

# BUENOS DIAS

## Sobre las frases hechas

Por Luis ALVAREZ CRUZ

Nos entendemos a base de frases hechas. Esto es, de frases sabidas y resabidas. Pero, en realidad, ¿nos entendemos?

Porque, después de todo, lo importante es entenderse, saltando incluso por encima de las palabras. De otra manera acabaríamos por perecer aplastados bajo sus escombros.

Las palabras son como ladrillos, con los que se puede erigir un alto edificio. Pero, cuando nos detenemos a admirar una casa, ¿pensamos en los ladrillos? Al fin y al cabo, los ladrillos son iguales. Lo demás está en función de una técnica, que consiste en disponer en tal o cual orden los ladrillos.

Después—si se quiere seguir pensando en el problema—pueden ocurrir dos cosas: que la casa esté habitada o deshabitada. Eso es todo.

También las palabras pueden estar habitadas o deshabitadas. Palabras llenas y palabras vacías. Palabras con ángel y palabras sin ángel. Palabras con dueño y palabras sin dueño. A la postre, palabras sinceras y palabras de oficio u oficiosas.

No es cosa de negar que buen número de palabras de las que suelen utilizarse de hombre a hombre son de oficio, casi diríase de compromiso, de mera fórmula. Pero ni aún en este caso hay por qué quitarle importancia a tales palabras. Si uno da un pésame, no se le puede exigir nada más allá de esas dos o tres palabras que pronuncia. Y lo mismo sucede con una enhorabuena, con una felicitación.

¿Frases hechas? Bien, no es cuestión de pasarse la vida inventando nuevas frases que, a la postre, vendrían a decir lo mismo. Es menester pensar que las palabras navegan entre dos orillas, es decir, entre hombre y hombre, y sin un común entendimiento humano—todo lo convencional que se quiera—cualquier palabra es inútil. O creemos en el mensaje o no creemos. Si creemos, cualquier tópico basta. Si no creemos, ninguna palabra es válida.

La cuestión es que nos entendamos o que no nos entendamos. No que creamos literalmente en las palabras, sino en la intención de quien las pronuncia. Si alguien, por ejemplo, nos saluda con un "buenos días", ¿a qué some-

montón de ladrillos de convertirse en algo superior a la idea de un ladrillo, que en sí no es nada.

Una palabra, por lo común, significa bien poco. Pero todas tienen un alma. Y cuando un hombre echa a volar una palabra, lo quiera o no lo quiera, la echa a volar con su alma. Cuando dice, por ejemplo, "buenos días", como si dijera "buenas tardes" o "buenas noches", no está diciendo nada más que esto. No está diciendo "¡Váyase usted al diablo!" o algo por el estilo. Para esto último no le faltan fórmulas. Hay, por lo tanto, que sobreentender que si alguien nos desea que tengamos buenos días, o buenas tardes, o buenas noches, lo más probable es que sea así. No va a pronunciar un discurso en cada ocasión.

Yo, personalmente, prefiero las frases hechas a los discursos empalagosos y relamidos, que suelen "improvisarse" después de un largo estudio. Nuestro tiempo es poco dado a los discursos, sin por eso negar que haya discursos trascendentales. Lo que pasa es que uno se entiende perfectamente, si se quiere entender, con pocas palabras. Con pocas y resabidas palabras.

¿No es esto suficiente?

Por lo demás—no hay forma de eludir este "demás"—existen hombres cuya misión consiste en acopiar palabras, incluso en inventarlas. Hay personas que no se avienen fácilmente a caer en la fácil trampa de las frases hechas. Son los grandes aventureros del idioma. Pero la calle habla a su manera y a su manera se comunica, que es lo importante. Por lo menos en esa medida en que todos pertenecemos a la calle. Y, por fin, el valerse de tales o cuales vocablos que no son los que habitualmente se oyen en la calle no significa de ningún modo que dentro de ellos quepa más sinceridad que en los vocablos gastados por el uso.

Reconozco que abundan tópicos repugnantes. Mas también esos tópicos igual se dan en las alturas que al nivel de las aceras urbanas. Diríase que el destino inevitable de todas las palabras es el convertirse en tópicos. A la corta o a la larga, todo depende del uso y del abuso. Ahora que yo, entre dos tópicos, prefiero el que circula con menos énfasis.

