

TIC-TAC

LO MISMO Y SIEMPRE NUEVO

Por Luis ALVAREZ CRUZ

Ultimamente se le ha rendido un homenaje a ese joven puntero de setenta y cinco años, Sebastián Ramos.

En este tiempo, en que proliferan los más arbitrarios adjetivos, Sebastián Ramos es un sustantivo en función de su naturaleza y de su obra.

A pesar de todo, es menester decir algo. Por lo pronto, que Sebastián Ramos es, dentro de su continuidad personal, la continuidad de una manera de entender a derecha el cancionero popular isleño.

Todo cambia. Lo estamos viendo. Unas veces con alegría y otras—las más—con pena. Sebastián Ramos no ha cambiado. ¿Por qué razón, pues, resulta nuevo?

Pues justamente por eso: porque no ha cambiado. Y no es paradoja. Ha ido envejeciendo, pero manteniéndose fiel a un sentimiento y a un estilo.

En este problema de la interpretación lírica de la isla, o hay autenticidad o no hay nada. A pesar de la propaganda. Lo cierto es que estamos intoxicados de publicidad.

El Festival celebrado en el Parque Municipal García Sanabria ha estado a estupa altura, y tanto la idea como su puesta en práctica, así como cuantos en él intervinieron, merecen elogios. La verdad es que ya—algunos por lo menos—estamos hartos y más que hartos de la canción moderna, concepto éste en el que es forzoso pararse a distinguir, pues no todo el campo es orégano. Así que encontrarnos de cuando en cuando con nosotros mismos resulta una prueba incluso apasionante.

Nunca se es más auténtico que, cuando olvidando los tópicos del presente—que los hay, como en el pasado—se encuentra uno metido de lleno en algo que no por su carácter de cotidiano deja de ser nuevo, sin renunciar a lo que ha sido siempre a lo largo del tiempo.

Hay gentes que tienen ab-

LA ISLA Y LOS BARCOS

Se encuentra en puerto el hidrográfico H.M.S "Vidal", de la Marina de guerra inglesa

Lleva el nombre del oficial de la Royal Navy que, en 1838, hizo el levantamiento cartográfico de Tenerife

El 7 de julio de 1957, su dotación desembarcó y tomó posesión del islote de Rockall, a 230 millas al W. de Irlanda

Regresa a su base después de larga permanencia en aguas del Golfo Pérsico y Océano Indico

Por Juan Antonio Padrón Albornoz

En la mañana de ayer arribó a nuestro puerto, en visita no oficial, el hidrográfico de la Marina de guerra inglesa H. M. S. "Vidal" que, al mando del capitán de fragata Cardno, regresa a su base metropolitana después de una campaña de su especialidad en aguas del Golfo Pérsico.

En esta su tercera escala en el puerto de Santa Cruz, la tripulación del H. M. S. "Vidal" está compuesta por dieci nueve oficiales y ciento setenta y dos marineros.

Mañana, al mediodía, el H. M. S. "Vidal" se hará de nuevo a la mar para, una vez en su base, ser reparado y sometido a mejoras antes de emprender otra de sus anuales expediciones de tipo cartográfico y oceanográfico.

Para Santa Cruz—para la Isla toda—esta escala del H. M. S. "Vidal" tiene una especial significación. Y es que, en 1838, el capitán de fragata A. T. D. Vidal, al parecer descendiente de españoles, llegó a nuestras aguas al mando de una flotilla compuesta por las fragatas "Aetna" y "Raven" y, con un equipo de oficiales especializados, comenzó el levantamiento cartográfico de Tenerife.

Dos años más tarde, el Almirantazgo editó la correspondiente carta en la que agrega un curioso dibujo de nuestra ciudad, vista desde el mar, y se añadía que el citado trabajo

ying Fleet que, al servicio del Hydrographic Department produce cartas náuticas de todas las partes del mundo, cartas que, por su precisión, están consideradas y admitidas en todas las flotas, tanto mercantes como de guerra.

Hasta 1823, tales cartas náuticas se reservaban a la Royal Navy pero, a partir de dicho

año, se permitió su venta a todas las flotas mercantes o de guerra que las solicitasen. Según los archivos del Hydrographic Department, en 1823 se vendieron cartas náuticas por valor de sólo 72 libras esterlinas. En 1968, esta cantidad superó las 750.000 libras y, año tras año, tal cifra aumenta más y más.

