

# Actualidad Insular

Pequeña crónica de SANTA CRUZ

Por Juan A. PADRON ALBORNOZ

## Los dos "Isla de Menorca" de la Compañía Trasmediterránea

### El primero -antiguo "Theseus"- realizó servicios regulares con Canarias hace 50 años

Hace unos días que, en estas mismas páginas, Francisco Pérez Triano —un malagueño que sintió crecer su vocación marinera a la sombra de la «marquesina» y de la vieja farola del puerto tinerfeño— se ocupó del «Isla de Menorca», el ferry de la Compañía Trasmediterránea que, en fecha no muy lejana, será destinado a servir la línea regular entre Los Cristianos y San Sebastián de la Gomera.

Cuando Pérez Triano se ocupó del moderno ferry, se cumplía medio siglo de que, desde Sevilla y Cádiz, el primero de su nombre bajo la contraseña de la citada naviera hacía línea regular con puertos canarios y, con aquellos palos de mucha guinda y en caída elegante, enmarcaba la chimenea que —adornada con «mamburús»— dejaba escapar el negro y espeso penacho que daba sombra a la estela de rotas espumas.

Aquel primer «Isla de Menorca» perteneció a la Marítima de Mahón, naviera que surgió de la fusión —en 1895— de la Sociedad Mahonesa de Vapores y La Menorquina, Sociedad de Navegación.

La primera inició sus actividades en 1854 con el «Mahónés», vapor de construcción inglesa al que, en 1860, se unió el «Menorca», también producto de astilleros británicos. En 1877 se adquirió el «Puerto Mahón» y, tres años más tarde, arboló la contraseña de la naviera el «Nuevo Mahónés», comprado a armadores de la Ciudad Condal.

La Menorquina, Sociedad de Navegación, se constituyó en 1893 y —con 500.000 pesetas de

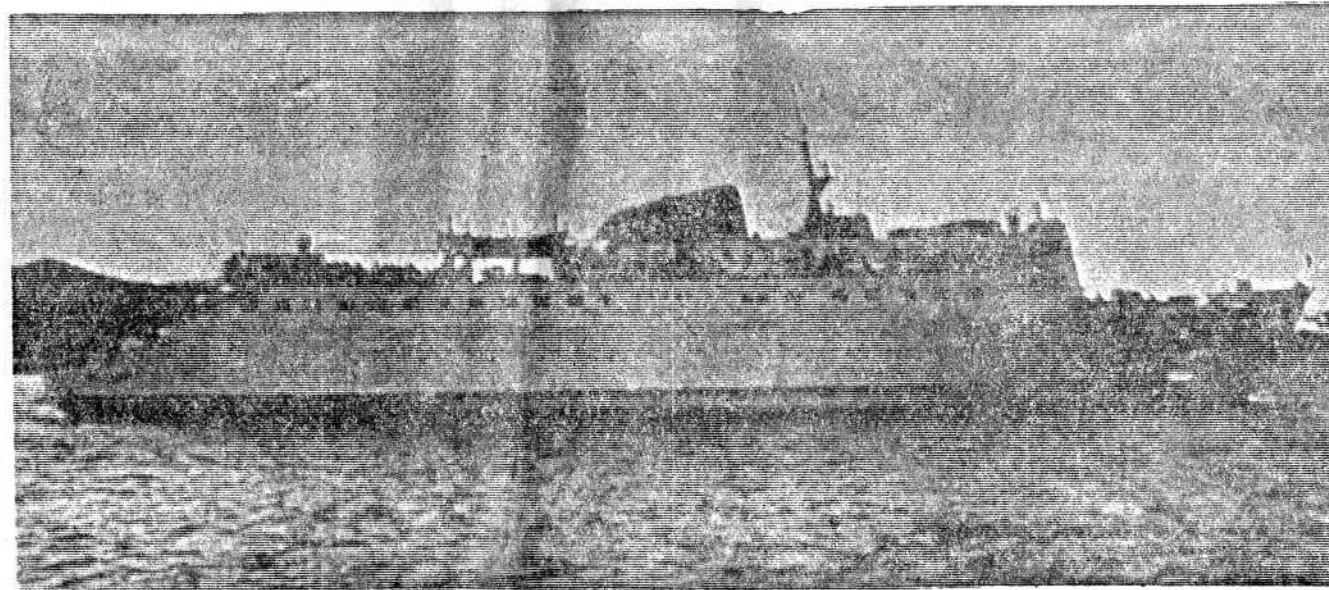
230 pies de eslora por 29,9 de manga— que, en 1883, había sido botado en los astilleros de la firma Forgas et Chantiers de la Méditerranée, en La Seyne. Estaba equipado con una máquina de alta y baja, producto de las mismas factorías de la empresa constructora, y —con el nombre de «Theseus»— arbolaba bandera griega y contraseña de la Hellenic S.S. Co., de El Pireo.