# EL DIA EN LA PROVINCIA

## LA ISLA Y LOS BARCOS

# LOS PRIMEROS "VERDINOS" DE LA THOMPSON

## Primera biografía marinera del "Aberdeen"

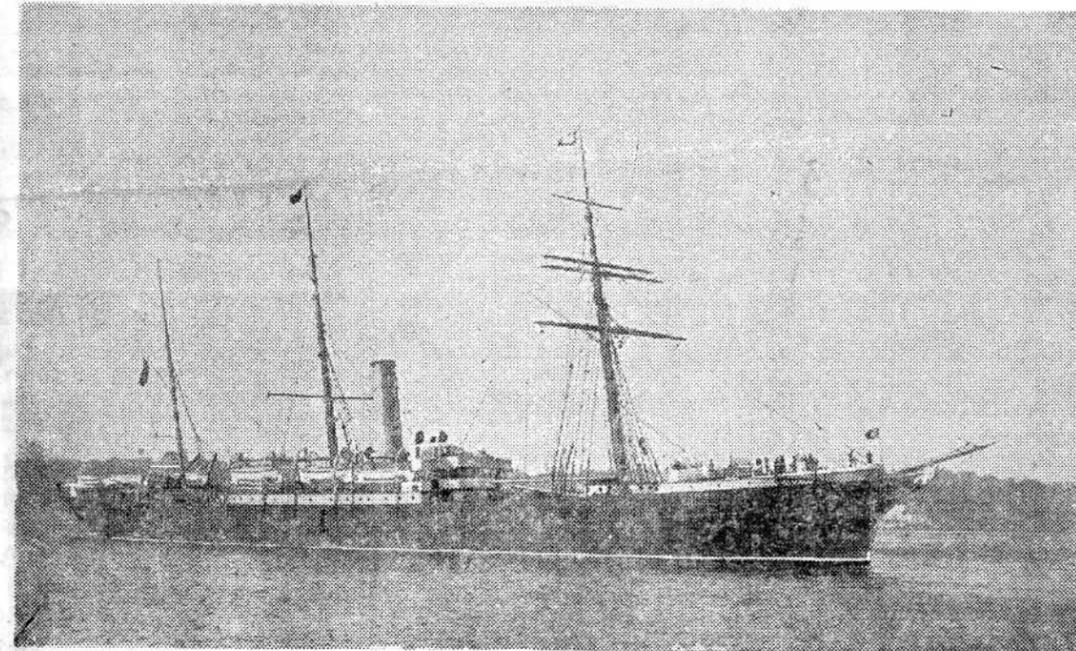
Por Juan Antonio Padrón Albornoz

Como otras muchas navieras dedicadas al tráfico comercial con Australia, la George Thompson and Company, más conocida en los medios marítimos por Aberdeen Line, decidió en los últimos años de la década de 1870 sustituir sus rápidos y veleros "clippers" por vapores. Daba con ello a sus servicios la regularidad que el avance de los tiempos exigía, máxime que ya por aquella fecha la Aberdeen Line contaba en su haber con medio siglo de existencia respaldado por un bien ganado prestigio.

Muchos fueron los problemas que se plantearon y a los que hubo que dar solución antes del paso decisivo de la vela al vapor; cada naviera tuvo diferente criterio y, a la vista de sus particulares exigencias de tráfico, optó por un determinado tipo en cuanto a tonelaje, velocidad y capacidad de carga.

Por lo que a la Aberdeen Line respecta, decidió que sus futuros barcos de vapor utilizaran nuestro puerto y Ciudad del Cabo como bases carboneras, evitándose así pagar los elevados gastos por la utilización del canal de Suez en sus viajes a puertos de Australia.

En 1881 encargó la Thompson su primer barco de vapor a Robert Napier and Company, decidiéndose abandonar temporalmen-



La elegante estampa marinera del "Aberdeen", poco antes de su venta a Turquía.

te 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".

## El "Aberdeen" de la Geo. Thompson

El mismo año que se le puso la quilla fue botado el mencionado "Aberdeen", hermoso barco de 3611 toneladas, cuya fina estampa marinera—realizada por gracioso arrufo y elegante proa de violín—se remataba en tres altos palos con aparejo de barca y corta chimenea situada inmediatamente a

ra, en tanto que los entrepuentes podían ser utilizados, en los viajes de ida, para el transporte de emigrantes; esta instalación para pasajeros de clase económica se desmontaba en los de vuelta y el espacio por ella ocupado quedaba entonces habilitado para carga.

Como antes se indicó, fueron los puertos de Santa Cruz y Ciudad

vuelve al Imperio Otomano en sus redes. Winston Churchill planea un segundo frente en los Dardanelos y la desgraciada campaña da comienzo. Tras los campos minados, los transportes turcos mantienen con tranquilidad sus tan necesarios viajes con tropas y municiones; sin embargo, navegando en inmersión y venciendo multitud de dificultades, los submarinos británicos pasan bajo las redes y minas fondeadas en la parte más angosta del estrecho y van, poco a poco, dando cuenta de la no muy crecida flota mercante turca que abastece a los defensores de Gallipoli.

