

TIC-TAC

LOS QUE VIVEN SU VIDA

Por Luis ALVAREZ CRUZ

Todos, por supuesto, vivimos nuestra vida, si bien los modernos instrumentos de comunicación nos facilitan la tarea de participar un poco activamente en la vida de los otros.

Sin embargo, a pesar de todo, hay gentes que siguen viviendo estrictamente su tiempo, ajenas a lo que sucede fuera de su estrecho ámbito personal y familiar.

Estas gentes, afortunadamente para ellas, vienen a ser algo así como una pausa o paréntesis en el diario acontecer comunal. No es que no participen en los problemas de los demás, sino que la relación no es tan directa y acuciante. Por lo demás, se ven libres de no pocas memeces inefables nacidas en otras esferas, si no influyentes, si por lo menos operantes. Porque la vanidad no es puro quietismo. La vanidad necesita de "fotos" y de palabras con vaho a incienso.

¿Qué puede importarle a un ganapán, a un terrazguero, a un pastor lo que ocurre fuera de él?

No lo digo en elogio del ganapán, ni del terrazguero, ni del pastor, que por lo demás no han menester de frases elogiosas. Lo digo como simple reconocimiento de un hecho al que se le puede o no se le puede atribuir importancia.

Son millares estos individuos pertenecientes a la gran familia humana, por lo común mal avenida entre sus distintos miembros componentes.

Como es lógico—aunque hay que enjuiciar tal vocablo dentro de ciertos límites—, estos individuos—útiles, esforzados y sufridos—suelen ser desestimados e incluso menospreciados, aunque en ocasiones sirvan de motivo a canciones de actualidad, cuando no de pretexto para justificar tales o cuales teorías más o menos sinceras.

Son, de otra manera, el cañamazo en el que bordan no todos los que saben bordar. El oscuro entramado de la vida. El fondo sin fondo del problema social en su acepción más corriente, es decir, sin llegar más abajo de una estimación normal del mismo.

Muchos de ellos no saben nada de nada, lo ignoran todo o casi todo. Menos una cosa: que tienen que trabajar de duro para subsistir. Y esto es lo que hacen con naturalidad y como convencidos de que ese es su único papel en la historia, de la que tampoco han oído hablar.

El desarrollo técnico los ha rodeado de incitaciones a una "vida mejor", y unos las han aceptado, en todo o en parte, y otros no.

Pero, poco a poco, y progresivamente, se van encontrando más metidos en el ancho mundo. No pueden ignorar el automóvil, ni la radio, ni la T. V., ni el cine. De este modo se va ensanchando su radio de preocupaciones.

Ya el bikini no es noticia. Ni lo es tampoco la minifalda. Ni el periódico, aunque no todos sepan leer, batalla ésta que ha ganado el cine, la radio y la T. V., que se los sirve todo hecho, o a través de la palabra hablada o de la imagen. Sobre todo de la imagen, que es el primer encuentro del hombre con el mundo, ya que la palabra—su auténtica creación o descubrimiento sensacional y trascendente—vino después.

Ya han ido perdiendo interés no pocos temas de otro tiempo. Saben cosas que antes no sabían, pero, en gran parte, las saben a medias.

Sólo que esta clase de gentes no se dan importancia. No se preguntan por lo que ignoran. Lentamente se van desprendiendo de sus raíces quietistas e insertándose en las nuevas formas existenciales, dejando atrás a ese núcleo que permanece apegado a su manera de entender la vida, que consiste en no hacerse más preguntas que las que está en condiciones de contestar, todas elementales y todas sustanciales.

Son éstos los que viven su vida, un poco o un mucho aislados de los demás, aunque, de vez en cuando, despiertan de su modorra cada vez que las campanas repican recio.

Uno jamás podría discernir la cuestión de si así son felices o no. Probablemente son felices e infelices a un tiempo mismo. No tienen más remedio que advertir cómo caen por tierra algunos de sus conceptos, pero no se apresuran a sustituirlos por otros nuevos. Prefieren, a presenciar en la pequeña pantalla un torneo de tenis, ingresar una partida de naipes en la venta de la esquina.

