

**TIC-TAC**

**LOS DIAMANTES DE LA LUNA**

Por Luis ALVAREZ CRUZ

Aunque todavía no se sabe con absoluta certeza si hay diamantes en la Luna, ya se está hablando de ellos. Y tal vez los haya. O tal vez no. Pero como si los hubiera.

¿No sería conveniente hacer una edición especial de los versos de Bartrina dedicados a un diamante?

Lo que ocurre es que ya nadie le hace caso a los poetas y que todos creemos de buena fe en los diamantes, sin meternos en más averiguaciones. Nos sentimos atraídos por todo lo que brilla, cuanto más inalcanzable mejor, lo mismo se trate de las arcas de un banco que de la Luna.

Por lo pronto será menester aguardar a los primeros hombres que han de posarse sobre la arrugada superficie lunar. Ya dirán ellos si eso de los diamantes es verdad. Si es verdad, podría uno imaginarse la segunda versión de la conquista de El Dorado, terriblemente espectacular y en la que cada riesgo tendría un precio extra.

Cabe adelantar de paso que el irónico y descreído Batrina buscaría la compañía de los románticos para formar entre todos un coro de plañideras, que bien se lo merecería la ocasión, auténticamente "la más alta que vieron los siglos", con permiso de don Miguel de Cervantes, el cual, sin embargo, no midió la batalla de Lepanto por su altura, sino por su dignidad histórica.

En otros tiempos, un viaje a la Luna hubiera representado un regusto previo por lo mágico. Selene, Diana, Endimión. ¿Y por qué no los peldaños de la escala de Jacob meciéndose en el espacio del sueño?

Hoy importan más los minerales. Con éstos se puede intentar muchas cosas y llevar a cabo cada vez más trascendentales experiencias. Los rayos de luna no sirven para nada. Ni siquiera los más trasnochados poetas del anacronismo los utilizan.

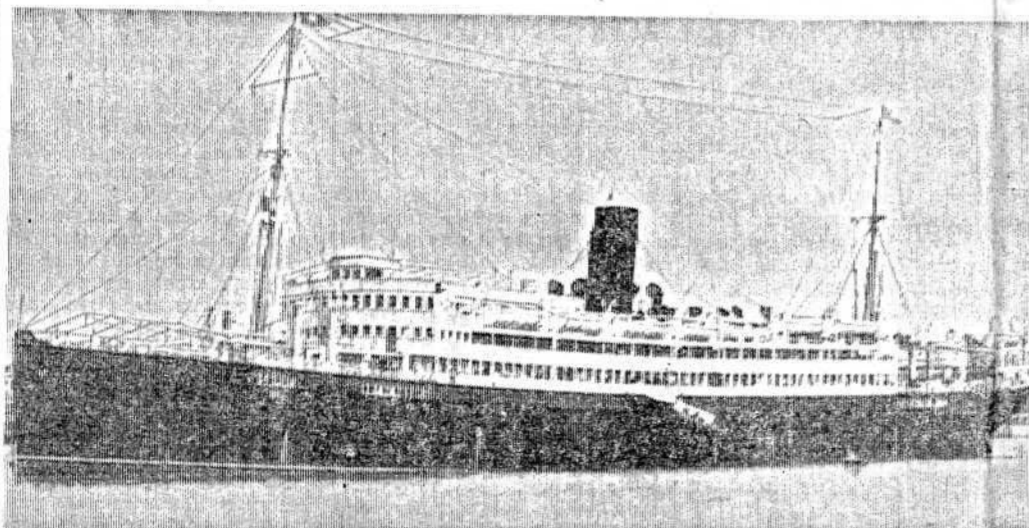
En cambio, los diamantes siguen siendo diamantes, aunque la tierra, como acaba de suceder, los alumbre por toneladas.

A mí me parece que los únicos diamantes luneros que valen la pena son los de

**LA ISLA Y LOS BARCOS**

**Dos famosos "liners" españoles de la línea Brasil-Plata**

**Los "Reina Victoria Eugenia" e "Infanta Isabel de Borbón" eran, en su tiempo, los más rápidos en dicho servicio. En 1931 fueron rebautizados "Uruguay" y "Argentina" y, poco después, los "Cabos" de Ybarra les sustituyeron como correos**



El "Argentina" en sus últimos años de vida marinera, casi cuando era una realidad su amarre definitivo en Barcelona.

