

TIC-TAC

EL TIEMPO INMOVIL

Por Luis
ALVAREZ CRUZ

¿Qué difícil y, sobre todo, problemático es permanecer!

Apenas uno se fija en alguien por la razón que sea, y ya ha desaparecido o está a punto de desaparecer.

Todo esto, que, como es natural, resulta irremediablemente melancólico, está compensado por los que, más resistentes a los embates del tiempo, al asalto de las enfermedades y al vaivén de la suerte, arraigan en un sitio diríase que con raíces de eternidad.

Conozco varios casos de estos que, aunque envueltos en cierta vaga bruma nostálgica, me alegran el corazón.

¿Se han olvidado acaso del tiempo o es el tiempo el que se ha olvidado de ellos?

¿Cuántos martillazos ha dado sobre el yunque de su taller este herrero?

¿Cuántos ladrillos ha colocado, uno sobre otro, este mampostero que sigue levantando paredes?

¿Cuántos marcos de puertas y ventanas ha construido este carpintero cuya larga vida ha transcurrido entre los cuatro muros de su carpintería olorosa a maravillas

¿Y este campesino? ¿Podría alguien sacar la cuenta de los surcos que ha trazado en la tierra? ¿Sería alguien capaz de censar el número de vueltas que ha dado en la era sobre su trillo, al lento paso de los bueyes?

Para hacerse tales preguntas es necesario estar en antecedentes. De otra manera no es posible preguntar nada que tenga sentido.

Se suele representar a la vejez enmarcada en un aire de resignada tristeza, aunque se trate de una tristeza que no es tristeza propiamente. Pero a mí esto se me antoja algo así como la mitad de la verdad verdadera. Únicamente los viejos, cuanto más viejos mejor, suministran una imagen esperanzadora de la vida. Son el pasado vivo en el presente. La continuidad sin interrupción del hombre en el tiempo.

¿Qué cosas no sabrán! Lo saben todo. Y tal vez no sepan nada más allá de su quehacer, de sus menudas cosas íntimas, de su personalísima anécdota. Y probablemente, por la misma razón de que lo saben todo

LA ISLA Y LOS BARCOS

Hoy, los trasatlánticos "Chusan" y "Oronsay", ambos de la Peninsular and Oriental-Orient Lines

El primero, en viaje regular, llega de Sydney, -vía Ciudad del Cabo y Dakar- con 800 pasajeros

El segundo procede de Southampton y, en crucero de recreo, conduce 1.100 turistas británicos a bordo

Hoy el puerto de Santa Cruz se adornará con la gracia fina y marinera de dos unidades de la Peninsular and Oriental-Orient Lines, de Londres, empresa que unifica a las dos navieras que, durante tantos años, lucharon por la supremacía y los records en las líneas de Australia y Nueva Zelanda.

El "Chusan" llega de Australia, vía Ciudad del Cabo y Dakar, en viaje regular con 800 pasajeros a su bordo. Aquí desembarcarán y emprenderán diversas excursiones al interior de la isla, al igual que lo harán los 1.100 turistas que, en viaje de recreo, vienen en el "Oronsay". Este procede de Southampton y, desde aquí, proseguirá viaje a Las Palmas, Funchal, Casablanca, Málaga, Lisboa y, desde la capital lusitana, emprenderá el viaje de regreso al punto de partida. Ambos vienen a la consignación de Hamilton y Cia.

Hoy de nuevo lucen en el escaparate del puerto de Santa Cruz las estampas de dos "liners". La del "Chusan" se remata aún con la gracia indiscutible de altos palos y chimenea con caída elegante, a la que no resta vistosidad el "Thornycroft top" que evita

El primer "Chusan" de la P. and O.

Hacia fines de la década del 40 del siglo pasado, en Inglaterra comenzó un interesante movimiento hacia una agilitación de las líneas marítimas a puertos australianos. Por en-

por Juan Antonio Padrón Albornoz

que los humos barran las cubiertas superiores.