Meta de la Oceanografía

La Oceanografía es una ciencia de nacimiento tardío. Y, valgan verdades, no es una ciencia autónoma, sino el resultado de la coordinación de los esfuerzos que otras ciencias más antiguas han dedicado al conocimiento del mar en todos sus aspectos. La Geografía, la Biología, la Geología, la Física y la Química son el soporte de esta vasta ciencia del mar.

La biología marina, es decir, el estudio de los seres vivos que pueblan el mar, dio sus primeros pasos con los primeros científicos naturalistas, pero la creencia de que la vida era imposible en profundidades superiores a los 500 metros frenó su desarrollo.

Demostrada la falsedad de tal supuesto, la segunda mitad del pasado siglo está jalonada

por numerosas expediciones de investigación más restringido que las otras ciencias oceanográficas. Excelentes métodos modernos de análisis precisan la composición del agua marina en la que, probablemente, están disueltos todos los elementos químicos conocidos.

también en las de todos los océanos del mundo.

En esta Navy de barcos científicos, en sus anales, ocupa un lugar muy destacado la H. M. S. "Challenger", aquella corbeta mixta que, el 7 de febrero de 1872, dio fondo en nuestro puerto cuando iniciaba su famoso viaje de circunnavegación. Aquí permaneció algún tiempo realizando trabajos y, cuando finalmente se hizo a la mar—en la que habría de permanecer cuatro largos años antes de regresar a su base—el nombre de Mr. Wyville Thomson, el jefe de la expedición se anotó en los anales del puerto tinerfeño junto a los, en lo que a la Royal Navy respecta, figuran los de James Cook y Robert Fitzroy, este último al mando del H. M. S. "Beagle" que, con Mr. Darwin a su bordo, realizaba su también célebre viaje de investigación.

Otras célebres expediciones científicas vinieron a la Isla—"Hirondelle", "Princess Alice", "Meteor", "Dana", "Discovery II", "Galatea", etc.—y, todas, traían tras sí la fama de su nombre y, también, el de los especialistas que a su bordo llegaban.

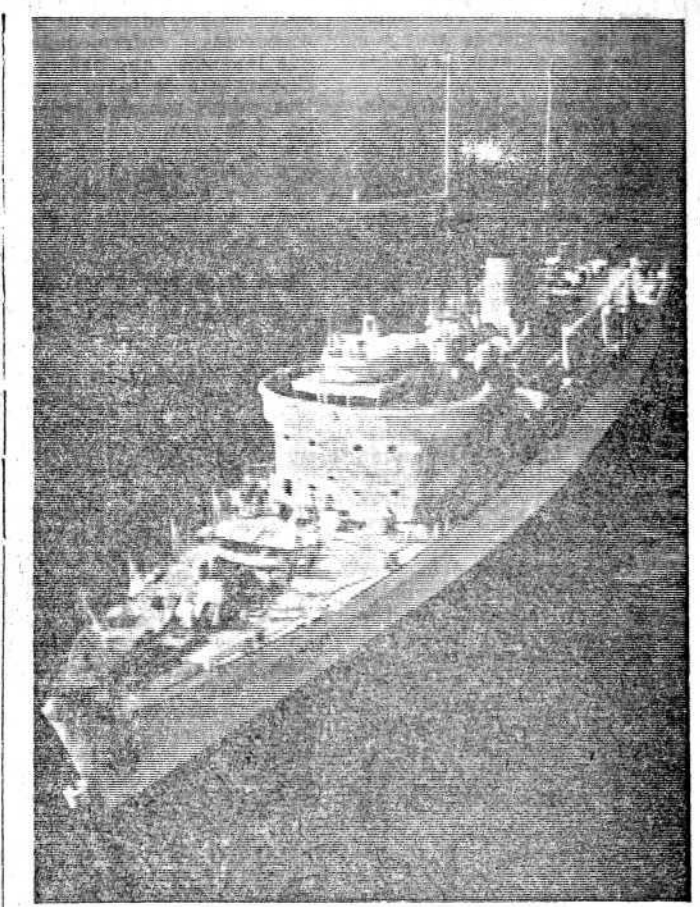
Por lo que a la Royal Navy respecta, ésta dedica

El "Investigator", perteneciente a la Royal Indian Navy, fue transformado en patrullero antisubmarino y, a partir de 1943, se le utilizó como buque-escuela en las Antillas.

