

LA ISLA y los barcos

Para hoy está prevista nueva escala de la fragata "DANMARK"

El 1 de noviembre de 1933, y al mando del capitán Akerson, llegó por vez primera a Santa Cruz de Tenerife

Desde hoy, y hasta el próximo día 15, se adornará el puerto de Santa Cruz de Tenerife con la gracia marinera de la fragata «Danmark», la misma que hace más de cuarenta años llegó por vez primera a estas aguas que casi la han hecho suya.

Hoy se alegra Santa Cruz de Tenerife con la blanca poesía de sus velas, de esas pirámides de blancas lonas que, en altos palos y esbeltos baupreses, van poco a poco desapareciendo y llevándose tras sí la época de, como bien dicen los ingleses, hombres de hierro tripulando barcos de madera.

Hoy Santa Cruz de Tenerife tiene en su bahía una representación de aquellos años que, idos para siempre, por paradoja son para nosotros una realidad.

Baroja, Neruda, Francisco Izquierdo, Jordán, Tomás Morales y tantos otros cantaron sus glorias. Pero fue Zunzu-

SU ESTANCIA COINCIDIÓ CON LA DEL ESCRITOR HAKON MIELCHE QUE, PROXIMAMENTE, ARRIBARÁ A SAN SEBASTIAN DE LA GOMERA EN LA GOLETA "HANS CHRISTIAN ANDERSEN"

■ por Juan Antonio Padrón Albornoz ■

ción velera tenía para los futuros oficiales de la Marina Mercante danesa se comprendió perfectamente en la segunda mitad del pasado siglo. Entonces hubo, como es natural, las lógicas discusiones sobre las ventajas y desventajas que el sistema representaría y que, con todo éxito, llevó a cabo el «Den Dynkerbojert», primer velero escuela bajo bandera danesa.

Sin embargo se impuso al fin el criterio del armador C. F. Stage que, en 1880, encar-

ceros por aguas del Báltico y Mar del Norte con futuros oficiales, procedentes de las escuelas de Náutica de la nación, a su bordo.

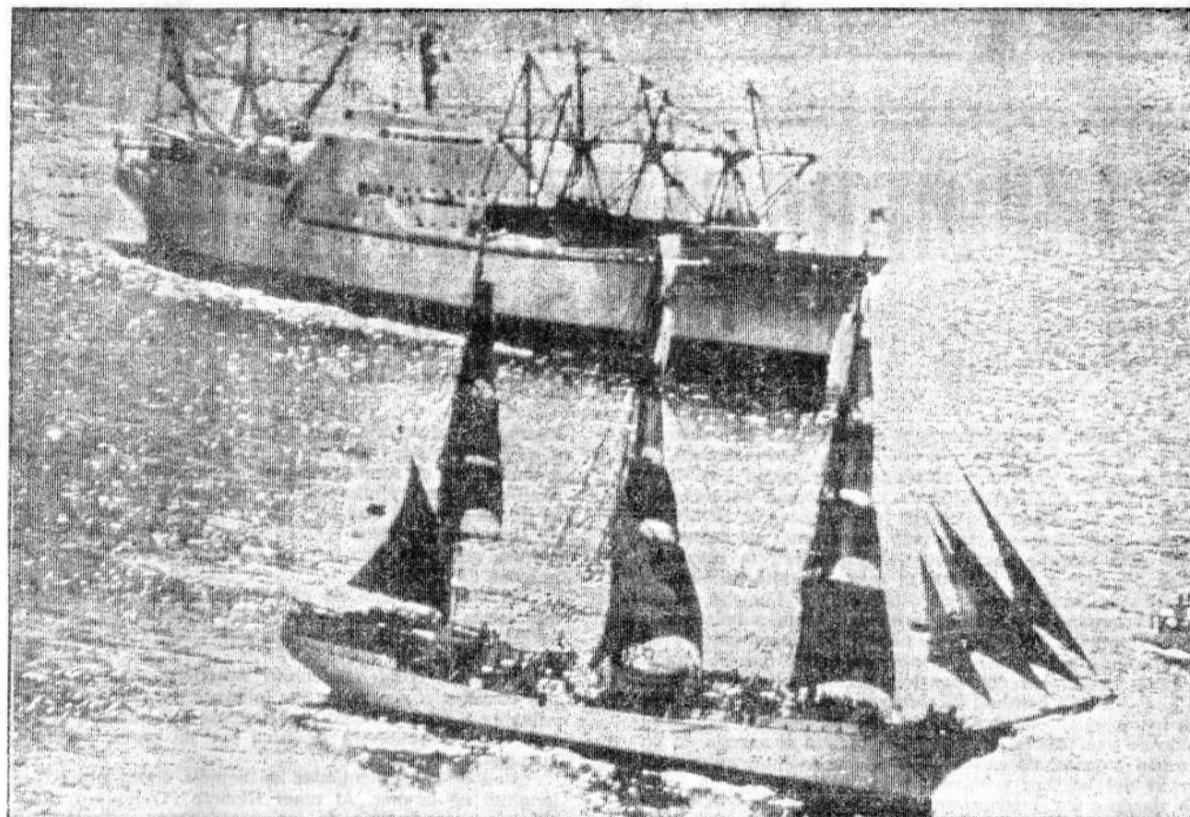
Bajo el bauprés llevaba un mascarón, en bronce, que representaba al joven cuyo nombre figuraba en el espejo de popa. Barco fino y marinero, contaba con una pequeña máquina de vapor —que le auxiliaba en las entradas o salidas de puerto— cuya chimenea, telescópica, se alzaba a popa del pequeño pero com-

vapor inglés «Ancona», de Leith, y —en pocos minutos— se hundió y, con ella, desaparecieron 22 de los cadetes que dormían en el sollado.

