

Hoy, con 739 turistas, llegará el trasatlántico inglés "Reina del Mar", de la Unión-Castle Line

Hasta 1964 navegó en la línea del Pacífico Sur por cuenta de la Pacific Steam Navigation Co. En lo que queda de año, tiene programadas cinco nuevas escalas en Santa Cruz

Hoy, el rojinegro de la Union-Castle Line lucirá de nuevo en el puerto de Santa Cruz en la esbelta silueta del "Reina del Mar" que—con 739 pasajeros a su bordo—llegará a las 8 de esta mañana para, a las 4 de la tarde, proseguir su cruce de turismo despachado por sus agentes en esta plaza, la firma Elder Dempster.

Con esta escala, inicia el "liner" británico una nueva serie de viajes de recreo por el Atlántico, viajes en los que está programada su visita a nuestro puerto.

Con sólo 14 años de mar sobre sus cuadernas, el "Reina del Mar" cuenta ya con una muy interesante historia que, además, aúna perfectamente la de dos navieras ligadas, desde antaño, íntimamente al desarrollo marítimo y comercial del puerto de Santa Cruz.

Y es que este primer trasatlántico que la centenaria Union-Castle Line dedica pura y exclusivamente al tráfico de turistas, es, al mismo tiempo, el último que para sus servicios con puertos sudamericanos del Pacífico construyó la Pacific Steam Navigation Company.

En el antiguo puerto del carbón, esta bien conocida naviera de Liverpool tenía justa, merecida fama.

Sus unidades comenzaron a recalar por Santa Cruz desde aquellas sus primeras, casi experimentales singladuras a los puertos del entonces lejano Pacífico.

El Cabo de Hornos, "the sailor's hell", el siempre temido infierno de los marinos, era la ruta obligada para aquellos híbridos de vela y vapor que, con toda valentía, se lanzaban a la mar, camino del comercio de ayer y de hoy, de siempre.

La chimenea, negra y alta, se agazapaba tras los altos palos vestidos de blancas velas que—repletas de viento y sol—eran ayuda para aquellos primitivos mercantes de máquina débil y muchas singladuras ante la proa.

Santa Cruz, con Montevideo

Santa Cruz y la Pacific

Nuestro puerto fue testigo del progresivo aumento de la naviera. Y con él, el de sus unidades que, de mayor tonelaje y velocidad, daban a conocer el progreso que lograban aquellas nuevas naciones nacidas al calor de España.

Nombres y más nombres se guardan en los anales de la historia del puerto tinerfeño.

Ellos marcaron el desenvolvimiento de la naviera en sus relaciones con puertos sud-

POR JUAN ANTONIO PADRON ALBORNOZ

y Punta Arenas, eran los puntos donde se apoyaba una línea que, desde Liverpool, mantenía un activo comercio con todos los puertos del Pacífico hispanoamericano.

William Wheelwright fue el hombre que, con su espíritu de empresa y decisión, llevó a cabo la obra de unir, por

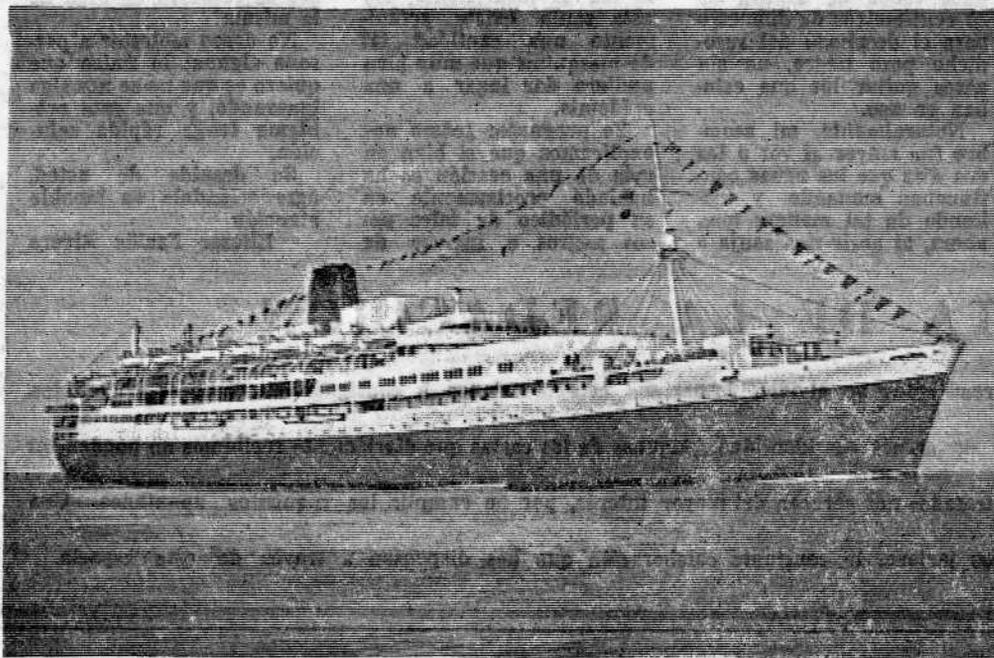
de Panamá la que trajo para Santa Cruz la retirada de las unidades que, durante tantos y tantos años, frecuentaron con regularidad sus aguas.

