

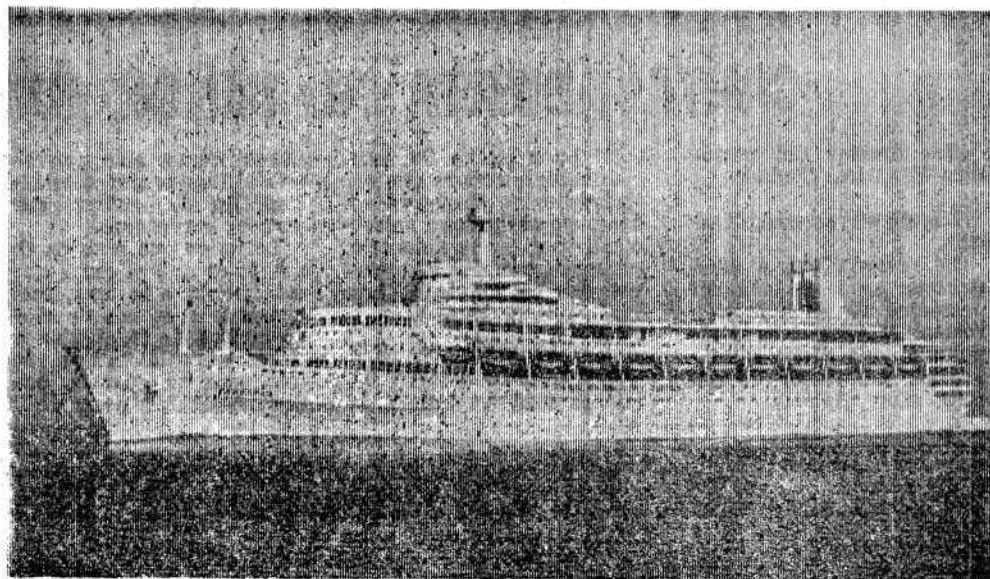
LA ISLA y
los barcos

HOY, POR VEZ PRIMERA EN NUESTRO PUERTO, EL TRASATLANTICO INGLES «CANBERRA», DE 45.733 TONELADAS

*Por la tarde se esperan los "Chusan",
también de la P. and O.- Orient Line,
y "Achille Lauro", de la Flotta Lauro*

**Nueva escala de la fragata danesa
"Danmark" que, con una promoción de cade-
tes, permanecerá en Santa Cruz hasta el día 29**

Por Juan Antonio Padrón Albornoz



El trasatlántico inglés "Canberra", de la P. and O.-Orient Line, que hoy llegará por vez primera a Santa Cruz.

En la época de la navegación a vela, cuando los grandes veleros luchaban silenciosos y valientemente en las rutas oceánicas para mantenerse en ellas en dura competencia con los vapores de negro y espeso penacho de Cardiff —aquel buen galés de mucha fuerza que preferían los capitanes de antaño— era costumbre que, siempre, los lentos barcos que se adornaban con grandes pirámides de blanca lona, tuviesen preferencia en la mar.

Entonces, cuando un "steamer" se encontraba con un velero que navegaba merced a la limosna de la brisa, en sus velas, maniobraba para dejarle el paso libre y, de acuerdo con esta tradición —aún conservaba con los pocos que en los mares son —en esta página dedicada a los barcos que hoy llegarán a nuestro puerto, hay por tanto que darle preferencia a la "Danmark" que, como representante de la blanca poesía de la vela, aquí recalará junto con los "Canberra", "Chusan" y "Achille Lauro".

Hoy, los palos del fino velero danés adornarán el puerto de Santa Cruz que, con sus vergas y marchapiés, tendrán sentido simbólico de auténtico, estilizado árbol de Navidad que, durante toda una semana, pondrá su amplio, sugerido sentido alegórico.

Efectivamente, una vez más la "Danmark", —"nuestra" "Danmark"— llegará hoy a Santa Cruz.

Una vez más, su elegante estampa marinera servirá —y máxime en esta ocasión— para comparar las líneas de los barcos que fueron con los que hoy cruzan la mar y ponen en ella

aquellos que reviven hoy con la "Danmark" en Santa Cruz.

