

LA ISLA Y LOS BARCOS

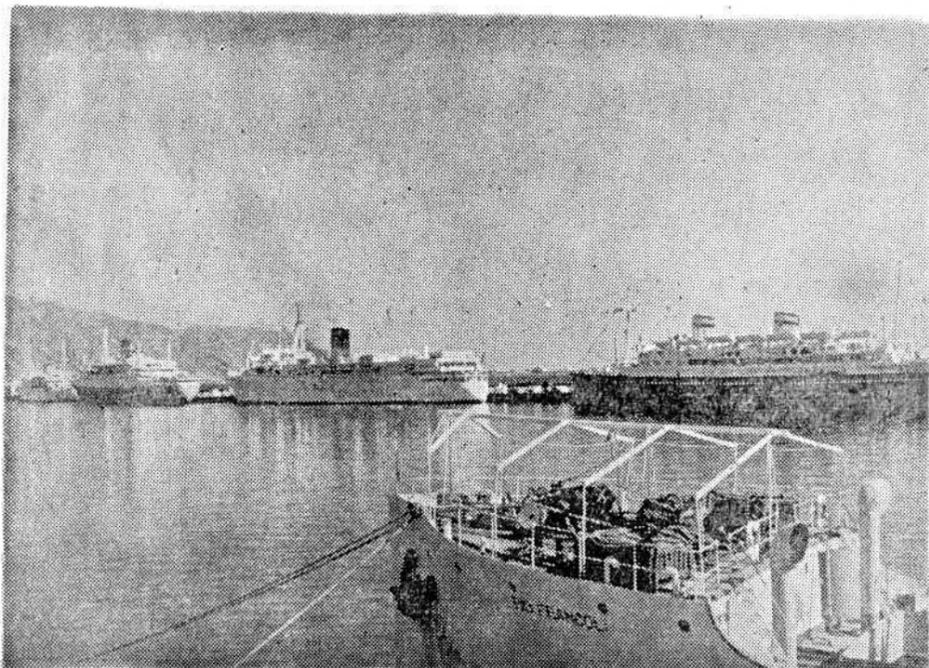
TURISMO POR EL MAR

Santa Cruz en el desarrollo e itinerarios del turismo marítimo

De los viejos fruteros de la Yeoward al "France" y el "United States"

El "Eugenio C" "el trasatlántico del año 2.000", vendrá en la próxima temporada

Por Juan Antonio PADRON ALBORNOZ



Cerca de la bocana del puerto, el "Abeville" deslansa de sus singladuras desde el Congo. Tras él, tres trasatlánticos —"Statendam", "Arkadia" y "Batory"— vuelcan sobre la ciudad y la isla la alegría y el colorido de sus turistas.

El hombre primitivo que en su rudimentaria embarcación halló placer en viajar después de su trabajo, fue —según el comentarista naval Keith P. Lewis— el primer turista que realizó un crucero marítimo.

Sin necesidad de remontarnos a épocas tan pretéritas, ni siquiera a otras más cercanas en el tiempo, puede y debe fijarse el comienzo del turismo por mar en la segunda mitad del pasado siglo. El inglés, devorado por el "spleen", abandonó sus nieblas y, respaldado por el tintineo de sus áureas guineas, buscó el aire libre y el sol del Mediterráneo. Era la época de la paz victoriana en que, la viuda de Windsor, guiaba con mano maternal y experta los destinos de

Lisboa, Gibraltar y Málaga. El "fast and reliable mail service", estaba al servicio del comercio imperial. Los vapores de entonces —"Chusan", "Pera", "Madrid", "Shanghai", etc.— iban siempre repletos de un muy particular pasaje que, tras cruzar el istmo de Suez, embarcaba de nuevo en las orillas del mar Rojo, para dirigirse a Bombay en las unidades de la East India Company.

Junto a estos funcionarios gubernamentales, los primeros turistas europeos descubrieron el milenario y siempre nuevo Mediterráneo. Thackeray contribuyó, con su prosa viva y propia experiencia, a popularizar los viajes de recreo por mar. Julio Verne, con travesía en el "Great Eastern" Dickens y otros mu-

patentizaron sus elogiosas opiniones.

La isla ganó fama y renombre por las rutas sin senderos de la mar. De los barcos acostumbrados a sestear periódicamente en sus aguas remansadas, el nombre sonoro de la vieja Nivaria saltó a otros y fue costumbre, que aún se mantiene, el cruzar frente a Santa Cruz aterrados y casi harajando la costa.

Los diarios de los veleros de altura se ilustraban con mucha frecuencia y eran, al final de las singladuras contadas en largos meses, verdaderas joyas del humilde y paciente arte mariner. Hoy se conservan con toda propiedad y, en sus hojas manchadas por el paso del tiempo y los ronciones del océano, revive un mundo ido para siempre

"British Queen" abrieron con sus proas el comienzo de una nueva era, pero cuando esto ocurrió, ya Tenerife había iniciado sus operaciones como puerto de así obligatoria escala. Cuando el número de barcos de vapor era aún exiguo y no existían las hoy centenarias y tan conocidas naves que primeramente lo adoptaron, ya nuestro embrionario puerto se encontraba en condiciones de repostar a los barcos con necesidad de ello.

La actividad aumentó considerablemente en el puerto durante el transcurso de pocos años. A los esbeltos y finos veleros isleños que transportaban nuestros productos a puertos de América, uníanse otros, de bandera británica en especial, que traficaban entre el Archipiélago y Europa. Junto a ellos, pronto fue creciendo el número de vapores que en tránsito nos visitaban, puesto que el desarrollo y seguridad obtenidos por la navegación a vapor hizo se generalizase este medio de propulsión entre los emprendedores navieros que, en Europa, asistían interesados al desenvolvimiento económico de otros continentes.

Para atender debidamente al aumento de tráfico de pasajeros y mercancías, se fundan nuevas empresas que, con la firme ayuda del vapor, crean líneas fijas y regulares a través de los mares, y aunque los románticos veleros se sostienen firmemente, en lontananza aumenta de tamaño el para ellos trágico fantasma del barco de vapor.

Es entonces cuando para Tenerife es llegado el momento a que antes hacíamos referencia. Las nuevas líneas a puertos de Australia, India, África y la joven América del Sur, se basan en Santa Cruz y, a su compás de desarrollo y crecimiento, también el puerto se desenvuelve y toma nuevo aspecto el porvenir de la isla.

En 1851, la African Steamship Co. logra el contrato del Almirantazgo británico para el servicio de correos a puertos occiden-

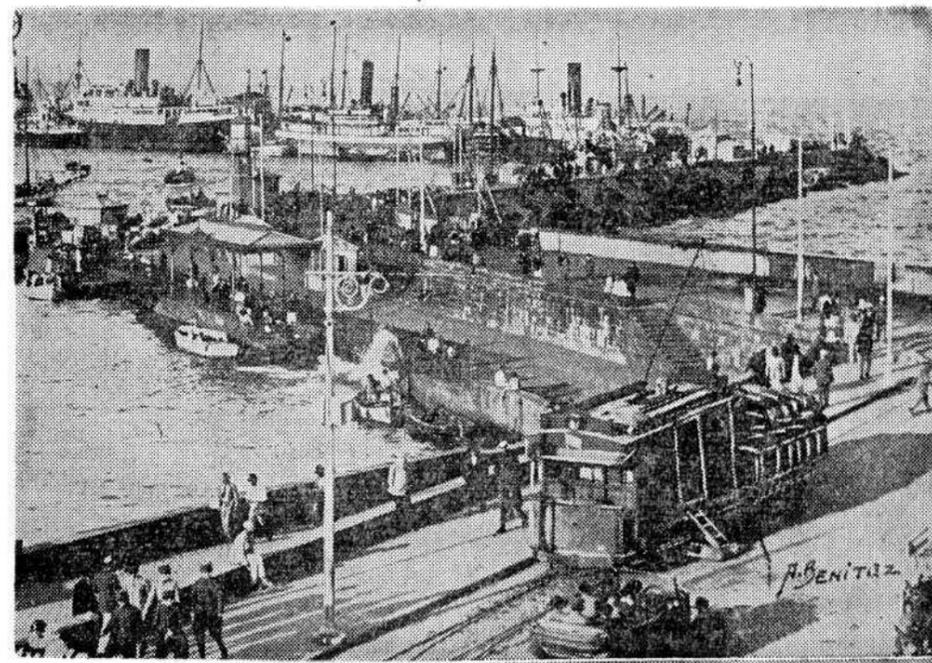
tes con los colores de la bandera nacional española, había prestado con rapidez un servicio magnífico. Los "Alca", "Aguila", "Avoceta", "Ardeola" y "Andorinha" fueron nombres que, pasando de viejos a nuevos barcos llegaron hasta nuestros días.

