

El verano y los peligros de la circulación

Desde junio a septiembre del pasado año 1.242 personas murieron en España en accidentes de tráfico

Resultaron heridas 30.000

Es necesario extremar las precauciones

La noticia no es nueva. Durante el verano de 1966, en los meses de junio, julio, agosto y septiembre, murieron en España, víctimas de accidentes de la circulación, 1.242 personas y resultaron heridas casi 30.000. El día más peligroso en dicha época fue el domingo, con doce muertos, seguido del sábado y lunes; el día en que la conducción resultó más segura fue el jueves, en el que las estadísticas registraron una media diaria de siete muertos.

Es ésta una noticia que conviene no olvidar precisamente en estas fechas en que las carreteras españolas empiezan a saturarse de vehículos y la circulación se hace más densa y peligrosa.

:: :: ::

La regla de oro vigente para evitar los peligros de la carretera es circular por la derecha. Circular—los ojos en la carretera, las manos en el volante—con prudencia, teniendo en cuenta las circunstancias del momento y las características de la vía. Quizás esto sería suficiente para realizar los viajes con un máximo de seguridad. Pero existen sin duda otras reglas que ayudan o pueden ayudar a viajar felizmente.

Por ejemplo las referidas a la velocidad, factor que requiere atención suficiente para ocupar más espacio que el de un artículo periodístico. La velocidad media no debe ser nunca una obsesión del conductor. Porque en ocasiones puede ser peligroso conducir a cincuenta o sesenta kilómetros por hora y en otras no lo es tanto circular a cien o ciento diez. Depende de las condiciones de la vía, del vehículo y, naturalmente, de la visibilidad.

Otro dato a tener muy en cuenta son las condiciones mecánicas. Durante el verano el vehículo requiere más cuidados. El calor elevado limita posibilidades y no es conveniente, como dicen los técnicos, "apurar las marchas" haciendo trabajar al motor más de la cuenta. El agua ayuda, en cuanto refrigera, a lograr el rendimiento óptimo. Por ello es casi una manía plausible

máximo para que se refrigieren los pinones y rodamientos.

Aún así, el rendimiento de los motores baja mucho. Hay que tener en cuenta para no asustarse sobre todo en las horas de calor y al atravesar los puertos de montaña.

Otros elementos que se deben revisar antes de iniciar las vacaciones son la dirección, frenos y sistema eléctrico. En verano resulta más confortable viajar de noche y el vehículo lo agradece. Por ello, es indispensable poner a punto los faros y dispositivos del alumbrado. Los frenos regulados, en buen estado, las zapatas aproximadas y bien centradas, y el mecanismo de dirección a punto, son factores muy importantes para una circulación segura.

:: :: ::

Existen otros mecanismos más frágiles que no pueden ni deben descuidarse: el limpiaparabrisas; los filtros; el carburador y las bujías; el caxon o bocinas; la presión de los neumáticos; el sistema de encendido o platinos, etc. etc. y hasta la acertada colocación de las maletas y de los pasajeros. Con el vehículo revisado, a punto, la conducción es un placer, un descanso, un juego y casi, casi, una pasión.

Pero el automovilista no está solo en la carretera. Otros, por el mismo camino, van y vienen. Y, por ello, la necesidad de una convivencia impone un código y un respeto a las normas establecidas.

Hay que respetar las señales: no realizar adelantamientos en los tramos de carretera en que están prohibidos; no rebasar los límites de velocidad, sobre todo en las poblaciones; ni circular por la izquierda; ni estacionar el vehículo en sitios peligrosos; ni pasar de una a otra banda de circulación alegre y confiadamente sorteando a los otros coches.

Hay que respetar las señales: el disco rojo del semáforo y el "stop"; el paso de cebra—preferencia absoluta de los peatones—y el intermitente de color ámbar, y las indicaciones de los agentes de tráfico a quienes debemos cortesía y consideración.

