equipado con una alternativa triple que, tomando vapor de tres calderas escocesas, le daba una media, a régimen normal, de 10 nudos. En el trinquete llevaba vergas para largar aparejo de cruz y, sobre la superestructura—escuálida según la moda imperante—se alzaban dos chimeneas que, muy juntas y ador-

der eran conocidos y siempre distinguidos pues, junto a sus nombres, la Prensa náutica añadía al anunciar sus llegadas o salidas el "newly coppered", garantía para aquellos barcos de madera tripulados por hombres de hierro.

En 1856, Alfred Houlder se unió a su hermano y, desde entonces, la razón social cambió a Houlder Brothers y, en años posteriores, otros miembros de la familia—Augustus F. Houlder, R. E. Cayford, etc.—figuraron en el consejo de administración.

Vía nuestro puerto, el



Con la falúa del práctico al costado, el "Princesa" se dirige al fondeadero para, allí iniciar el carboneo.

"Hornby Grange" se hizo a la mar y, poco después, le siguió el "Ovingdean Grange", de sus mismas características pero construido en los astilleros de la Sir Raylton Dixon and Co., en Middlesbrough.

La llegada de estos barcos a Santa Cruz—recalaban tanto en los viajes de ida como de vuelta para carbonear y refrescar la aguada—significó una gran novedad, no en vano estaban entonces considerados, y con toda razón, como entre los "largest frozen meat carriers". Pero en aquel Santa Cruz puerto carbonero existía, y luego se perdió, una gracia especial para bautizar a los barcos que, nuevos, por aquí recalaban. Y así como los Blue Funnel se convirtieron en "bufandas" y el "Dabulamanzi" en el "La burra mansa"—y mucho habría que escribir sobre el tema—el simple hecho de que los barcos de la Houlder Brothers llevasen en la chimenea la blanca cruz de Malta fue motivo para que aquí se le conociese, y aún son-

sión, construyó para su línea sudamericana. Para mejor atender el servicio—que tan prometedor se ofrecía—se adquirió el vapor "Florence" que, con el nuevo nombre de "Elstree Grange", se incorporó a la línea regular. línea que, en aguas del Plata, estaba respaldada por los "Apa", "Asunción", "Pilcomayo" y "Rio Paraguay", todos ellos bajo bandera paraguaya y registrados como propiedad de la Paraguayan Development Co., una filial de la Houlder.

No había abandonado la naviera el transporte de carnes desde puertos australianos y, para ello, fundó las Produce Agency Ltd.—que trabajaba con la Gladstone Meat Company—y la Eastern and African Cold Storage Ltd.

En 1894, la Workman, Clark

el "Hornby Grange" tomó a su bordo un importante cargamento de carne en las playas de Puerto Delgado, en el Estrecho de Magallanes, operación que realizó abarloado a pontón "Oneida". Por su parte el "Hornby Grange" recaló en una de las playas de las islas Falkland donde, con sus propios botes salvavidas, procedió al embarque del cargamento que allí se le había preparado y que, luego, congeló en sus propias cámaras.

Los nuevos "Royston Grange"—éstos ya con acomodación para pasajeros—"Beacon Grange" y "Ripplingham Grange" fueron entregados en 1897 y, dos años más tarde, ya navegaban bajo la contraseña de la naviera diez magníficos frigoríficos y el capital social se elevaba a 500.000 libras esterlinas.

Durante la guerra contra los

and Co. Ltd., de Belfast, entregó el rápido "Urmston Grange", barco de 3.424 toneladas que, en 23 singladuras, cruzó de Londres a Montevideo en su viaje inaugural, travesía ésta que, por entonces, se reputaba como "the fastest passage recorded up to that time from London direct".

Nuevos vapores—"Langton Grange", "Denton Grange", etc.—se incorporaron al servi-

boers, la Houlder transportó remonta desde Estados Unidos, Canadá, Argentina y Australia y, cuando la lucha terminó, según datos oficiales en sus barcos habían llegado a Ciudad del Cabo 11.000 caballos y mulos. Al mismo tiempo llevaron material de guerra y tropas—en especial desde Australia,—misión ésta en la que destacó el "Southern Cross".