Allá por 1881, cuando la Guion Line se enorgullecía con los bigotes de blanca espuma que adornaban las proas de sus veloces "Arizona" y "Alaska", el término "greyhounds of the Atlantic" hizo su aparición para designar a los poseedores de cualquier récord trasatlántico.

Ese grupo de navieras centenarias—verdadera aristocracia de la mar—cuyas unidades abrieron nuevas rutas con sus agudas proas, se apresuraron a la adopción del término que, tan a las claras y comprensivamente, hacía alusión a la rapidez con que llevaban a cabo las travesías del océano.

Cunard, National Line, Transatlántica Francesa, Hapag y Lloyd Norte Alemán, figuraban en destacado lugar en la pugna que habría de darles supremacía —y por ende prestigio y pingües beneficios— en las rutas del Atlántico Norte. Allí privaban, aún lo hacen, los más rápidos "greyhounds" que dejaban el resto de las líneas

raban los records en la línea de Africa del Sur.

La expansión económica de los países sudamericanos hizo encender lucha frenética entre los armadores europeos interesados en hacerse con el virtuoso monopolio de las magníficas perspectivas que la línea Brasil-Plata ofrecía.

Se había considerado esta ruta como coto privado de la Mala Real desde aquellos lejanos días de enero de 1851 en que, desde nuestro puerto, el "Teviot" partió en viaje inaugural.

Tras los emprendedores navieros ingleses, los franceses, alemanes e italianos fueron atraídos y, ante tal rico veneno, cooperaron en el establecimiento de un verdadero puente de barcos entre América del Sur y Europa.

La rivalidad y competencia—verdaderos motores de la competencia marítima— hizo que, año tras año, cada armador tratase de mejorar, en ve-

En noviembre de 1918, el "Reina Victoria Eugenia" acudió en ayuda del crucero "Reina Regente" que, con averías en la máquina, estaba al garete al largo de Motril. Málaga, a ciudad siempre marinera, presenció la llegada del crucero de tres largas, juntas chimeneas —con aspecto de nipón, feo pero con fachenda guerrera—, le definió González Echegaray— a remolque del fino y esbelto trasatlántico.

En 1922 actuó el "Reina" en el salvamento del mercante alemán "Terese Horn" y, dos años más tarde —en ruta de Montevideo a Buenos Aires— es abordado por el noruego "Terrier", de la Wilhelmsen. de Oslo.

El "Infanta Isabel de Bor-

bon", cuando navegaba el 20 de noviembre de 1926 por el canal de entrada a Buenos Aires fue abordado por el carguero inglés "Baron Inchcape", de la H Hogarth, de Ardrossan, que le causó serias averías. En el puerto de la capital argentina se repararon éstas provisionalmente y, una vez las obras finalizadas, zarpó en línea regular para, una vez en Barcelona, hacerlo de manera definitiva.

Al margen de esta colisión y

posteriores consecuencias, hace pocos años que en una publicación naval británica se comentaba ampliamente la vejez de la flota mercante de Turquía. Y allí, en la misma página, el "Baron Inchcape" se hermanaba, por la media luna otomana y la noticia, con el "Guneysu", que no era otro que aquel célebre "Graz" que, a finales de 1922, abordó al acorazado "Jaime I", estacionado entonces en aguas de Constantinopla.

por Juan Antonio Padrón Alborno

**Los últimos años de dos trasatlánticos**

La crisis económica posterior a la primera guerra mundial, impidió fuesen reemplazados oportunamente estos dos "greyhounds" españoles. Con sus viejas alternativas, y quemando carbón, siguieron luchando con los nuevos de la Mala Real, los italianos de la Generale di Navigazione y, ya restablecido el prestigio de la flota alemana, con los de la Hamburg Sudamerikanische.

En 1931, ya casi vencidos, fueron rebautizados "Uruguay" y "Argentina" y, poco tiempo después, ambos fueron amarrados en Barcelona. Y fueron entonces los flamantes "Cabos" de Ibarra los que se hicieron cargo del servicio de correo a puertos sudamericanos.