Junto a la condesa de Kintores, llegada en un Castile, un "liner" de la Woermann alemán: desembarcaba al príncipe de Reuss y a los duques de Mecklenburgo. Sir S. Clark, ayudante de campo de Su Majestad británica, llegaba a la isla, en busca de descanso, al mismo tiempo que lo hacía el célebre Brindis de Sala —el "Paganini Negro"— el príncipe Ouronoff, y la hermana de Cecil Rhodes.

APARECE EL "CRUISING LINER"

A comienzos del siglo la Prensa inglesa se volcó en alabanzas del clima y paisaje de la isla. Los "The Daily Graphic", "Pall Mall Gazette", "Daily Mail", "The Traveller", "The African World", "The Times" y "The Illustrated London News" dedicaron sus titulares a la isla del Teide y sus hermanas. Mr. Charles Cowen confesaba: "El que desee ver lo único e inigualable que la Naturaleza ha puesto en el planeta, que vaya al Valle de la Orotava".

Los reportajes entonces aparecidos iban ilustrados con magníficos dibujos a pluma que, con toda propiedad, recogían nuestro tipismo y costumbres. El humorismo inglés, único e inigualable, se regodeaba llevando a las páginas de sus diarios la estampa para ellos inédita de los apuros de una caravana de turistas que,



Una vieja estampa del puerto de Santa Cruz. Enmarcado entre la farola y los palos de una goleta, un frutero de la Yeoward pone su silueta característica y marinera. Los "Alca", "Aguila", "Adeola", "Avoceta" y "Andorinha" son nombres que, aún traen a la mente aquellos pequeños trasatlánticos cuya chimenea se adornaba con los colores de la bandera española.

bidamente artillados, participan en la lucha.

Santa Cruz recibe entonces la visita, corta siempre, de los trasatlánticos irreconocibles bajo su nuevo aspecto de unidades de la Royal Navy. Los "Victorian", "Marmora", "Calgarian", "Carmania" y "Ophir", que recalán

el pequeño noruego "Meteor". Este, de línea clásica, chimenea en caída y proa de violín, fue en Tenerife el predecesor del "Stella Polaris" y del "Venus" que, durante muchos años, tan buenos y meritorios servicios han prestado —lo hacen aún— a la isla.

meros de esta nacionalidad que llegaron a Canarias.

DE LA DEPRESION ECONOMICA AL SEGUNDO CONFLICTO BELICO

Con el "Duchess of Richmond" —a bordo del cual viajaba Sir Robert Baden Powell— la Canadian Pacific inicia sus escalas en Santa Cruz. La Cunard vuelve con su "Laconia", la Orient Line con el "Otranto" y, nuevo en la competencia, llega el "Flandria", del Lloyd Real Holandés.

Por entonces, ya las condiciones de tráfico comenzaban a ser afectadas por la crisis financiera de Wall Street y muchas navieras dedicaron sus "lines" a con-



sus aureas guineas, busco el aire libre y el sol del Mediterráneo. Era la época de la paz victoriana en que, la viuda de Windsor, guiaba con mano maternal y experta los destinos de un vasto imperio.

La flota británica de "tramps" y "liners" cubría los océanos del mundo. A su bordo, los "gentlemen" y "ladies" huían de los fríos inviernos y de las ciudades que, a impulsos de la revolución industrial, cambiaban rápidamente de ambiente y fisonomía.

El pueblo inglés lleva el mar en la sangre y ha tenido, y tiene, conciencia de lo que representa para el armónico desarrollo de su economía. Los "steamers" de antaño, híbridos de vela y vapor, zarpaban de los puertos del Reino Unido bajo el negro penacho que escapaba de alta y delgada chimenea. Esta, con caída graciosa, se ocultaba, como avergonzada de su impudicia y fealdad, tras todo el trapo que los palos, vergas y picos aguantaban. La línea fina y marinera de casco se quebraba con los tambores de las ruedas que, en plena navegación, daban al barco estampa de dama con guardainfante y un lento y majestuoso andar.

La hoy centenaria Peninsular and Oriental —la que aún conserva en su contrasena los viejos colores de España y Portugal— inició sus servicios de pasaje desde Londres a los puertos de

milenario y siempre nuevo mediterráneo. Thackeray contribuyó, con su prosa viva y propia experiencia, a popularizar los viajes de recreo por mar. Julio Verne, con travesía en el "Great Eastern", Dickens y otros muchos escritores, llevaron a público conocimiento los beneficios que el viaje por mar procuraba.

TENERIFE EN LAS RUTAS MARITIMAS

En su primera etapa, previa al desarrollo que luego tomó, el turismo fue un privilegio de minorías.

Por lo que a Santa Cruz respecta, el incremento de las escalas de unidades en línea regular —atraídas sobre todo por aquella su fama de buena base carbonera— trajo consigo un siempre creciente tráfico de pasajeros en tránsito.

La situación geográfica de Tenerife, en el punto crucial de las rutas oceánicas de entonces, le daba una superioridad indiscutible que, unida a la bondad de su clima, desembocó en un turismo incipiente, que venía e iba en los barcos de paso. La fama creció y creció. No es por ello extraño que, en los diarios de navegación de aquella época ya lejana, se plasmasen comentarios de quienes a sus costas arribaron. Humboldt definió a nuestra ciudad marinera como "el gran caravanserrallo del Atlántico" y, de manera similar, otros

meses, verdaderas joyas del humilde y paciente arte mariner. Hoy se conservan con toda propiedad y, en sus hojas manchadas por el paso del tiempo y los rociones del océano, revive un mundo, ido para siempre.

De ellos, muchos consignaron el lento cruzar ante la isla del Teide a la que calificaron de "earthly paradise". Otros, con calma, plasmaron en sus páginas la recia estampa del macizo de Anaga, la ciudad incipiente y, tras el telón de montañas lejanas, la cúspide del gigante de azul loriga que cantó Tomás Morales.

Uno de estos diarios, el del "Young Australia", que se conserva en Inglaterra y ha sido reproducido, es buena prueba de lo expuesto. Los magníficos dibujos de la isla vista desde el mar se complementan con una detallada descripción del clima y paisaje, resumen de su historia y, sobre todo, narración de la derrota sufrida por Nelson. "El sol se pone tras la isla de Tenerife y en mi vida he visto espectáculo más sublime". Así concluye su guardia Richard Watt y firma el diario, donde la palabra y la imagen se unieron para, en el viejo "clipper" que iba rumbo a Australia, componer el primer folleto de propaganda sobre nuestra isla.