Antes de la primera guerra mundial

En 1901, poco después de que ingresase en la naviera Mr. Maurice Charles Houlder, hijo del fundador, se entregó el nuevo "Drayton Grange"—vapor de 6.648 toneladas, construido por la Workman, Clark and Co.—y, en el "second and market", se adquirieron los "Rapidan" e "Indramayo" que tomaron los nuevos nombres de "Haversham Grange" y "Thorpe Grange". Estos dos vapores, muy diferentes al "Drayton Grange"—éste era

un magnífico "steamer" de cuatro palos—databan de 1893 y 1889 respectivamente y se les adaptó para el servicio hasta que, poco después, en 1902 y año siguiente, se entregaron los "Oswestry Grange" y "Everton Grange", de 7.300 toneladas y que, como el "Drayton Grange", remataban sus estampas marineras con los cuatro palos que estaban entonces de moda.

Mientras el servicio con Australia aumentaba año tras

operación con otras navieras, una de ellas la aquí tan conocida Bucknall Line.

Durante la guerra ruso-japonesa, los "Everton Grange" y "Ovingdean Grange" dejaron de hacer escalas en Santa Cruz y, fletado por los japoneses el primero—se le destinó al transporte de remonta,—el segundo lo fue por los rusos que, con material y viveres, lo emplearon entre Vladivostok y Puerto Arturo. Terminado el conflicto, estos "cargoliners" de la Houlder Brothers tuvieron a su cargo la repatriación de parte de las fuerzas rusas estacionadas en Puerto Arturo y otros puntos de Extremo Oriente.

Ya por esta época, la naviera comenzó a vender algunas de las unidades que, por su bajo rendimiento, no ofrecían una rentable explotación económica. Y así fue cómo los "Ovingdean Grange" y "Urmston Grange" pasaron a las S. Grooshtetky, de Vladivostok, y Siemens Brothers respectivamente, si bien éste último fletado, que no vendido en firme.

El "Haversham Grange" se perdió por incendio en octubre de 1906 cuando, desde Ciudad del Cabo, se dirigía a Londres, vía nuestro puerto, con un cargo de carne congelada y, tres años más tarde, el "Langton Grange" embarrancó en North Bishop y, dos meses después, el "Southern Cross" corrió idéntica triste suerte en la ría de Vigo.

Para paliar estas pérdidas se adquirió el "Guardiana"—de la British Maritime Trust Ltd.—que fue rebautizado "Sutherland Grange" y, al mismo tiempo, se fue a la fundación de una naviera filial, la Empire Transport

Company que, en menos de un año, ya contó con diez cargueros—"British Transport", "Indian Transport", "Argentine Transport", etc.—todos ellos



El "Baronesa", ya listo, comienza a virar el ancla para proseguir sus singladuras.

Brothers eran aquí conocidos por el sobrenombre de "cristos", debido ello a la cruz de Malta que lucían—y aún lucen—en sus chimeneas. Pero con la primera escala del "La Blanca" cambió un tanto tal denominación y, desde entonces, "blancas" o "cristos" fueron todos ellos.

Tras el "La Blanca" se incorporó al servicio el "La Rosarina", seguido por los "E. Cordobés", ex "Indradevi" "El Uruguayo" y "El Paraguayo".

Un año más tarde se incorporaron los "La Correntina", "Lynton Grange", "Denby Grange" y "Oaklands Grange", construidos por los astilleros de las Irvine's y Northumberland Shipbuilding Co.

En diciembre de 1911, el "Everton Grange" fue vendido a la New Zealand Shipping Co.—la propietaria de los aquí llamados "mamarias de cruce"—y, en 1912, la Houlder vendió parte de sus intereses y flota en el servicio australiano a la Federal Line.

En junio se había entregado a la naviera el "Panamá Transport", último "steamer" que la Houlder recibió en plena paz; ya entonces la Empire Transport Company poseía 19 cargueros, todos ellos de nueva construcción, que resultaron de vital importancia para el grave problema que comenzaba a vivir la flota mercante que navegaba bajo el "Red Duster".

Entonces, como ahora, los "cristos"—o "blancas" si se prefiere—consignaban aquí a la firma Hamilton y Compañía y, durante los primeros meses de la guerra, si bien pintados de gris y artillados, continuaron sus escalas en Santa Cruz, escalas que luego suprimieron cuando, ante la amenaza de los submarinos alemanes, dejaron de navegar en solitario y se integraron en los convoyes.