Vinieron posteriormente las vicisitudes de la guerra civil española y, víctimas de un ataque aéreo, resultaron hundidos en puerto.

**ARTE**

**CLAUSURA DE LA EXPOSICION DE CARMEN GONZALEZ, EN EL ATENEO, CON UN RECITAL POETICO DE ALEYDA YGLESIAS**

Por José Morales Clavijo



La poetisa Aleyda Yglesias.—(Foto Zenón).

Con versos de Aleyda Yglesias, tuvo lugar en la tarde de ayer en el Ateneo de La Laguna, la clausura de la exposición de la notable pintora tinerfeña Carmen González.

Fue esta una nueva oportunidad, gracias a la cual pudimos participar de dos manifestaciones artísticas debidas a la sensibilidad femenina. De una parte, la muestra pictórica que con gran éxito permaneció en la sala del Ateneo; de otra, el recital de un joven valor de la poesía canaria, que sirvió, como ya hemos dicho, de brillante epílogo a aquélla. Son ambas, expresiones del talante artístico y espiritual

que se ha trazado. Estamos seguros de que, de hacerlo así, alcanzará las ambiciosas metas que se ha propuesto.

Por lo que respecta a la labor creadora de Aleyda Yglesias, manifestada a través de una de las más trascendentes y difíciles facetas del arte, como lo es la poesía, quisiera hacer notar cuánto de sensibilidad, de profunda e intensa madurez, de afanosa preocupación social y humana, late en los versos de esta mujer.

Así cuando dice:  
A gritos pide la idea salir a la luz,  
vaga la mente,  
y las horas escapan ebrias

... con los de...  
intentar muchas cosas y llevar a cabo cada vez más trascendentes experiencias. Los rayos de luna no sirven para nada. Ni siquiera los más trasnochados poetas del anacronismo los utilizan.

En cambio, los diamantes siguen siendo diamantes, aunque la tierra, como acaba de suceder, los alumbre por toneladas.

A mí me parece que los únicos diamantes luneros que valen la pena son los de la fama. Una de esas famas resistentes a los colmillos de todos los roedores del olvido. Una fama, en suma, compuesta de los más insólitos ingredientes humanos.

Sobre los diamantes hay tiempo para hablar. Podrían ser también ópalos o perlas. O simples pedruscos que, al ser trasladados a la tierra, cobrarán un valor sensacional y sensacionalista. Podría entonces hablarse con propiedad de piedras vírgenes. ¿Para qué diamantes? ¿O es que ya pensamos en la Luna como una factoría económica, como una cantera inexplorada y que conviene explotar, aun a trueque de no hacer más que arruinarnos abajo para enriquecernos arriba?

Los lunáticos actuales no son parecidos a los de antes. Son lunáticos a su manera y estilo y no en función de la Luna, sino de las posibilidades que ésta les ofrece, si quiera todavía sea un poco teóricamente.

No puede calificarse esto de romanticismo, aunque, de algún modo, lo sea. Lo que pasa es que el romanticismo ha cambiado.

Todo, en fin de cuentas, ha cambiado. Todo menos el hombre, el que sobrevive en la propia medida en que es capaz de adaptarse y plegarse al oleaje de las épocas. En cuanto a la mitología lunera está en las páginas de las antologías poéticas chinas, que no es de creer sirvan para alimentar los sueños de Mao Tse Tung, decididamente vuelto de espaldas al pasado, si no poético, si por lo pronto político.

Por escasa que sea la sensibilidad de nuestro tiempo, debiera habernos bastado con la idea de la Luna bajo los pies del hombre.

Pero, al parecer, no es así. Sin que se sepa cómo, el satélite natural de la tierra está empedrado de diamantes, lo que le hace más apetecible pero parejamente más peligroso.

De aquí en adelante, cuando a alguien se le ocurra proponernos un problema lírico a base de rayos de luna, si es que un tipo así existe todavía, será cosa de mandarlo con viento fresco. Al fin, los diamantes de la Luna son hoy por hoy tan románticos como la pálida luz del astro de la noche.

la adopción del término que, tan a las claras y comprensivamente, hacía alusión a la rapidez con que llevaban a cabo las travesías del océano.