EL DIA EN LA PROVINCIA

LA ISLA Y LOS BARCOS

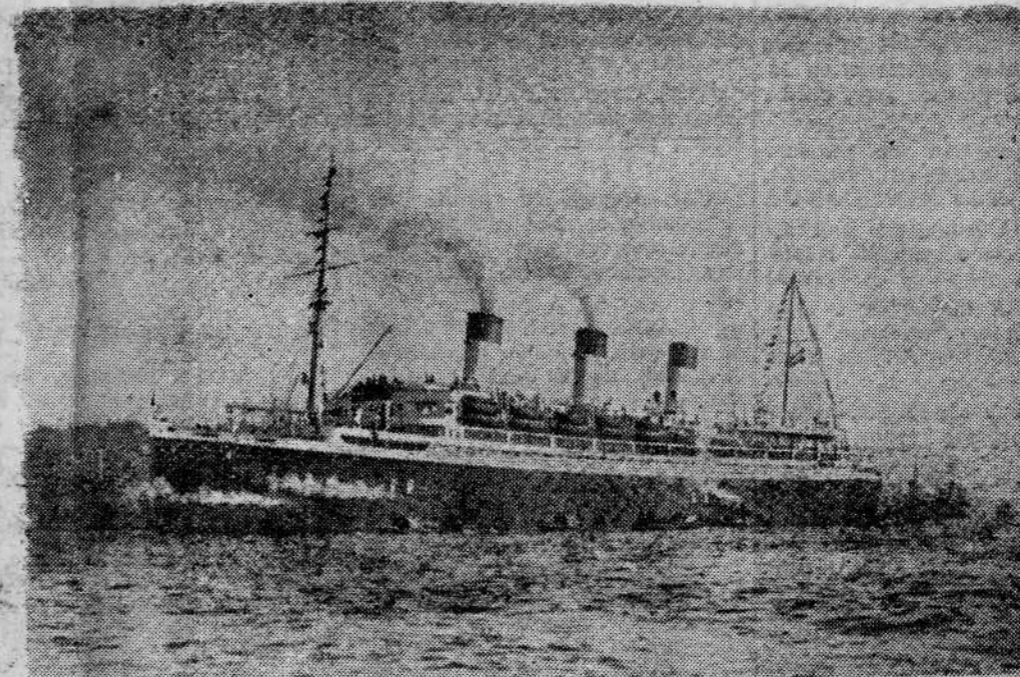
La triste historia del trasatlántico "Cap Arcona" Sostuvo en sus tiempos la primacía entre los de la línea sudamericana Fué hundido por la aviación aliada en los últimos momentos de la segunda guerra mundial

Por Juan Antonio PADRON ALBORNOZ

El 17 de enero de 1928 ofrecía el puerto de Santa Cruz una de sus habituales estampas, llenas de actividad y barcos. Aún el carbón imponía su norma y en las rutas de la mar las altas chimeneas, coronadas de humo perenne, eran la silueta habitual. Las motonaves, con su rítmica y leve exhaustación de motores, eran todavía novedad que, sin embargo, iba poco a poco ganando adeptos e imponiéndose en el sentir de los armadores.

La perspectiva que en aquella fecha mostraba el puerto santacrucero era grata y optimista. En las boyas descargaban Cardiff los carboneros suecos "Acacia" y "Begonia"; el primero lo hacía en las gabarras de Hamilton y Cia. mientras que el segundo vaciaba sus bodegas en las de la firma Depósito de Carbones de Tenerife. En espera de órdenes, el "Buenavista", de la Thoresen, permanecía fondeado en la dársena exterior mientras que por su proa cruzaban—abarrotados de "huacales"—de plátanos—los "Santa Ursula", "Amir", "Gadir", "Aguila de Oro" e "Isora".

En el muelle Sur operaba el francés "Fort de Troyon", llegado de Río de Janeiro y, por su proa, el nuevo y flamante "Orotava"; éste, con sus gemelos "Telde" y "Argual", era por entonces la última palabra en fruteros y, a tope, lucía la contraseña de la Elders Fyffes. Con las gabarras carboneras a sus bandas, el "Bahía", de la Hamburg - Sudamerikanische, se aprovisionaba antes de seguir viaje con rumbo al puerto de Hamburgo.