La primera pérdida de la naviera fue la del "Victorian Transport" que, mientras descargaba en Stettin, fue apresado por los alemanes

salvo a su tripulación que, en el "Sierra Córdoba", fue enviada a Buenos Aires.

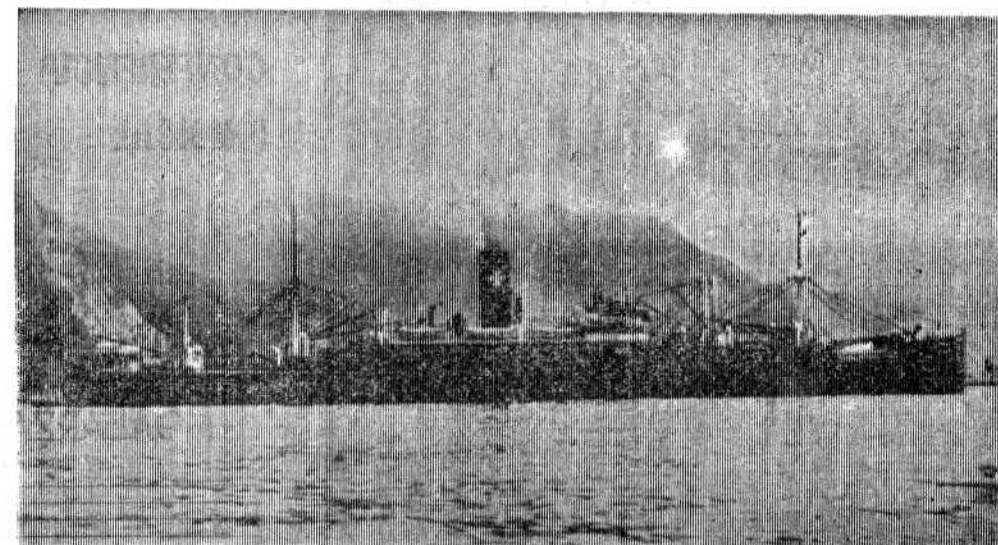
Mientras, continuaba el esfuerzo para, en astilleros británicos, construir nuevos cargueros y, en 1915, nueve fueron entregados a la Houlder y sus filiales, en especial a la British Empire Steam Navigation Co. Ltd., fundada en 1914 bajo la dirección de Mr. F. H. Houlder.

Otros vapores cayeron en la lucha dura y silenciosa de la mar—"Natal Transport", "British Transport", "Denby Grange", etc.—y, cuando la acción de los submarinos se hacía más y más aguda, se entregaron los "Abadesa" y "Condesa"—de nueva construcción—y se adquirieron los "Buteshire" y "Clutha River", rebautizados "Bollington Grange" y "Rhodesian Transport", si bien el primero luego tomó el de "Canonessa".

Cuando ya la guerra finalizaba, los astilleros de la Sir Raylton Dixon botaron el "Baronesa", gemelo de los "Duquesa", "Marquesa" y "Princesa" que resbalaron por las gradas de las firmas constructoras Irvine's, Hamilton y Stephens respectivamente. De 8.979 toneladas, eran unidades mixtas que, ya con popa de crucero—eran del tipo "long bridge deck"—tenían muy amplia capacidad para carga refrigerada en sus seis bodegas.

Estos fueron los barcos que, terminada la lucha, cuando de nuevo la paz se extendía por el mundo—volvieron a Santa Cruz que, así, lució de nuevo en sus aguas las estampas marineras de los "cristos" y "blancas".

Comenzó entonces a desprenderse la Houlder de los ya veteranos que, ante la incor-



El "Duquesa", frente a Valleseco, carbonea y toma cubertada de "huacales" de plátanos.

(Pasa a la página 21)

LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la página 4)

poración de las nuevas unidades, no resultaban rentables y fue así cómo el "Hornby Grange"—que había servido a la naviera durante 29 años—pasó en 1919 al armador valenciano Redo Forner y, rebautizado "Agustina Forner", arboló los colores españoles y, dedicado al "tramp", continuó en la mar hasta su desguace en 1928.

El "Elstree Grange" también fue vendido a armadores españoles—a la firma L. C. de Zabala concretamente—y, matriculado en Bilbao con el nuevo nombre de "Manu", fue luego adquirido por la naviera Suárez y Núñez que, en 1929, lo vendió también para desguazar.