La Svitzer procedió al salvamento de la fragata que, cinco semanas más tarde, llegaba a remolque a los astilleros que tuvieron a su cargo la construcción. Allí se le reparó y modernizó —entonces se suprimió la máquina de vapor— y, en abril de 1906, de nuevo se hizo a la mar en un crucero por aguas del Mar Báltico.

Diez años más tarde se le instaló un diesel, de 50 H.P., y, al mismo tiempo, un aparato de radiotelegrafía. En 1922 fue de nuevo modernizada pero, cuando en 1933 se propuso su sustitución por una nueva fragata, quedó amarrada en puerto. Allí permaneció hasta que, en 1934, Allan Villiers, —el conocido escritor inglés— que buscaba un velero para su proyectada vuelta al mundo, fijó su atención en el viejo y bien conservado «George Stage». Su oferta fue aceptada y, el 29 de agosto de 1934, fueron arriados los colores daneses y, en su lugar, se izó el «Red Duster».

Con el nuevo nombre de «Joseph Conrad», Villiers llevó a la pequeña fragata a través de todos los océanos del mundo y, en noviembre de 1936, lo vendió en Nueva York a Mr. Hartford que, después de modernizarla total-



Con todo el trapo largo, la «Danmark» cruza ante el «Savannah» —buque nuclear estadounidense— en aguas de Rhode Island.

que, siempre, han de servirle en la vida que ante él se abre.

Antes de hacerse a la mar, a los muchachos se les enseñan los misterios del aparejo y la maniobra, misterios que, cuando ya dejan de serlo, les capacita para, —en las aguas abiertas y libres del Mar del Norte, bajo la guía de los marinos profesionales—, se encarguen de largar, cargar y aferrar el aparejo.

Durante la ocupación de Dinamarca por las fuerzas alemanas, en la pasada guerra mundial, la «George Stage» permaneció amarrada y, con los masteleros y mastelerillos calados, esperó el momento de la paz para, una vez más, entregarse a su tarea docente.

Puede largar veinte velas en sus tres palos y, con su motor diesel auxiliar, alcanza una media de 5 nudos, suficiente para la maniobra en

aguas congestionadas por el tráfico y, especialmente, en las recaladas, entradas o salidas de puerto.

Una vez termina su cruceo anual, los propios cadetes que lo han realizado llevan a cabo la tarea de calar los masteleros, desenvergar las velas y almacenarlas con vistas a su preservación. Y también son ellos los que, llegado el momento de prepararla para uno nuevo, llevan a cabo todas las faenas a su bordo.

largadas las estachas del remolcador, dio todo el trapo y puso rumbo al Sur. Iba hacia el temido Cabo de Hornos para, tras doblarlo, seguir a El Callao, puerto que alcanzó tras 112 días de mar.

Durante la guerra de 1914 a 1918 permaneció amarrado el «Viking» en Copenhague. Era la época de pocos barcos y muy altos fletes y, si bien fueron muchas las ofertas, la entidad propietaria no aceptó ninguna que no fuese para continuar dedicándolo a escuela. Y fue así como, con esta condición, fue vendida a la Forenede Dampskibs Selskab que, con una flota de 127 barcos, necesitaba dar a sus oficiales una perfecta formación práctica en la mar.

Después de la guerra, el «Viking» comenzó a navegar bajo la contraseña de la citada naviera hasta que, como consecuencia de la crisis económica mundial, en 1929 fue amarrado y poco después vendido a Gustav Erikson, que lo dedicó —bajo bandera finlandesa y matriculado en Mariehamn— a la «carrera del

El bricbarca «Viking»

Largo sería reseñar, aunque sólo fuese de forma somera, todos los buques-escuela que han figurado en la marina mercante danesa. La «Poseidon», de Marstal, la «Fanco», la «Walkyrie», «Arkan» y «Fortuna» figuran en una larga lista que, además, incluye

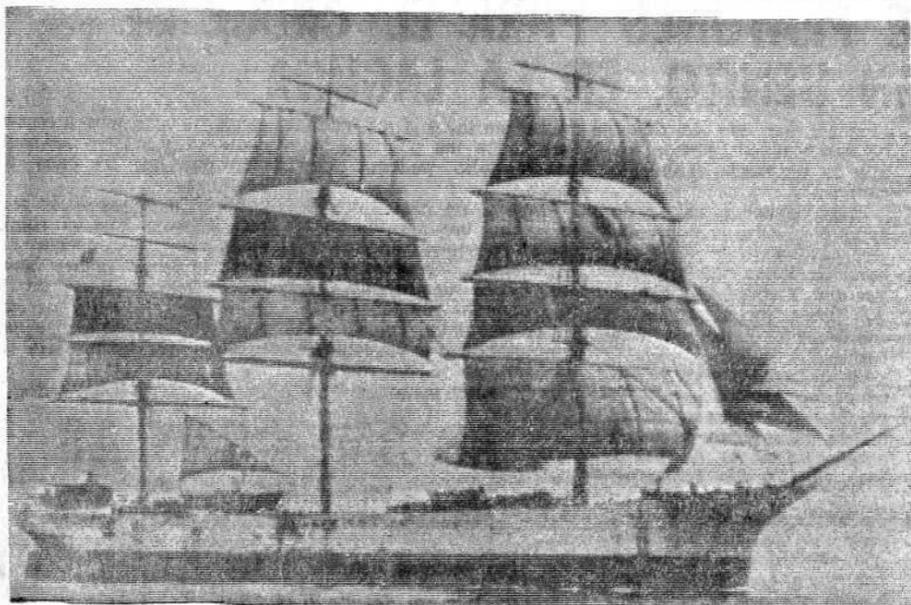
na Alejandrina— actuó como madrina en el protocolario y tradicional bautizo.