LA ISLA y los barcos

La historia marinera del "ABERDEEN", primero de los "verdinos" de la Geo. Thompson

Botado en 1881, con el "Australasian" sustituyó a los veleros con que, desde 1846, la naviera mantenía su línea con Australia

En 1906 fue vendido a Turquía, y seis años más tarde fue transferido a la Administration de Navigation a Vapeur Ottomane

El 25 de agosto de 1915 fue torpedeado y hundido por el submarino inglés «E-11» cerca de donde, días antes, también lo había sido su gemelo

Por Juan Antonio Padrón Albornoz

Como otras muchas navieras dedicadas al tráfico comercial con puertos australianos, la George Thompson and Company, —más conocida en los medios marítimos por Aberdeen Line— decidió en los últimos años de la década del setenta sustituir sus rápidos veleros y "clippers" por vapores.

Con ello daba a sus servicios la regularidad que el avance de los tiempos exigía, máxime cuando —ya por aquella fecha— la Aberdeen Line contaba en su haber con medio siglo de existencia respaldado por un bien ganado prestigio.

Establecida la naviera en 1820, su primer unidad fue el "Childe Haro'd", de 116 toneladas, cuyo viaje inaugural fue a Canadá, con emigrantes, y de donde volvió con madera, pieles y trigo.

En los años siguientes la Geo. Thompson extendió el radio de sus actividades comerciales a puertos del Mediterráneo y, posteriormente, —ya hacia 1840— a todos los puertos del mundo para los que se le ofreciesen fletes a sus veleros.

Las salidas regulares hacia puertos de Australia comenzaron en 1846 y, entre los "clippers" que entonces cubrían tal línea, figuraban los célebres "Phoenician", "Thermopylae" y "Miltiades", todos ellos famosos por sus rápidas travesías

a caer en manos de los "steamers" que, con sus negros y espesos penachos de humo y acompasado latir de máquinas, lentamente se imponían y barrían de la mar a los esbeltos, silenciosos veleros, plenos de poesía y belleza.

Muchos fueron los problemas que se plantearon y a los que hubo que dar solución antes del paso, verdaderamente decisivo, de la vela al vapor.

A este respecto, cada naviera tuvo diferente criterio y, a la vista de sus particulares necesidades y exigencias de tráfico, optó por un determinado tipo en cuanto a velocidad, tonelaje y capacidad de carga y acomodación para pasajeros.

Por lo que a la Geo Thompson se refiere, esta naviera decidió que sus futuros barcos de vapor utilizaran nuestro puerto y Ciudad del Cabo para que —tanto en los viajes de ida como en los de vuelta— rellenasen sus exhaustas carboneras. De esta manera, la Aberdeen Line — Geo. Thompson si se prefiere— evitaba así los elevados honorarios que tendría que abonar por la utilización del Canal de Suez.