Baroja, Neruda, Francisco Izquierdo, Tomás Morales y tantos otros cantaron las glorias de los veleros. Pero fue Zunzunegui 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, finos dedos, arranca del aparejo música a la vez dulce y bronca, música del mar encrespado y del viento silbador.

Perdida la "Kobenhaven", la "Danmark" fue diseñada por el arquitecto naval Aage Larsen y, una vez resuelto el oportuno contrato, se encargó de su construcción la firma Naskov y, ya el 19 de diciembre de 1932, bajo el restallar alegre de la empavesada resbaló el fino casco cuyo bautizo se efectuó ante la presencia de Mr. Th Stauning, primer ministro del Gobierno danés.

De 790 toneladas brutas y 53,9 metros de eslora —77 desde el extremo del bauprés al de la botavara de la cangreja— está la "Danmark" aparejada de fragata y, en sus tres palos, larga 1.363 metros cuadrados de velamen, lo cual significa que se necesitan unos 4.000 para la confección de un juego completo de velas.

El largo total de la jarcia —entre sisal, cáñamo y metálica— alcanza una 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 para ayuda a la navegación y seguridad en la mar. Cuando navega, se la valoró en 635.000 coronas y en 1941, cuando tomaba

fragata alemana llevaba 108, incluso algunos aviadores civiles que seguían un curso de meteorología.

El día 6, el práctico don Francisco García-Talavera pilotó dentro de la dársena a la goleta danesa "Moonson" que, al mando del capitán Peter Bundager Thomsen, incluía entre sus tripulantes al escritor Hakon Mielche.

Los dos veleros daneses pusieron durante días —como hoy lo hará la "Danmark" nuevamente— sus espléndidas estampas marineras en el puerto. Un grupo de daneses se ligó entonces a la Islas 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 Nor-

Santa Cruz —la ciudad que Lis canta en sus libros— la llegada del padre que, al mando de un velero, daba la vuelta al mundo.

Cuando la "Moonson" se hizo a la mar la Isla que tanta y tan buena impresión causó a Mielche, la "Danmark" continuó su estancia tinerfeña, la primera de su vida marinera.

Finalmente, ya el 14 la fragata comenzó a virar el ancla y, casi en la estela del trasatlántico "Brazza", a adornarse con sus blancas velas que, repletas de viento y luz, le daban arrancada hacia la mar abierta y libre.

Ya en la bocana, la "Danmark" llevaba todo el trapo largo y, cortesmente —como diji-

ocho meses estuvo la "Danmark" dedicada a sus tareas formativas en aguas estadounidenses y, cuando regresó a Dinamarca, comenzó el recuento: 120 cadetes llevaba cuando salió de Copenhague; de ellos 10 lograron el título de capitán antes de haber cumplido los 21 años y los otros lo hicieron con posterioridad. Sin embargo 14 faltaron a la cita con la paz y, como tantos miles de marinos, la mar les sirvió de tumba.

En febrero de 1958 el Parlamento danés decidió suprimir el requisito obligatorio del servicio en veleros para los aspirantes a oficiales. Con ellos se daba un golpe de muerte a la "Danmark" pero, finalmente, un grupo de navieros —con el apoyo de los ministros de Fi-

El trasatlántico "Canberra", de la P. and O.