EL TURISMO MARITIMO EN TENERIFE

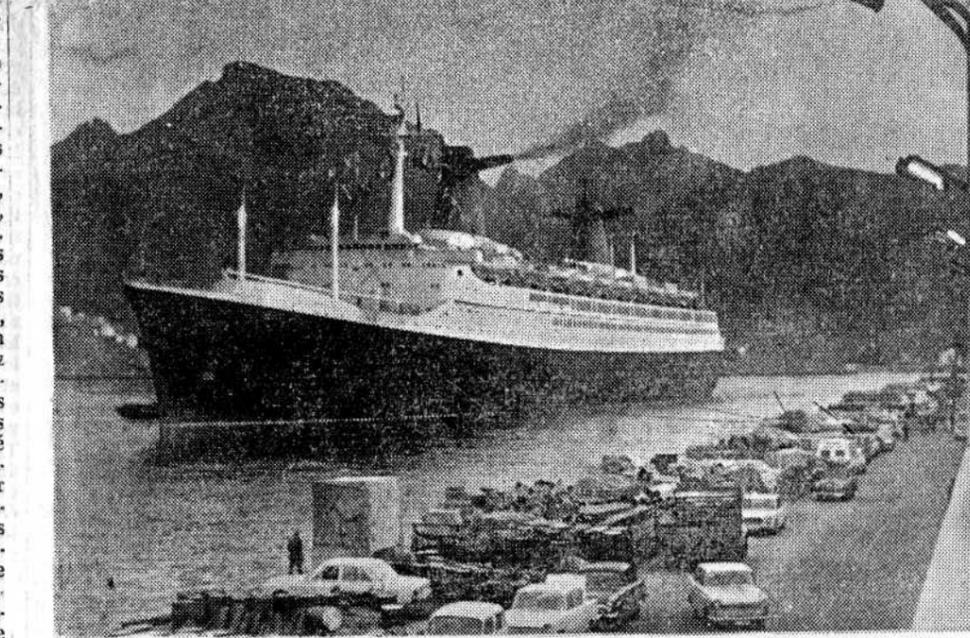
Los "Sirius", "Great Western"

toma nuevo aspecto el porvenir de la isla.

En 1851, la African Steamship Co. logra el contrato del Almirantazgo británico para el servicio de correos a puertos occidentales africanos. Entre los seis principales puertos de obligatoria escala figuraba Tenerife y, en diciembre del año siguiente, por aquí recaló el "Forerunner". Había batido un récord con sus ocho nudos de velocidad y, tras su estela, aparecieron meses después los "Faith" y "Hope", ambos de la misma naviera. Con estas tres unidades, Santa Cruz se abrió a Europa de manera regular y fue entonces cuando las islas fueron escogidas por dos empresas francesas —Société Generale de Transports Maritimes y Paquet— para comerciar entre ellas y puertos del Mediterráneo. También por entonces comenzaron a navegar los primeros vapores españoles que, de manera regular, conectaron Tenerife con Cádiz. Aquellos "España", "Pelayo", "Rianzares" e "Islas Canarias" fueron los iniciadores y precursores de la espléndida realidad de los "ferries". En las hondas calas, estos barcos traían a Santa Cruz el humilde tesoro de la carga y, en sus camarotes, los primeros turistas que, a lomos de pacientes asnos, emprendían la marcha rumbo al lejano Monte de las Mercedes.

Esta era la meta soñada de todo aquel que pasaba por la isla pero, según el tiempo fue con su lenta marcha acelerando el progreso, el entonces Puerto de la Orotava tomó incremento y movimiento propio. Junto a este tráfico normal y comercial, el puerto de Santa Cruz de Tenerife disfrutaba entonces de otro muy particular. Periódicamente, y para largas estancias en sus aguas, llegaban a él los yates del Royal Yachts Squadron, de Cowes; solían llegar cuando el invierno hacía su blanca aparición y el fantasma de la niebla danzaba, mudo, al compás del viento. Los nombres de "Alkelda", "Red Gauntlet", "Meteor" y "Eothen" se popularizaron junto al americano "Nenoura" que, con Gordon Bennet a su bordo —el genial periodista propietario del "The New York Herald"— sesteó también en estas aguas.

En años posteriores, esta aristocrática clientela del puerto tinerfeño se aumentó con la presencia del ruso "Zaria", el "Stella", de sir Allen Young, y el célebre "Sunbeam", de Lord Brassey. En líneas normales de navegación era constante el arribo de personajes que venían a la isla en busca de la bondad de su clima. La Forwood Bros, con sus "Orotava", "Wazan" y "Zweena", compaña ya con la Yeoward que, con su alta chimenea adornada



El 24 de diciembre del pasado año, el "France", orgullo de la marina mercante francesa, atracó en el muelle Sur después de rápida y espectacular maniobra. Para el próximo año está anunciada nueva escala del "flag ship" de la Trasatlántica Francesa en el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

a lomos de pacientes asnos, remontaba la carretera rumbo a La Laguna.

El grito mudo de los titulares llamaba la atención del lector inglés sobre "A run ashore at Tenerife", "A cruise to the Canaries", "The Fortunate Islands", "Health properties of the Canaries", "Teneriffe, the chiet of the Canaries", etc. Ejemplo claro de la popularidad que el Archipiélago alcanzó en las tierras de Albión, un anuncio del célebre whisky John Walker mostraba a Johnnie Walker acompañado de un campesino tinerfeño, en traje típico y cubierto con su manta, junto a las faldas del Teide. Dice el "gentleman": ¿Así que este es el famoso pico conocido en todo el mundo Sí —responde el campesino—, es tan famoso y conocido como usted.

En 1906, los trasatlántico "La Plata" y "Amazon" —ambos pertenecientes a la flota de la Royal Mail— son convertidos y transformados para el solo fin de realizar cruceros de turismo por mar. El éxito es inmediato y, siguiendo el ejemplo de la naviera inglesa, la Transoceanic de Marsella, realiza igual operación con su "Ile de France" en uno de los primeros viajes ya incluye a nuestro puerto en sus itinerarios.

La primera guerra mundial da al traste con un movimiento que ya comenzaba a tomar un incremento interesante y pleno de esperanzas. Los "liners" de los países beligerantes se visten de tosco sayal del gris bélico y, de en nuestro puerto, dan al viento

el blanquirojo pabellón de San Jorge y no el rojo de los días de paz. Vienen en misión de guerra —la vigilancia de los mercantes alemanes aquí refugiados— y no en aquellos sus cruceros de la paz en el mundo.

EL TURISMO EN LA DECADA DEL 20

Después del Armisticio, las flotas mercantes del mundo comenzaron un largo y necesario repaso general. Había que reponer las enormes pérdidas sufridas y, al mismo tiempo, acondicionar debidamente para el comercio marítimo a unos barcos que, durante años, habían sido descuidados y hecho su singladuras bajo las imperiosas necesidades de la guerra.

Los primeros trasatlánticos que por Santa Cruz vinieron, apenas terminada la guerra, lo hicieron aún pintados de gris y con su artillería completa. Fueron los "Orca", "Orca", "Meganitic", "Tropic" y el americano "Siboney" que, también al final de la segunda guerra mundial, recaló por nuestro puerto pero bajo el nuevo nombre de "Duque de Caxias" y bandera brasileña.

La Hamburgo-America, con su Cap Polonio, reanudó en 1922 sus escalas. Volvían los ecos de aquellos "Cap Trafalgar" y "Cap Finisterre" que, con anterioridad a 1914, eran los "crack ships" en las líneas del Plata.

El francés "Massilia", con sus tres altas chimeneas en candelero, formaba agudo contraste con La Hamburgo-America continuó sus escalas con los "Cap

Norte", "Antonio Delfino" y los nuevos "Montes", a los que, meses después, se une el "Oceana, de la Hapag. Hasta entonces el turismo británico venía a Tenerife en las unidades de línea regular —Forwood, Weoward, Elder, etc.— o en los muy numerosas que hacían escala para suministrar y luego seguir viaje.