En marzo de 1907, el «Viking» estaba listo para su entrega y, en el muelle de armamento, se le daban los últimos toques. El día 18, una repentina ráfaga de viento hi-

macenes cercanos.

No sufrió daños el casco, pero sí la arboladura que tuvo que ser renovada por completo, faena que se hizo rápidamente y, el 16 de julio, se llevó a cabo la entrega oficial a la entidad propietaria.

El coste del «Viking» fue de



La fragata «Valkvrien» que, como buque-escuela danés, navegó desde 1919 a 1923.



La fragata «Valkyrien» que, como buque-escuela danés, navegó desde 1919 a 1923.

negui el que en ellos vio algo musical al compararlos, con toda propiedad, con una guitarra en que el casco hace de caja de resonancia mientras el viento, con sus largos y finos dedos, arranca del aparato música dulce y bronca, música del mar encrespado y del viento silbador.

Se considera por muchos anacrónica la estampa marinera de un velero que, con todo el trapo largo al viento, sirve además para instrucción de marinos — todos futuros oficiales — en una época en que alborea, es casi realidad para la marina mercante, la propulsión atómica.

Se justifica su airosa presencia en los mares por una razón más en consonancia con el actual sentido de la actualidad. Y es que el trabajo en las jarcias, con toda clase de tiempo, templea el cuerpo y el espíritu.

La importancia que la forma-

gó en los astilleros de la Burmeister & Wain, en Copenhague, la pequeña fragata «George Stage», bautizada así en recuerdo de su único hijo, fallecido en plena juventud.

En 1882 se llevó a cabo la botadura de la pequeña fragata que, con sólo 30 metros de eslora, estaba capacitada para llevar a cabo — y así lo hizo durante muchos años —

La nueva «George Stage»

Esta fragata fue botada en 1935 en los astilleros de la Frederikshaven y, en sus características, era reproducción — muy mejorada — de la anterior. De 298 toneladas, estaba también aparejada de fragata y, como ella, llevaba dos botes por banda, todos en pescantes radiales. A proa, en el castillo airoso, resaltaba el mascarón y, a diferencia de

pleto puente que iba al centro.

Dada su escasa eslora, los botes iban en pescantes radiales, si bien para aclarar la cubierta y dejarla despejada para las maniobras, éstos estaban trincados a son de mar y por fuera de la borda.

El 25 de junio de 1905, la «George Stage» fue abordada cerca de Copenhague por el

la anterior, la popa no era de espejo, sino elíptica y embellecida por adornos a la moda de los antiguos veleros.

El casco de esta nueva «George Stage» es de acero — el de la anterior era de hierro — y, como medida de seguridad, está dividido en cinco compartimientos estancos por los correspondientes mamparos. Con un motor de 122 H.P., la nueva fragata estaba — y está — administrada por la George Stage Minde, entidad en la que, durante muchos años, actuó de manera ejemplar como directivo el barón Niels Juel-Brockdorff.

Mientras la ya «Joseph Conrad» cruzaba los mares con Allan Villiers a su bordo, la nueva fragata se preparaba para, como ella en sus buenos años, emprender su ca-

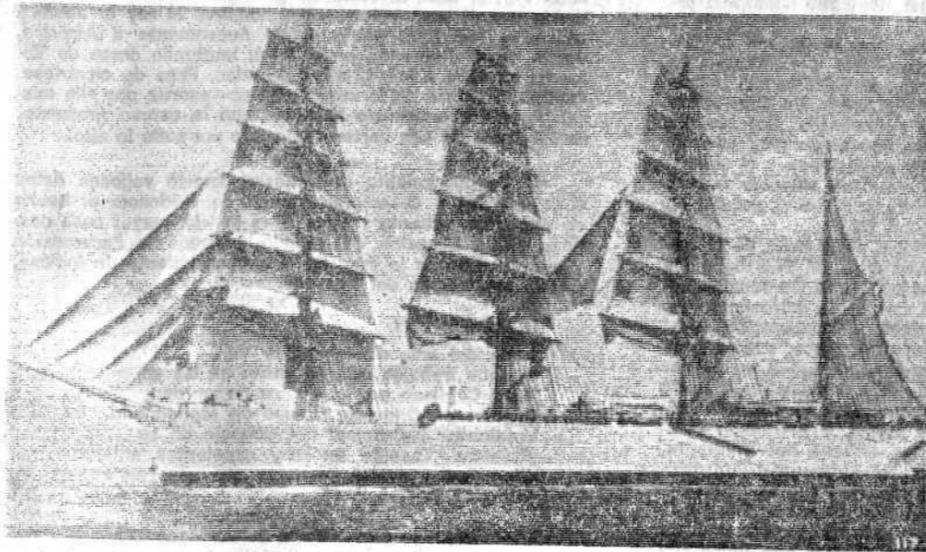
arriados los colores daneses y, en su lugar, se izó el «Red Duster».