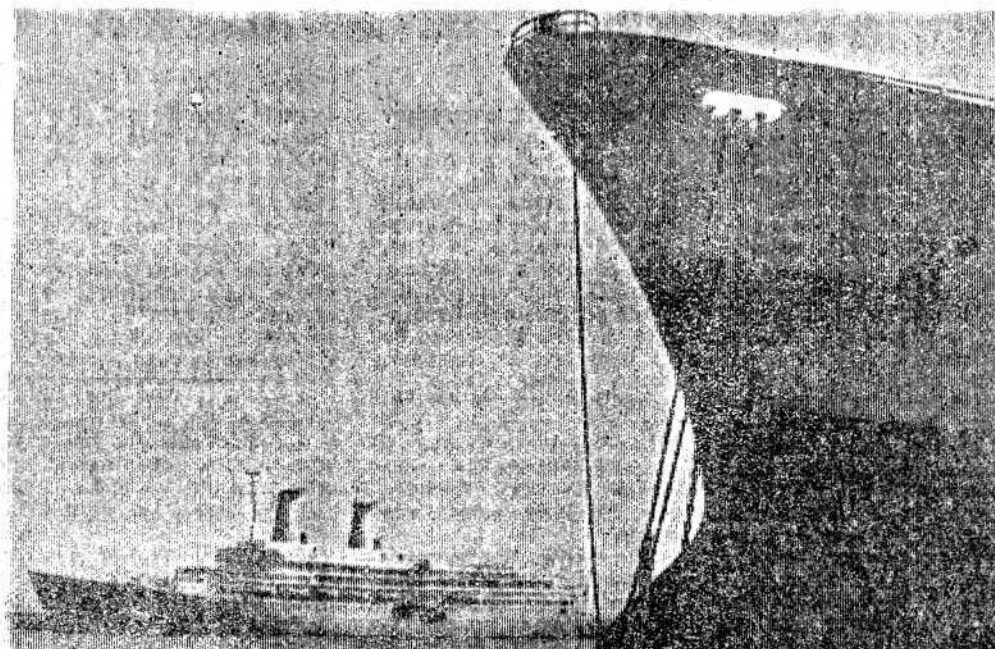
En septiembre de 1957, sólo ocho días después de que se hubiese arbolado la quilla del "Oriana" —que por cierto nos visitará el próximo año— en los astilleros de la Harland and Woff, de Belfast, se puso la del que hoy nos visita por vez primera.

El 16 de marzo de 1960, después del protocolario bautizo llevado a cabo por la señora de Pattie Menzies, esposa del entonces primer ministro de Australia, el "Canberra" resbaló por la grada y, por vez primera, su casco rompió la tranquilidad de las aguas.

"The largest ship to be built in Britain after the "Queens", según la Prensa británica, había sido diseñado y construido para, con el "Oriana" de la Orient Line, hacer la línea a puertos de Australia, Nueva Zelanda y, también, el traspacífico hasta los de América del Norte.

La forma del casco se adoptó tras muchas pruebas en los canales de experimentación y, de ahí, la proa de bulbo de que se le dotó, proa que, efectivamente, dio el resultado previsto: "the greatest speed performance" en su servicio rápido entre Gran Bretaña y los puertos antes citados.

Estas mismas experiencias aconsejaron el que las máquinas y calderas se situasen a popa —de ahí la posición de las chimeneas pareadas— con lo cual se logró también una mejor distribución de la acomodación para el pasaje y los salones puestos a su disposición.



preferencia a la "Danmark" que, como representante de la blanca poesía de la vela, aquí recalará junto con los "Canberra", "Chusan" y "Achille Lauro".

Hoy, los palos del fino velero danés adornarán el puerto de Santa Cruz que, con sus vergas y marchapiés, tendrán sentido simbólico de auténtico, estilizado árbol de Navidad que, durante toda una semana, pondrá su amplio, sugeridor sentido alegórico.

Efectivamente, una vez más la "Danmark", —"nuestra" "Danmark"— llegará hoy a Santa Cruz.