De tales submarinos, uno en particular, el "E-11", logra merecida fama; inicia sus correrías en

transporte "Stambul"—hoy "Castillo Mombeltrán" en nuestra marina mercante—que gravemente averiado es luego puesto a flote. Los cruceros del "E-11" se suceden y muchos son los barcos, tanto mercantes como de guerra, que caen víctimas de sus torpedos.

En los primeros días de agosto se hace de nuevo a la mar el "E-11", cruza las zonas minadas y el día seis tiene a la vista al pequeño destructor "Peik I Shevket"; cuando alcanzado por sus torpedos éste se hunde, un nuevo blanco aparece ante el ocular del periscopio: a poca distancia de la costa el "Scham"—ocultos sus viejos colores de "verdino" bajo el bélico gris—fondeado a la gira, ofrece sus costados al torpedo. Alcanzado de

días después el "E-11" logra nuevo e importante blanco y hunde el acorazado "Heiredin Barbarossa"; reserva sus ya escasos torpedos y, a fuego de cañón, hunde varios costeros antes de emprender el regreso. Al pasar ante la bahía de Akbash divisa al "Halop"—ex "Aberdeen"—fondeado a corta distancia de los semisumergidos restos de su gemelo. Maniobra el "E-11" para lanzar el último de sus torpedos y cuando se disipa el humo de la explosión, el casco del viejo "verdino" ha desaparecido, si bien sus palos y chimeneas rompen el azul del mar.

## El triste final

La guerra terminó así para ambos y la vida marinera para el "Aberdeen" que, gravemente averiado por la explosión del torpedo, no era factible su puesta a flote y posterior reparación. Al "Scham", años después se le puso a flote y destinó a pontón carbonero; por ello su nombre fue borrado de los registros de la marina mercante turca e incluso el Lloyd le dio de baja definitiva. Del "Aberdeen" poco pudo aprovecharse y el tiempo bastó para, con lento pero seguro ritmo, ir destruyendo su sólido casco.

A fines de 1955 el remolcador holandés "Humber" condujo al puerto italiano de Savona a un negro, viejo casco sin nombre, destinado al desguace prosaico. Aquella ruina flotante, caricatura macabra de lo que fue un barco, era todo cuanto quedaba del elegante "Australasian".

Meses después, en Inglaterra quedaban también reducidos a chatarra los "liners" de la Shaw Savill, "Mataroa" y "Tamaroa"; ello significó el cierre del último capítulo en el dilatado historial de los "verdinos" pues tales no eran otros que los viejos "Sophocles" y "Diógenes", con los que la Thomp-

En la vida es conveniente no pecar de ingenuos. Pero tampoco es sabia medida ir mucho más allá de la ingenuidad. Atormentarse por gusto es una estupidez que no conduce a ninguna parte, y si conduce a alguna es al complejo, que representa, sobre todo modernamente, una de las peores esclavitudes del hombre que se cree libre.

En la vida es conveniente no pecar de ingenuos. Pero tampoco es sabia medida ir mucho más allá de la ingenuidad. Atormentarse por gusto es una estupidez que no conduce a ninguna parte, y si conduce a alguna es al complejo, que representa, sobre todo modernamente, una de las peores esclavitudes del hombre que se cree libre.

Frases hechas... Pero ya el mero hecho de referirse a un lugar común nombrándolo por su nombre es un caer de lleno en idéntico pecado.

¡Qué bello edificio!, puede uno exclamar frente a un edificio bello. ¿Qué pasaría si cualquier hipotético interlocutor nos saliera con la observación de que está hecho de ladrillos? Ya lo sabíamos. Sabíamos que la casa estaba hecha de ladrillos. Pero una casa no equivale rigurosamente a un montón de ladrillos, sino a la posibilidad que hay en un

Exactamente igual que me pasa con las personas.

En cierta ocasión, el escritor ruso Anton Chejov invitó a un niño a que describiera el mar. Y entonces el niño dijo: "El mar es grande". Y para Chejov, la respuesta del niño había sido maravillosa, porque, a su entender, nada más podía decirse del mar.

El niño, por supuesto, tuvo que valerse de un lugar común. Sólo que de un lugar común en cuyos ámbitos volaba un ángel que bien podía ser el ángel de la elocuencia.