El "Challenger", construido en Chatham en 1931, prestó servicios en aguas territoriales y, luego, fue destinado a Oriente hasta que, en 1954, fue desguazado en Dover.

Junto a estas unidades se encontraba en período de construcción el bergantín goleta "Research" que, en los astilleros de la Phillips, de Dartmouth, había comenzado a tomar forma en 1937. De 770 toneladas, eran sus principales dimensiones 43,5 metros de eslora por 10,4 de manga. Estaba destinado a investigaciones magnéticas y, por tanto, construido con materiales especiales y antimagnéticos. El casco era de madera y las cuadernas de bronce; las anclas y cadenas se construyeron de una aleación de aluminio y bronce y lo mismo ocurrió con muchas de las partes de su motor, un Diesel Atomic de 160 H. P. que, sobre una hélice, le daba 6,5 de media.

Pero junto a estas unidades especiales había una docena de dragaminas y unidades de escolta que, en épocas de paz, se dedicaban a tareas de cartografía e hidrografía. Eran éstas los "Herald", "Moresby", "Fitzroy", "Jason", "Scott", "Folkestone", "Scarborough" y



El H.M.S. "Vidal", en plena tarea investigadora, visto desde su propio helicóptero.—(Reproducciones fotográficas Juan Hernández).

tros de eslora total, 90,5 entre perpendiculares, por 12,2 de manga y 3,4 de calado a proa y 4 a popa.

El equipo propulsor está compuesto por cuatro motores Admiralty Standard Range 1, de doce cilindros, acoplados a dos hélices mediante el sistema Fluidrive. Cada uno de estos motores desarrolla 1.050 H. P. a 920 revoluciones por minuto. La media que alcanza

talada una sala especial para el trazado de cartas náuticas. El helicóptero se emplea para el traslado del personal del barco a los puntos de la costa donde, provisionalmente, se instalan estaciones de observación. Al mismo tiempo, el helicóptero está debidamente preparado para su utilización en reconocimientos y, también, para la toma de fotografías.

que, cuando olvidando los tópicos del presente—que los hay, como en el pasado—se encuentra un método de lleno en algo que no por su carácter de cotidiano deja de ser nuevo, sin renunciar a lo que ha sido siempre a lo largo del tiempo.

Hay gentes que tienen absoluta necesidad de cambiar, aunque estas gentes cambian sólo en lo aparental de las cosas. También hay gentes que no experimentan esa necesidad, y sin embargo viven realmente de renovación en renovación.

Todos, en la isla, estamos en contacto permanente con lo que la isla es en cuanto a lo que sabemos que fue, a lo que creemos que es y a lo que soñamos que puede ser, y unos eligen en un sentido y otros eligen en otro.

En suma, la historia de siempre.

Renovarse o morir, dijo D'Annunzio. Pero es menester tener mucho cuidado en el entendimiento de la renovación, que no en todos los casos está clara. Hay mucha apariencia, mucha política y, sobre todo, mucha cuquería. Lo importante es no perder contacto con la tierra, aunque le tilden a uno de aldeano o, en el mejor de los casos, de provinciano. Al fin, uno es de donde es, por mucho que haga por disimularlo. ¿Cómo si ser universal existiera en ir por ahí dándose las de universalista!

Uno está firmemente convencido de que es un hombre de su tiempo. Más aún, hombre de todos los tiempos. Pero, a la postre, uno es uno, después de haberse asomado a montones de libros, de haber viajado un poco y de mezclarse con tirios y troyanos en un lógico intento de saber algo más de su mundo. Lo peor de todo es sentirse unilateral en su comprensión de la historia, aunque cada cual tiene perfecto derecho a tener sus propias ideas, que no siempre implican una postura fanática.

Digo esto pensando en algunos para quienes las canciones de la tierra vienen a ser nada más que simples expresiones de cierto retraso mental.

¡Qué estupidez!

Mi propósito al escribir este artículo no fue otro que el de decir—me parece demasiado hiperbólico lo de proclamar—que oyendo a Sebastián Ramos me sentí en mi casa. Y esto, a mi parecer, es muy importante.

Y ahora hago llegar a Sebastián Ramos, ese joven puntero de setenta y cinco años, mis plácemes. No porque haya cantado mejor o peor, sino porque ha cantado como él es por dentro. O como es la isla que canta dentro de él.

con un equipo de oficiales especializados, comenzó el levantamiento cartográfico de Tenerife.