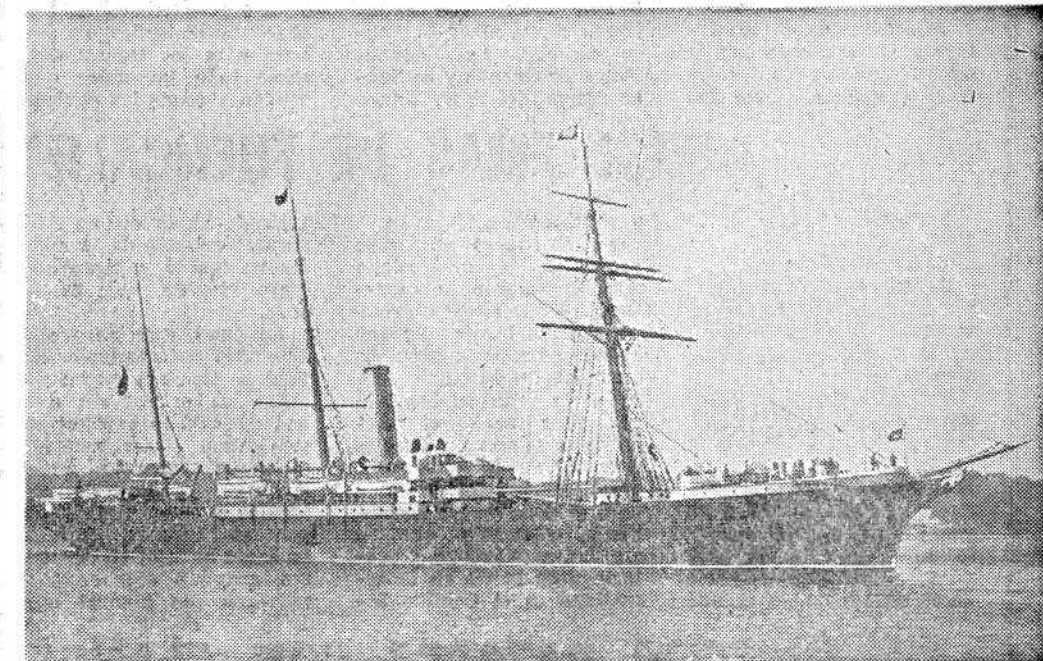
En 1881 encargó la Thomp-

referente al rendimiento en el transporte de carga y pasaje

Tenia el "Aberdeen" acomodación para un relativamente corto número de pasajeros en primera, en tanto que los entrepuentes podían ser utilizados —en los viajes de ida— para el transporte de emigrantes y pasajeros de clase económica. Esta instalación de pasajeros se desmontaba en los viajes de vuelta y, entonces, el espacio por ella ocupado quedaba habilitado para el transporte de carga seca.

Como antes ya se indicó, fueron los puertos de Santa Cruz y Ciudad del Cabo los elegidos por la Aberdeen Line para que sus unidades rellenasen las carboneras e hiciesen la aguada en los largos periplos hacia Australia.

El "Aberdeen", en la primera escala en nuestro puerto —luciendo su fina estampa y el elegante casco pintado de verde claro— ganó ya para sí, y para todos sus seguidores, un destacado sobrenombre. Dos fueron los factores decisivos y determinantes: por una parte, el verde claro de su casco y, asociado a él, la fonética de su nombre dieron paso a "el verdino". Y "verdinos", fueron a



La estampa marinera del "Aberdeen" poco antes de su venta a Turquía (Foto y reproducciones de J. Hernández).

glateria y Australia, si bien, dado su tamaño, en los "rugiétes cuarenta" sufría las mismas penalidades en la navegación que los veleros siempre habían soportado.

Tras la estela del "Aberdeen" —que, por cierto, hizo un viaje a los Estados Unidos flutado por otra naviera— se hicieron pronto, a la mar los "Morovian", "Nineveh" y "Salamis", tres nuevos "verdinos" que lucían, todos, la espléndida elegancia del bauprés que remataba sus proas.

En 1892, poco después de la entrada en servicio del nuevo

sus largas travesías en las que, con ella, ahorraba combustible.

Vuelto a su línea regular, en ella permaneció durante otros siete años, siempre en constante ir y venir entre los puertos de Albión, el nuestro, Ciudad del Cabo y Australia.

En Sydney se encontraba el "Aberdeen" cuando la inflexibilidad de Sir Alfred Milne, en negociaciones con el presidente Kruger, dio lugar a la guerra entre Gran Bretaña y los "boers".

Habilitado como transporte de tropas, el "Aberdeen" coo-

movido disturbios y que, por indocumentados e indeseables, las autoridades habían confinado en prisión hasta que llegase el momento de devolverlos a la metrópoli.

De nuevo en la línea australiana, ya el "Aberdeen" —en Santa Cruz "el verdino"— resultaba de difícil explotación económica, máxime cuando ya navegaban, banda a banda con él, los nuevos "Sophocles", "Miltiades" y "Marathon", entrados en servicio entre 1902 y 1904.

Durante dos años, el "Aberdeen" fue una especie de uni-

que está en condiciones de contestar, todas elementales y todas sustanciales.

Son éstos los que viven su vida, un poco o un mucho aislados de los demás, aunque, de vez en cuando, despiertan de su modorra cada vez que las campanas repican recio.

Uno jamás podría discernir la cuestión de si así son felices o no. Probablemente son felices e infelices a un tiempo mismo. No tienen más remedio que advertir cómo caen por tierra algunos de sus conceptos, pero no se apresuran a sustituirlos por otros nuevos. Prefieren, a presenciar en la pequeña pantalla un torneo de tenis, jugarse una partida de naipes en la venta de la esquina. Tipos pragmáticos que a mí, lo confieso, me son simpáticos por la razón última de su autenticidad.