El 29 de septiembre de 1924 llega por vez primera a Santa Cruz el nuevo "Arcadian" que, al mando del capitán Bretsch, dio fondo en un puerto plétórico y ya olvidado de los años de la guerra. Otros seis trasatlánticos se encontraban entonces en aguas santacrucesas: "Persic", "Alicante", "La Rosarina", "Grantully Castle", "Suevic" y "Ediba". Con ellos, adornando la bahía con la gracia de sus tres altos palos rematados por esbeltos masteleros, el "Sant Mus", el último gran velero de la flota catalana.

Después del "Yorck", alemán, los "liners" de la Noorddeustcher Lloyd traían la innovación y curiosidad de un hidro "Junker" que, tras despegar al abrigo del muelle Sur, evolucionaba sobre la ciudad. Los "Lutzow" y "Stuttgart" se unen al creciente tráfico del turismo marítimo por aguas de Tenerife y, con ellos —haciendo historia— llegan los "Cap Arcona", "Ranchi", "Virgilio", "Brazza", "Oxford" y "Asturias".

Cierra la década el "Lancastria", de la Cunard, cuyos 800 turistas americanos fueron los pri-

con el "Otranto" y, nuevo en la competencia, llega el "Flandria", del Lloyd Real Holandés.

Por entonces, ya las condiciones de tráfico comenzaban a ser afectadas por la crisis financiera de Wall Street y muchas navieras dedicaron sus "liners" a cruceros de turismo y recreo. El magnífico y nuevo "Arandora Star", al mando del capitán Moulton, incluye a Tenerife en sus itinerarios y, con él, el viejo "France" —con sus cuatro altas chimeneas empenachadas de negro humo— tiene a Santa Cruz como primera escala de todos sus viajes de Nueva York al Mediterráneo.

En el primer viaje del "Arandora" venía a su bordo el príncipe de Connaught, acompañado de sir Russell Wilkinson y el matrimonio compuesto por los célebres pilotos Amy Johnson y J. Mollison. Al regresar de su excursión por la isla, éste contestó a un periodista local que lo entrevistó: "Esto es maravilloso. Yo, que conozco mundo, lo afirmo. Me voy pesados por no haber podido estar más tiempo aquí".

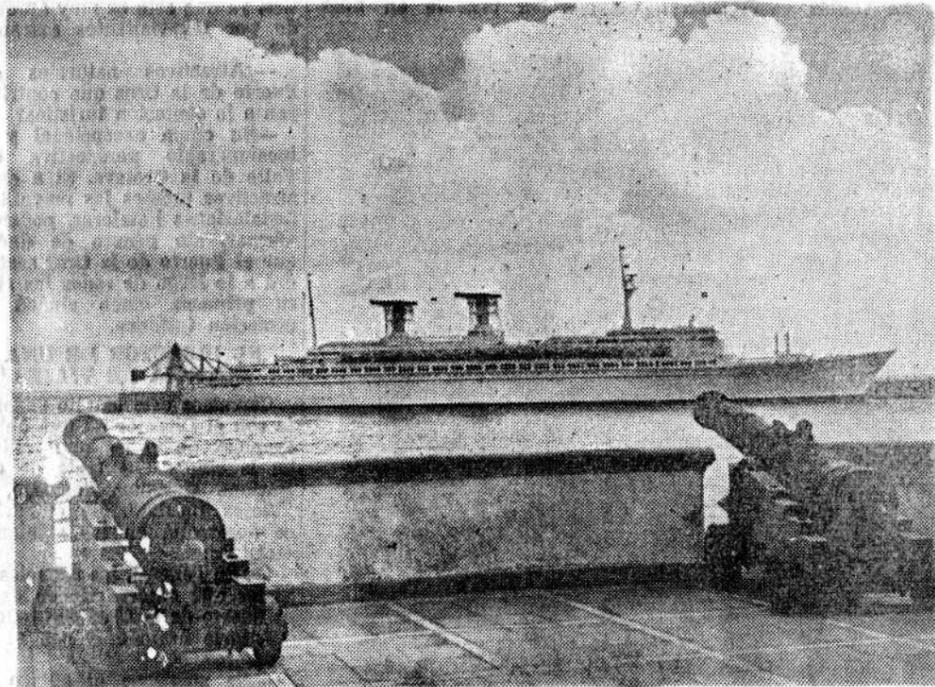
El ejemplo de las navieras dedicadas al turismo durante la época de la depresión financiera fue pronto imitado por otras. En verdad que no tenían otra alternativa: O turismo o el desguace prosaico y, para muchos, prematuro.

La White Star Line mandó entonces a sus grandes y lujosos "Adriatic" y "Atlantic" que, con sus cuatro altos palos y dos chimeneas, destacaban con la línea moderna de los "Duchess" de la Canadian Pacific, los "Sierras" alemanes y los "Principessa" del Lloyd Sabaud. "Caronia", "Calgaric", "Samaria", "Cap Saint Jacques"... nombres todos hoy en la historia de la navegación y a los que, un par de años después, se unieron los de "Homeric" —a cuyos 1.000 pasajeros se ofreció una fiesta típica en el Guimerá— "Orontes", "Lapland", "Oxford", "Cordillera" y "Giulio Cesare". Largo sería mencionar a todos y cada uno de los muchos trasatlánticos que entonces visitaron Santa Cruz. Los viejos "Iirios" de la Lamport and Holt fueron retirados de la línea Buenos Aires-Nueva York y, reformados, pasaron también al más productivo tráfico de turismo.

Con ellos, el flamante "Viceroy of India", los suecos de la Swedish America Linie y el veterano "Kociusko", primero de bandera polaca, que llegaba a Santa Cruz en crucero de recreo por los más importantes puertos del Atlántico.

El 24 de julio de 1934 llega por vez primera el "Columbus", al mando del capitán Adolf Ahrens y con 1.600 turistas. Tras él

(Pasa a la siguiente página)



Enmarcado por los centenarios cañones de Paso Alto, el "Raffaello" hace un alto en su continuo navegar y, por unas horas, su moderna y elegante estampa fue adornada este año a nueva visita del espléndido "linea" de la Italia.

TURISMO POR EL MAR

(Viene de la página cuatro)

vienen los "San Luis", "Esperance Bay", "Doric", "Duchess of Richmond" —con los duques de Kent entre sus numerosos pasajeros—, "Moldavia", "Empress of Australia" y "Strahnaver". El "Homeric" continúa sus escalas regulares y, a su estampa clásica, se unen las nuevas de otros "liners" —"Chella", "Champlain", "Gripsholm", "Veendam" y "Lipari"— de reciente construcción.

A partir de 1938, las navieras holandesas comienzan a interesarse por Tenerife. El "Jan Pieterzoon Coen" inicia una serie de cruceros desde Amsterdam a Madeira, Santa Cruz y Lisboa. El flamante "Dominion Monarch" cruza rumbo a Australia en viaje inaugural y el "Conte Grande" lo hace seguidamente para Buenos Aires.

El fantasma de la guerra se cierne de nuevo sobre Europa cuando el "Saturnia" viene en crucero de turismo desde Nueva York, el "Dullio" lo hace desde Ciudad del Cabo y el "Pretoria Castle" pasa en su primer viaje. Llega el alemán "Robert Ley" —de la organización "La Fuerza por la Alegría"— y en el "Monte Pascoal" embarca para Hamburgo el comodoro Rolin, después de corta estancia en la ciudad que le nombró Hijo Adoptivo.