Otros muchos fueron vendidos — "St. Lawrence River", "Fraser River", etc. — y, al

El triste final de los "steamers"

La aparición del "Upwey Grange" significó la rápida desaparición de los "blancas" por Santa Cruz.

En 1926, el ya viejo "El Cordobés" — viejo no por años, si por su poco rentable explotación en comparación con los "motor ships" — fue vendido a armadores italianos que, con el nuevo nombre de "Pratomagno", lo emplearon en el "tramp" hasta que, en 1931, y como consecuencia de la baja de fletes ocasionada por la crisis de Wall Street, lo vendieron para desguazar.

Tras él fueron directamente al desguace los "American Transport", "Cape Transport", "Royal Transport" y "Elstree Grange", éste último el antiguo "Abadesa" que había sido rebautizado poco antes.

En abril de 1930, el "Thorpe Grange" fue también desguazado mientras que, el "Indian Transport", fue adquirido por armadores griegos y, rebautizado "Thetis A", continuó en la mar hasta que, en julio de 1940, fue hundido por un submarino alemán cerca de Cape Clear.

En 1933, ocho vapores — "Lynton Grange", "Sutherland Grange", "Pacific Transport", etc. — fueron vendidos en bloque a una empresa italiana de desguazadores mientras que, los tipo "River", más modernos, fueron adquiridos por armadores griegos para su posterior utilización en el tráfico "tramp".

Ya pocos "cristos" y "blancas" recalaban por Santa Cruz y, mientras nuevas motonaves se construían, continuaba la venta de los veteranos vapores

mismo tiempo, se concluyó el primer "Hardwicke Grange", botado en octubre de 1921 en los astilleros de la Hamilton, en Port Glasgow.

Y continuaron los "cristos" y "blancas" por el puerto de Santa Cruz. Venían de Buenos Aires y Montevideo a carbonear y, al mismo tiempo, embarcar cubiertas de "huacales" de plátanos para Londres o Liverpool pero, poco a poco, el leve respirar de los "motor ships" se alzaba como fantasma fatídico en el horizonte y, así desplazaba los negros penachos de los "steamers" que entonces predominaban.

Los "cristos" y "blancas" vieron aparecer en su flota — ya en 1925 — al "Upwey Grange" y, tras él, otros "motor ships" se incorporaron y, al mismo tiempo, señalaron el rápido declinar de los vapores que por aquí recalaban.

res que, hasta entonces, adornaban nuestras aguas con sus airosos penachos de humo negro y espeso.

El "Ovingdeam Grange" fue vendido y rebautizado "Pearlstone" — hace no muchos años aún navegaban bajo bandera argentina y nombre de "Rio Chubut" — mientras que el "Langton Grange" pasó a la Couloutros griega con el nuevo de "Nicolao M. Embiricos".

En octubre de 1937, y por sólo 15.750 libras esterlinas, el amarrado e inútil "El Paraguayo" fue vendido a la Cashmore Ltd. para desguazar y, tras él — vendido a la misma empresa — corrió idéntica triste suerte, por 27.000 libras, "El Uruguayo". El "La Rosarina" estaba también amarrado en Birkenhead y, en septiembre, bajo bandera japonesa zarpó de Liverpool con rumbo a Osaka, puerto donde terminó sus días de mar.

La guerra se extendió por todo el mundo y, durante ella, Houlder y sus filiales perdieron quince unidades — con un total de 120.028 toneladas —, una de ellas el "Duquesa" que, apresado por un "acorazado de bolsillo" alemán, durante meses, con una tripulación de presa a su bordo, navegó por el Atlántico Sur para suministrar de carne y víveres frescos a los "raiders" y forzadores del bloque que, desde el Japón, intentaban llegar a puertos franceses ocupados por la fuerza de Hitler.

Consumió el "Duquesa" todo su combustible y, unas veces a remolque, otras quemando la madera que había abordado, se mantuvo hasta que — ya va-

ció — fue hundido con cargas en su doble fondo.

De los viejos vapores, en 1945 aún flotaban los "Baronesa", "Marquesa" y "Princesa" que, a sus muchos años, iniciaban el desgaste ocasionado por el esfuerzo que habían llevado a cabo durante los años del conflicto.