Suele vérselos como un hatajo de ignorantes, mas no lo son. Ignoran—como en los distintos estamentos sociales—muchas cosas, pero saben lo que deben saber en definitiva para sostener de día en día el doble problema de ser y estar, que es lo que, vitalmente, importa.

En fin, de una u otra manera, todos cargamos con un peso muerto, por más que tengamos puestos los ojos en ese futuro que igual puede ser bueno que malo.

SALON IDEAL PARA OFICINAS

En edificio de lujo. Superficie 450 m2. Muy céntrico. Consulte personalmente en INMOBILIARIA SANTIAGUELA, Viera y Clavijo, 8.

El armario que ahorra espacio en su oficina



Funcional, versátil y decorativo. Puertas correderas silenciosas que se ocultan al abrir. Cierre hermético. Utilización múltiple, adaptable a cada caso particular, como archivador, ropero, cintas IBM, cajas "Transfer", depósito de material de oficina, etc...

RONEO UNION CERRAJERA, S. A. - MONDRAGON (GUIPUZCOA)

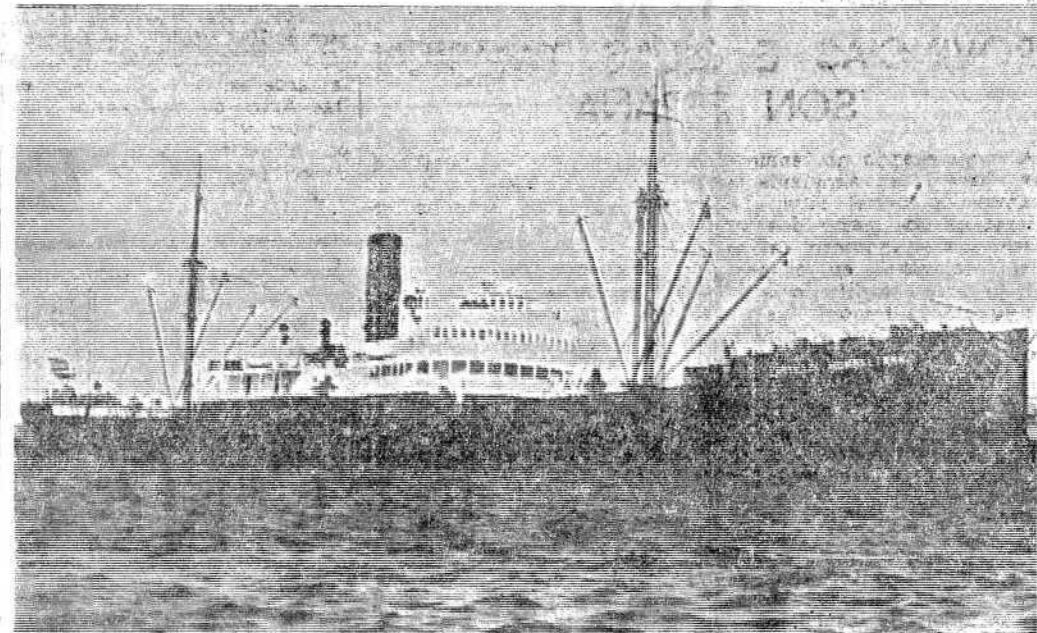
SOLICITE INFORMACION, PROYECTOS Y PRESUPUESTOS A NUESTRO DISTRIBUIDOR

P. SANSO RUBERT

Pilar, 17 - S/C. TENERIFE

linea, ngraban los celebres "Phoenician", "Thermopylae" y "Miltiades", todos ellos famosos por sus rápidas trave-

lejados por su casco y asociado a él, la fonética de su nombre dieron paso a "el verdino". Y "verdinos", fueron a



El mercante español "Castillo Mombeltrán" que —cuando era el transporte turco "Stamboul"— navegó con el "Halep", ex-"Aberdeen", y también fue torpedeado por el "E-11"

sías y, también, por la acomodación que ofrecían a los emigrantes que en ellos viajaban a Australia y Nueva Zelanda.