La estampa fina y gallarda del "Cap Arcona" cuando, en viaje inaugural, salía de Hamburgo en ruta para Río de Janeiro y Buenos Aires.

el Norte y se acercó cuanto pudo a tierra; mientras desfilaba majestuosamente frente a la ciudad lanzando fuegos de artificio, el capitán Rolin envió un cariñoso saludo

radiotelegráfico al entonces presidente del Cabildo Insular, don Francisco La Roche, encargándole saludase a sus queridos conciudadanos.

La construcción del «liner»

Corta fue en verdad la historia del "Cap Arcona" el resultado de

de turismo a que era dedicado en las temporadas en que declinaba el tráfico normal y la demanda de pasajes a Sudamérica era atendida por las motonaves del tipo "Monte", demás rentables y económica explotación.

Los años de navegación del "Cap Arcona" aparecen libres de toda clase de accidentes, tan fre-

lento declinar en las ensangrentadas tierras de Europa. Es a finales de abril de 1945 cuando el almirante jefe de la flota alemana en el Báltico Oriental solicita auxilios para evacuar 175.000 hombres de Heia y otros 75.000 desde cerca de la desembocadura del Vistula.

Desde Memel, Pillau, Dantzig y Gotenhafen, barcos de todas clases parten abarrotados, cooperando en la evacuación, si bien algunos—"Wilhelm Gustloff", "General von Stuben", etc.—terminan el viaje a poco de iniciado, víctimas de los campos de minas.

El 2 de mayo, el "Cap Arcona", en unión del "Deutschland", de la Hapag, logra acercarse con su carga humana a Lubeck; en aquellos momentos el puerto estaba siendo atacado por la 11 División acorazada británica y se luchaba ferozmente bajo el constante martilleo de la aviación anglo-americana. Ante ello, ambos trasatlánticos ponen proa a la bahía de Travemünde y allí dan fondo en espera de acontecimientos; estos no podían ser otros que, una vez ocupada la ciudad de Lubeck por los aliados, entrar en puerto y entregarse a éstos.

Al día siguiente, apenas despuntó el día, oleadas de cuatrimotores someten a los indefensos mercantes a un furioso bombardeo que termina con el incendio y hundimiento de ambos; esto causa la muerte de la inmensa mayoría de los que en ellos esperaban la llegada de una paz que se pactó sólo unas horas después.

Hoy en día el "Cap Arcona" asoma en marea baja su calcinado costado de estribor; en una gigantesca fosa común situada en las ba-

de la cuenta. El agua ayuda, en cuanto refrigera, a lograr el rendimiento óptimo. Por ello es casi una manía plausible la de comprobar con frecuencia su nivel en el radiador. En el caso de refrigeración de los coches por aire o circuito sellado el problema no es tan acuciante; sin embargo, conviene comprobar los niveles, las válvulas de seguridad y el funcionamiento de las correas o poleas.

Tan importante o más que la refrigeración es la lubricación durante los meses de verano. El aceite contribuye en gran medida a la refrigeración del motor, de los pistones, cojinetes, bielas y cigüeñal. El índice de viscosidad del aceite que se debe utilizar viene ya indicado en las instrucciones de la casa fabricante del vehículo y en los talleres de engrase informan correctamente, pero conviene recordar que dicho índice, según normas SAE, es el 30 para una temperatura templada de primavera u otoño, y para tiempo muy caluroso, sobre todo en las mesetas centrales y sur de la península, de 40. Igualmente se debe cuidar que, en la transmisión, el nivel del lubricante esté al

color ámbar, y las indicaciones de los agentes de tráfico a quienes debemos cortesía y consideración.

Y hay que saber si se está o no en condiciones para manejar un vehículo que en muy pocos segundos adquiere gran velocidad y puede ser tan peligroso como un proyectil.

Excitación, cansancio, preocupación, son estados físicos no aptos para conducir un vehículo. Tienen como consecuencia el mirar sin ver (el conductor ve todo pero es menos capaz de alcanzar la significación de lo que se mira), y, en esas condiciones, no se prevé ni se reacciona con la misma seguridad que en estado normal.