En 1898 fue modernizado —se le instalaron también nuevas cauderas— y, dos años después, pasó a la Marítima de Mahón que, por entonces, mantenía las líneas regulares con Palma de Mallorca y Barcelona.

Sobre la incorporación de la Marítima de Mahón a la Trasmediterránea, don Juan Pou Muntaner escribió recientemente: «En 1917, la naciente Trasmediterránea gestionaba la absorción de la Islaña Marítima y de la Marítima de Mahón y, tras largas deliberaciones y consiguiente oposición por parte de muchas esferas que a todo trance pretendían evitar la desaparición de aquellas navieras tan entrañablemente isleñas, al año siguiente lograba adquirir la totalidad de acciones de La Marítima y en 1919 la mayoría de la Islaña Marítima, de tal manera que a partir de esta fecha corrían a cargo de la Trasmediterránea los servicios regulares de las islas con la Península e interinsulares».

La Compañía Trasmediterránea, obra personal del doctor Dómene —gerente de la Compañía Valenciana de Vapores y Correos de África— se constituyó el 25 de noviembre de 1916 y,

El nuevo es un moderno ferry de 2.615 toneladas que, con capacidad para 683 pasajeros y 70 automóviles, hará la línea Los Cristianos-San Sebastián de la Gomera



El nuevo «Isla de Menorca», adquirido en 1971 a la naviera sueca Linjebuss International A. B., en cuya flota navegaba con el nombre de «Linda Scarlet». (Reproducción fotográfica, Juan Hernández).

Compañía Marítima de Barcelona —filial de la MacAndrews inglesa—, la Islaña Marítima y, ya en 1930, la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Ca-

de Mykonos, Naxos, Milo, Santorin, Keos, etc.

Tras varios años en las líneas regulares de la Trasmediterránea entre Baleares y Barcelona, el «Isla de Menorca» pasó a la de Canarias y, ya en septiembre de 1925, con otros buques de la Trasmediterránea figuró en la flota de transporte que tomaron parte en el desembarco de Alhucemas. Ellos tomaron a su bordo las brigadas de los generales Fernández Pérez y Suro que, a su vez, se organizaban en columnas al mando de los coroneles Franco, Goded, Vera, Martín González y teniente coronel Campins.

celó y «Villarreal», si bien estos dos últimos figuraban habilitados como buques-hospital.

Volvió el «Isla de Menorca» a las Baleares y, durante años, lució el gallardetón rojiblanco en las aguas del Mediterráneo. Vino luego la guerra y, con otros barcos, tomó parte en la evacuación de las fuerzas que, al mando del capitán Bayo, habían desembarcado en Ibiza el 9 de agosto, fuerzas que —el día 1— también lo hicieron al Sur y Norte de Puerto Cristo, en la costa oriental de Mallorca.

El «Isla de Menorca» reembarcó en septiembre parte de

«Mar Negro» y «Mar Cantábrico», ambas de la Compañía Marítima del Nervión.

El «Isla de Menorca» continuó sus singladuras por el Mediterráneo en guerra hasta que, el 14 de marzo de 1938 fue hundido por la aviación en las costas de Cambrils, en Tarragona.

Terminada la lucha, mientras otros mercantes españoles y extranjeros eran puestos a flote por la Comisión de la Armada para el Salvamento de Buques, el «Isla de Menorca» no fue considerado de económica recuperación y, en 1941, sus restos fueron desguazados.

De aquellos barcos que la Marítima de Mahón cedió a la Trasmediterránea, el «Menorquin —antiguo «Palma», de la Sociedad de Navegación Este-

na— había sido desguazado en Génova en 1928. El «Monte Toro» había sido hundido en agosto de 1937 cerca de Cabo Palos y, el «Mahón», había sufrido igual triste suerte en Barcelona. A flote y reconstruido, fue rebautizado «Gobernador Chacón» y, tras varios años como correo en aguas de Guinea y Fernando Poo, fue desguazado en 1957, casi al mismo tiempo que el «Ciudadela» —antiguo «Leonard Spear» del Liverpool Pilots Service— era adquirido por Astigarraga y arriaba el gallardetón de la Trasmediterránea.