Cunard, National Line, Trasatlántica Francesa, Hapag y Lloyd Norte Alemán, figuraban en destacado lugar en la pugna que habría de darles supremacía —y por ende prestigio y pingües beneficios— en las rutas del Atlántico Norte. Allí privaban, aún lo hacen, los más rápidos "greyhounds" que dejaban el resto de las líneas intercontinentales relegadas a un muy segundo término.

En el Pacífico Norte imponía su hegemonía indiscutible la Canadian Pacific. La Peninsular and Oriental lo hacía en las rutas de la India y Australia en tanto que las Unión y Castle —aun separadas—, acapa-

## Los "liners" de la Trasatlántica

Por lo que a las líneas que España mantenía, se encargaba la Trasatlántica Española de pasear por los mares el prestigio de los "mail ships" que daban al viento el pabellón guardado, franjeado de rojo, con las C M en azul.

Mil novecientos trece marcó el comienzo de una nueva etapa en la historia de las comunicaciones marítimas españolas. Se hizo entonces por vez primera a la mar una pareja de "greyhounds", auténticos galgos de la mar —"Infanta Isabel de Borbón" y "Reina Victoria Eugenia"— cuya fama aún perdura a pesar del tiempo transcurrido desde su desaparición de las rutas regulares.

El 17 de marzo de 1913 —reciente aún la impresión dejada en Santa Cruz por los "Cap Finisterre" y "Kaiser Frank Joseph I" en sus viajes inaugurales— dobla Anaga y se ofrece a la vista de la ciudad la grata estampa marinera del "Reina Victoria Eugenia".

Empenachada de humo, su negra, única chimenea —caída, al son de altos palos— remataba una de las más elegantes y sobrias siluetas que cruzaron la mar. Venía flamante en este su primer viaje que enorgullecía tanto a los armadores como a los constructores. Swan Hunter, de Newcastle, en cuya historia ocupa, ocupará siempre, un destacado lugar.

Tenía el "Reina Victoria Eugenia" —el linier— que lucía el nombre de la reina que acaba de fallecer— 10.137 toneladas de registro y 15.400 de desplazamiento. Con sus 11.000 H.P.

## Dos "galgos" en la mar

Comenzaron entonces años de ir y venir constante, sumando singladuras y haciendo historia.

Ellos acercaron a Santa Cruz, a la Isla toda, un sinnúmero de personalidades procedentes de todos los campos del saber humano: políticos, escritores y artistas eran siempre actualidad a cada llegada de estos rápidos trasatlánticos

"Teviot" partió en viaje inaugural.

Tras los emprendedores navieros ingleses, los franceses, alemanes e italianos fueron atraídos y, ante tal rico veneno, cooperaron en el establecimiento de un verdadero puente de barcos entre América del Sur y Europa.

La rivalidad y competencia —verdaderos motores de la competencia marítima— hizo que, año tras año, cada armador tratase de mejorar, en velocidad y tonelaje, a los "crack ships" de sus respectivas flotas. Testigo fue el puerto ineficaz de aquel progresivo aumento de los rápidos, esbeltos "paquetes", que mantenían el servicio regular con las jóvenes naciones de habla española.

sobre cuatro hélices alcanzaba 19 nudos correlativos y, al mando del capitán Castellá, uno de los más prestigiosos de la naviera, iniciaba su vida marinera.

Al atardecer, listo para zarpas después de haber realizado las faenas de carboneo, el "Reina Victoria Eugenia" desató su gallarda estampa marinera entre un "paquete" de la Elder Dempster, el "Akassa", y el recién llegado "Henriette Woermann". Ya en franquía, en "avante poca" aún, cruzó con el siempre presente Yooward, el "Andorinha", el mismo que, con el nombre de "Champerico", marchó años más tarde a las costas chilenas, donde, hace pocos años, embarrancó y se perdió totalmente.

Se repite la escena el 9 de abril con la escala del "Infanta Isabel de Borbón" al mando del célebre Deschamps, el burlador del bloqueo yanqui en aguas de La Habana que aún era española en 1898.

Externamente era casi gemelo del "Victoria Eugenia" —o construyó Denny, en Dumbarton— con excepción de la chimenea, más corta y ancha, y algunos detalles muy secundarios en la cubierta de botes y superestructura.