En definitiva, las palabras valen por sus alas y por la carga que son capaces de soportar esas alas. Las palabras sobrecargadas de retoricismo caen enseguida a tierra. Las palabras meramente aladas se pierden en la altura. Las primeras pesan como el plomo. Las segundas son como pompas de jabón.

Palabras gastadas y melladas. Palabras frívolas, palabras poéticas con polvo de oro en sus alas. Al fin, palabras y nada más que palabras con las que el hombre se entiende o no se entiende, con lo que resulta que lo único esencial es que el hombre quiera o no quiera entender.

Una máquina de triple expansión—con potencia de 2700 H. P.—dábale doce nudos de velocidad en servicio, si bien en las pruebas alcanzó casi los catorce. Son viento favorable la cantidad de trapo que podía largar en sus tres palos significaba un considerable ahorro de combustible. Su tonelaje y esloro nos lo presentan como barco relativamente pequeño en comparación con los de otras compañías sirviendo la misma ruta; sin embargo estaba magníficamente concebido con vista a una rentable explotación económica.

Tenía acomodación para un corto número de pasajeros en prime-

## Su posterior historia

Tras la estela del "Aberdeen" partió tres años después el "Australasian" de líneas similares, seguidos ambos por otros tres "verdinos"—"Moravian", "Nineveh" y "Salamis"—luciendo toods ellos, espléndida, la elegancia del bauprés que remataba su proa.

En 1892 el "Aberdeen" fue retirado del servicio y enviado a los astilleros responsables de su construcción para allí recibir un largo y necesario repaso de casco y máquinas. En primer lugar se aumentaron y mejoraron las instala-

ciones para el uso de los pasajeros retirándose al mismo tiempo las viejas calderas que fueron sustituidas por otras más modernas y económicas; la chimenea se alargó y desaparecieron del mayor las vergas pero no así del trinquete, con lo que vino a quedar cambiado su aparejo de barca en bergantín-goleta. A pesar de tales reformas, conservaba el "Aberdeen" regular superficie vélica que dar al viento y auxiliarse en sus largas singladuras y ahorrar con ello combustible

Vuelto a su línea normal, en ella permaneció durante otros siete años, siempre en constante ir y venir entre la rubia Albión, nuestro Tenerife, Africa del Sur y Australia. En Sydney se encontraba cuando la inflexibilidad de Sir Alfred Milner, en negociaciones con el presidente Kruger, dio lugar a la guerra entre la Gran Bretaña y los "boers"

Habilitado como transporte de tropas, cooperó en el traslado de unidades australianas y neozelandesas hacia Ciudad del Cabo y, una vez terminado el conflicto, fue devuelto a sus armadores.

## Bajo la Media Luna turca

Por entonces, el ya viejo y pequeño "verdino" resultaba de difícil y antieconómica explotación comercial y lo mismo ocurría con el "Australasian" y ambos fueron vendidos por 32.000 libras al gobierno turco. Sus servicios eran necesarios a Turquía que se encontraba en grave aprieto ante una rebelión en el Yemen y casi sin transportes para la conducción de sus tropas por vía marítima. Rebautizados "Halep" y "Scham", respectivamente, pasaron a la Administración de Nav. a Vap. Ottomane y partieron rumbo a su nueva zona de operaciones.

Suenan de nuevo sus nombres con motivo de la guerra italo-turca y campañas de los Balcanes, pero ambos vuelven, en época de paz, al tráfico comercial entre los puertos del mar Negro.

La primera guerra mundial en-

los últimos días de mayo de 1915 lleno se hundió en aguas someras y quedan asomando sobre la superficie sus palos y chimeneas. Dos

Diogenes, con los que la Thompson concluyó sus construcciones poco antes de su liquidación y venta.

# Hoy, festividad de Santa Cecilia, Patrona de la Música

## La Orquesta de Cámara de Canarias, un problema que hay que resolver

Los músicos celebran hoy la festividad de su patrona Santa Cecilia. No queremos dejar pasar esta ocasión para referirnos, aunque se nos tace de pesados, a un tema que tiene para todos un gran interés. Nos referimos a la Orquesta de Cámara de Canarias. Porque el problema de la supervivencia de la Orquesta sigue en pie, pues hasta la fecha no se ha dado con la fórmula adecuada para resolver la tremenda crisis que ha conmovido a esta agrupación.

No podemos ni queremos hablar de soluciones milagreras, pero sí destacar que los problemas hay que afrontarlos directamente y con espíritu realista. La existencia de la Orquesta está en peligro. Y no lo decimos nosotros; lo afirman los hombres que dirigen y orientan la misma.