#### EL NUEVO «ISLA DE MENORCA»

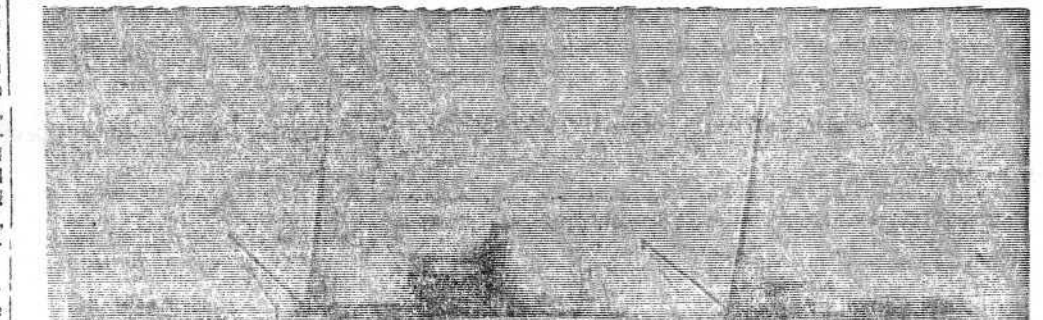
En 1971, la Compañía Trasmediterránea dio de baja al «Romeu» —que pasó a bandera de

la República de Guinea Ecuatorial con el nuevo nombre de «Enrique Nwo»— y, al mismo tiempo, adquirió el ferry «Linda Scarlet», propiedad hasta entonces de la naviera Linjebuss International A.B., de Helsingborg.

Esta naviera mantenía servicios en el Báltico y Kattegat con el «Betula» —antiguo inglés «Perch Rock», construido en 1929— al que luego se unió el «Primula», de 1.064 toneladas y botado en mayo de 1960 en los astilleros de la A.B. Finnboda Varf. En 1961 se entregó el «Linda Scarlet» y, en 1964, entraron en servicio los «Carola» y «Dana Scarlet», construidos ambos por la Oresundvarvet.

El «Linda Scarlet» —hoy «Isla de Menorca»— fue botado en 1961 en los astilleros de la firma holandesa Schiedamsche Schipsw., en Groot-Amers. De 2.615 toneladas, son sus principales dimensiones 77,88 metros de eslora por 14 de manga y, equipado con dos motores Klockner-Humboldt Deutz —de ocho cilindros y 2.000 B.H.P. de potencia— alcanza media de 14 nudos. El casco está soldado eléctricamente y, en cuatro cubiertas, tiene capacidad para el transporte de 683 pasajeros y 70 automóviles de tipo medio.

El «Isla de Menorca» lleva hélice de maniobra a proa y su estampa marinera, muy moderna, fina y estilizada, es fiel reflejo de los ferries suecos y daneses, de esos que —desde el Báltico— se han extendido por todos los mares y puertos del mundo.



contrasena de la naviera el «Nuevo Mahón», comprado a armadores de la Ciudad Con-

La Menorquina, Sociedad de Navegación, se constituyó en 1893 y —con 500.000 pesetas de

interinsulares». La Compañía Trasmediterránea, obra personal del doctor Dómine —gerente de la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África— se constituyó el 25 de noviembre de 1916 y,

Compañía Marítima de Barcelona —filial de la MacAndrews inglesa—, la Isla Marítima y ya en 1930, la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Ca-

de Mykonos, Naxos, Milo, Santorin, Keos, etc.

Tras varios años en las líneas regulares de la Trasmediterránea entre Baleares y Barcelona, el «Isla de Menorca» pasó a la de Canarias y, ya en septiembre de 1925, con otros buques de la Trasmediterránea figuró en la flota de transporte que tomaron parte en el desembarco de Alhucemas. Ellos tomaron a su bordo las brigadas de los generales Fernández Pérez y Saro que, a su vez, se organizaban en columnas al mando de los coroneles Franco, Godeál, Vera, Martín González y teniente coronel Campins.