Es el "Chusan" el primero de una generación de "liners" que, inspiradas sus líneas en los "Strath" de la década del 30—aquellos ya inexistentes "Stratheden", "Strathmore", "Strahallan", "Strathnaver" y "Strathaird"—terminó con los "Iberia" y "Arcadia".

A partir de esta ultimamente citada pareja, la Peninsular and Oriental rompió la tradicional estampa de sus trasatlánticos y cae en la moda de los "machinery aft" con el "Canberra" que, ultramoderno, aún resulta antiestético para los marinos hechos y formados en otras generaciones, en otras tendencias y líneas maríneas.

Aquellos severos y elegantes trasatlánticos de antaño—los mismos que inspiraron a la Trasatlántica Española silueta y colores—se reflejan aún en el casco blanco, adornado con el colorido de los turbantes y ropajes de los "sherangs" de Goa y Mormugao.

tas líneas estaban especialmente diseñadas y construidas. Fue un éxito la entrada en servicio de la pareja "Chusan" y "Shangai" que, pronto, pasaron a la línea que unía Singa-

menzar nuevas construcciones, no sólo para su flota, sino también para sus navieras asociadas, Orient Line, New Zealand, British India, Nourse Line, Federal y Eastern and Australian.

El entonces presidente del consejo de administración de la P. and O., Sir William Currie, tomó la decisión oportuna tras la botadura del "Himalaya" y, en la misma grada, se puso de inmediato la quilla del nuevo "Chusan".

La firma constructora, la famosa Vickers Armstrong, puso empeño y rapidez en la terminación del nuevo "liner" y, el 28 de junio de 1949, se procedió a su botadura en los astilleros de Barrow in Furness después del protocolario bautizo, en el cual actuó de madrina la vizcondesa Bruce, esposa del Honorable vizconde Bruce of Melbourne.

De 24.215 toneladas, son sus principales dimensiones 205 metros de eslora por 25,9 de manga y 8,9 de calado. Está propulsado por seis grupos de turbinas que, sobre dos ejes, le garantizan una media, en servicio normal, de 22 nudos.

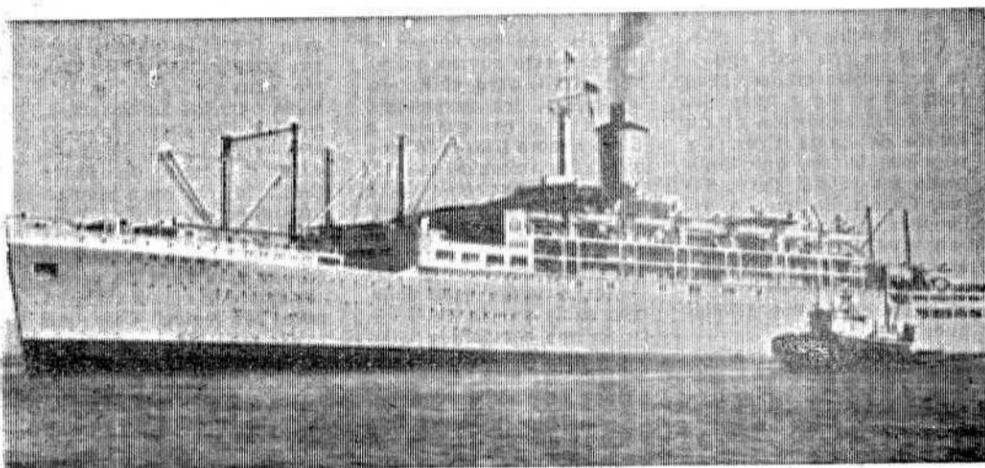
Cuando se botó, un portavoz de la naviera declaró a la Prensa que el coste total del nuevo trasatlántico se estimaba en 3.250.000 libras esterlinas y, cuando en 1950 quedó

totalmente terminado, se le consideró justamente como el "biggest ship of the year".

En junio del antes citado año, después de las pruebas oficiales de navegación, vejez y consumo, fue entregado a la P. and O. por la Vickers Armstrong. Esta, antes de ponerlo en la línea regular para la que había sido construido, decidió emplearlo en algunos cortos cruceros de turismo y, el 1 de julio, zarpó de Southampton con destino a Lisboa y Funchal. Luego realizó tres nuevos cruceros a puertos del Mediterráneo y, en septiembre, efectuó su viaje inaugural en la línea de Bombay. De allí regresó a Southampton y Londres para, ya en su segundo viaje, llegar hasta Hong Kong.