A los veteranos "Iberia", "Potosí", "Chimborazo" y "Lusitania", habían sucedido nuevas y rápidas unidades. Y éstas, a su vez, vencidas por los

el Canal de Smyth, el "Ortega" llegó de nuevo a la mar libre donde le esperaba el crucero chileno "Almirante Lynch" para darle escolta.

Después de la guerra, la Pacific construyó el nuevo "Oropesa" y de la Mala Real adquirió los "Ebro", "Essequibo", "Orcana" y "Oruba".

Una flota de entonces modernísimas motonaves—"La Paz", "Lobos", "Losada", "Loreto", "Lautaro" y "Laguna"—reforzaron a una pareja de va-



El trasatlántico inglés "Reina del Mar", de la Union-Castle Line, que hoy llegará en el primero de los seis cruceros programados por Santa Cruz.

medio del vapor, dos continentes separados por dos océanos y costas hostiles, en parte desconocidas y sin balizar debidamente.

Los vapores "Chile" y "Perú" llegaron a Valparaíso en 1840. El recibimiento que allí se les dispensó fue verdaderamente apoteósico y, pronto, ambas unidades lograron merecida fama en la zona donde, hasta entonces, los viajes por mar se llevaban a cabo de acuerdo con la limosa caprichosa de los vientos.

años, dieron paso, casi en los comienzos de la primera guerra mundial, a aquella espléndida serie—"Orduña", "Orbita" y "Orea"—que fue el canto del cisne de la naviera por aguas santacruceras.

La guerra primero, y Panamá después, se llevaron de nuestro puerto a los "pacíficos", así como también a sus directos competidores, los aemanes de la Kosmos.

Las aventuras de los "pacíficos" fueron de toda índole durante los años de la contienda. Se enfrentaron con la dura lucha submarina y, al mismo tiempo, con la guerra de minas que luego inició la flota submarina alemana en los puntos de recalada sobre la costa.

Por su parte, el "Ortega" fue perseguido por uno de los cruceros supervivientes del escuadrón de Von Spee. Pero el amplio conocimiento que de las aguas del Estrecho de Magallanes tenía su capitán hizo que el alemán perdiese la pista y, a través del Canal de Nelson, la Bahía de Itshmus y

pores, "Ballena" y "Bogotá", construidos en 1919 para los servicios de carga.

El "Orca" volvió por Santa Cruz después de la guerra procedente de Ciudad del Cabo y, en aquella su escala de 1919, lucía aún el gris que la guerra impuso a todos los mercantes aliados que cruzaban la mar.

También el "Bogotá" vino a nuestro puerto en circunstancias especiales muchos años más tarde, precisamente cuando Italia declaró la guerra a los aliados y sus mercantes,—un porcentaje muy elevado de ellos se encontraba en el Atlántico—se lanzaron a la busca de puertos neutrales que les sirviesen de refugio.

Y aquel "Bogotá" no era otro que el "Madda" que, embarrancando en Los Cristianos cuando le perseguía un crucero francés, fue luego puesto a flote y remolcado a Santa Cruz.

Y aquí permaneció hasta que, firmado el armisticio por Badoglio, el crucero italiano

(Pasa a la pág. ocho)

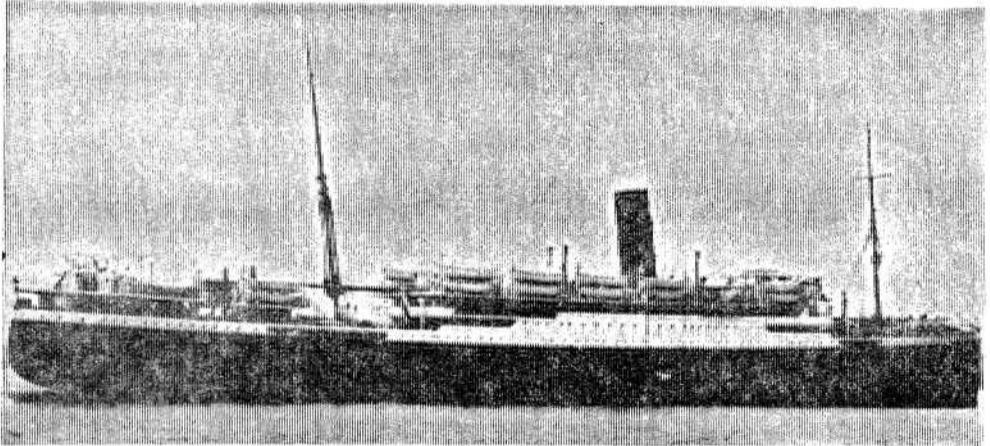
LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la pág. cuatro)