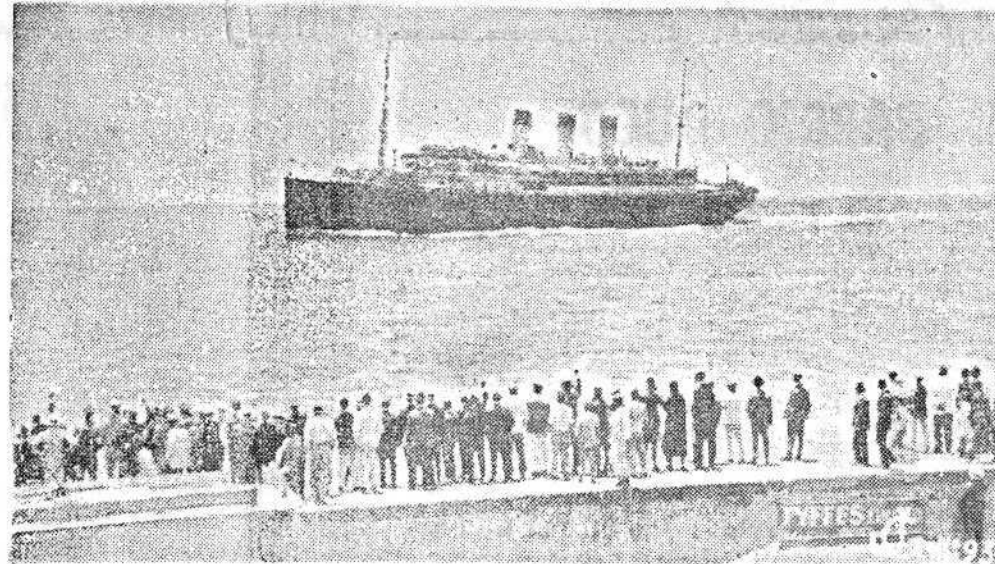
Técnicamente se diferenciaban en el aparato motor, ya que en el "Infanta" se adoptó el sistema mixto de máquinas y turbinas, tan en boga entonces, pero sin que esto fuese en detrimento de la potencia y velocidad, similares ambas a las de su gemelo.

que, siempre con prisa, carbonaban y partían con su humano cargamento y bajo la rúbrica que el negro penacho ponía en el azul isleño.

De vez en cuando, como todo barco, saltaban sus nombres al grito mudo de los titulares de la Prensa en relación con sucesos y accidentes, lo normal en todo "linier" que se precie de tal.

de Ibarra los que se hicieron cargo del servicio de correo a puertos sudamericanos. Vieron posteriormente las vicisitudes de la guerra civil española y, víctimas de un ataque aéreo, resultaron hundidos en puerto.

El "Infanta Isabel de Bor-



El "Cap Polonio", de la Hamburg Sudamerikanische, uno de los competidores de los "liners" españoles en la década del 20.

## JULIO VIERA

### UN MOSQUETERO QUE MOSQUEA

He de confesar que de Julio Viera yo conocía solamente lo que sobre él había leído en alguna prensa madrileña y canaria. Y he de decir que la prensa no ha sido nada favorable al pintor grancañario, aunque en ocasiones no lo parezca así.

Comprendo perfectamente la necesidad periodística de poner de relieve y explotar la mina que para el informador es Julio Viera "grand prix de l'originalité" de París, donde tan difícil es alcanzar un "Grand Prix" en esta materia, y no es éste el menor mérito del pintor.

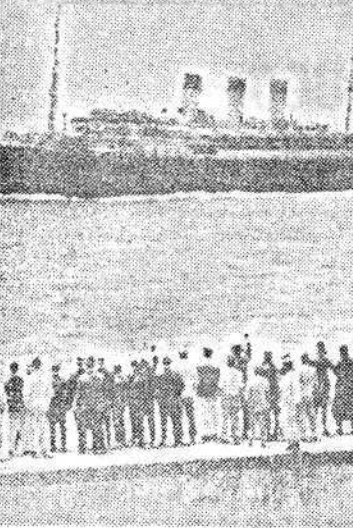
Me había yo creado a través de la imagen deformada por el pintoresquismo de la noticia, una falsa idea de Julio Viera, a quien llegaba a considerar como un artista "canular", más preocupado por la faceta de sus "salidas" que por sus preocupaciones artísticas.