El éxito que obtuvo en aquellos sus primeros viajes de recreo hicieron que, de vez en cuando, se le retirase de la línea regular para dedicarlo a ellos. Y desde la helada Islandia a las Canarias del sol eterno, su estampa marinera se popularizó y, pronto, igual ocurrió en todos los puertos y fondeaderos del Mediterráneo milenario.

En 1952 sufrió lo que bien pudiéramos considerar como atentado a su estética. Y fue entonces cuando la chimenea ganó altura—unos 4 metros—y se remató con el sombrerete que la "Thornycroft" para, según entonces se declaró, "deflect soot and fumes clear of the after deck".



El "Oronsay" con su característico "Welsh hat" —sombrero galés— que, desde su construcción, se ha ido implantando como moda, y, entre los varios que lo han adoptado figuran los "Montserrat" y "Begoña".

La vieja contraseña, combinación de los colores españoles y portugueses de antaño, recuerda los tiempos en que la P. and O. no regía aún los mares de Extremo Oriente, y si se conformaba con un modesto asomarse al Mediterráneo, concretamente hasta Málaga, para,

El primer "Oronsay"

Para reemplazar sus unidades perdidas durante el curso de la primera guerra mundial, la Orient Line diseñó un tipo de trasatlántico de unas 20.000 toneladas, razonable velocidad, amplios espacios dedicados a carga y, al mismo tiempo, excelente acomodación para pasajeros.

La Vickers Armstrongs, en Barrow in Furness, construyó los "Orama", "Otranto" y "Orford" mientras que la John Brown and Co., en Clydebank, construía el "Oronsay".

Este fue entregado a la naviera en 1925 y, con sus gemelos, emprendió la línea de Londres a Melbourne y Sydney, con escalas intermedias en Nápoles, Port Said, Adem, Colombo, Fremantle y Adelaide.

De 20.043 toneladas, eran sus principales dimensiones 193 metros de eslora por 23 de manga. Sus turbinas le daban, sobre dos hélices, una potencia total de 20.000 S. H. P. y una media de 20 nudos; estas turbinas tomaban vapor de ocho calderas, repartidas en ocho cámaras independientes pa-

luego, poco a poco, extender el brazo de sus barcos hasta Alejandría. Y, una vez allí, el ferrocarril del istmo por un lado y sus barcos del mar Rojo por el otro, hicieron realidad un servicio que, hasta la apertura de Suez, fue de vital importancia para Inglaterra.

El 1 de enero de 1954, el "Oronsay" comenzó el nuevo servicio transpacífico de la Orient Line que, desde la retirada del "Aorangi", no se llevaba a cabo por ninguna naviera británica. Y de esta manera se creó un auténtico "round the World service" que, partiendo de Londres, recorría 46.000 millas antes de volver a dicho puerto vía Suez, Sydney, el Pacífico hasta Vancouver y San Francisco.

La estampa marinera de todos los "sister ships" de la serie era realmente magnífica: proa ligeramente lanzada, popa de crucero y, enmarcadas por dos altos palos de mucha guinda, igual número de altas chimeneas que, con el clásico "bell top" de los ingleses, tenían un aire gracioso y ligero.

Durante la guerra, todos fueron requisados por el Almirantazgo para su posterior utilización como transportes de tropas. Sin embargo algunos—el "Oronsay" entre ellos—fueron devueltos a sus armadores para mantener el servicio regular.

Pero cuando la paz llegó de nuevo al mundo, los "Orama", "Orford" y "Oronsay" habían resultado hundidos y sólo el "Orantes" se mantenía en servicio. Y cuando se reincorporó a su servicio normal, después de una completa modernización, se hizo público en la Prensa británica que estas obras habían rebasado el millón de li-

zo palo que, en el "Orcades", es tripode y ligero.