"Scipione Africano" llegó con nuevas tripulaciones para él y

Hoy, después de unos años con el nombre de "Monte Nafarrate" y contraseña de la Naviera Aznar, el viejo "Bogotá"

propulsada por un grupo de turbinas que trabaja en serie. La fuerza desarrollada es transmitida al eje por engranajes



El "Orca", de la Pacific Steam Navigation Co. fue, hace 50 años, fue el último "liner" de la naviera que hizo escala en nuestro puerto.

los "Teresa Schiaffino" y "Andalusia", también aquí refugiados desde los primeros días de la guerra.

aún navega con el nuevo de "Rivadeluna" y contraseña de la Naviera Suardiaz.

helicoidales de doble reducción. Las turbinas pueden desarrollar 17.000 S. H. P. con 112 revoluciones de las hélices por minuto.

Estas turbinas toman vapor de dos calderas de tubos de agua—del tipo Baccok and Wilcox—provista cada una de recalentadores, economizadores y precalentadores, dispuestos todos según el sistema Howden, de tiro forzado.

Dos calderetas Cochrane suministran vapor para las auxiliares, así como también para cuando el barco se encuentra en puerto.

La acomodación se estudió de acuerdo con la experiencia que la naviera tenía y, como era lógico, toda ella estaba diseñada con un elevado confort. La primera clase—situada en la cubierta C—contaba con camarotes, de una y dos plazas, para 207 pasajeros. En clase cabina tenía acomodación para 216 mientras que, en turista,—en camarotes de dos, tres, cuatro y seis plazas—podía acomodar otros 300 pasajeros.

El comedor de primera tenía capacidad para 218 personas mientras que los de turista y cabina acomodaban, perfectamente, 216 y 174 respectivamente en cada tanda.

Al mando del capitán G. H. Rice, el "Reina del Mar" inició su primer viaje y, en unión del viejo "Reina del Pacífico", continuó en la línea del Pacífico Sur hasta que—a mediados de 1958—este veterano "liner" fue vendido para desguazar.

Una nueva etapa del "Reina del Mar"

La Pacific Steam Navigation Co. comenzó a sufrir las mismas complicaciones y competencias que, hasta entonces, habían experimentado otras navieras.

Y fue entonces cuando comenzó a rumorearse la posible venta al grupo Chandris del nuevo trasatlántico que, no rentable en la línea, incorporó nuevos puertos a su itinerario

Los años de la segunda guerra mundial

En 1930, la Pacific Steam Navigation Company adquirió el viejo "Andorinha", de la Yeoward Brothers, y—rebautizado "Champerico"—lo envió al servicio de cabotaje en las costas del Pacífico sudamericano, servicio éste que se llevaba a cabo en estrecha colaboración con los "liners" que procedían de Inglaterra, vía el Canal de Panamá.

Un año más tarde, la Pacific incorpora a su flota el magnífico "Reina del Pacífico", un "motorship" de 17.702 toneladas con 22.000 S. H. P. sobre cuatro hélices.

Completamente decorado en estilo español, el nuevo trasatlántico causó la lógica sensación en la línea para la cual fue especialmente diseñado y construido.

Fueron aquellos años de expansión que la guerra vino, en 1939, a trastocar completamente y la flamante unidad, pintada de gris y artillada, fue transformada en transporte de tropas.

Igual suerte corrieron los restantes "liners" de la naviera pero, en esta ocasión, las pérdidas de la Pacific no fueron tan severas como en el período entre 1914 y 1918.

El 1 de mayo de 1942, el "La Paz" fue torpedeado por un submarino alemán y tales fueron las averías que la Pacific, en vista de lo difícil que le resultaría su reparación, lo vendió a armadores americanos. Estos, a costa de grandes gastos, lo reconstruyeron totalmente y vendieron a una

naviera belga que lo rebautizó "Rubens".

Al servicio de los aliados navegó hasta que, incendiado en aguas de Extremo Oriente después de la guerra, fue desguazado.

La segunda pérdida de la Pacific fue la del "Oropesa", víctima también de los torpedos de un submarino alemán.

Cuando de nuevo la paz llegó al mundo, la Pacific Steam Navigation Co. había construido una serie de motonaves mixtas—"Santander", "Salamanca", "Salinas", etc.—y, después de una completa y total reparación del "Reina del Pacífico", lo reincorporó a su anterior servicio a puertos del Pacífico Sur.