La apertura del Canal de Suez fue un duro golpe para los veleros que, de esta manera, perdían uno de los campos de acción que, fructíferos, hasta entonces, pronto comen-

son su primer vapor a los astilleros de la Robert Napier and Company, de Glasgow, decidiéndose entonces abandonar temporalmente la vieja costumbre de bautizar sus unidades con nombres de personajes y ciudades de la Grecia clásica y darle el de la ciudad sede de la naviera: "Aberdeen".

partir de entonces todas las unidades de la Thompson que, consignadas a Hamilton y Compañía, por Santa Cruz recalaban.

Su vida marinera

Fue barco muy popular en los medios marítimos de In-

El "Aberdeen", de la Geo. Thompson

Mr. Kirk, de la firma encargada de la construcción del citado primer vapor para la Aberdeen Line, había por entonces concluido sus trabajos sobre la económica máquina de triple expansión que, por su poco consumo y otras muchas ventajas, fue elegida para instalar en el "liner" que comenzaba a tomar forma en una de las gradas de la Napier.

Y, el mismo año en que se puso su quilla, fue botado y terminado el "Aberdeen", flamante y primer vapor que lució a tope la vieja contraseña de la naviera que, de los rápidos "clippers", pasaba a ocupar un destacado lugar entre las empresas inglesas que, con rapidez, comprendían la regularidad que tal sistema de propulsión les daría en sus líneas regulares.

El "Aberdeen" era un hermoso "liner", de 3.616 toneladas brutas, cuya fina estampa marinera —realzada por gracioso arrufo y elegante proa de violín— se remataba en tres palos, de mucha guinda, con aparejo de bricharca y corta chimenea situada inmediatamente a proa del mayor. Una máquina de triple expansión, de las diseñadas y construidas por el profesor Kirk, le daba doce nudos de

media a régimen normal. Esta máquina, que tomaba vapor de dos calderas escocesas, de acero, desarrollaba una potencia total de 2.700 H. P. sobre una hélice y, en las pruebas oficiales de velocidad y consumo, el flamante "Aberdeen" alcanzó máxima de 13.7 nudos con sólo 2.600 H. P.; la rentabilidad de este tipo de máquina quedó demostrada por el hecho que, durante dichas pruebas oficiales, el consumo fue de 1,28 libras de carbón por I. H. P. y hora.

Con viento favorable, la cantidad de trapo que podía largar en sus tres palos significaba un considerable ahorro de combustible y, al mismo tiempo, era garantía para caso —muy frecuente entonces— de rotura del eje de la hélice.

Su tonelaje y eslora nos lo presentan como relativamente pequeño en comparación con los que las otras navieras construían para la misma línea que él, y sus seguidores, hacían a puertos de Australia. Sin embargo, y ésta era la principal ventaja, estaba magníficamente concebido con vistas a una rentable explotación económica, no sólo en cuanto a consumo, sino también en lo

habían soportado. Tras la estela del "Aberdeen" —que, por cierto, hizo un viaje a los Estados Unidos fletado por otra naviera— se hicieron pronto a la mar los "Morovian", "Nineveh" y "Salamis", tres nuevos "verdinos" que lucían, todos, la espléndida elegancia del bauprés que remataba sus proas.

En 1892, poco después de la entrada en servicio del nuevo "Thermopylae", el "Aberdeen" fue retirado de la línea regular y enviado a los astilleros que tuvieron a su cargo la construcción para, allí, recibir un largo y necesario repaso de casco y mquinas.

En primer lugar se aumentaron y mejoraron las instalaciones para el uso de los pasajeros, retirándose al mismo tiempo las antiguas calderas, que fueron sustituidas por otras más modernas y económicas. La chimenea ganó altura y desaparecieron del mayor las vergas —pero no así del trinquete— con lo que vino a quedar cambiado su aparejo de bricharca en bergantín goleta.

Se cerró con planchas la cubierta principal y, a banda y banda de la superior, se instalaron dos nuevos botes salvavidas mientras que, igual número, —en pescantes de pique de gancho— se montaron en la toldilla.

A pesar de tales reformas, conservaba el "Aberdeen" una regular superficie vélica que dar al viento y auxiliarse en

siete años, siempre en constante ir y venir entre los puertos de Albión, el nuestro, Ciudad del Cabo y Australia.

En Sydney se encontraba el "Aberdeen" cuando la inflexibilidad de Sir Alfred Milne, en negociaciones con el presidente Kruger, dio lugar a la guerra entre Gran Bretaña y los "boers".