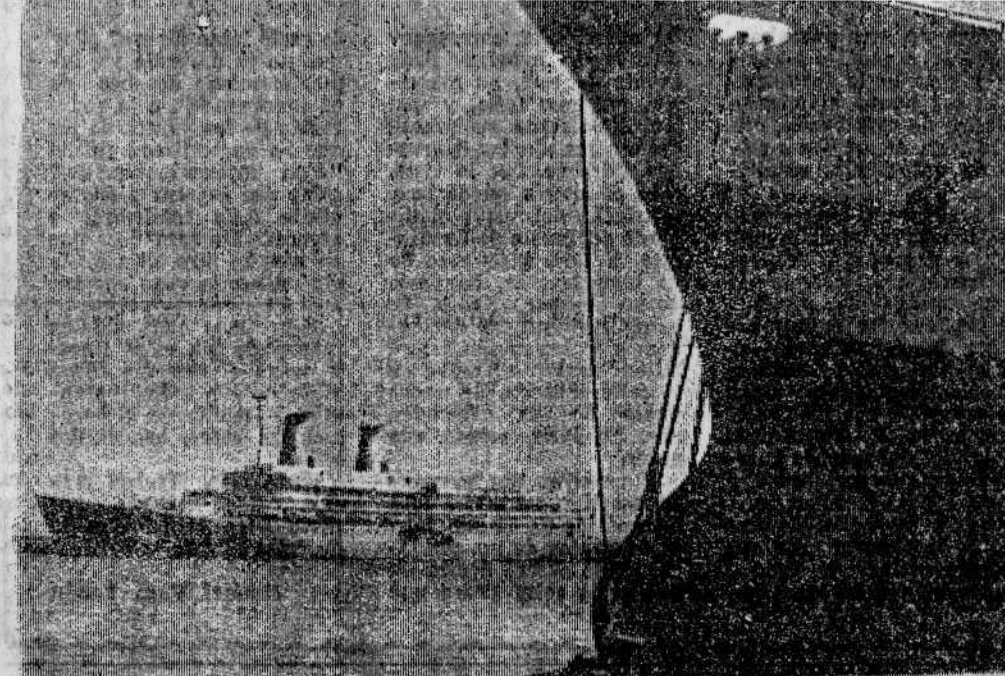
Una vez más, su elegante estampa marinera servirá —y más xime en esta ocasión— para comparar las líneas de los barcos que fueron con los que hoy cruzan la mar y ponen en ella su presencia constante, presencia gallarda que, sin embargo, carece del toque indefinible y pleno de gracia y armonía de aquellos veleros que fueron, de

Stauning, primer ministro del Gobierno danés.

De 790 toneladas brutas y 53,9 metros de eslora —77 desde el extremo del bauprés al de la botavara de la cangreja— está la "Danmark" aparejada de fragata y, en sus tres palos, larga 1.365 metros cuadrados de velamen, lo cual significa que se necesitan unos 4.000 para la confección de un juego completo de velas.

El largo total de la jarcia —entre sisal, cáñamo y metálica— alcanza una 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 para ayuda a la navegación y seguridad en la mar. Cuando nueva, se la valoró en 635.000 coronas y, en 1941, cuando temporalmente pasó a la United States Coast Guard, su valor —según el oportuno peritaje— ascendía a 3.300.000 coronas.



La proa de bulbo del maderero español "Marcosa" y, al fondo, la estampa marinera del "liner" italiano "Achille Lauro".—(Foto Juan Hernández).

Su primera escala en Santa Cruz

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

Realizó entonces un muy corto cruce por las costas danesas y, una vez éste finalizó, se reparó la fragata que —con los cadetes ya a su bordo— se hizo a la vela, en viaje inaugural, con rumbo directo a nuestro puerto.

Al amanecer del 1 de noviembre, el puerto de Santa Cruz presentaba su habitual aspecto, pleno de vida y movilidad, con la mar pintada de barcos.

En el Muelle Sur estaban realizando operaciones los correillos "La Palma", "Fuerteventura", "Ciudad de Málaga" y "León y Castillo". Buscando el redos de la costa se acercaba el "Guanche", de la Marítima Canaria, y, frente al puerto, esperaban práctico los trasatlánticos "Elisabethville", —al man-

do del célebre capitán Biebuyck— y "Orinoco", de bandera alemana este último. Dentro del recinto portuario, y operando ya en el Muelle Sur, se encontraba el petrolero italiano "Formia" y los modernos fruteros "Bajamar", "Sil" 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 luego navegando en franca demanda de la bocana. Cerca ya, cargó parte del aparejo y dejó paso franco a la fragata alemana. "Deustchland" que, al mando del capitán Zatuoki —también con cadetes a su bordo— partía con rumbo a Río de Janeiro.

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

En esta ocasión venía la "Danmark" con 135 tripulantes y alumnos, mientras que la

te lejano, si bien Thure —veniendo la nostalgia de Tenerife— volvió hace dos años a "su" isla. Ellos esperaban en

mos era y es costumbre con los veleros— los trasatlánticos "Mamari" y "Durham Castle" le dejaron la ruta libre.

Su historia marinera

La "Danmark" continuó adornando, año tras año, —como ahora lo hará— la acogedora bahía de Santa Cruz.