Tiene acomodación para 1.540 pasajeros—668 en primera y 833 en turista—y sus salones públicos han sido decorados por artistas ingleses y australianos.

El primer capitán que mandó el "Oronsay" fue Mr. T. L. Shurrock que, en calidad de simple agregado, había comenzado su carrera marinera en la barca de tres palos "Killarney", hundida el 8 de mayo de 1917 cuando, con madera de Brunswick a Liverpool, fue detenida por un submarino alemán que, después de hacer que la abandonase su dotación, la hundió a cañonazos.

En octubre de 1924, Mr. Shurrock embarcó como oficial en el "Ormuz", de la Orient Line, y, desde entonces permaneció en barcos de dicha naviera. En 1939 pasó como primer oficial al "Orion" y, después de una corta etapa en el "Ormonde", volvió a dicho "liner" del que, luego, tomó el mando.

Después de la guerra, el ca-

viejos mejor, suministrar una imagen esperanzadora de la vida. Son el pasado vivo en el presente. La continuidad sin interrupción del hombre en el tiempo.

¿Qué cosas no sabrán!
Lo saben todo. Y tal vez no sepan nada más allá de su quehacer, de sus menudas cosas íntimas, de su personalísima anécdota. Y probablemente, por la misma razón de que lo saben todo no preguntan nada. ¿Para qué? En realidad lo que interesa instintivamente a cada hombre no es menester emplazarlo entre dos signos de interrogación.

Baroja pensaba que para uno saber si existe cartesianamente no le es preciso pensar y deducir de este pensamiento una consecuencia. Y algo así por el estilo les sucede a estos hombres—hombres y también mujeres—que a lo largo de las olas del tiempo se sostienen a flote.

¿Qué puede haber de más importante?

En cierto modo, y dentro de un particular entendimiento de la riqueza, ellos son más ricos que los más ricos del pueblo. Son los protagonistas vivos de una historia muerta, y de ellos depende el que esa historia sea conocida tal como fue realmente en función de unos acontecimientos.

En especial los carpinteros y los zapateros entretienen sus horas de taller oyendo el canto de unos pájaros, limpiándoles las jaulas y silbándoles a través de las rejillas de alambre. Y los pájaros los conocen y responden al silbo con otro silbo, esa música no aprendida que dijo Fray Luis.

Por supuesto que el retablo tenía más figuras. Pero, una detrás de otra, han ido cayendo todas, y mientras unas se mantienen vigentes en la memoria, otras se las llevó la trampa del olvido.

Yo, de cuando en cuando, trazo la hebra con estos viejos amigos y me entero de muchas cosas. Pero sobre todo me entero de que están vivos y ni más ni menos viejos que hace tantos o cuantos años, lo que siempre es confortante.

Les digo que el tiempo no pasa por ellos, y ellos me responden que sí pasa. Después sonríen y siguen adelante con su tarea. Porque, eso sí, la vida que viven no es un regalo. Quizá no sea más que un destino. Una ilusión que aun cuando ya no dé flor, continúa firmemente arraigada a la tierra.

En mi pueblo todavía sueñan sus sueños reconcentrados unos hombres tan viejos que no se sabe si alguna vez fueron jóvenes.

La del "Chusan" es una remata aún con la gracia indiscutible de altos palos y chimenea con caída elegante, a la que no resta vistosidad el "Thornycroft top" que evita

El primer "Chusan" de la P. and O.

Hacia fines de la década del 40 del siglo pasado, en Inglaterra comenzó un interesante movimiento hacia una agilización de las líneas marítimas a puertos australianos. Por entonces, el viaje más corto era de, aproximadamente, 99 días y, el más largo, de 119. Pero no era sólo ésta la cuestión y la problemática estribaba, más que nada, en la demora que, a la espera de carga, había que llevar a cabo durante largo tiempo.

En 1849, Mr. Anderson, presidente del consejo de administración de la Peninsular and Oriental, presentó ante el Parlamento una oferta para hacerse cargo del servicio de correo a Bombay y, posteriormente, el de Singapur a Sydney.