Con el nuevo nombre de «Joseph Conrad», Villiers llevó a la pequeña fragata a través de todos los océanos del mundo y, en noviembre de 1936, lo vendió en Nueva York a Mr. Hartford que, después de modernizarla totalmente — incluso instalando un motor de 225 H.P. — la transformó en su yate particular. En 1939 fue cedida a la U.S. Shipping Board y, tras una larga serie de peripecias, en 1948 pasó a la ciudad de Mystic, en Connecticut, que en su puerto comenzaba a crear el ya hoy mundialmente famoso Museo Naval con viejas glorias de todos los océanos del mundo.

rrera docente en aguas danesas.

En sus cruceros anuales, que comienzan en abril, la «George Stage» lleva a su bordo 80 cadetes procedentes de las diferentes escuelas náuticas de la nación. Para embarcar no se exige a los muchachos que, forzosamente, tengan luego que seguir en la mar. Sólo se pretende despertar en ellos una vocación que, si cuaja en realidad con creta, bien puede continuar y convertir al joven en oficial de la Marina Mercante. Pero, si el muchacho decide no continuar la carrera, al menos se ha logrado — objeto muy digno de tener en cuenta — que en él se hayan despertado unas virtudes de compañerismo, de abnegación y preparación cultural y física

han figurado en la marina mercante danesa. La «Possidon», de Marstal, la «Fano», la «Walkyrien», «Arkan» y «Fortuna» figuran en una larga lista que, además, incluye



La bricbarca «Viking» que, durante muchos años, fue buque-escuela de la naviera Forenede.

al «Viking» y a la tristemente célebre «Kokenhavn», uno de los mayores veleros que en el mundo han sido.

En 1905 se fundó en Dinamarca la Akties Den Danske Handelsflaades for Befalingsmend, organización que tenía por principal objetivo la construcción de un velero escuela para la formación de marinos mercantes.

Se encargó a los astilleros de la Burmeister & Wain una bricbarca de 3.000 toneladas y cuatro palos y, el 1 de diciembre de 1906, la entonces princesa heredera — luego rei-

En marzo de 1907, el «Viking» estaba listo para su entrega y, en el muelle de armamento, se le daban los últimos toques. El día 18, una repentina ráfaga de viento hi-

vo que ser renovada por completo, faena que se hizo rápidamente y, el 16 de julio, se llevó a cabo la entrega oficial a la entidad propietaria. El coste del «Viking» fue de

zoz que comenzase a escorar — los tanques estaban vacíos y aún no se les había llenado con las 1.300 toneladas de lastre líquido — y, antes de que se pudiese evitar lo que se avecinaba, el «Viking» quedó tumbado sobre el muelle y sus palos y vergas destrozaron los techos de los al-

501.000 coronas y, una vez finalizadas las pruebas a que fue sometida en aguas del Mar del Norte, el 19 de julio — con 80 cadetes a su bordo — se hizo a la vela con rumbo al puerto de Hamburgo. Allí tomó un cargamento de carbón y, el 29 de agosto, fue remolcada mar afuera y,

La fragata «Kobenhavn»

Con anterioridad a la primera guerra mundial, la Ost-Asiatiske Kompagnie encargó en astilleros británicos — en los de la Ramage and Ferguson concretamente — la construcción de una fragata de cinco palos, la «Kobenhavn», especialmente diseñada para el transporte de carga y, al mismo tiempo, con amplia capacidad para la acomodación de alumnos de Náutica.

En 1914, la fragata fue requisada por el Almirantazgo y, tras no pocas reformas y transformaciones, se hizo finalmente a la mar convertida en el motovelero «Black Dragon» que, en sus antes bodegas, llevaba tanques para el transporte de combustible líquido.

Terminada la guerra, y en vista de lo costoso que resultaría su vuelta a la antigua condición de velero, la naviera danesa no quiso adquirirlo de nuevo y, como pontón petrolero, en Gibraltar permaneció hasta que, hace unos quince años, fue desguazada la antigua fragata.

Terminada ya la contienda, la naviera encargó una nueva fragata, también de cinco palos, a los mismos astilleros que tuvieron a su cargo la

construcción de la primera. Esta segunda «Kobenhavn» fue entregada en septiembre de 1921 y, con sus 3.901 toneladas, era por entonces uno de los mayores veleros del mundo.

Su desaparición, años más tarde, es uno de los secretos más celosamente guardados por el mar. Con 15 oficiales, una tripulación profesional y 55 cadetes, la «Kobenhavn» se hizo a la mar desde Montevideo el 14 de diciembre de 1928 con rumbo a Australia.

Al mando de uno de los mejores y eficientes capitanes de la Marina Mercante danesa — H.F. Anderson — entrenados todos sus hombres en la dura pero eficaz escuela de la navegación a vela, había ya recorrido medio mundo en viaje de instrucción y aquel día de diciembre — cuando sus blancas velas se iban perdiendo de vista — nadie pensó en el trágico y misterioso fin que ante su proa se abría.