Pero llegaron los tiempos tristes de la guerra y en Jacksonville se encontraba cuando las tropas alemanas ocuparon Dinamarca. Iba entonces la "Danmark" como embajada extraordinaria de su nación a la Exposición Mundial de Nueva York y, después de haber cumplido su cometido, hacía la acostumbrada visita a las Islas Vírgenes, antigua posesión danesa en las Antillas.

Con sus masteleros y mastelillos calados, la "Danmark" permaneció amarrada y sin uso mientras, con rapidez, su tripulación se fue embarcando en mercantes de los países belige-

rantes y en los daneses que por allí recalaban con precisión de personal.

Diciembre de 1941 vio el ata que japonés a Pearl Harbour y, al día siguiente, el capitán Knud L. Hansen —al mando de la "Danmark" desde 1937— ofreció su barco a las autoridades americanas.

Aceptada la oferta, la "Danmark" izó la bandera de las "Stars and Stripes" y, después de poner en orden el aparejo, se hizo a la mar con rumbo a New London, puerto al que arribó el 3 de enero siguiente.

El capitán Hansen y sus oficiales se encargaron de entrenar a los jóvenes americanos que, en calidad de cadetes, en la fragata embarcaron. En todos los aspectos, estos futuros oficiales de la Navy americana tuvieron que adaptarse al programa naval danés entonces vigente.

En aguas de Long Island Sound, la "Danmark" marcó la pauta marinera para varios miles de jóvenes que, en época de guerra, escogieron la mar como profesión.

El 26 de septiembre de 1945 se arriaron los colores americanos y, de nuevo, se izaron en el pico cangrejo los de la nación que comenzó a tomar forma bajo el carácter y personalidad de Gorm el Viejo, allá por el año 900 de nuestra era. En la ceremonia de izar los colores estaban presentes el encargado de negocios de Dinamarca en Estados Unidos y el contralmirante James Pine, superintendente de la United States Coast Guard.

El capitán Hansen recibió una placa conmemorativa en la cual se expresaba la gratitud del pueblo americano y, posteriormente, la fragata partió con rumbo a la patria. Tres años y

navanzas y Navegación— solucionaron la difícil situación y, con alegría en toda la nación marinera, la fragata pudo continuar sus cruceros.

Una estampa del pasado está hoy en nuestro puerto junto a modernos "liners". El crujir de los obenques, el flamear al viento de los focos y el canto mudo de las gavias, juanetes y estays, casi ha desaparecido de la mar. Pero, por unos días, la "Danmark" dará a Santa Cruz, "su" Santa Cruz, el regalo inapreciable de la poca poesía que aún queda en la mar.

para, con el "Oriana" de la Orient Line, hacer la línea a puertos de Australia, Nueva Zelanda y, también, el traspacífico hasta los de América del Norte.

La forma del casco se adoptó tras muchas pruebas en los canales de experimentación y, de ahí, la proa de bulbo de que se le dotó, proa que, efectivamente, dio el resultado previsto: "the greatest speed performance" en su servicio rápido entre Gran Bretaña y los puertos antes citados.

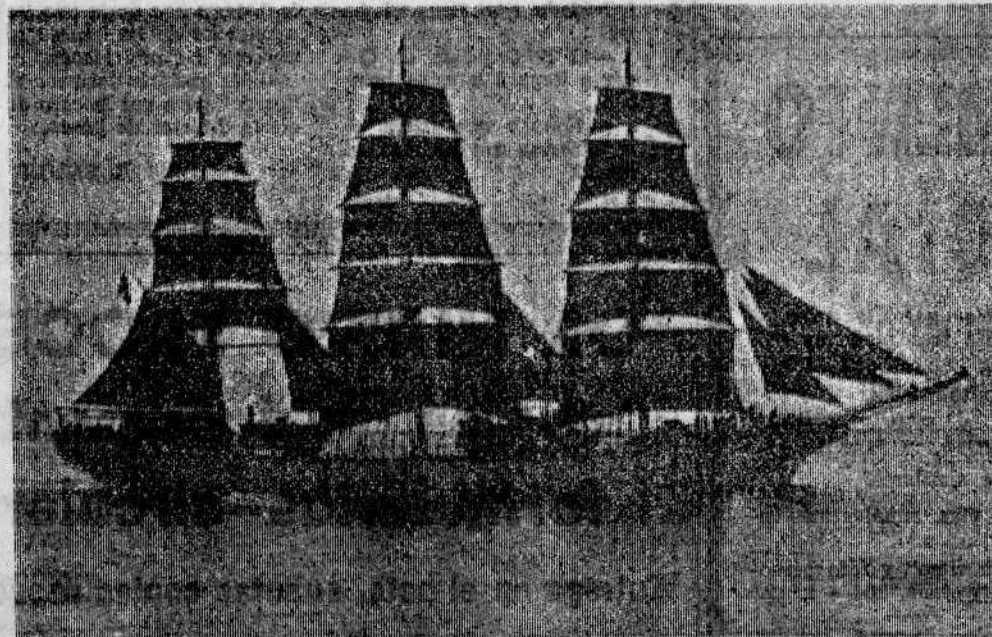
Estas mismas experiencias aconsejaron el que las máquinas y calderas se situasen a popa —de ahí la posición de las chimeneas pareadas— con lo cual se logró también una mejor distribución de la acomodación para el pasaje y los salones puestos a su disposición.