Habilitado como transporte de tropas, el "Aberdeen" cooperó en el traslado de unidades de Infantería australiana y neozelandesa hacia Ciudad del Cabo y, en una ocasión, el entonces gobernador militar lo requisó para, a su bordo, enviar a Londres a cierto número de civiles que habían pro-

Bajo la Media Luna turca

Junto con el "Aberdeen" se separó del servicio y amarró el "Australasian", segundo vapor de la Geo. Thompson que, botado en 1884 en los astilleros de la Napier, fue el segundo "verdino" que recaló por Santa Cruz.

Por tiempo permanecieron en tal situación y, en 32.000 libras esterlinas, fueron adquiridos por el Gobierno turco. Los servicios de ambos veteranos "liners" eran de urgencia para Turquía que, una vez más, se encontraba en grave aprieto ante una rebelión en Arabia y, por entonces, casi sin transportes para la conducción de sus tropas por vía marítima.

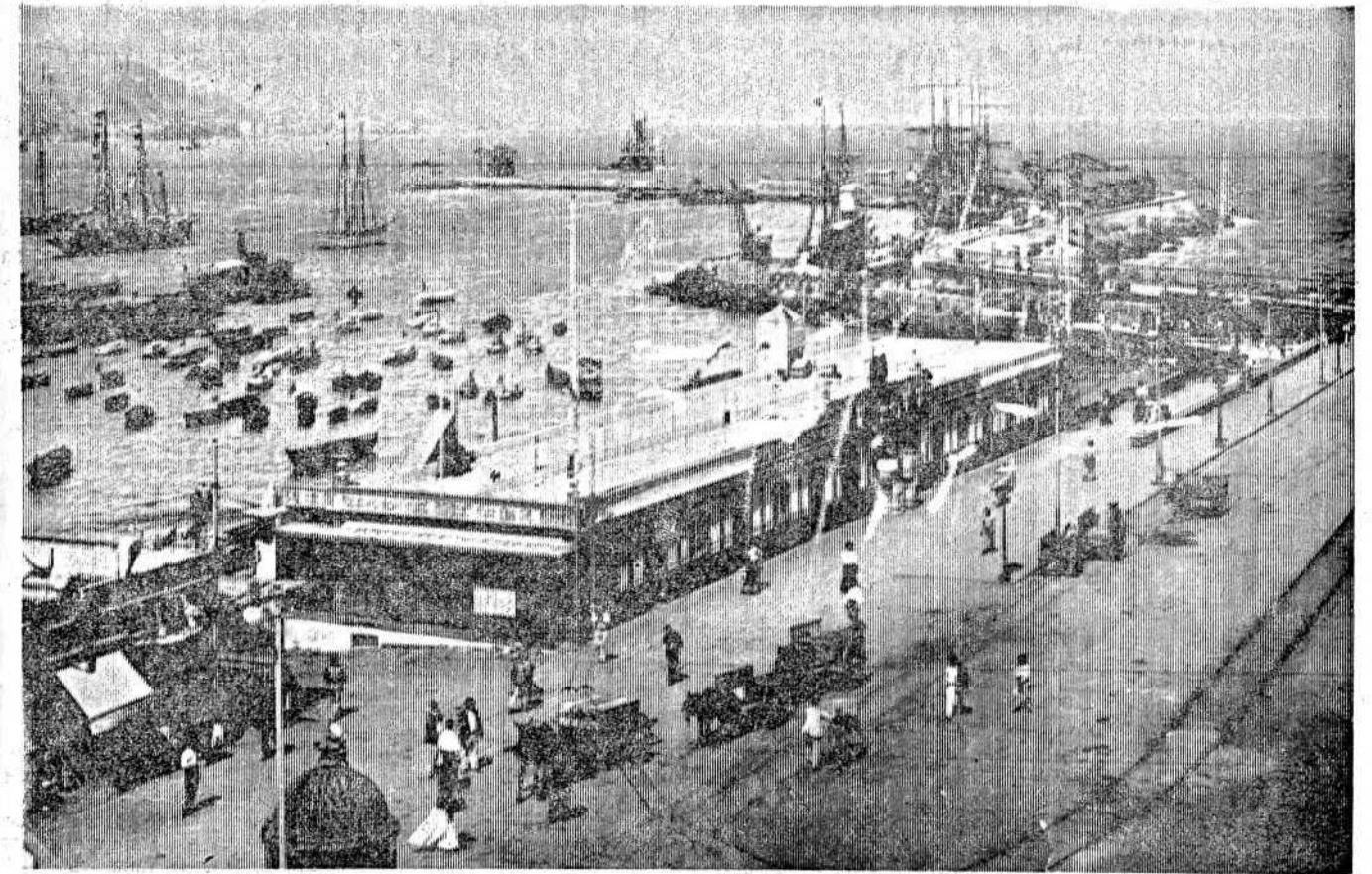
De nuevo en la línea australiana, ya el "Aberdeen" —en Santa Cruz "el verdino"— resultaba de difícil explotación económica, máxime cuando ya navegaban, banda a banda con él, los nuevos "Sophocles", "Miltiades" y "Marathon", entrados en servicio entre 1902 y 1904.