La Houlder los mantuvo algún tiempo en servicio y, cuando recibió algunos "Empires" y dos "Liberties", los veteranos marcharon al desguace y, ya en agosto de 1946 — cuando finalizó la descarga en Londres — el "Baronesa", último de los "cristos" o "blancas" del

Santa Cruz puerto carbonero, marchó a Amberes, donde, poco después, comenzó el rápido descoser de sus viejas planchas.

Así terminaron los vapores que, con el primer "Hornby Grange", comenzaron a escribir su historia, magnífica, en Santa Cruz, el mismo que, hace unos días, se adornó con la gracia fina del segundo "Hardwicke Grange", el "motor ship" que — descendiente de los "cristos" y "blancas" — hizo revivir viejas memorias, viejas evocaciones del puerto que fue y que, por paradoja, siempre es, siempre será.

ALOJAMIENTOS PARA EL GANADO DE CERDA

(Viene de la página 17)

en caso de animales de cebo nado, o rasilla de cemento, para asegurar la sequedad.

VENTILACION

El cerdo convierte mejor el alimento en carne cuanto menos viciado y más puro es el aire que respira, por lo tanto conviene que la ventilación sea lo más perfecta posible.

La abundancia de puertas y ventanas crea corrientes de aire que molestan a este animal de constitución tan sensible al frío y al calor.

Tendremos que buscar un buen sistema de ventilación que efectúe la renovación del aire de forma uniforme y continua, no creando corrientes directamente sobre los animales y siendo regulable a voluntad.

Son recomendables ventanas situadas a 1'50 metros de altura, abatibles hacia el interior y en una proporción de un metro cuadrado de ventana, por cada 10 m2 de superficie cubierta.

ILUMINACION

La función de las radiaciones solares no es sólo la de dar claridad y visibilidad en el interior del alojamiento, sino también ejercer una acción bactericida y desinfectante, así como de estimulante orgánico.

Tanto una luz excesiva como deficiente es perjudicial para el buen estado de los cerdos, por lo que aprovechamos para darle la cantidad necesaria, con arreglo a la superficie de la planta cubierta de la cochiguera. La norme expuesta de 1:10, puede rebajarse a 1:15

TEMPERATURA

Las necesidades ambientales son distintas según la edad y el destino del animal. Las temperaturas excesivamente elevadas como las muy bajas son perjudiciales a estos animales que soportan mal las variaciones térmicas bruscas.

Las temperaturas en las porquerizas deben ascilar, en general, entre los 15 y 23 grados, siendo en esta última la más adecuada para los lechones recién nacidos; y de 15 a 18 grados para los cerdos en cebo

LIMPIEZA

En toda porqueriza pequeña o grande es necesario respetar las mínimas condiciones de limpieza, las cuales no están reñidas con el importe total de su construcción, pues la diferencia entre una cochiguera sucia y otra higiénica es tal, que sólo la disminución de enfermedades y el ahorro que esto supone nos debe obligar a ser escrupulosos en los cuadros que estos animales tan rentables se merecen.

José Ramón García Alvarez
Agente Extensión Agraria

PRECISAMOS

COLABORADORES

Para la venta de relojes y joyas a plazos y ontado. Solicite catálogo y condiciones a:
INDUSTRIAL SUIZA
Apartado, 85. ZAMORA

¡ATENCIÓN!

DIAS: 20, 21 y 22 DE MAYO

6º FESTIVAL DE LA CANCION DEL ATLANTICO

¡¡¡TODAS LAS CANCIONES!!!
¡¡¡TODOS LOS INTERPRETES!!!
¡¡¡TODOS LOS FINALES DE FIESTA!!!

EN DIRECTO PARA USTED
SINTONIZANDO CADA NOCHE...

RADIO CLUB

RADIO JUVENTUD

RADIO POPULAR

ENTREVISTAS... CANCIONES... PREMIOS...
TODO EL DESARROLLO DEL FESTIVAL
EN LA RETRASMISION RADIOFONICA
MAS COMPLETA DEL AÑO

Gracias al patrocinio de:

GORTAZAR
DECORACION

EL AUTENTICO
DOUBLEMINT

CITIZEN
El reloj japonés, orgullo de la relojería mundial.

belledame
— INSTITUTO DE BELLEZA

MUEBLES
SAN FRANCISCO

cortefiel