Con el «Isla de Menorca», en esta operación —decisiva para la campaña de Marruecos— tomaron parte los «A. Lázaro», «Navarra», «Aragón», «Sagunto», «Alhambra», «Jorge Juan», «Florida» —el «Río Francolí» de nuestros días—, «Roger de Flor», «Cullera», «Romeu», «Hespérides», «Menorquin», «Jaime II», «Capitán Segarra», «Escolano», «V. Ferrer», «Castilla», «Vicente La Roda», «A. Cola», «Bar-

celó» y «Villarreal», si bien estos dos últimos figuraban habilitados como buques-hospital.

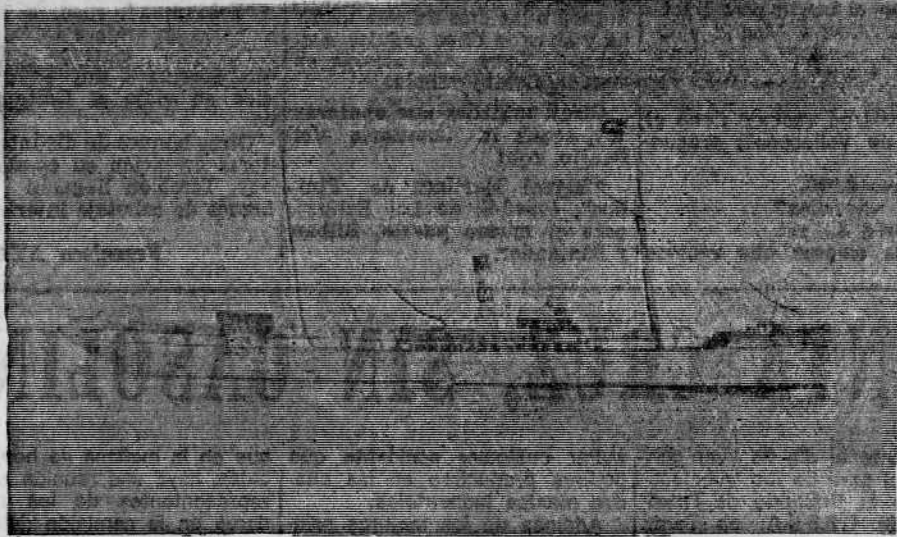
Volvió el «Isla de Menorca» a las Baleares y, durante años, lució el gallardetón rojiblanco en las aguas del Mediterráneo. Vino luego la guerra y, con otros barcos, tomó parte en la evacuación de las fuerzas que, al mando del capitán Bayo, habían desembarcado en Ibiza el 9 de agosto, fuerzas que —el día 1— también lo hicieron al Sur y Norte de Puerto Cristo, en la costa oriental de Mallorca.

El «Isla de Menorca» reembarcó en septiembre parte de las tropas de la Columna Baleares que se encontraban en Ibiza y, con ellas a su bordo, arribó a Barcelona. En esta operación contra Ibiza y Mallorca intervinieron los «Isla de Tenerife», «Ciudad de Barcelona», «Ciudad de Tarragona», «Ciudadela», «Mahón» y «Rey Jaime II», todos de la Trasmediterránea. Con ellos también lo hicieron, entre otras unidades menores —incluso motoveleros y el

yate «Rosa V.V.» —el «Marqués de Comillas», de la Transatlántica Española; el «Cabo Silleiro», de Ybarra, y las motonaves

«ISLA DE MENORCA» En 1971, la Compañía Trasmediterránea dio de baja al «Romeu» —que pasó a bandera de

de los terries suecos y daneses, de esos que —desde el Báltico— se han extendido por todos los mares y puertos del mundo.



El vapor «Menorquin» —antiguo «Palma», de la Sociedad de Navegación Estena— que, con el resto de la flota de la Marítima de Mahón, pasó a la Trasmediterránea en 1918.

capital social— contaba con los vapores «Ciudad de Mahón», «Menorquin» y «Ciudadela».

La ya Marítima de Mahón adquirió en 1900 el vapor que, tras arbolar bandera española, recibió el nuevo nombre de «Isla de Menorca» y, ocho años después, compró el «Monte Toro», seguido en 1911 por los «Mahón» y «Ciudadela».