Hay aún un verano de respiro, barcos y turismo. Los nombres de "Orford", "Conte Grande", "Viceroy of India", "Dullio", "Oceania" y "Neptunia" cierran toda una época mientras el mundo entero se preparaba para una nueva etapa de locura y sangre.

AÑOS DE GUERRA Y POSTGUERRA

El mundo en guerra y en paz España sola. Volvió a tomar vida y actualidad este verso de Antonio Machado. Los océanos del mundo se poblaron de barcos pintados de bélico gris y deformados por los emplazamientos de la artillería. Los trasatlánticos de turismo eran sólo un recuerdo en coloreadas postales y carteles de propaganda que, símbolos de paz, permanecían arrinconados mientras la guerra ponía su soplo de hielo en los hogares.

Santa Cruz durmió su puerto. Los viejos Yeowards venían aún a la isla, pero ya sin su carga alegre de turistas en busca de sol y descanso. Venían a hurtadillas, escondiendo sus estampas marineras a las sombras grises de los submarinos de Doenitz. Con sus cubiertas de paseo desiertas, eran una nota triste en el muelle Sur, mientras cargaban fruta para el mercado londinense. Luego, fondeados a la grúa en la dársena exterior, esperaban el momento propicio para, siempre de noche, hacerse a la mar. Allí, una vez más, se reanuda el comercio de frutas y verduras.

los puertos del Plata con sus banderas deformadas por los colores nacionales que, con los nombres y matrícula en grandes caracteres, eran pasaporte del océano. Luego vinieron los "Montes" de la Aznar, que trocaron su cabotaje peninsular por la aventura sudamericana; sus estampas marineras, con aquel aire escandinavo primero en nuestra flota mercante, resolvieron adecuadamente un acuciantísimo problema en las comunicaciones marítimas entre España y las repúblicas sudamericanas.

Cuando la paz llegó de nuevo al mundo, se repitió el proceso de reconstrucción y reparación del tonelaje averiado, así como el más difícil de reponer todo el que —contado en millones de toneladas— se había perdido para siempre.

Suecia contaba con trasatlánticos nuevos y en condiciones de navegar. El pabellón de esta nación marinera vino a Tenerife ondeando a popa de los "Saga", "Patricia" y "Stockholm" que, con el noruego "Venus", trajeron a la isla los primeros turistas después de 1939.

De la flota de Yeoward sólo quedó a flote el viejo "Alca" que, reformado, volvió a su línea regular de turismo y frutera. Tras él vinieron tres trasatlánticos franceses —"Providence", "Champollion" y "De Grasse"— y, siguiendo sus estelas, los ingleses se incorporaron plenamente a sus líneas de antaño. El "Andes" de la Royal Mail, los "liners" de la P. and O., Orient Line, Canadian Pacific y Cunard, compartían entonces los atraques del muelle Sur con otras empresas nuevas en el tráfico del turismo. La Greek Line, con sus "Neptunia" y "New York", dio paso luego a los "Arkadia" y "Lakonia"; los holandeses enviaron a sus "Oranje" y "Willem Ruys" y, finalmente, Alemania volvió a la mar con el "Ariadne", "Berlin" y "Hanseatic".

Los escandinavos participaron también —aún lo hacen— en este alarde de turismo por mar. Dinamarca, con sus unidades de la Forenede, Noruega con los trasatlánticos de la Norske Amerika y Suecia con los de la Swedish America, fueron novedad a la que luego se unió el "Batory", de la Polish Ocean Lines.

Los griegos, dueños de una extraordinaria flota de todo tipo y tonelaje, se posesionaron del tráfico turístico por aguas del Mediterráneo. Luego extendieron sus servicios a Tenerife y comenzaron las regulares escalas de los trasatlánticos de la Typaldos; tras ellos los italianos de Lauro, franceses de la Paquet —tan ligada de antaño a la isla— Chargeus Reunis Fraisinet y, actualmente, la Nouvelle Compagnie de Paquebots.

éxito, realizando la línea entre puertos del Mediterráneo y el nuestro. Por su parte, dos navieras nacionales, Ibarra y Aznar, han contribuido igualmente a este desarrollo turístico por mar al que, con sus modernos "ferries", la Trasmediterránea y Fred Olsen Line han dado un nuevo y decisivo impulso.

EL TURISMO MARITIMO EN LA PROXIMA TEMPORADA

Nombres ya conocidos en esta actividad se unirán en nuestro puerto con otros muchos que, por vez primera, darán fondo en sus aguas y descansarán de sus marinerías singladuras. Mientras, el paisaje de la isla será recorrido por miles de turistas que, por unas horas, disfrutarán de un clima ideal.

De bandera danesa está prevista la visita del "Prins Hamlet", ya conocido por sus anteriores escalas. Los "Black de la Fred Olsen ya han dado comienzo a sus cruceros que, pronto, reanudarán los motonaves de la Aznar.

Es posible también la visita del "ferry" alemán "Regina Maris", así como la de los nuevos daneses de la Forenede. De bandera americana, aparte de los ya conocidos "Independence" y "Constitution", se espera la llegada del "United States" —de 52 mil toneladas—, que actualmente posee la célebre "Cinta Azul" del Atlántico Norte. Los alemanes vendrán con el "Europa" y el nuevo "Hanseatic", mientras que los franceses lo harán con los "France", "Flandre", "Antille", y los de línea regular pertenecientes a las navieras Paquet y Nouvelle Compagnie de Paquebots.

La Greek Line reanudará sus cruceros con el trasatlántico noruego "Oslofjord", mientras que la Typaldos lo hará con sus "Akropolis", "Athina" y "Mount Olympus". Es difícil que la Cunard emprenda este año cruceros de turismo, dado que en la actualidad considera la posibilidad de vender parte de su flota.

Si vendrán de nuevos los "liners" de la Orient Line, Canadian Pacific, el "Andes" de la Mala Real y, en ocho cruceros, el "Reina del Mar", de la Union Castle Line.

Italia participará en la temporada turística que se aproxima con los "Roma" y "Sydney", ambos de la Achille Lauro; "Caribia", de la Sícula Oceánica; "Raffaello", de la Italia, y "Eugenio C" —el denominado "barco del año 2.000"—, que con el "Enrico C", tendrá a su cargo una serie de cruceros por aguas del Atlántico. La naviera yugoslava Jadrolinija anuncia también cruceros a Canarias y, por su parte, la Sovtorgflot lo hará con el "Taras Schwetschenko" y alguno de sus gemelos.

La Gomera, turística

(Viene de la página dos)

urbanas indistintas, separadas por plataneros, que se recortan sobre la pared vertical rocosa de La Palmita. Antes caía desde lo alto, constantemente, un caudaloso chorro que formaba una espectacular cascada. Hoy el chorro se ha reducido a la escuadrada del embalse de La Palmita, situado poco más adentro que la pared rocosa en un lugar que se llama Sobreagulo.

Siempre hacia el norte, y a más distancia, la playa de Vallehermoso, más estrecha aún que la de Hermigua, entre dos montañas altísimas. Siete kilómetros valle arriba se asienta, casi en el fondo, el pueblo de Vallehermoso. Si se sigue el cauce, hacia el interior, se llega a uno de los parajes más bellos de Canarias: el barranco del Ingenio, cuyos márgenes están tapizados por miles de palmeras, que curvan sus tallos para ascender verticalmente.

Los Organos, de cara al mismo Norte, es, a la vez, el lugar más imponente, más fantástico y más bello del litoral gomero. La Naturaleza ha tallado, sobre la misma roca, un gigantesco órgano al que no falta sino un teclado al pie para simular un instrumento verdadero. Es algo admirable, que hay que ver para creer en su grandiosidad.