Parece imposible la desaparición de un barco de su tonelaje sin dejar, al menos, algún resto flotante, algo que diese una pista sobre lo ocurrido. Pero, es lo triste, así ocurrirón. Tres expediciones organizadas por el Gobierno

práctica en la mar.

Después de la guerra, el «Viking» comenzó a navegar bajo la contraseña de la citada naviera hasta que, como consecuencia de la crisis económica mundial, en 1929 fue amarrado y poco después vendido a Gustav Eriksen, que lo dedicó — bajo bandera finlandesa y matriculado en Mariehamn — a la «carrera del trigo» entre Australia y puertos europeos.

El 15 de junio de 1939, el «Viking» cruzó ante el Lizard, desde donde se le ordenó que arribase a Cardiff para descargar el trigo que había tomado a su bordo en Port Victoria. El 1 de julio se hizo de nuevo a la vela con rumbo a Mariehamn y, catorce días más tarde, en su puerto de matrícula dio fondo.

Luego vino la guerra y, en Estocolmo, sirvió como silo flotante hasta que, en 1946, se logró un flete de madera para África del Sur. De allí cruzó a Australia y, con trigo, arribó en Londres el 4 de agosto de 1948.

Reparaba en Amberes cuando se suspendieron las obras y, era lógico, se temió su venta para desguazar. Pero el Municipio de Gotemburgo se interesó por el viejo velero que, adquirido luego, en las aguas tranquilas del puerto reposa, si bien hizo una posterior escapada a Rotterdam con ocasión de la Exposición Nacional que allí se celebraba.

danés, todas ellas con la esperanza de aclarar el misterio, nada lograron y regresaron a Copenhague.

Cuando el Río de la Plata quedó atrás, nada parecía indicar la menor dificultad para el largo viaje de 9.000 millas hasta las costas australianas. Así lo manifestó ocho días después de su salida en un mensaje radiotelegráfico que cambió con el vapor noruego «Wilhelm Blumer» que navegaba en sus cercanías, pero bajo la raya del horizonte.

La posición de la «Kobenhavn» era entonces a unas 900 millas al Oeste de la isla de Tristán de Acuña; o sea, que en ocho singladuras había navegado 1.500 millas, lo cual hizo saber el capitán Anderson al del mercante noruego.

Al día siguiente, el radiotelegrafista del «Wilhelm Blumer» intentó establecer nuevamente comunicación con el velero danés pero no lo logró, atribuyendo esto a que, dado el escaso alcance de la emisora, ya la «Robenhavn» estaba fuera de su radio de acción.

Desde entonces, y pese a

Con la isla auestas

Cosas del caneco

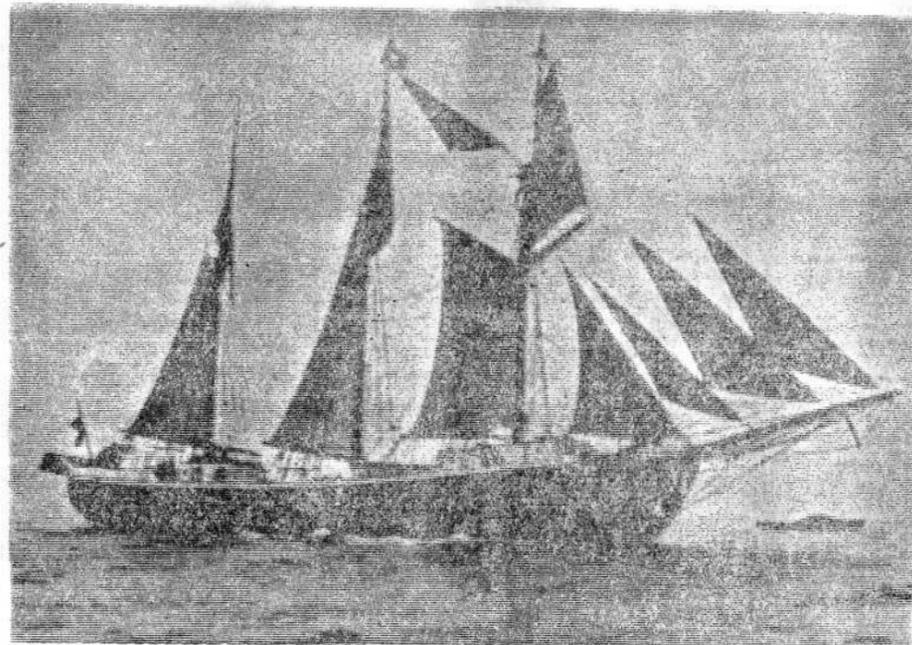
El caneco lleva a hacer muchas bobadas y no pocas locuras. Yo siempre he dicho que beber es una cosa y entregarse al caneco otra muy distinta. He visto en mi vida mucha gente que por el caneco se ha hecho desgraciada. Aunque también he visto quien ha vivido dado al caneco bastantes años y sin grandes quebrantos ni amarguras. De lo que saco que hay una cosa que no se puede discutir: El que bebe y sabe lo que hace, puede beber; el que se da al caneco y deja que el caneco haga de él lo que quiera, más mejor es que lo deje.

Siempre me acordaré de lo que me contó un señor de Santa Cruz respectivo a Manuel Terremoto o «Talegón», como lo llamaba la gente, Manuel contaba lo que gozaba cuando se pegaba al caneco, y al decirle él, por verio, que iba a probar, le advirtió: «¡No apreve, cristiano, no apreve! Si apreve, se rengancha y ya no lo puede soltar».