Una línea ferroviaria cruzó el istmo de Suez y, pronto, venciendo la competencia de la Eastern Steam Navigation Company, la Peninsular and Oriental logró el oportuno contrato y, en 1852, el "Chusan"—de 690 toneladas—se hizo a la mar para, vía Ciudad del Cabo, alcanzar las aguas donde se desarrollaría su posterior vida marinera.

Era el "Chusan", gemelo del "Shanghai", uno de aquellos híbridos de vela y vapor y, entre las muchas innovaciones que los dos "sister ships" introdujeron en la flota de la P. and O., la más importante fue la de que, ambos estaban provistos de hélice, y no de ruedas, como hasta entonces lo habían estado todas las unidades que para la citada naviera se habían construido.

Para sus viajes por la costa china, aún cruzada de continuo por piratas, el "Chusan" estaba armado con varias piezas de artillería y, además sus calderas estaban conectadas a tuberías en cubierta que, en caso de asalto, lanzaban chorros de vapor ardiente sobre los puntos no batidos por la artillería y demás armas pequeñas que el barco llevaba para su propia defensa.

Como la terminación del "Shanghai" se retrasó considerablemente, la P. and O. destinó a la línea de Oriente—para mantener el servicio con el "Chusan"—al "Formosa", barco también de hélice y que, si bien de muy similares características a los otros dos, no reunía las necesarias condiciones y, pronto, fue reemplazado por el "Shanghai".

Por entonces, el contrato de correos estipulaba que, por cada día de retraso, la compañía tendría que pagar una multa de 500 libras y, por tanto, los barcos destinados a es-

tas líneas estaban especialmente diseñados y construidos. Fue un éxito la entrada en servicio de la pareja "Chusan" y "Shanghai" que, pronto, pasaron a la línea que unía Singapur con Sydney hasta que, años más tarde, fueron desplazados de ella por los más modernos "Bombay" y "Madras", unidades éstas que, con sus 1.186 toneladas y 750 H. P. de fuerza de máquinas, casi duplicaban la capacidad de los anteriores.

Nace un nuevo "Chusan"

Seramente afectada por la guerra, que le privó de sus mejores trasatlánticos, en 1945 la P. and O. se encontró con el para ella difícil problema de reconstruir su flota.

Algunos de sus "liners" habían sido requisados e incorporados a la Royal Navy en calidad de transportes y, por tanto, no se esperaba su próxima devolución en aquellas fechas en que comenzaba la repatriación de los contingentes combatientes. Otros, entre ellos el "Ranchi"—primera unidad inglesa de gran tonelaje que atracó en el muelle Sur—se transformaron en talleres flotantes y nodrizas para destructores y, por ello, no era factible—ni mucho menos rentable—su reconstrucción con vistas al servicio comercial.

En esta situación, realmente crítica, la P. and O. decidió co-

De 24.215 toneladas, son sus principales dimensiones 205 metros de eslora por 25,9 de manga y 8,9 de calado. Está propulsado por seis grupos de turbinas que, sobre dos ejes, le garantizan una media, en servicio normal, de 22 nudos.

Cuando se botó, un portavoz de la naviera declaró a la Prensa que el coste total del nuevo trasatlántico se estimaba en 3.250.000 libras esterlinas y, cuando en 1950 quedó

Su vida en la mar

El 12 de junio de 1953 tuvo el "Chusan" el primero—y hasta ahora único—serio contratiempo de su carrera. Y fue que, cuando navegaba cerca del barco-faro de South Goodwinds, entró en colisión con el carguero "Protector"—de la Harrison—que sufrió serias y graves averías.

El "Chusan", aguantándose sobre la máquina, permaneció en el lugar del suceso y prestó ayuda al "Protector" que, al garete, esperaba la llegada de los remolcadores de salvamento avisados por radio. Y cuando estos aparecieron y dieron sus estachas al averiado carguero, el "Chusan" viró en redondo y puso proa a Tilbury. Allí repararon sus averías con tal rapidez y precisión que, tres días más tarde, quedó listo para hacerse a la mar y proseguir su interrumpido viaje.