Durante dos años, el "Aberdeen" fue una especie de unidad de reserva y, sólo de cuando en cuando, aparecía por Santa Cruz. Se le consideraba barco "obsoleto and completely outclassed by the later passenger ships" y, por tanto, en 1906 se le amarró definitivamente y puso en venta.

Rebautizados "Halep" y "Scham", durante sus primeros años navegaron como unidades de la Marina de guerra y, ya en 1912, fueron transferidos a la Administration de Navigation a Vapeur Ottomane, de Constantinopla.

Esta naviera los utilizó en sus líneas del Mar Negro y, también, en el transporte de peregrinos a Yeda para, desde allí, continuar a La Meca. Pero de nuevo tuvieron que intervenir con ocasión de los conflictos con Italia primero y los Balcanes después y, cuando en 1914 estalló la primera guerra mundial, ya ambos "liners" se encontraban en muy mal esta-

(Pasa a la página 22)



Interesante vista del puerto de Santa Cruz en los primeros años del siglo actual. Tras el muelle Sur, el primer "Sophocles" de la Geo. Thompson que, con anterioridad, había sido el "Ionic" de la White Star Line

LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la página 4)

do de conservación y rendimiento.

Envuelto el Imperio Otomano en las redes del conflicto bélico, los alemanes enviaron una misión militar y de la Armada para, con toda rapidez, vitalizar las fuerzas turcas y las unidades de su flota.

Los generales Liman von Sanders y Weber, así como el almirante Souchon, ponen orden y respaldados por el coronel Enver Bey y un grupo de marinos turcos —Alí Riza, Mehmed Alí, etc.—, logran sus propósitos.

Primero se modernizaron los acorazados de la Armada turca —los cruceros eran relativamente modernos y bien artillados— y, pronto, quedaron listos los "Hireddin Barbarossa" y "Torgut Reis", que, botados en 1891, hasta su venta en 1910 habían sido los "Kurfurst Friedrich Wilhelm" y "Weissenburg" de la Marina de guerra alemana.

Se modernizaron los torpederos que, siete años antes, había entregado la Schichau, de Stettin, y, de este repaso general, no escaparon los viejos "Messudieh" y "Muin-Zaffer" que, si bien databan de 1874, fueron artillados con pie-

zas Krupp y empleados como baterías flotantes en la ensenada de Nagara.

Los viejos transportes —entre ellos el "Halep", ex "Aberdeen"— fueron reforzados por los mercantes alemanes que, amarrados en Turquía, fueron artillados y transferidos a la Armada de la Media Luna.

Fué entonces cuando Sir Winston Churchill planeó un segundo frente en los Dardanelos y, una vez se reunieron todos los elementos de la vasta flota necesaria para ello, dio comienzo la operación.

Tras los campos minados —los mismos que fueron causa del hundimiento en un sólo día de los acorazados "Bouvet", "Inflexible" e "Irresistible"— los transportes turcos mantienen con tranquilidad y regularidad sus tan necesarios viajes con tropas y municiones.

Pero, navegando en inmersión y venciendo múltiples dificultades, los submarinos ingleses logran pasar bajo las redes y minas fondeadas en la parte más angosta del estrecho y, poco a poco, —seguidos por varios submarinos franceses— van dando cuenta de la no muy crecida flota mercante turca que abastecía a los defensores de Gallipoli.