Lo peor del caneco es que la gente lo ve mal y pone de vuelta y media al que se entrega a él. Por eso aquel señor de mi pueblo se cuidaba tanto de que la gente no lo viera entrar en la venta cuando iba a mandarse un vaso de vino. Y siempre andaba buscando la forma de hacerlo a escondidas. Unas veces iba a una hora y otras a otra. Pero siempre había alguien que estaba acechando para sacarle el cuero después, con los amigos. «Antes vi a Fuiano entrar en la venta. ¡Fuerte borrachín está hecho!» Cuando había feligreses en la venta, aquel hombre, — ya les he dicho que era un hombre cabal y serio —, pedía siempre un vaso de agua. Y el de la venta, que ya sabía lo que quería, iba para dentro y se lo traía... lleno de ginebra. Y se lo mandaba como agua.

El sabía que la gente criticaba. Y un día entró pidiendo: «Oiga, deme un vaso de vino, que no quiero que se condenen diciendo mentiras los que me hayan visto entrar».

JUAN DE LA ISLA



La goleta de velacho «Romo», buque-escuela danés que pasó a bandera española con el nombre de «Estrella Polar» y contraseña de la Empresa Nacional Elcano.

LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la página 4)

cuantos rastreos se llevaron a cabo «Decaulion», «Beltana»,

«México», etc.— nada se ha sabido del kermoso velero danés.

Nace la «Danmark»

Las más variadas hipótesis se barajaron, todas ellas en busca de una posible explicación de lo ocurrido al gran velero que, como otros tantos en la época heroica de la navegación a vela —época anterior a la radio— pareció esfumarse sin dejar el menor rastro.

Ante la demanda de los navegantes y fuerzas vivas del país, el Parlamento decidió la adquisición o construcción de un nuevo velero escuela, si bien de más modestas dimensiones y características. Diseñado por el arquitecto naval Mr. Aage Larsen, una vez resuelto el oportuno concurso, se encargó de su construcción a la firma Nakskov y, ya el 19 de diciembre de 1932, resbaló por una de las gradas de dichos astilleros la «Danmark» —bajo el restallar alegre de la empavesada— y ante la presencia del primer ministro, Th. Stauning, del Gobierno danés.

De 790 toneladas brutas —216 de registro neto— son sus principales dimensiones 58,9 metros de eslora por 10 de manga y 5,2 de puntal. Del extremo del bauprés al de la botavara de la cangreja, la eslora es de 77 metros.

La «Danmark» está aparejada de fragata de tres palos y, en ellos, larga 1.636 metros cuadrados de velamen y se necesitan 4.000 metros de lona, de setenta centímetros, para la confección de un juego completo de velas. El largo total de la jarcia y cabullería —entre sisal, cáñamo y metálica— alcanza la cifra de, aproximadamente, 14.000 metros, o sea, el equivalente a la distancia que hay entre Santa Cruz y Los Rodeos.

Cuenta la «Danmark» con los más modernos adelantos técnicos para ayuda a la navegación y seguridad en la mar. Cuando nueva y flamante, —recién salida de los astilleros— se la valoró en 635 mil coronas danesas y, en 1941, al pasar temporalmente al United States Coast Guard, su valor, según el oportuno

partitaje, ascendía a 3.300.000 coronas.

El 15 de junio de 1933 se izó, con todos los honores, la bandera danesa en el pico cangrejo de la flamante fragata y, al mismo tiempo, se hizo entrega oficial por sus constructores a la comisión nombrada por el Gobierno con tal objeto.

Días más tarde zarpó para llevar a cabo un viaje preparatorio por aguas territoriales y, una vez éste terminó, se repasó la fragata y, con los cadetes a su bordo, se hizo a la mar en su primer cruceo oceánico, al mando del capitán Akerson.

Una vez quedaron por la popa las aguas congestionadas del Canal de la Mancha, la esbelta fragata —blanca de velas abiertas— puso rumbo a Santa Cruz de Tenerife.

Al amanecer del 1 de noviembre, el puerto de Santa Cruz de Tenerife presentaba su habitual escena, plena de vida y movimiento, con la mar pintada de barcos.

En el Muelle Sur estaban ya atracados los correillos interinsulares «La Palma», «Fuer teventura», «Ciudad de Málaga» y «León y Castillo». Buscando el redoso de la costa se acercaba el «Guancho», uno de la Compañía Marítima Canaria —filial de la Elder & Fyffes— que manchaba de humo la mañana con el espeso penacho que escapaba de su chimenea de mucha guinda.

Mientras, frente al puerto esperaban práctico los trasatlántico «Elisabetville» —al mando del capitán Biebuyck— y el alemán «Orinoco». Dentro del recinto portuario, y operando ya en el Muelle Sur, se encontraba el petrolero italiano «Formia», así como los entonces modernos fruteros «Sil», «Bajamar» y «Lorient».

Fue entonces cuando, tras Anaga, apareció la estampa espléndida de la «Danmark» que, con todo el trapo largo, cayó a estribor y quedó navegando en franca demanda de la boca. Cerca ya, cargó el aparejo y dejó paso franco a

la fragata alemana «Deutschland» que, al mando del capitán Zatouiki partía —con cadetes a su bordo— rumbo a Río de Janeiro.