En 1956 se modificó su itinerario, desde Londres, se dirigió a Hong Kong con escalas en Bombay, Colombo, Penang y Singapur. En este mismo servicio le respaldaban los veteranos "Canton", "Carthage" y "Corfu".

Poco tiempo después, aprovechando uno de sus rutinarios reparos de casco y máquinas,

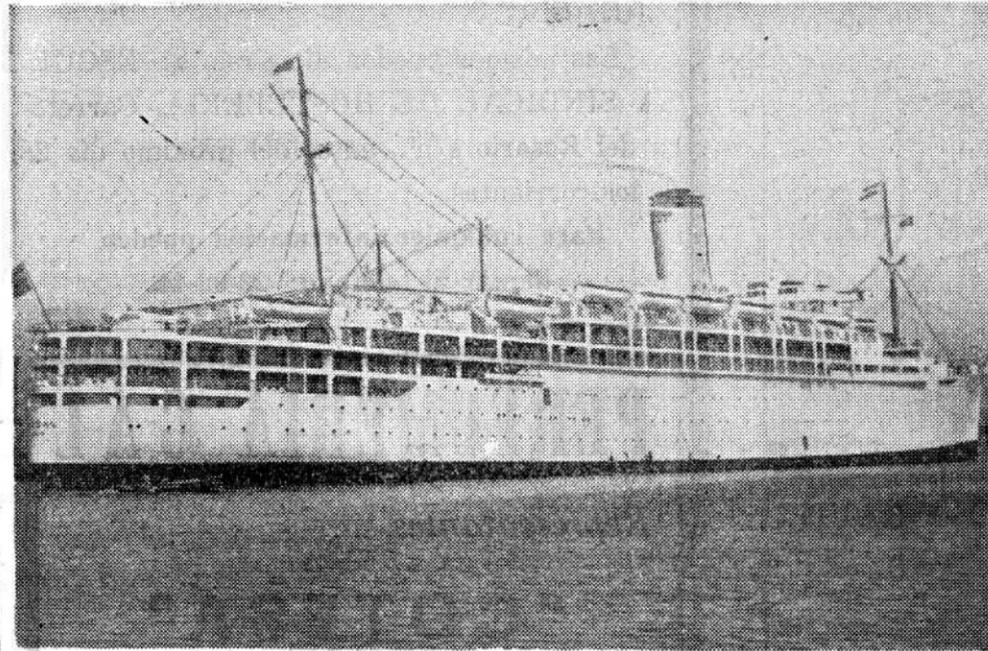
Drace y Melbourne, y Sydney, con escalas intermedias en Nápoles, Port Said, Adem, Colombo, Fremantle y Adelaide.

En 1952 sufrió lo que bien pudiéramos considerar como atentado a su estética. Y fue entonces cuando la chimenea ganó altura—unos 4 metros—y se remató con el sombrerete que la "Thornycroft" para, según entonces se declaró, "deflect soot and fumes clear of the after deck".

se le instalaron estabilizadores del tipo Beny Brown. Y éstos le confirieron la entonces honrosa distinción de ser el primer gran "liner" que con ellos salió a la mar. Al mismo tiempo se le reformó la acomodación y dotó —además— de aire acondicionado en todas las dependencias.

Hace ocho años, los ya antieconómicos "Carthage" y "Corfu" fueron dados de baja y desguazados. Entonces pasaron a navegar con el "Chusan" los aquí tan conocidos "Baudouinville" y "Jadotville" que, bajo la contraseña de la P. and O., tomaron los nombres de la pareja desguazada y abandonaron la línea del Congo, vía Santa Cruz de Tenerife, por la del Lejano Oriente.

En esta escala del "Chusan" ya no es la P. and O. la que figura como empresa armadora. En octubre de 1966 pasaron a ella los "Oriana", "Orsova" "Orcales" y "Oronsay"—hoy también en puerto—y, todos, formaron la actual P. and O. Orient Lines. Y, a tope, izaron los viejos colores de la primera de las dos navieras que, integradas en una sola, aún dominan las rutas de Australia y Oriente.



La esbelta estampa marinera del "Chusan", de la P. and O. —Orient Lines—, que, en viaje regular desde Australia, llegará hoy a nuestro puerto.