En días pasados, y a través de Televisión Española en Canarias, el presidente de la Orquesta de Cámara, doctor don Francisco Trujillo, habló claramente de este asunto y lo expuso a la consideración de la afición. El problema, como puede verse, es grave. Casi cuarenta años de labor están a punto de desaparecer.

El problema económico de la Or-

questa no ha nacido en estos últimos años. Se viene sufriendo, arrastrando, de tiempo atrás y solo remedios —permítansenos la frase— se han colocado para remediar sus dolencias. Pero lo que muchos lamentan es que la afición no se ha decidido jamás a intervenir, ignorando el problema como si a ella no le afectara.

Ya lo hemos dicho algunas veces: no se puede pedir a una orquesta dos conciertos mensuales, durante la temporada, alguno de ellos son solistas de fama mundial, por la irrisoria cantidad que hoy se paga de cuota. La música es un arte caro. Y eso lo saben quienes hayan tenido la oportunidad de asistir a conciertos fuera de los límites de la isla. Y cuando los conciertos tienen precios bajos es porque están subvencionados por organismos o entidades preocupadas por la educación popular.

La Orquesta de Cámara de Canarias recibe subvenciones económicas del Cabildo Insular de Tenerife, Ayuntamiento de esta capital y dirección general de Bellas Artes. Pero, las cantidades que percibe de estos tres organismos no son suficientes para poder llevar a cabo, con

dignidad, el programa que se ha impuesto. Por eso es necesario que los aficionados a la música se vayan dando cuenta de que es preciso prestarle una mayor ayuda.

Tenemos sobre nuestra mesa de trabajo una carta que don José García Estrada envió al presidente de la Orquesta: "Anoche oí por televisión sus comentarios a la situación económica de la Orquesta y la verdad es que da pena. He pensado que si algunos aficionados hicieran un esfuerzo, podría hacerse resurgir nuestra Orquesta como en sus buenos tiempos. Yo quisiera comenzar esa labor enviándole un cheque que incluyo en esta carta y que deseo enviar todos los meses mientras me sea posible y ustedes se acuerden de venir por él. Puede hacer el uso de esta carta que crea conveniente para bien de la Orquesta".

La coletilla a esta carta debiera ser: "este es un ejemplo a seguir por todos"... pero mejor creemos que serviría: "Esta es la obligación que tienen todos los aficionados". Y, con la obligación moral de los aficionados, la obligación de los organismos y entidades provinciales.

Gilberto ALEMAN

# Clausura del primer Curso de Descanso e Información para Productores Agrícolas

## Se ha celebrado en la Residencia de Educación y Descanso de esta capital

Organizado por la Obra Sindical de Educación y Descanso y la Cámara Oficial Sindical Agraria, ha tenido lugar en la Residencia "José Miguel Delgado Rizo" el primer turno de Descanso e Información para productores agrícolas, al cual han asistido setenta y seis productores de Las Palmas y Tenerife.

El acto de clausura fue presidido por el delegado provincial de Sindicatos, acompañado del Vicesecretario Provincial de Ordenación Social, Vicepresidente de la C.O.S.A., Secretario de dicha Entidad, y Secretario de la Obra Sindical de Educación y Descanso.

Intervinieron el Director del Curso y el Vicepresidente de la Cámara, cerrando el acto el Delegado Provincial de Sindicatos, el cual se refirió, entre otras cosas, a la igualdad de derechos que debe existir entre los productores agrícolas y de los de la industria, y de la impor-

tancia de estos cursos que, a la vez que sirven de descanso, ofrecen a los productores conocimientos prácticos y necesarios relacionados con las cuestiones laborales etc.

En estos días se está celebrando el segundo Curso en la mencionada Residencia.

# PARTO SIN DOLOR

GINNASIA POST-PARTUM

GINNASIO ANATERVE VILAR. G. GODED, 75.— TFO. 223438.

# OBSEQUIOS

# coñac ALVEAR

SOLERA VIEJA (Etiqueta negra)



Coñac ALVEAR "Solera Vieja" obsequia semanalmente a todos sus amigos con UNA CAJA SURTIDA DE COÑAC Y VINOS ALVEAR. En el sorteo verificado la semana pasada en combinación con la lotería de la O.N.C.E. correspondiente al sábado día 19 resultó premiado el nº 969

El premio puede recogerse en la Delegación de ALVEAR, calle Valencia nº 10, telf. 24 10 81 Santa Cruz de Tenerife.

sin dudar **ALVEAR** solera desde 1729