:: :: ::

La conducción es más segura si adquirimos conciencia de lo que es un vehículo, de sus posibilidades, de las posibilidades de la carretera y de la presencia en el mismo camino de otros vehículos y de otros hombres con sus familias. Prevenir el accidente grave y el pequeño accidente no es sino ayudar a lograr unas vacaciones más felices y... con retorno.

Orestes SERRANO

Hamburg - Sudamerikanische, se aprovisionaba antes de seguir viaje con rumbo al puerto de Hamburgo.

Cerca de él, un "paquete" de la vieja Elders—el "Bathurst"—realizaba idénticas operaciones mientras, doblando la punta del muelle, el pequeño "Gomera-Hierro" entraba luciendo con orgullo el airoso penacho de su chimenea, aún adornada por el "yellow" de la Cia. de Vapores Interinsulares. Cerca de la marquesina el cañonero de aposa—en esta ocasión era el entonces nuevo "Cánovas del Castillo" que, con el comandante Barreda, iniciaba una de sus estancias en aguas del Archipiélago.

Doblo entonces Anaga la estampa marinera del "Cap Arcona" que, a la máxima, se acercó rápidamente a la bocana. Venía ya al mando del capitán Ernest Rolin y efectuaba a la sazón su segundo viaje al Plata y, al mismo tiempo, su primera escala tinerfeña. Ya el barco era conocido, aunque de lejos, por el marinero pueblo de Santa Cruz; con ocasión de su primer viaje a Buenos Aires, el capitán Rolin—Hijo Adoptivo de nuestra ciudad—comunicó de antemano su paso ante la ciudad. En la noche del 24 de noviembre de 1927, cuajado de luces, el "Cap Arcona" recaló por

LA CONSTRUCCION DEL "ARCONA"

Corta fue en verdad la historia del "Cap Arcona", el orgulloso "flag ship" de la Hamburg-Sudamerikanische. Sin embargo fue barco que, ya desde su primer viaje, ganó una justa y merecida fama en todos los puertos de su recorrido. A ello cooperaron, no sólo sus características—era el mayor mercante que hasta entonces había arriado a Rio y Buenos Aires—sino también sus excelentes condiciones marineras.

Con el "Cap Arcona" y la serie de los "Arconas", la naviera propietaria recuperó, con facilidad y rapidez, su antiguo prestigio en aguas sudamericanas, en las que venía operando desde 1872.

Fue el nuevo "Cap Arcona" consruido en los astilleros hamburgueses de la firma Blohm and Voss; desplazaba 27.561 toneladas y eran sus principales dimensiones 196 metros de eslora por 26 de manga y 12 de puntal. Su propulsión se confiaba a ocho turbinas de vapor que, conectadas mediante engranajes de simple reducción a dos hélices, le daban 20 nudos de media en servicio normal.

Su estampa marinera era realmente magnífica y gallarda. De la larga superestructura—la cubierta de paseo medía 170 metros—se proyectaban tres altas elegantes chimeneas, bien proporcionadas en corte y altura. Su branque valiente y perfecto, así como también la sencillez y simplicidad de la superestructura, dábanle elegancia fina; los botes salvavidas, pintados de color caoba, colgaban de pesantes de gravedad y, a popa de la tercer chimenea tenía instalada una pista de tenis, de dimensiones reglamentarias. Eran precisamente las redes protectoras de ésta las que restaban algo, desde el punto de vista estético, a su silueta vista en conjunto. Los palos, largos y en caída según la moda clásica, se adornaban con largas crucetas.

En noviembre de 1927 sale de Hamburgo en viaje inaugural; las llegadas a Rio de Janeiro y Buenos Aires significaron un triunfo rotundo—12 días desde Hamburgo al primero y 15 al segundo—con una media de 20 nudos. Superó en mucho a los italianos de la Navigazione Generale y franceses de la Sud Atlantique, que por entonces se disputaban la supremacía en tan importante línea, después de desplazar a nuestros "Reina Victo-

ria Eugenia" e "Infanta Isabel de Borbón".