Ya la mar comenzaba a quedar huérfana de las blancas velas y Santa Cruz de Tenerife vivió entonces —como ahora también lo hace— momentos de emoción marinera ante el encuentro de los dos buques-escuela.

En aquella primera escala venían en la «Danmark» 135 tripulantes y alumnos, mientras que la fragata alemana llevaba a su bordo 108, incluso algunos aviadores civiles que seguían un cursillo de meteorología.

El día 6, el práctico don Francisco García Talavera pilotó dentro del puerto a la goleta danesa «Monsunen» que, al mando del capitán Peter Bundager Thomsen, incluía entre sus tripulantes al escritor Hakon Mielche, el mismo que a finales de este mes visitará San Sebastián de la Gomera en la «Hans Christian Andersen», la goleta de tres paños que hace la ruta de Colón con 25 pasajeros a su bordo.

Los veleros pusieron du-

rante días sus espléndidas estampas marineras en el puerto de la capital tinerfeña.

Un grupo de daneses se ligó entonces a la Isla y Mielche habla en sus libros de los hermanos Lis, Jan y Thure Andersen, que vivían en el Santa Cruz que aún añoran desde el Norte lejano, si bien Thure volvió en 1968 a «su» isla. Ellos esperaban en nuestra ciudad —a la que Lis canta en sus libros— la vuelta del padre que, en un velero, daba la vuelta al mundo.

Cuando la «Monsunen» se hizo a la mar desde la isla que tanta impresión causó a Mielche, la «Danmark» continuó su estancia tinerfeña, la primera de su vida marinera.

Finalmente, el día 14 comenzó a virar el ancla y, casi en la estela del trasatlántico francés «Brazza», se adornó con sus blancas velas que, repletas de brisa y sol, le daban arrancada hacia la mar libre y abierta.

Ya en la boca, la «Danmark» llevaba todo el trapo largo y, cortesmente —como era y es costumbre con los veleros— los trasatlánticos «Mamari» y «Durham Castle» le dejaron la ruta libre.

El capitán Hansen

El cruzar de los obenques, el flamear al viento de los foques y el canto de las gaviotas, juanetes y estays, casi ha desaparecido de la mar, pero por unos días la «Danmark» dará a Santa Cruz de Tenerife el regalo inapreciable de la poca poesía que aún queda en los océanos.

Al mando de la fragata no viene en esta ocasión el capitán Hansen que, en 1935, embarcó como cadete en la «George State», de la cual pasó luego al velero que hoy llegará a Santa Cruz. Ahora viene al mando del capitán Otto Bentsen, buen sustituto de Hansen, que llegó cuando la «Danmark» estaba al mando del capitán Akerson y en su segundo cruceo por el Atlántico.

El capitán Hansen recuerda aquella escala y, con cañiño, siempre evoca al entonces consul de su país, el señor Olsen, que con sus atenciones hacía olvidar a los muchachos la nostalgia del recién abandonado

hogar. Recuerda también la impresión que en todos causó la visita que hicieron a una finca de plataneras y las excursiones al interior de Tenerife.

Hombre educado en la dura escuela de la navegación a vela, el capitán Hansen se enorgullece de que, sólo durante año y medio, navegó en barcos de vapor. Embarcó primero en el «Carmen» y luego en el «Arnold Maersk»; este último era un «tramp» de 1955 toneladas que, construido en 1914 en los astilleros de la Gray inglesa, se perdió el 22 de mayo de 1943 cerca de Jersey.

El capitán Hansen recuerda con cariño los años que pasó en dos goletas de cabotaje, las «Cornwall» y «Falken», dedicadas al tráfico de cabotaje en las costas del Mar del Norte, con escapadas hacia puertos del Báltico, donde cargaban madera para puertos del Mediterráneo español.

Piensa al capitán Hansen que el mejor marino es el que na-

ce como tal, pero, —añade— también pueden hacerse y todo depende de los instructores que tengan para tal misión formativa. El es marino por vocación —su abuelo siguió la carrera eclesiástica y su padre fue ingeniero— y considera que la fragata «George State», con la «Danmark» que ahora manda, fue su verdadera y gran escuela.

Recuerdo que, en cierta ocasión, el capitán Hansen me dijo: «Un velero es una forma especial de vida. En él es donde únicamente se aprecia lo que es la mar». En aquella ocasión, el capitán Hansen hablaba con sus cadetes y, cuando terminó de hacerlo —era diciembre de 1970— le pregunté que, si no era indiscreción, quería saber qué les había dicho pues, poco a poco, según avanzaban sus palabras, los rostros serios se habían iluminado con sonrisas. Y me respondió: «Es que, recordando mis tiempos del primer viaje, quise decirles que también sentí lo que ellos ahora sienten. Y también les dije de mis recuerdos y, ¿cómo no?, de las peripecias de la cotidiana vida en el velero. Igualmente les indiqué que, mientras ellos disfrutaban del sol y el cielo azul de Tenerife, en Dinamarca estaban a bajo cero cuando, ayer, emprendí el viaje en avión para relevar al capitán Jensen que trajo a la «Danmark» hasta «nuestro» puerto».

La «Danmark» reposará una vez más en las aguas tranquilas de Santa Cruz de Tenerife, «su» puerto. Muchos días han quedado atrás y otros muchos están ante su agudo y elegante tajamar. A su bordo, como en cada viaje, rostros lampiños de jóvenes, casi niños algunos, que ya han decidido su futuro y, en la blanca fragata, se preparan para la dura vida en la mar.