Dos años más tarde, el Almirantazgo editó la correspondiente carta en la que agrega un curioso dibujo de nuestra ciudad, vista desde el mar, y se añadía que el citado trabajo había sido llevado a cabo por el citado capitán Vidal, el teniente G. A. Bedford, Mr. W. A. Church y demás oficiales de las fragatas.

Hoy el Department of Hydrographer of the Navy constituye uno de los más competentes departamentos del Almirantazgo y, al mismo tiempo, uno de los de más solera y tradición dentro del complejo de la Royal Navy.

En 1795 se formó la British Hydrographic Office que, al cargo de Mr. Dalrymple—antiguo funcionario de la East India Company—se ocupó de recopilar y poner al día toda la información cartográfica, muy importante, de que por entonces disponía el Almirantazgo.

Era un verdadero filón de informaciones el que disponía el nuevo departamento que, incluso, contaba con muchas de las observaciones que en tal sentido había enviado James Cook... el curso de sus viajes, incluso de aquella su memorable escala en el puerto de Santa Cruz.

Un detallado y meticuloso trabajo hizo ver que, si bien en su mayoría tales cartas náuticas eran perfectas, otras no presentaban tales características y que, por tanto, era necesario ponerlas al día.

Corrían entonces los días de las guerras napoleónicas y, triste consecuencia de tales errores en las cartas, varias unidades de la Royal Navy se perdieron en bancos y bajos no señalados. Ello determinó que el entonces capitán Hurd, segundo en el servicio de hidrografía de la Navy insistiese en la creación de un Naval Surveying Service que, con oficiales seleccionados y barcos especialmente preparados, se encargase de tal tarea.

Y así nació la actual Sur-

veo. La Química tiene un campo de investigación más restringido que las otras ciencias oceanográficas. Excelentes métodos modernos de análisis precisan la composición del agua marina en la que, probablemente, están disueltos todos los elementos químicos conocidos.

Objeto especial, y muy actual, de la Química oceanográfica es el estudio de los gases y de las denominadas sales nutritivas—nitratos, fosfatos, etc.—indispensables para la vida marina. En la valoración de la productividad primaria o capacidad potencial del mar para la producción de materia viva, la Química y la Biología caminan de consuno.

La Física oceanográfica es, de las cuatro ciencias, la más autónoma. Ha desarrollado y formado su propio cuerpo de doctrina por sí misma, sin ayuda alguna de las otras tres. Tiene a su cargo el estudio de las propiedades físicas del agua y el de las olas, mareas y corrientes, consideradas como un caso particular de la mecánica de los fluidos. Es, en realidad, una ciencia geofísica muy afín a la Meteorología, con la que colabora en el estudio de la interacción entre el agua y el aire. Ha avanzado mucho en la caracterización de las masas de agua, aunque para extensas zonas del Pacífico y del Índico los datos son aún insuficientes.

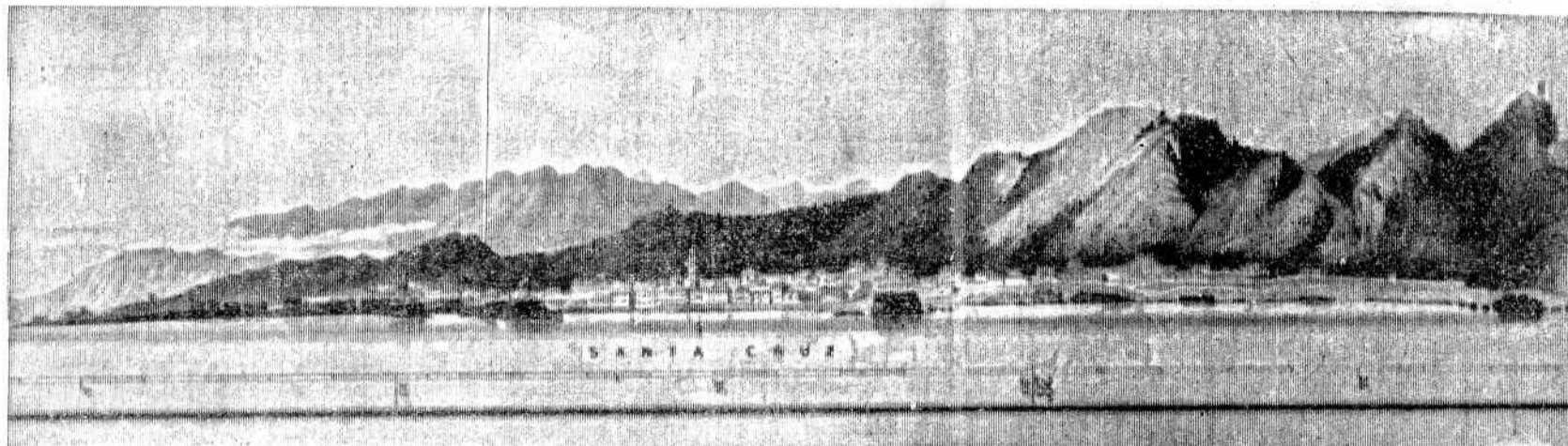
Como hemos visto, la Oceanografía, ciencia nueva, es compleja y está a cargo de investigadores de muy diversas especializaciones. Es, además, cara, principalmente por la necesidad absoluta de utilizar barcos con equipos especiales, a tal punto que, para el desarrollo de planes y campañas de cierta envergadura, se hace necesario acudir a la cooperación internacional.