Ya en su segundo viaje comienza el "Cap Arcona" sus regulares escalas en Santa Cruz; también continuaba haciéndolo en los cruceros

Los años de navegación del "Cap Arcona" aparecen libres de toda clase de accidentes, tan frecuentes de encontrar en la mar; la tranquilidad quedó rota por el comienzo de la segunda guerra mundial.

El fin del «Cap Arcona»

Al estallar el conflicto, el "Cap Arcona" se encontraba en Hamburgo. Era barco demasiado grande para emplearlo como transporte

pero, a pesar de ello, hizo algunos viajes por el Báltico. Su nombre suena, y tragicamente por cierto, cuando ya la guerra comenzaba su

STOMALIX-3
Triple concentrado
antiguo Elixir Estomacal

Para su dolor de estómago, acidez, dispepsia, vómitos, diarreas en niños y adultos, y en las molestias del

ESTOMAGO e INTESTINOS

Consulte a su Médico C.P.S. n.º 473
OTROS PREPARADOS
REUMATOL - DERMOGRAMIN - TYROFREDIN - PURGATINA

Laboratorios SAIZ DE CARLOS SERRANO, 30



ma en marea baja su calcinado estado de estribor; en una gigantesca fosa común situada en los bosques de Timindort reposan cientos de cadáveres que de él y de su compañero se recuperaron. Otra versión existe—de fuente británica esta—que presenta al "Arcona" ocupado, no por tropas alemanas evacuadas del frente oriental, sino por prisioneros de guerra aliados, procedentes de un campo de concentración situado cerca de Limm-droft; de ser así—y nada puede afirmarse ni negarse dado que no existen informes oficiales de aquellas últimas horas de lucha desesperada—al horror de la guerra cabe añadir el de aquellos que vieron llegar la muerte bajo alas adornadas con los colores patrios; sabían era amiga la mano que sembraba la muerte entre ellos y los que ya no eran enemigos, y si compañeros en el último viaje que el humeante y destrozado "Cap Arcona" emprendía.

CLINICA DENTAL
DE
Félix Casanova de Ayala
ODONTOLOGO
Consulta: de 9 a 1 y de 4 a 7
Béñez Núñez, 92, 1.º D.

GUZMAN LLARENA
CODESIDO
MEDICO - OCULISTA
Ferrer, 8L
(Esquina Béñez Núñez).
Teléfono: 24-58-5L

Guillermo de La Torre y Morín
MEDICO ESPECIALISTA
Parto, enfermedades y cirugía de la mujer.
Rambla de Pulido, 64, 1.º central
CONSULTAS DE 9 a 2
Tarde previo aviso
Teléfonos: Consulta: 22.09.04.
Privado: 25.98.74.

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 29 resultó premiado el n.º 486

El premio puede recogerse en la Delegación de ALVEAR, calle Valencia n.º 10, telf. 24 10 81 Santa Cruz de Tenerife.

sin dudar **ALVEAR** solera desde 1729

Instituto Nacional de Enseñanza Media

PLAZO DE INSCRIPCION

En el tablón de anuncios de este Instituto se hallan expuestos los anuncios relativos a los plazos de inscripción para los alumnos que hayan de examinarse en septiembre y para los OFICIALES del próximo curso.

Santa Cruz de Tenerife, 28 de julio de 1967.

¡A V I S O S!

Comunicamos a nuestros estimados clientes, que hasta primeros del próximo septiembre, reducimos nuestra publicidad y no detallaremos nuestro extensísimo surtido en PISOS, APARTAMENTOS, CASAS, CHALETS, LOCALES DE NEGOCIO Y DE OFICINAS, TERRENOS Y TODA CLASE DE PROPIEDADES, con motivo del verano. No obstante, les invitamos a que visiten nuestras oficinas donde encontrarán nuestros habituales servicios de INFORMACION Y VENTA a su disposición.

INMOBILIARIA PRINCIPE. Villalba Hervás, 19 (frente a la Plaza del PRINCIPE).
En Príncipe su dinero vale más.

50
-010
-1816
-1A
79
-MORA-
-450
-pesetas