Una vez más, la «Danmark» se encuentra en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, el mismo que la acogió en aquel su primer viaje, en aquellas sus primeras singladuras con la brisa y el sol en sus velas. Santa Cruz de Tenerife, la ciudad que ha dado su nombre a una calle, la recibe con la misma cordialidad, con el mismo cálido cariño con que siempre lo ha hecho, con que siempre lo hará.

Pleno extraordinario del Ayuntamiento de Tacoronte

SE APROBO LA ELEVACION Y DISTRIBUCION DE AGUA A DISTINTOS NUCLEOS DEL MUNICIPIO

Las posibilidades económicas no permiten la mejora de puntos de luz del alumbrado público

Días pasados celebró sesión plenaria extraordinaria el Ayuntamiento de Tacoronte, bajo la presidencia de don Graciano Alvarez Dorta.

Se dió lectura a escrito del señor Delegado Provincial del Ministerio de Educación y Ciencia, exponiendo debe ser sustituido el nombre propuesto de «Emeterio Gutiérrez Albelo», para denominar el nuevo Colegio de Educación General Básica, por haber sido propuesto anteriormente por otro Municipio. La Corporación propuso varios nombres, acordándose se resuelva en la próxima sesión plenaria, por ser preciso las previas consultas y conformidad de aquellos.

Examinado el proyecto técnico de «Elevación de Aguas y Distribución a distintos núcleos del Municipio de Tacoronte», redactado por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, don Emilio Alsina Pérez, con un presupuesto de ejecución material de 21 millones 617.936,13 pesetas, y ejecución por contrata de 26 millones 373.882,08 pesetas, la Corporación, por unanimidad acordó prestarle su aprobación, debiendo ser expuesto al público por espacio de quince días hábiles para oír reclamaciones.

La financiación de esta obra se ha propuesto: Aportación municipal de un 30 por ciento del total del presupuesto de ejecución de la obra. Imposición de Contribuciones Especiales a las personas especialmente beneficiadas por la misma, de otro 30 por ciento del total del presupuesto de ejecución previa la incoación del oportuno expediente y autorización del mismo. Y subvención del Estado en cuantía del 40 por ciento del citado presupuesto de ejecución, que ha sido solicitada.

En relación con esta obra y subvención solicitada para la ejecución de la misma, de la Comisión Provincial de Servi-

cios Técnicos, la Corporación por unanimidad, acordó comprometerse concreta y expresamente a abonar la diferencia entre el importe de la subvención solicitada y del precio por el que se adjudique, así como cualquier aumento justificado que se produzca durante su ejecución. Debiendo darse cuenta de este acuerdo al señor Gobernador Civil de la Provincia, Presidente de la Comisión Provincial de Servicios Técnicos.

Asimismo se dió cuenta a la Corporación, del escrito número 3.743 del Gobernador Civil de la Provincia de fecha 25 de septiembre, Comisión Delegada de Servicios Técnicos, interesando aclaraciones a las causas por las que no pudo darse cumplimiento, en su día a la ejecución de las obras «Construcción Ayuntamiento» subvencionadas por la Comisión Provincial con 1.837.500 pesetas que han sido anuladas.

Por la Corporación se acordó que por la Alcaldía se dé amplio informe y detallado, al señor Gobernador Civil, sobre la situación del proyecto de «Nuevo Edificio Ayuntamiento», estado del Presupuesto Extraordinario redactado para dicha obra, préstamo de 12 millones de pesetas solicitado del Banco de Crédito Local de España, etc., cuyo informe será rendido de inmediato.

Acto seguido se dió lectura a escrito del Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias, de 28 de septiembre, en relación con las edificaciones en el término municipal de Tacoronte, en contestación a escri-

to de esta Alcaldía sobre problemas que en materia de edificación y concesión de licencias tiene planteada esta Corporación municipal, y ofreciéndose a este Ayuntamiento la garantía de la redacción de proyectos y atenciones de las Direcciones de obras que fueren precisos, cuya garantías serían firmes una vez aceptadas por la Corporación Municipal. La Corporación, después de amplia deliberación, que la impuesta del contenido del ofrecimiento del Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias, y acuerda, estudiar con detenimiento el mismo.

También se dió lectura a otro escrito del propio Colegio de Arquitectos de fecha 27 de septiembre, en relación con la redacción de proyectos en infracción a la normativa urbanística, en resolución a acuerdo de este Ayuntamiento y solicitud al Gobernador Civil de la Provincia, de que por los Arquitectos no lleguen a confeccionar proyectos que no se ajusten a las condiciones urbanísticas en vigor o que no fueran realizables.

La Corporación quedó impuesta del contenido del citado escrito que ha sido elevado a la consideración de la misma.

Y por último se da cuenta del Presupuesto formulado por «Instaladora Acosta» para la «Ampliación y reforma de puntos de luz del Alumbrado Público», al que dada su cuantía, se informa no existir créditos autorizados ni posibilidades económicas para su realización en el vigente ejercicio económico.

SE OFRECE

ALEMÁN, 37, soltero, hablando y escribiendo inglés-holandés-francés-alemán-español, 8 años residente en España, con experiencia de recepcionista, intérprete/traductor, guía turística para trabajo fijo adecuado (no temporada). Cartas a Antonio Llopis Gisbert, Plaza General Franco, 1. Puerto de la Cruz.