La costa oeste de la Gomera ofrece pocos alcances y pocas variaciones. Siguen las cumbres y los barrancos en sucesión ininterrumpida hasta llegar al Vallegranrey. En este lugar costero se asienta el porvenir turístico de la Gomera, si entendemos que la máxima atracción para el turismo está en playas y sol. En realidad, los primeros brotes de promoción turística de la isla se han dado en Vallegranrey. Por su situación, Vallegranrey goza de un sol permanente. Son sus aguas más tranquilas que las norteñas y no está el litoral tan expuesto al viento. Todo ello se encuadra en un lugar verde y florido, que asciende casi bruscamente hasta una altura de varios cientos de metros. Vallegranrey ofrece, junto a este litoral llano, luminoso y acogedor, un caserío multicolor, cuidado, bien dispuesto y bellamente distribuido al que da acceso una red de caminos empedrados cuidadosamente. Es como un complemento de paz para el turista. Vallegranrey adorna su paisaje con miles de palmeras, lo que hace aún más atractivo el panorama.

Desde Vallegranrey a San Sebastián, una falúa motora de las que hacen servicio regular de pasajeros y carga, tarda, por término medio, poco más de dos horas. En el itinerario de vuelta a la capital de la isla encontramos, en primer lugar, el pequeño puerto de Bañal, situado a orillas de la Cumbre de la Cruz, y que, desde el momento de su fundación, ha sido un lugar de gran importancia turística.

allí una población considerable dedicada a la pesca y a las labores propias de la industria. Hacia arriba, Playa de Santiago, todo un pueblo ya, aunque sigue perteneciendo al término municipal de San Sebastián. Hay allí también una importante industria de conservas de pescado y, probablemente, se exporta por dicho puerto cerca de la mitad de la producción platanera de la isla. Ya en la ruta marítima hasta San Sebastián, nada importante: calas arenosas más acogedoras que las norteñas, eso sí, y alguna finca aislada que pronto tendrá comunicación por tierra. Nada más.

(Viene de la página tres)

critos y correspondencia, sino más bien por periódicas visitas personales que se intercambian con bastante asiduidad con el territorio nacional. Además de este sistema existe el enlace, en su mayoría, a través de centrales o sucursales con que cuentan muchas de las agencias en esta ciudad instaladas. Estas centrales o sucursales comunican con el exterior, tanto para la promoción con para la recepción.

—¿Incremento turístico? —Observamos cada año un elevado aumento de turistas. Esto, incluso se puede comprobar, partiendo del número de plazas o camas que se incrementan en esta ciudad como consecuencia de la edificación de más alojamientos. En los meses de mayor afluencia —me refiero al Puerto de la Cruz—, la demanda es superior al número de plazas existentes en toda la red hotelera y extrahotelera. Esto se debe a una cada vez mayor asistencia del turismo internacional. Pero también el turismo nacional se ha multiplicado, sobre todo en el verano de este año. Ello demuestra de forma clara el interés que las islas despiertan para el peninsular, el cual a su regreso es un valioso mensajero de las bellezas y encantos de la isla. Tenemos en cuenta también el va-

LA GOMERA, DESDE EL AIRE

Dije que había sido de los pocos privilegiados que conocía la Gomera desde el aire. Hasta que no se haga en la Gomera el esperado aeropuerto y se incrementen suficientemente los servicios marítimos, la Gomera no podrá ponerse en línea con las otras islas en punto a atracción turística.

Me tocó en suerte hacer el recorrido en un helicóptero del SAR, precisamente en viaje de reconocimiento para fijar puntos de aterrizaje para los casos de evacuación de heridos. Naturalmente, pasamos sobre costas y cumbres, todo en el corto espacio de unas dos horas, con aterrizaje en las playas de San Sebastián, Hermigua, Vallehermoso, Vallegranrey y Santiago; en Alajeró y en Chipude.

El monte del Cedro, con sus prolongaciones hasta la plataforma costera, lo tuvimos al alcance de la vista de una sola vez. La Gomera no posee grandes alturas. El punto culminante es el Alto de Garajonay, que no llega a los dos mil metros sobre el nivel del mar. Sin embargo, los desniveles son imponentes y no es difícil ver, cortados a pico, precipicios de mil metros.

Desde arriba, sobre la altura de Benchijigua, se aprecia, en su mole granítica, destacando sobre el verde boscoso del Cedro, el bello roque de Agando, uno de los fenómenos geológicos más notables de la Gomera. Allí abajo, como meseta inaccesible, se mostraba la Fortaleza de Chipude; más allá, Alajeró, rozando casi el caserío un enorme precipicio; antes, el Vallegranrey prolongado hacia el interior: Guadá, con su enorme barranco, y el bosque quemado de los altos de Alajeró, más lejos. Por el norte, el barranco del Ingenio, prolongación de Vallehermoso hasta la otra vertiente de la isla. En fin, es para no acabar nunca de contar maravillas y muchas maravillas para poderlas captar en tan corto espacio de tiempo.

Nuevos proyectos de promoción turística en el Puerto de la Cruz

(Viene de la página tres)

lor de penetración de la propaganda, tanto de carácter oficial como privado que circula por la Península. —¿Considera muy significativo el aumento de turistas en la última temporada de verano? —Creo que es el mejor "verano turístico" que ha tenido el Puerto de la Cruz. Es de destacar que ha habido incluso turismo de naciones que en años anteriores sólo promocionaban en invierno. Las Agencias de viajes extranjeras se muestran al respecto muy satisfechas con la creciente demanda en la etapa estival. Es una perspectiva sumamente interesante. Y creo que todo esto se ha debido a la numerosa propaganda que fue distribuida.

—¿El turismo más numeroso por nacionalidades? —En la temporada de invierno no cabe duda de que es Alemania la que más contribuye en número con el servicio de sus diferentes compañías "charter" que transportan sus grupos a esta isla. Las siguen Inglaterra, Escandinavia y, en menor escala, Suiza, Austria, Francia, Italia, Bélgica y Holanda. Sin embargo, en verano es Inglaterra, por el momento, la que ocupa el primer lugar. Advertimos que esta opinión es mía, particular, y como consecuencia de lo que ven-

go observando. No descarto posibilidad de alguna inexactitud. —¿Se le ocurre algún proyecto, aparte los ya existentes, para la promoción turística hacia las islas? —Podemos considerar el turismo en dos aspectos: el técnico-promocional y el económico-financiero. Para que en los aspectos citados se obtenga el máximo resultado, creo que debería haber una Junta Económico-Financiera, dependiente de un organismo oficial, que estudiase los lugares idóneos que las islas ofrecen como complejos turísticos. Ya sé que se han señalado bastantes, con mayor o menor éxito en la gestión, pero por dicho medio podrían obtenerse muchos más y con un estudio perfecto, si cabe decir. También en este aspecto técnico promocional interesa el montaje de variados espectáculos, de que estamos por aquí muy necesitados para ofrecer a los extranjeros.

Con estas últimas manifestaciones damos fin a este amplio reportaje de múltiples entrevistas que son, en parte, el mensaje de una labor en que la provincia pone al servicio su inteligencia y corazón, y con ello también su fe en un futuro mejor, cultural, social y económico.

Benjamín AFONSO PADRON

LA PALMA, UNA ISLA DE CARA AL TURISMO

(Viene de la página cinco)

rriente del Golfo se alía a las demás circunstancias, para configurar un clima único.

Y como es natural, el tipismo recio. La galanura excepcional de sus fiestas. Sus costumbres e instituciones.

Un amigo muy querido y compañero en las lides de la prensa catalogó a la Isla como del "agua y del fuego", aludiendo a la bizarría de sus bosques de leyenda, la abundancia de las linfas cantarinas y, desde luego, a las enormes cicatrices de sus numerosos volcanes, por lo que es

tima erupción del Archipiélago tuvo efecto en junio-julio de 1949, y en la desembocadura del río de lava, sobre las escorias, se alza hoy la epopeya jubilosa de las plataneras. Son Las Rehojas, en las proximidades de Puerto de Naos, y su producción sobrepasa habitualmente los dos millones de kilos anuales.