La Geología marina se ocupa preferentemente del estudio del relieve del fondo del mar y de los sedimentos que lo cubren. La multiplicación de los sondeos por modernos métodos indirectos—sonoros, ultrasónicos, sísmicos, etc.—ha alterado por completo las ideas clásicas sobre la topografía submarina, que en muchos lugares se está revelando tan, o más accidentada que la de las tie-

La "Buff Funnel Navy"

La "Armada de la chimenea amarilla" maneja todo el complejo trabajo que desarrolla el Department of the Hydrographer of the Navy. Sus cascos blancos rematados por

amarillas chimeneas—colores éstos también reglamentarios en los buques de la Marina de guerra española—se mantiene en servicio no sólo en aguas metropolitanas, sino



Curiosa vista de Santa Cruz de Tenerife que figura en la carta náutica que, en 1838, levantó el capitán de fragata A.T.D. Vidal, con cuyo nombre fue bautizado el oceanográfico que hoy se encuentra en puerto.

tróleo. Pero junto a estas unidades especiales había una docena de dragaminas y unidades de escolta que, en épocas de paz, se dedicaban a tareas de cartografía e hidrografía. Eran estas los "Herald", "Moresby", "Fitzroy", "Jason", "Scott", "Folkestone", "Scarborough" y "Stork".

Una vez comenzó la lucha, todas estas unidades fueron rearmadas y vueltas a sus servicios bélicos. El "Herald" cayó en poder de los japoneses que lo rebautizaron "Heiyo" y, bajo la bandera del Sol Naciente navegó hasta que, el 14 de noviembre de 1944, resultó hundido en el curso de un ataque aéreo.

El "Fitzroy" se perdió el 27 de mayo de 1942 y, los restantes, llegaron a la cita con la paz. El "Jason" fue entonces adquirido por la Wheelock Marden y, con el nuevo nombre de "Jaslock", marchó luego a aguas de Oriente donde, durante algunos años, continuó sus singladuras como simple mercante.

En 1946 se desguazaron los "Moresby" y "Flinders" y, un año más tarde, lo fue el "Folkestone". En 1949, el "Scarborough" corrió idéntica suerte en Thornaby, y, tras él, cayeron los "Stork", "Gleaner" y "Franklin".

El H. M. S. "Vidal"

Cuando la guerra finalizó, la flota de hidrográficos se reconstruyó a base de cuatro fragatas de la clase "Bay"—"Pegwell Bay", "Thurso Bay", "Luce Bay" y "Herne Bay"—que tomaron los nuevos nombres de "Cook", "Owen", "Dalrymple" y "Dampier". Estas unidades realizaron una muy vasta e interesante labor hasta que, con vistas a sustituirlos y, al mismo tiempo, crear un nuevo tipo, se comenzó a trabajar en el diseño del que, con el tiempo, sería el que hoy se encuentra en nuestro puerto.

En él se volcaron las experiencias adquiridas por el departamento de Hidrografía y, en el diseño, colaboró activa-

mente el Laboratorio de Ingeniería del Almirantazgo. Y esta colaboración tenía por objeto probar en el hidrográfico los nuevos motores diesel que se destinaban a las fragatas de los tipos Leopard y "Chichester".

La quilla del H. M. S. "Vidal" se puso el 5 de julio de 1950 en los astilleros del Arsenal de Chatham. Botado el 31 de julio de 1951, inició sus pruebas oficiales el 8 de febrero de 1954 y, el 29 de marzo, fue entregado oficialmente a la Armada.