En 1952 sufrió lo que bien pudiéramos considerar como atentado a su estética. Y fue entonces cuando la chimenea ganó altura—unos 4 metros—y se remató con el sombrerete que la "Thornycroft" para, según entonces se declaró, "deflect soot and fumes clear of the after deck".

En 1952 sufrió lo que bien pudiéramos considerar como atentado a su estética. Y fue entonces cuando la chimenea ganó altura—unos 4 metros—y se remató con el sombrerete que la "Thornycroft" para, según entonces se declaró, "deflect soot and fumes clear of the after deck".

En 1952 sufrió lo que bien pudiéramos considerar como atentado a su estética. Y fue entonces cuando la chimenea ganó altura—unos 4 metros—y se remató con el sombrerete que la "Thornycroft" para, según entonces se declaró, "deflect soot and fumes clear of the after deck".

El actual "Oronsay"

Con sus 27.632 toneladas, son sus principales dimensiones 216 metros de eslora por 27,4 de manga y 9,2 de calado. Construido en los astilleros de la Vickers Armstrongs Ltd. en Barrow fue botado el 30 de junio de 1950 y, muy similar en líneas marinerías al "Orcales", está equipado con turbinas de vapor que, sobre dos hélices, le dan 22 nudos de media.

La construcción del "Oronsay" costó unos cuatro millones de libras esterlinas y, en el 16 de mayo de 1951, ya estaba listo para hacerse a la mar, en su primer viaje, en la línea de Australia.

Una de las características más importantes que por entonces daban notoriedad al "Oronsay" eran las seis cubiertas destinadas a la acomodación para pasajeros. Estas eran las denominadas Stadium, Veranda, A, B, C, y D. En esta última se encuentra instalado el comedor principal que, junto a él, lleva uno para niños y otro, pequeño, de carácter privado.

Algunos camarotes se encuentran instalados hacia proa pero, en su mayoría, estos lo están en las cubiertas C, B y A. En ésta última, y mirando hacia popa, se encuentra una típica taberna.

Los salones públicos están en la cubierta Veranda, en la cual también se han instalado las salas para uso de los niños de corta edad. Los camarotes de primera son de una o dos plazas y, en un elevado porcentaje, cuentan con servicios particulares.

A popa, y de cubierta A a la F, se encuentran los de clase turista. Estos son en su mayoría de cuatro plazas, y en las

VENDO BAR EN LA LAGUNA CON VIVIENDA

Extraordinaria rentabilidad a demostrar diariamente. Precio 1.100.000 pesetas.

OPORTUNIDAD CON FACILIDADES A TRATAR.

Asuncionistas, 24. Teléfono 22.04.18.

tema por un submarino alemán que, después de hacer que la abandonase su dotación, la hundió a cañonazos. En octubre de 1924, Mr. Shurrock embarcó como oficial en el "Ormuz", de la Orient Line, y, desde entonces permaneció en barcos de dicha naviera. En 1939 pasó como primer oficial al "Orion" y, después de una corta etapa en el "Ormonde", volvió a dicho "liner" del que, luego, tomó el mando.

Después de la guerra, el capitán Shurrock mandó el "Empire Orwell", "Orion" y "Orcaades" y, ya modernizado y entregado a la naviera el "Otranto", fue transferido a éste. En 1959, el nuevo "Oronsay" fue modernizado y, al mismo tiempo que se llevaba a cabo un repaso general de casco y máquinas, se le instaló aire acondicionado en todas sus dependencias.

HOY, DESFILE DE MODELOS

"VARGAS OCHAGAVIA", EN EL HOTEL MENCEY



A las seis de esta tarde, en el hotel "Mencey", tendrá lugar un desfile de modelos organizado por la Asociación Española de la Lucha contra el Cáncer, a través de su Junta Provincial de Santa Cruz de Tenerife, en beneficio de su humanitaria obra.

Durante este paso de modelos, se sorteará uno entre los asistentes.

El que presentamos es un conjunto de pantalón cuerpo y chaqueta en hilo reversible, amarillo y azul marino.

Los peinados serán de "Isa".