Los 24 botes salvavidas —lleva 12 por banda— son de fibra de vidrio y, colocados tres cubiertas más abajo de lo normal, a la altura de la principal, van casi en el interior, con lo cual se logra una vista perfecta y sin obstáculos desde la de paseo.

La acomodación está dispuesta de tal manera que los camarotes pueden ser utilizados tanto por los pasajeros de primera como por los de clase turista. Normalmente viaja con 548 en primera y 1.690 en turista pero, cuando realiza cruceros de turismo —y para el próximo año tiene uno programado a Santa Cruz— lo hace con sólo 1.850 en clase única.

Entre los varios salones públicos destaca el "Cricketers

(Pasa a la página 8)



Con todo el trapo largo y rumbo al Sur, la "Danmark" pasa frente a la Plaza de España y se despide, con señales fónicas, de la ciudad.—(Foto del autor).

LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la página 4)

Tavern", adornado con "bats" y "ties" regalados por las principales sociedades deportivas de todo el mundo. "Bonito Club" es otro de los principales salones y, para los jóvenes, existe el "Pop Inn". Dispone de un cine con capacidad para 340 personas y a la sala de lecturas se le ha dado el nombre de William Fawcett, el hombre que diseñó y construyó las máquinas de vapor que llevaron los primeros barcos de vapor de la Peninsular and Oriental.

Cuenta con cuatro piscinas, tres de ellas para los pasajeros y una para la tripulación, y, en sus tres bodegas, tiene capacidad para el transporte de 150.000 pies cúbicos de carga, en su mayoría productos refrigerados y perecederos. Dos de estas bodegas están servidas por portes a las bandas y "siporters" y, la otra, por plumas normales.

El equipo propulsor, turboléctrico, desarrolla 85.000 S. H. P. sobre dos hélices y, a régimen normal, alcanza el "Canberra" máxima de 27'9 nudos. Lleva a proa unidad para la maniobra en puerto y, además, dos equipos de estabilizadores Denny-Brown.