El H. M. S. "Vidal" desplaza 1.940 toneladas standard—2.200 a plena carga—y sus principales dimensiones 96,1 me-

tro compuesto por cuatro motores Admiralty Standard Range 1, de doce cilindros, acoplados a dos hélices mediante el sistema Fluidrive. Cada uno de estos motores desarrolla 1.050 H. P. a 920 revoluciones por minuto. La media que alcanza en servicio normal es de 15,9 nudos y, a la económica de 10, tiene una autonomía de 9.500 millas.

Preparado para operar en los más dispares climas, el sistema de aire acondicionado que lleva el H. M. S. "Vidal" le permite navegar tanto en zonas tropicales como en las polares. Su equipo incluye los más modernos elementos electrónicos y, también, cuenta con una cubierta para el despegue de un helicóptero cuyo hangar se encuentra a popa de la chimenea. Lleva tres motoras provistas de sondadores de eco e, inmediata al puente, está ins-

La historia del H. M. S. "Vidal"

En abril de 1954, el "Vidal" realizó un corto crucero por aguas de Escocia y, a su vuelta a Chatham, se le preparó para el primero de tipo trasatlántico y, en mayo, zarpó para Washington en un "goodwill cruise" antes de continuar a las Antillas para allí dar comienzo a sus tareas. Las costas de Honduras Británicas fueron su segundo lugar de actuación y, el 9 de diciembre dio fondo en su base metropolitana.

Una vez reparado y ajustado su aparato motor, zarpa el 7 de julio de 1957 de Sheerness para, durante dos meses, llevar a cabo una campaña por aguas del Mar del Norte. Entonces, antes de regresar a su base pone proa al islote de Rockall, del cual tomó posesión ya que, por estar en la zona que cubriría la base de proyectiles que se proyectaba en las Hébridas, esta resultaba de todo punto necesario.

Este islote está al W. de Irlanda, enmarcado unas 230 millas y en la posición 57° 36' N. y 13° 42' W.

Resultaba inabordable y se encuentra en la misma ruta de los ciclones. Tiene unos 20 metros de diámetro y 21 de altura y emerge desde unos 2.300 metros de profundidad. Los geólogos se preguntan si pertenece al extremo de W. de Europa o si, por el contrario, según creen los más, al más oriental de América.

Aunque parezca raro, Rockall no figura en ninguna de las leyendas ni tradiciones antiguas y, aunque se encuentran en el globo de Behaim—1492—su verdadero conocimiento data de 1686 cuando, un barco con tripulación hispanofrancesa, se perdió allí y dio origen este naufragio a la navegación de los naufragos que, después de muchas penalidades, llegaron a la isla de Santa Hilda.

Los marineros irlandeses le

denominaron "terror de los navegantes" y, a pesar de haber sido testigo de muchos naufragios, la dotación del "Vidal" puso pie en él, después de colocar una placa y un mástil con la bandera inglesa, lo abandonaron, regresaron a su barco y éste puso proa a su base.

En 1957 prestó nuevamente servicios en las Antillas y, por entonces, su ayuda resultó muy eficaz en Haití donde, tras un ciclón, la población se encontraba con gran escasez de medicinas y servicios médicos.

Guayana, Trinidad, Tobago y todas las entonces Antillas Británicas recibieron la visita del H. M. S. "Vidal" que, con sus habituales y anuales repasos en Devonport o Chatham, continúa haciendo un valioso y silencioso servicio.

En 1961 recibió una muy importante modernización y, una vez más, marcha al Caribe. Dos nuevas expediciones tienen la misma meta y, el 26 de agosto de 1964, llega a Portsmouth después de cinco meses en el Atlántico Norte. Luego se dirige a Chatham y, el 1 de septiembre, se hace a la mar con rumbo a Leningrado, puerto en el que permanece cuatro días en visita oficial.

De nuevo marcha a las Antillas y, ahora, después de larga temporada en aguas del Golfo Pérsico y Océano Índico, regresa a su base para—una vez más—ser sometido a reparaciones antes de emprender otra campaña.

Los marinos irlandeses le

SOLAR

250 m2. haciendo esquina, Viera y Clavijo, cinco alturas y ático, vendo, consulte precios, otros detalles. Inmobiliaria Montemar A.U. 18 Julio, 17. Teléfono 225606.