Aquel primer «Isla de Menorca», de 1.003 toneladas brutas y 773 netas, era un vapor de casco de acero y hierro —de

el 1 de enero del año siguiente, comenzó su vida legal como tal naviera. Con 100 millones de pesetas de capital social y sede en Barcelona, la flota de la naviera se formó a base de las aportadas por la citada Compañía Valenciana, Navegación e Industria, Vinuesa, Línea de Vapores Tintoré y la de Ferrer y Peset.

Con 49 vapores y más de 45.000 toneladas de registro, la Trasmediterránea incorporó luego a la Marítima de Mahón, la

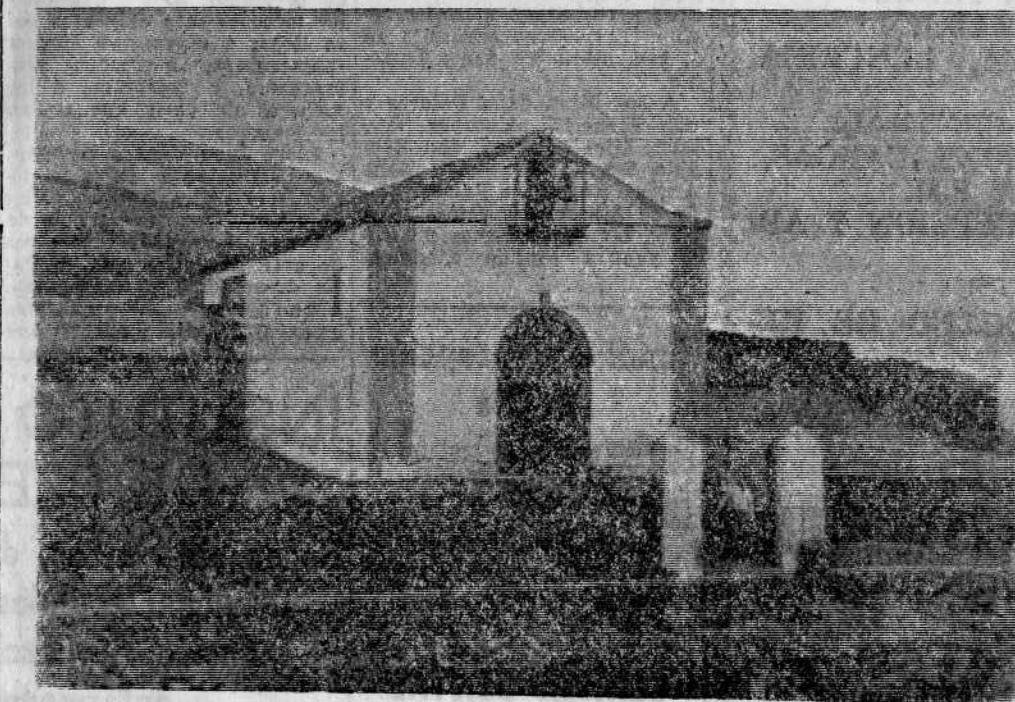
naviera, cuyas acciones estaban en manos de la Elder Dempster inglesa.

#### EL «ISLA DE MENORCA» Y LA TRASMEDITERRANEA

Esta fue la naviera cuya contraseña arboló el «Isla de Menorca», aquel antiguo «Theseus» cuyas primeras singladuras fueron en aguas cargadas de historia, aquellas del Egeo en que, como reliquias del pasado, sonaban —suenan— los nombres

## EL HIERRO LAS ASOCIACIONES DE AMAS DE CASA Y SUS PROYECTOS

Por DANIEL PADILLA



La histórica ermita de Santiago Apóstol, cuya plaza proyecta reformar y embellecer la Asociación de Amas de Casa de la villa de Valverde.

Labores y actos que pueden considerarse específicos de esta clase de Asociaciones es muy necesario que se lleven a cabo en el Hierro, isla en la cual todo lo decorativo y de ornato está muy abandonado, lo mismo que olvidadas manifestaciones artísticas que antes eran muy corrientes, sobre todo en la segunda mitad del siglo pasado y primeros años del presente. De ahí que resulte muy interesante que con esa finalidad se hayan creado tres de estas Asociaciones, una en la villa de Valverde, otra en El Pinar y la tercera en La Frontera, en el valle del Golfo, y que se propongan confeccionar proyectos de limpieza y ornato de las calles y plazas, cuidado de los templos, organización de actos artísticos y de fiestas y juegos infantiles. También procurar que no falten en los mercados de los pueblos aquellos artículos alimenticios considerados indispensables, especialmente pescado y verduras, que son los que suelen experimentar una mayor escasez, sobre todo los pescados sanos, como viejas, cabrillas y meros, que aún se cogen abundantemente, se venden diariamente para la exportación a otras islas del Archipiélago.