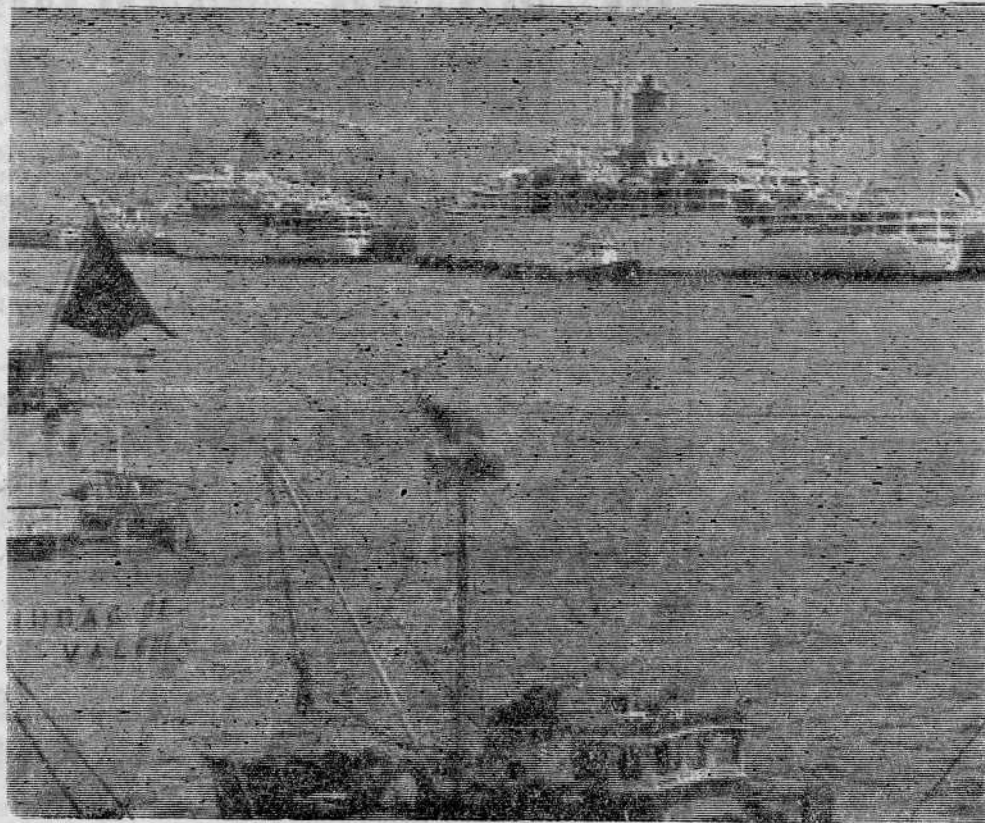
De 45.733 toneladas, son sus principales dimensiones 249 metros de eslora, 31 de manga y 9,9 de calado.

El "first British liner to use AC current", el "Canberra", se hizo a la mar por vez primera el 2 de junio de 1962 y, desde Southampton, arribó a Sydney para, de allí, seguir a San Francisco de California. Su integración en los cruceros de turismo fue —desde el citado puerto inglés— durante el período comprendido entre julio y septiembre de 1963 y, de los cuatro viajes con turistas, dos fueron a Nueva York, con permanencia de 76 horas en dicho puerto.

Los "Chusan" y "Achille Lauro"

El "Chusan" arbola también la contraseña de la Peninsular and Oriental que, desde hace pocos años, se ha fusionado con la Orient Line y, —desde entonces— ambas flotas realizan el servicio en común a puertos de Australia y Nueva Zelanda.

En mayo de 1946 se ordenó su construcción a la Vickers Armstrongs Ltd., de Barrow in Furness, y la quilla se arboló



En primer término, el "Oronsay" y, atracado por su proa, el "Chusan" que, una vez más, llegará hoy con turistas a nuestro puerto.—(Foto Juan Hernández).

en febrero del año siguiente. Botado el 28 de junio de 1949 —actuó de madrina la vizcondesa Bruce, esposa del vizconde Bruce de Melbourne— ya el 7 de noviembre de 1950 estaba listo para hacerse a la mar.

El coste total de su construcción ascendió a 3.250.000 libras esterlinas y, en la fecha antes citada, zarpó —al mando del capitán Tunbridge— con rumbo a Sydney, línea en la que permaneció hasta que, en 1953, hizo escala en Kobe, la primera que un "liner" de la P. and O. hacía en dicho puerto después de la guerra.

De 24.216 toneladas brutas y 13.455 netas, son sus principales dimensiones 192 metros de eslora por 25,90 de manga y 14,63 de puntal a la cubierta E.

Los 42.500 H. P. de potencia total que desarrollan sus turbinas le dan una máxima de 24 nudos y tiene acomodación para 455 pasajeros en primera y 541 en turista.

En sus bodegas puede transportar un total de 437.000 pies cúbicos de carga, de los cuales 100.000 en cámaras frigoríficas. Seis escotillas son precisas para imprimir un ritmo rápido a las operaciones de carga y descarga en los puertos de escala.

La larga experiencia de la P. and O. en el tráfico a puertos de Extremo Oriente, Australia y Nueva Zelanda, fue una gran ayuda para el diseño de este "liner" que, con el "Himalaya", fue el primero entregado a la naviera después de la guerra.

Sobre siete cubiertas se extiende la acomodación para los pasajeros así como para la tripulación.