Como rincones de ensueño, entre muchos, nos permitimos recomendar Los Tilos, en San Andrés y Saucos, declarado de interés geoturístico nacional; El Cubo de la Galga, en Puntallana; el Refugio La Cumbrecita, en

agorda; la Cueva Bonita, en Tifaraje; alturas de la Cumbre Vieja, en Breña Alta, comunicada por pista. La lista interminable, cosa nada rara en una Isla, donde cada anillo de la carretera nos brinda la posibilidad de recrearnos en la contemplación de un panorama completamente nuevo.

Descontentos consigo mismos, una vez más, terminamos este reportaje. Y la impresión es la de siempre: San Miguel de La Palma no es fotogénica. Es, comenzando por su Parque Nacional de Taburiente, una inmensa

el muelle Sur, mientras cargaban fruta para el mercado londinense. Luego, fondeados a la giba en la dársena exterior, esperaban el momento propicio para, siempre de noche, hacerse a la mar. Algún que otro "liner" de la Union-Castle también recababa y, con prisas, suministraba y seguía su ruta.

Los trasatlánticos españoles mantuvieron un movimiento de pasajeros durante esta época de bélica locura mundial. Los "Cayos" de la Ibarra cruzaban para

trasatlánticos de la Typaldos; tras ellos los italianos de Lauro, franceses de la Paquet —tan ligada de antaño a la isla— Chargeous Reunis Fraissinet y, actualmente, la Nouvelle Compagnie de Paquebots.

La American Export Line, con sus "Independence" y "Constitution", incluyó a Santa Cruz en sus itinerarios, ejemplo seguido por la Costa italiana que, con los "Anna C" y "Andrea C", ha venido, con toda regularidad y

de cruceros por aguas del Atlántico. La naviera yugoslava Jadrolinija anuncia también cruceros a Canarias y, por su parte, la Sovtorgflot lo hará con el "Taras Schwetschenko" y alguno de sus gemelos.

Estas son, en resumen, las escalas hasta ahora previstas. Existen otras que, aún sin confirmar, darían a Santa Cruz, con toda justicia, el título de puerto más visitado —ahora y siempre— por los "cruising liners" del mundo entero.

que hacen servicio regular de pasajeros y carga, tarda, por término medio, poco más de dos horas. En el itinerario de vuelta a la capital de la isla encontramos, en primer lugar, el pequeño puerto de Rajita, punto de salida de productos agrícolas de extensas fincas situadas en la meseta de La Dama. Rajita ha sido, desde el principio, un puerto pesquero. En las proximidades de la playa se levanta un gran complejo industrial de conservas de pescado, uno de los más importantes del Archipiélago. Vive

la. En fin, es para no acabar nunca de contar maravillas y muchas maravillas para poderlas captar en tan corto espacio de tiempo. No sé si habré acertado a dar una visión de conjunto de la Gomera. Lo he intentado, al menos. De todo lo dicho dedúzcase lo que la isla puede ser para el turismo, cuando se halle realmente abierta, por aire y por mar, a las corrientes forasteras.

F. A.

"agua del fuego", aludiendo a la bizarría de sus bosques de leyenda, la abundancia de las linfas cantarinas y, desde luego, a las enormes cicatrices de sus numerosos volcanes, por lo que es frecuente encontrar cráteres en procesión. Precisamente, la úl-

te muchos, nos permitimos recomendar Los Tilos, en San Andrés y Sauces, declarado de interés geoturístico nacional; El Cubo de La Galga, en Puntallana; el Refugio La Cumbrecita, en El Paso; el pinar de Fuencaliente o de Garafia; el Fayal de Pun-

reportaje. Y la impresión es la de siempre: San Miguel de La Palma no es fotogénica. Es, comenzando por su Parque Nacional de Taburiente, una inmensa Capilla Sixtina del paisaje natural diversificado.

Domingo ACOSTA PEREZ

EL SUR, POTENCIAL TURISTICO

(Viene de la página dos)

Anticipándose a los acontecimientos futuros, los hombres del sur ya han puesto en marcha, en las medidas de sus posibilidades, el progreso turístico de la zona, reacios a permanecer si quiera un día más, sin hacer. Por doquier se promocionan Empre-

sas, se planifican urbanísticamente terrenos y se levantan construcciones hoteleras de rango.

Citaremos como terrenos en vías de urbanizar o urbanizándose, así como instalaciones de cara al turismo, las siguientes:

LAS GRANDES OBRAS EN MARCHA

"Parque Residencial Tabaiba", en la bahía de Guadamojete, término municipal del Rosario. Magnífica urbanización escalonada en terreno de declive, muy próxima a la capital y en una costa de aguas tranquilas, óptimas para el desarrollo de deportes náuticos.

Las Caletillas, en el término de Candelaria, donde ya funciona, desde hace un par de años, un hotel, de acertada concepción arquitectónica, construyéndose en la actualidad un soberbio edificio y varios chalets.

El pueblo de Candelaria, de gran tradición turística, por venerarse en su Basílica a la Patrona de Canarias, y en donde se ha construido una piscina pública a mar abierto y algunas otras instalaciones para apartamentos y varios chalets en la urbanización Brillasol.

El Puertito de Güimar, en el término municipal de dicho nombre, en donde se han erigido bastantes edificios para fines turísticos, por ser lugar donde existe pequeña playa de arena y desembarcadero que la resguarda del oleaje; lugar tranquilo y apacible, en el cual abunda la Euforbia canariense gigante, de gran vistosidad.

En el lugar conocido por el Mirador de D. Martín, en Güimar, está próximo a inaugurarse un espléndido hotel, que sin duda gozará de una panorámica maravillosa, disfrutándose todo el Valle de Güimar, con sus ríos de lava y arena que descienden desde las cordilleras, las cuales parecen unir a los imponentes macizos de Anaga, en lontananza.

La playa de Los Roques, en el término municipal de Fasnia, en la que hay proyectada, y ya iniciada, una urbanización de gran categoría, y en la que ya se levanta, majestuoso, un colosal edificio para apartamentos, muy cercano al simpático caserío de pescadores, todo ello rodeado de un marco de quietud y de aguas cristalinas.

La bahía del Porís de Abona, término municipal de Arico, con sus playas y su desembarcadero, su poblado de pescadores y su paz, antiguo puerto de Abona, para cuyo desarrollo turístico se ha confeccionado un plan de ordenación urbana, a tenor del cual se están llevando a cabo obras de urbanización.

El Campamento Turístico de Abona, en el mismo término municipal, propiedad de la C.I.T.E., en donde se proyecta realizar una Ciudad de vacaciones. Dispone de tranquilas calas de fina arena, sobre las cuales se encuentra levantado el complejo que ocupa un millón de metros cuadrados.

Urbanización "Costa de Abades", del mismo término, cuyo plan de promoción turística ha sido recientemente aprobado por el organismo central. Es lugar de gran tradición pesquera, desde donde se embarcaban en tiempos pasados, con destino a Cuba, las losetas chasneras, de gran demanda en aquella época, y cuyas canteras allí estaban, y allí están para el que verla quiera, hablando estáticas, de un pasado que las dio esplendor.

El Médano, término municipal de Granadilla, la más exten-

sa y conocida playa de la isla, donde ya son realidad varias instalaciones hoteleras, apartamentos, restaurantes y bungalows. Situado a los pies de Montaña Roja, vigía eterno sobre la mar, cuenta con un ambicioso plan de ordenación urbana que planifica el desarrollo de toda la amplia rada.