Pero ya el trasatlántico se resentía de los años de su continuo navegar y, en 1953, se consideró por vez primera la posibilidad de construir un nuevo "liner" para la línea del Pacífico y, cuando se ultimaron los detalles, se contrató con la Harland and Wolff el que hoy se encuentra en nuestro puerto bajo los colores de la Union-Castle Line, una de las navieras más competidas con el pasado de Santa Cruz.

Se proyectó entonces que, después de reparado y modernizado el "Reina del Pacífico", cada uno de los trasatlánticos realizase anualmente cinco viajes redondos entre Inglaterra, Francia, España, Cuba, Jamaica, Panamá, Colombia, Ecuador, Perú y Chile. Luego se añadieron escalas en Bermuda, Bahamas y Venezuela.

El nuevo "Reina del Mar"

De 183 metros de eslora por 23,8 de manga, desplazaba 22.225 toneladas cuando se botó. Hoy, con las ampliaciones y grandes reformas que en su

a proa, una en el centro y la restante a popa. La número tres estaba especialmente equipada para el transporte de productos perecederos, en

tra Patria nuevos diarios, nuevas revistas, nuevas colecciones de libros, y que al cobijo de sus "posibilidades positivas" se produjo un nuevo clima para la información, para la crítica y para el fomento del diálogo colectivo. Prefiero seguir confiando en que el ministro de Información y el director general de Prensa lograrán lanzarse con valentía a la revisión perfecta de un ordenamiento jurídico que es, quizás, el principal "test" de la voluntad de cambio en la vida pública española hacia un auténtico nivel de Estado social y democrático de derecho.

La ley de Secretos Oficiales y la ley de Reforma del Código Penal me parecen infelicitísimas y disconformes con nuestras Leyes Fundamentales (sobre todo con el Fuero de los Españoles, con la Ley de Principios del Movimiento y con la Ley Orgánica del Estado). Desde otro ángulo, no veo manera de coordinarlas con la doctrina social y política cristiana en lo que concierne a los derechos básicos de información, de expresión del pensamiento, etc. Lo mismo ocurre si el texto de esas leyes se coteja con el de la Declaración de 1948 y los pactos sobre Derechos Humanos de 1966 de las Naciones Unidas".

"Sobre cuatro puntos cardinales y con vistas al futuro importaría tener en cuenta: a) Que el principio de "confesionalidad católica" del Estado español ha sido ya hondamente afectado. De una parte muy laudable, a través de unas disposiciones finales de la Ley Orgánica del nuevo principio conciliado a la libertad religiosa. Y de esto ya es doloroso por las penurias entre varios aspectos de la ordinaria vigente y las exigencias

De un comentario publicado en "Informaciones":

"El señor Silva Muñoz ha sido más que un ministro eficaz e inteligente de la cartera de Obras Públicas. El señor Silva Muñoz ha sido un jefe, sabedor de los deberes que incumben a un pueblo poco amigo de las palabrerías o de soluciones simbólicas para los problemas de la vida.

En una palabra: no ha sido un ministro aunque ha sabido rodearse de colaboradores y de personas capaces y competentes. Uno de esos políticos palabreros que se apoyan en el artificio y el brillo de la palabra en su esfuerzo de hombre de Estado.

El señor Silva ha sabido tener en cuenta las condiciones políticas, en cada momento, como la base de realizaciones concretas. Decimos, algo más que un ministro eficaz, un hombre de pies a la cabeza, un auténtico jefe de un pueblo. Supo prometer poco y cumplir mucho. Como testigos de su ejercicio estamos todos los españoles. El señor Silva ha demostrado que

El régimen imperante en España es el de una democracia orgánica. Ese Principio ha de ser visto como exigencia de una "pluralidad armónica y convergente".

c) Respecto al Principio VII, sería necesario preguntarse hasta qué punto se ha cumplido en este trenamiento de vida española y qué posibilidades razonables tiene de cumplirse en un porvenir más o menos próximo.

d) En lo que concierne al Principio de la representación popular por el cauce de las llamadas entidades "naturales", no es posible restringirlo a la familia, el municipio y el sindicato (y eso dejando aparte el problema de la invocada "naturalidad" de este último, sobre lo cual se podría discutir hasta el agotamiento). La propia ley de Principios de 1958 admite, en sus puntos VI y VII, otros cauces o entidades para la representación de los ciudadanos (por lo menos, tan "naturales" como el sindicato...). Lo único que ese Principio idealmente excluye, a mi entender, es la estructura totalitaria del Estado, el monopolio de un partido único, la eliminación de todo legítimo pluralismo social y político.

Si un día se pone en práctica en España un auténtico pluralismo representativo, a base de asociaciones legalmente reconocidas, pienso que la Falange joseantoniana no dejaría de jugar un papel eficaz, distinto al que tuvo hasta ahora. Y este es el