Sabemos que las Asociaciones de Amas de Casa de La Frontera y El Pinar proyectan realizar trabajos de embellecimiento y ornato en las plazas de la Candelaria y Tigaday, en el valle del Golfo, y en la de San Antonio Abad del pueblo de El Pinar, pero es sólo esto es lo que conocemos de las ac-

tividades a desarrollar en el futuro de todo ese quehacer que les es propio.

Los datos más precisos al respecto los tenemos de la villa de Valverde, suministrados por doña Alvarita Padrón y P. drón, señora que ha sido elegida «Ama de Casa» de la is-

la del Hierro en varios cursos de este tipo y una de las más activas e interesadas en el progreso de la Asociación a que ahora pertenece, que bien podría ser continuación de la extinguida Sociedad de Damas de la villa de Valverde de tan grata memoria.

Antes de nada trabajos de ornato y embellecimiento de la mencionada villa capital, empezando por construir parterres para flores en la carretera de entrada de la misma, según se viene del puerto y aeropuerto, así como también plantar árboles y flores en la avenida que

lleva el nombre del historiado herreño Dacio Darías, de reciente apertura, y trabajos e los últimos que deben realizarse, de acuerdo con su criterio —que compartimos plenamente— simultaneándolos con lo de el afirmado asfáltico de dicha vía, previsto y adjudicado, en subasta, al contratista don Nicolás Pérez Arteaga, a fin de determinar mejor los espacios de las aceras que deben acondicionarse para practicar esas plantaciones, en todo lo largo de la nueva avenida, no inferior a los 1.500 metros.

Se continuará después con el embellecimiento de las plazas de la Iglesia, que lleva el nombre del coronel de Ingenieros, don José Rodrigo Valabriga y Brito, la histórica del Cabildo y la de la ermita de Santiago Apóstol, las dos primeras emplazadas en el centro de la villa y la última en su extremo del Norte, donde se extiende un bonito y progresivo barrio.

No hay para que decir que los trabajos y demás actividades que se proponen realizar las Asociaciones de Amas de Casa de la Villa de Valverde, El Pinar y La Frontera, necesitan de ayudas en dinero, y no de poco, pero esperan las señoras que las forman obtenerlo del Cabildo Insular y de los Ayuntamientos de la villa de Valverde y La Frontera. Estas damas no pueden poner sino su entusiasmo y buena voluntad, que es bastante y de mucho agradecer por parte del pueblo. Lamentable sería que no se comprendiera así.

## Noticiario de LA PALMA

Siguen a buen ritmo las obras en el puerto de la capital palmera  
Precipitaciones benéficas para la agricultura

### DESDE BREÑA BAJA

# El alma

Es la secreta e inmortal substancia. Misterioso perfume de la vida; impalpable vigencia mantenida que lleva todo ser en su fragancia.

El alma e nuestras cosas da elegancia y parece que a amarlas nos convida; vemos en ellas la ilusión nacida en el diario trajín y la constancia.

Es justo sostener que nos alienta y que nuestros impulsos alimenta con el silencio de su eterna voz.

Es un soplo de vida en nuestro ser oculto a los sentidos; por tener el secreto inmortal del mismo Dios.

G. Galván de las Casas

SANTA CRUZ DE LA PALMA. (Por télex, de nuestro corresponsal Domingo Acosta Pérez).—El puerto ofrece parecido aspecto que en jornadas anteriores, encontrándose totalmente ocupado en su línea disponible de atraque. Entre las unidades entradas, destaca «Isla de Formentera», a cargar una importante partida de plátanos y se espera el «Villa de Bilbao» con el mismo objeto y que desembarcará algunas partidas de diversas mercancías. Entre tanto, se siguen las obras en el Dique, a ampliar en doscientos metros, ejecutado en más de un cincuenta por ciento, calculándose que estará finalizado para principios o mediados del venidero año. El presupuesto de esta importante obra es de ciento treinta y siete millones de pesetas y se ha previsto la ejecución de otro proyecto parcial, desglosado del general de ordenación, pa-

(Pasa a la página 20)