La A" está dedicada a la práctica de deportes y, en la inmediata inferior, las salas destinadas a los pasajeros de primera, así co-

mo una dedicada sólo a los niños que, también, cuentan con un espacio de cubierta, debidamente acotado, a proa de la superestructura.

La biblioteca y salón de lectura están situados bajo el puente, con amplias vistas al exterior, y, a continuación, están las salas de estar y de baile, así como el bar, con terraza sobre la piscina al aire libre instalada a popa.

En las cubiertas "C", "D"

"F" y "G" se ha dispuesto la colocación de los camarotes de primera y turista, mientras que, en la "F", se encuentran los comedores y cocinas.

La chimenea fue una de las más cuidadas y estudiadas instalaciones y su forma se adoptó después de innumerables pruebas de laboratorio efectuadas estas para tratar de evitar que el humo barra las cubiertas altas. Al pie de ella —cuando se botó era novedad— con luz fluorescente luce el nombre del "liner" con los mismos colores que las luces de situación, o sea, verde a estribor y rojo a babor.

El "Chusan" está provisto de estabilizadores Denny-Brown que mejoran sus cualidades marineras y reducen los balances en mar gruesa y tiempo atemorado.

El "Achille Lauro", de la Flotta Lauro, fue anteriormente el holandés "Willem Ruys", de la Royal Rotterdam. De 23.112 toneladas, son sus principales dimensiones 195 metros de eslora por 25 de manga y 8,8 de calado. Dispone de acomodación para 1.503 pasajeros, en primera y turista, y, con el "Angelina Lauro", ex "Oran-

je", hace la línea de Australia desde su adquisición por sus actuales armadores.

Puesta su quilla en enero de 1939 —en los astilleros de la De Schelde, de Flushing—, su construcción prosiguió lentamente durante la guerra y, con el número "214", fue botado sin ceremonia mientras el conflicto bélico asolaba el mundo.

Arribado permaneció hasta que, con la paz de nuevo en el mundo, el casco fue remolcado a los muelles de armamento de la empresa constructora y, entonces, se decidió darle el nombre de Willem Ruys, uno de los directores de la naviera que había sido fusilado durante la ocupación de Holanda por los alemanes.

En noviembre de 1947, el "Willem Ruys" realizó sus pruebas oficiales de velocidad y consumo y, seguidamente —nueve años después de ser arbolado su quilla— fue entregado oficialmente a la Royal Rotterdam Lloyd.

Con su potente equipo propulsor —ocho motores Sulzer SRG acopiados cuatro a cuatro a dos árboles alcanzó entonces máxima de 24,6 nudos y, por tanto, —según la Prensa náutica británica— bien pudo lucir desde entonces el calificativo de "greyhound" del Océano Indico.

Navegó en la línea de Indonesia hasta diciembre de 1957 y, posteriormente, —tras un par de viajes a Canadá— fue retirado y transformado para hacer el servicio entre Rotterdam y Sydney y Wellington, vía Southampton, Port Said, Suez, Colombo, Singapur y Melbourne. El viaje de regreso lo efectuaba por el Canal de Panamá, Miami, Nueva York y Bermudas.

Los trabajos de reforma los llevó a cabo la Schiedam y, entre otras innovaciones, se le instalaron estabilizadores, un centenar de nuevos camarotes y otra piscina.

En marzo de 1959 se hizo por vez primera a la mar en la nueva línea y, en 1965, pasó a sus actuales armadores que —una vez más— lo sometieron en Génova a una total reforma y modificación. Perdió entonces aquellas sus dos "pear-shaped funnels" que fueron sustituidas por igual número que, de muy diferente tipo, continúan dándole en la mar una estampa marinera muy característica. Otra de las varias innovaciones que entonces se le instalaron fue un circuito cerrado de televisión y, también, se le acondicionaron las bodegas para el transporte de automóviles.

Su llegada hoy a Santa Cruz junto con el "Canberra" une en nuestro puerto a los únicos "liners" que llevan los botes salvavidas a la altura de la cubierta principal y, además, casi en el interior del casco.

El "Achille Lauro" proceda de Australia y, en esta ocasión, el viaje lo ha realizado por el Cabo de Hornos.