Pero he aquí que, por puro azar, cae en mis manos un curioso folleto con el título "La Mosca de la Paz", conteniendo según su autor los zumbidos biográficos de Julio Viera. Y en este folleto se reproducen dibujos del artista que han sido para mí como el descubrimiento de una tierra ignorada e inesperada, porque tales dibujos me han dejado con las ganas de conocer más a fondo la obra pictórica de Viera, de continuar el descubrimiento de su atolón artístico, tan bien oculto tras las rompientes

manifiesto que no sería rentable ni factible su reconstrucción y, a remolque de nuevo, marchó a Bilbao, donde, entre el chisporroteo alegre del oxacetileno, terminó sus días el antes orgulloso trasatlántico español.

de Ibarra los que se hicieron cargo del servicio de correo a puertos sudamericanos. Vieron posteriormente las vicisitudes de la guerra civil española y, víctimas de un ataque aéreo, resultaron hundidos en puerto.

El "Infanta Isabel de Bor-



El "Cap Polonio", de la Hamburg Sudamerikanische, uno de los competidores de los "liners" españoles en la década del 20.

manifiesto que no sería rentable ni factible su reconstrucción y, a remolque de nuevo, marchó a Bilbao, donde, entre el chisporroteo alegre del oxacetileno, terminó sus días el antes orgulloso trasatlántico español.

tinierfeña Carmen Gonzalez. Fue esta una nueva oportunidad, gracias a la cual pudimos participar de dos manifestaciones artísticas debidas a la sensibilidad femenina. De una parte, la muestra pictórica que con gran éxito permaneció en la sala del Ateneo; de otra, el recital de un joven valor de la poesía canaria, que sirvió, como ya hemos dicho, de brillante epílogo a aquella. Son ambas, expresiones del talante artístico y espiritual, de dos mujeres posadas por esa inquietud creadora que las lleva a buscar, por caminos paralelos, el sustancial trasfondo, el significado y el mensaje contenidos en el mundo que a todos nos rodea.

Porque es ésta, y no otra, la condición fundamental del artista: la continua búsqueda del cómo y del por qué de cuantas manifestaciones se ofrecen a sus sentidos y a su entendimiento.

Ya nos hemos ocupado de las características y de los valores implícitos en la obra de Carmen González. Hoy sólo nos resta reiterar a la pintora nuestra felicitación y nuestro estímulo a seguir por la senda

dor creadora de Aleyda Iglesias, manifestada a través de una de las más trascendentes y difíciles facetas del arte, como lo es la poesía, quisiera hacer notar cuánto de sensibilidad, de profunda e intensa madurez, de afanosa preocupación social y humana, late en los versos de esta mujer.

Así cuando dice:  
A gritos pide la idea salir a [a la luz,

vaga la mente,  
y las horas escapan ebrias [de locura,

Rama a rama,  
la brisa también se ha dor- [mido,

Podemos afirmar que Aleyda Iglesias es poeta que sabe hacernos pensar y sentir ese estremecido misterio que es la auténtica poesía.

Si, en los versos de Aleyda Iglesias aletea la cristalina, sonora y sugerente cascada de su inspiración.

## ¡¡COMPRO!! SOLARES

CUALQUIER BARRIO  
CAPITAL

¡¡Pago al contado!!  
FELIX MORALES RUIZ

VILLALBA HERVAS, 1,  
ESQUINA A MARINA,  
ENTRESUELO  
Teléfonos 24.15.41 y 24.15.42

## SE ALQUILA

En sitio céntrico, en LA CUESTA, con espacios amplios, para carga y descarga, varios salones con un solar murado que mide aproximadamente 1.500 metros, propio para depósitos o cualquier negocio.

Informes: Calle Virgen de la Paz, La Cuesta. Tfno. 22-08-25.

## VENDO

MERCEDES 220  
TODA PRUEBA.

POR AUSENCIA.  
Teléfono: 22.63.74. 9 a 14.

TEN  
AUTORADIO



JUANASGAR