"Costabella" y "La Mareta", en el mismo término, dos complejos turísticos de la playa de La Tejita, bañada de luz, donde las dunas avanzan tierra adentro.

"El Guincho", del término municipal de San Miguel, declarado Centro de Interés Turístico nacional, es otro proyecto de grandes vuelos, quizás por hacer honor a la rara ave que allí habita y que le dio nombre.

El "Costa del Silencio", en Las Galletas, término municipal de Arona, gran complejo turístico de la Empresa Ten-Bel, orgullo del Sur de Tenerife, ejemplo viviente del prometedor futuro de la comarca, a cuyos promotores, todos los tinerfeños debieran rendir homenaje de gratitud por habernos demostrado que en el pedregal y la desolación se puede crear un paraíso de ensueño, conservando la paz de la que el mismo siempre gozó.

Los Cristianos, del mismo término, es una hermosa bahía, con pequeño puerto y playa de arena, en el que ya existen varias instalaciones hoteleras y apartamentos. Lugar que goza de merecida fama en toda la isla y cuyas perspectivas turísticas son incalculables si se les ordena urbanísticamente.

"Playa de las Américas", del mismo término de Arona, uno de los grandes proyectos del Sur de Tenerife, cuyas obras de urbanización ya han empezado, permitiendo adivinar la magnitud de la misma y su brillante futuro. El lugar radica en una zona que se une suavemente alitoral de aguas tranquilas y "Caillado Salvaje", del término

municipal de Adeje, con plan de hotelería tinerfeña) del acantilado promoción turística aprobado en lado de Los Gigantes, cuyos fecha reciente, y cuyas obras enormes peñascos se me hacen menzaron hace tiempo, contandocomo telón de fondo de este pinyo con algunos edificios construícromos Sur que en ese lado de dos. Bonito lugar sobre acantilado la isla parece querer volverse fiero, con su espectacular Ba. Y ya en los confines del Sur, rranco del Inferno, y las cumbreras de Chirche y Chiguergue, y brada playa de la Arena, siemhasta guerrero con la Casa-Fuerpre llena de bañistas, y el gran Complejo Turístico (dentro del Centinela, que suena a presagio bélico, como rebelándose contra hotel, exponente de la industriadanta paz y sosiego.

DOCE PLAYAS, AL ALCANCE DE LA MANO

Todas estas elogiadas obras en marcha, nacidas en el seno de la iniciativa privada, no lograrán, sin embargo, el desarrollo óptimo, si no las secunda la ayuda pública, llamada a resolver los problemas de infraestructura que permitan la proliferación de muchas más. Porque ahí, en nuestra ribera, están las playas de La Viuda, El Tablado, La Hondura, El Bonito, Las Heras, La Jaca, Tabaibarril, El Confital, Los Abrigos, La Caleta, Alcalá, San Juan y tantas otras que envidian la mejor suerte de sus hermanas y esperan, confiadas, que suena la hora que las despierte de su letargo de milenios.

Hay problemas que la iniciativa privada, sin una ordenación pública adecuada, no puede resolver por sí sola, porque desborda su ámbito, para pasar a ser de la esfera de las corporaciones locales, o insulares, o de la esfera estatal. Contaremos con una estupenda vía que en pocos

LA ESENCIA DEL SUR

Y logrando todo ello, a la par que conservando nuestras tradiciones, tendremos un alentador mañana, en el que ofrecer a nuestros visitantes, aparte de nuestro clima, nuestro sol, nuestras playas y paisajes, mil cosas más que, como la Cueva de

Adbinico, o los Molinos de Agua de San Pedro Arriba de Güimar o los robustos árboles de la plaza de Arona, son la esencia de este Sur de Tenerife nuestro.

MARTIN TABARES
DE NAVA

LA AVIACION Y EL TURISMO

(Viene de la página cinco)

de la Paix en París, etc. En Johannesburgo el año pasado pasé personalmente una colección de diapositivas en color de Tenerife, que causaron admiración entre los Directores de las Agencias de Viajes, prensa, radio y televisión, a los que Iberia había invitado a un cocktail.

En estos momentos se está pasando en Africa del Sur, Marruecos y Europa una colección de diapositivas en color de la isla de Lanzarote, que constituye otro descubrimiento para la mayoría de los espectadores.

SERVICIOS INTERINSULARES

—¿Cómo quedarán los servicios interinsulares en el futuro?
—Es difícil predecir el futuro, especialmente en Canarias donde los transportes aéreos crecen y la demanda sigue a un ritmo extraordinario. En este invierno tendremos catorce serv-

Iberia, conjuntamente con la casa Douglas, realizó un film en color sobre las Islas Canarias, hablado en varios idiomas, y que distribuido a través de nuestras Delegaciones por el mundo, está haciendo una gran campaña del Archipiélago.

Próximamente proyectaremos este film en Tenerife, junto con diapositivas de Tenerife y Lanzarote, que se están pasando en el extranjero. Toda esta labor es muy importante, pero nos falta el folleto de propaganda del Archipiélago que nos ayude a vender la "naranja".

Los diarios Tenerife-Las Palmas. Lo ideal para el futuro será que cada media hora salga un avión de ambas islas, y que los pasajeros saquen su billete a bordo o en el mismo Aeropuerto. Esto último requiere una puesta a punto que no es sencilla, ya que entran en juego va-

rios factores, como el seguro de viajeros, etc., etc.

—La construcción de Aeropuertos en Gomera y Hierro y la puesta en servicio de la nueva pista de La Palma crean a Iberia nuevas obligaciones. ¿De qué manera atenderá su Compañía estos servicios?

—Iberia, como Compañía nacional de bandera, cumple las órdenes que recibe del Gobierno sobre los servicios que debe organizar. Para La Palma, Gomera y Hierro, previo el estudio de sus necesidades de tráfico, el Gobierno decidirá los servicios que tengan que establecerse. Los nuevos aviones adquiridos por Iberia permitirán atender dichos servicios.

El pasado, el presente y el futuro de la aviación en Tenerife han sido los temas a los que don Juan Fuentes Bertrán ha respondido en esta ocasión en que Tenerife recibe la visita de centenares de dirigentes de agentes de viajes de todo el mundo.

Gilberto ALEMAN

PUERTO DE LA CRUZ

"... Sin calor que ofenda ni frío que incomode"

(Viene de la página seis)

Ista es de 31.219; para el año 63, la suma alcanza 35.454; en el año 1964, totaliza 47.662; en 1965 es de 65.502, y en el pasado año de 1966, es de 81.801.

En este resumen están comprendidos con los alojados en los establecimientos catalogados oficialmente, aquellos que han ocupado instalaciones extrahoteleras, como son los llamados apartamentos, "bungalows", etc.

Si analizáramos esta estadística en cuanto a mayor número de personas por nacionalidades, podríamos deducir que ocupan el

primer puesto los alemanes y, a continuación, por este orden: los ingleses, suecos, franceses, daneses, holandeses, suizos, españoles, belgas, italianos, austriacos, noruegos y de otras naciones.

El número de turistas en los alojamientos del Puerto se viene incrementando a medida que crece el de plazas o camas. De aquí este constante ritmo de construcción de hoteles, residencias, bares, salas de fiestas, merenderos, piscinas y urbanización de playas, conservación de rincones típicos.

El Puerto de la Cruz vive en un constante desvelo, en una actividad dedicada plenamente a la promoción de una auténtica industria que comenzara a entrever en el año inaugural del Gran Hotel Taoro o puede que antes. Lo cierto es que a poco de año de 1890, cinco años más de se inauguraba el Hotel Quesa. Otro de los hoteles época fue el desaparecido tiánez y el Monopoli.

No ha sido tiempo perdido lo largo de los años, la bu siembra está dando los mejores frutos.