El triste final

De tales submarinos, uno en particular, el "E-11", —al mando del teniente de navío Nasmith— logra merecida fama por sus peligrosas actuaciones en aguas enemigas.

Inició el "E-11" sus correrías en los últimos días de mayo de 1915 con el hundimiento del torpedero "Pelengia Deria", así como, en aguas del Arsenal del Cuerno de Oro, del transporte "Stamboul", antiguo mercante alemán artillado y abanderado turco que, en la actualidad, no es otro que el "Castillo Mombeltrán", en la flota de la Vasco-Asturiana. Gravemente averiado, el "Stamboul" se hundió en las aguas someras de la bahía y, poco después, pudo ser puesto a flote y, así, continuar hasta ahora sus singladuras después de una vida marinera repleta de aventuras.

Los cruceros del "E-11" se sucedieron con éxito, y fueron muchos los barcos turcos —tanto de guerra como mercantes— que cayeron víctimas de sus torpedos.

En los primeros días de agosto se hizo de nuevo a la mar el "E-11" desde su base en

Mudros y, frente a Kum Kalé, hace inmersión para, navegando a 25 metros, pasar bajo los campos minados que defendían las angosturas del estrecho.

El día 6, ante el periscopio del "E-11" aparece la silueta baja y estilizada del torpedero turco "Peik I Shevket" que, pronto, desaparece bajo un im pacto directo y, cuando la proa del pequeño barco de guerra se alzaba sobre las aguas y se hundía entre remolinos, un nuevo blanco apareció ante el ocular del periscopio: a poca distancia de la costa, el "Scham", antiguo "Australasian", —ocultos sus viejos colores de "verdino" por el bélico gris— fondeado a la gira ofrecía sus costados a los torpedos que esperaban en los tubos del submarino inglés.

Este, con toda tranquilidad, maniobró convenientemente y, tras lanzar, observó como, alcanzando de lleno, el "Scham" se hundía en aguas someras y sobre ellas, quedaban sus palos y chimenea.

Dos días más tarde, el "E-11" logra nuevo e importante

blanco y, con sus torpedos, hunde al acorazado "Hireddin Barbarossa". Luego reserva sus valiosos torpedos y, al cañón, hunde varios pequeños vapores y veleros antes de emprender el regreso a su base. Y rumbo a ella navegaba cuando, el día 25, al pasar ante la bahía de Akbash, divisa al "Halep", ex "Aberdeen", fondeado a corta distancia de los semisumergidos restos de su gemelo, hundido días antes por el mismo "E-11".

Maniobra el "E-11" para lanzar el último de sus torpedos y, cuando se dispuso el humo de la explosión, el casco del viejo "verdino" había desaparecido, si bien sus palos y chimenea rompían el azul y la tranquilidad del mar.

La guerra terminó así para ambos antiguos "liners" y la vida marinera para el viejo "Aberdeen" que, gravemente averiado por la explosión del torpedo, no era factible su puesta a flote y posterior reparación. De él poco pudo aprovecharse y el tiempo bastó para que, con lento pero seguro ritmo, quedase destrozado su sólido casco.

Años más tarde se puso a flote el "Scham" que, destinado al humilde oficio de pontón carbonero, desapareció de las listas de la marina mercante turca e, incluso, el Lloyd le dio de baja definitivamente.

A fines de 1955, el remolcador holandés "Humber"; de la Smit, condujo al puerto italiano de Savona un negro, viejo casco sin nombre destinado al desguace prosaico. Aquella ruina flotante, caricatura macabra de lo que fue un barco, era cuanto quedaba del elegante "Australasian" que, en 1884, llegó por vez primera a Santa Cruz.

Meses más tarde, en Inglaterra quedaban también reducidos a chatarra los "liners" de la Shaw, Savill and Albion "Mataroa" y "Tamaroa". Ello significó el cierre del último capítulo en el dilatado historial de los "verdinos", ya que tales trasatlánticos no eran otros que los viejos "Sophocles" y "Diógenes", con los que la Geo. Thompson concluyó su programa de construcciones poco antes de la liquidación y venta de la flota e intereses a la antes citada naviera, propietaria de los también aquí célebres "mamarias", sobre nombre que se les dio a estas unidades después de la entrada en servicio y llegada a nuestro puerto del "Mamari", primer carguero de la compañía.