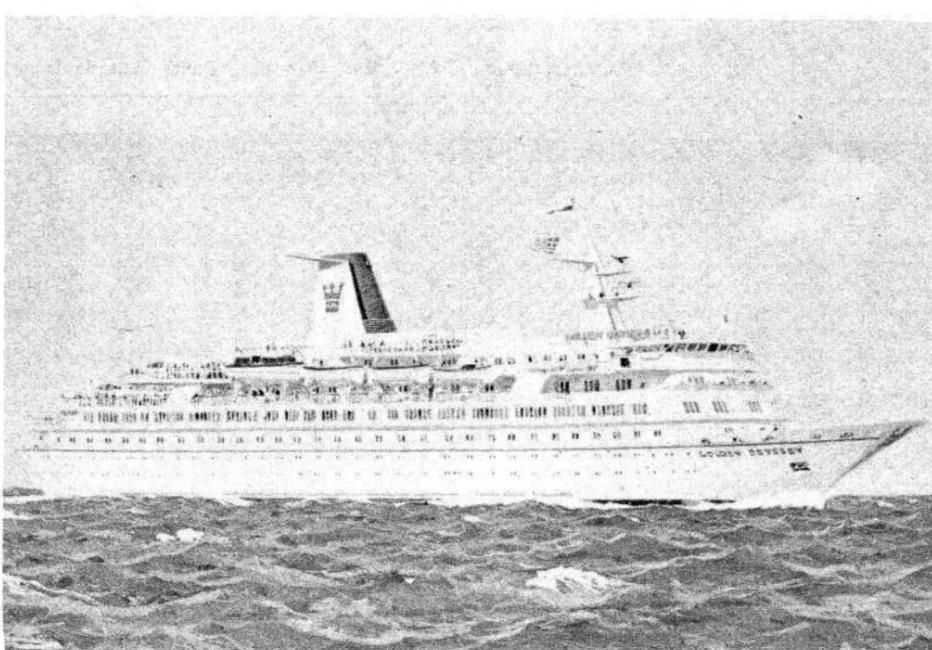


EL SABADO LLEGARA AL PUERTO DE LA LUZ EL TRASATLANTICO GRIEGO "GOLDEN ODYSSEY"



El trasatlántico griego «Golden Odyssey», de la Royal Cruise Line, que el sábado llegará al Puerto de la Luz.

Para pasado mañana está prevista la llegada al Puerto de la Luz del trasatlántico griego «Golden Odyssey», que realiza un cruceo de turismo por aguas del Atlántico con 470 turistas norteamericanos.

Estos desembarcarán en Las Palmas y, por avión, regresarán a los Estados Unidos.

El «Golden Odyssey» es el más moderno de los trasatlánticos griegos —«Jason», «Romanza», «Regina Prima», etc.— que últimamente han recalado por el Puerto de la Luz y, sin duda alguna, es el «crack ship» de la numerosa flota que, bajo bandera helena, se dedica al turismo marítimo.

De 6.757 toneladas brutas y 3.141 netas, el «Golden Odyssey» fue botado el pasado año en los astilleros daneses de la Helsingor Skibsværft y arbolada la contraseña de la Royal Cruise Line, naviera con sede en El Pireo.

Especialmente diseñado y construido para realizar cruceos de turismo, son sus principales dimensiones 130 metros de eslora por 19,2 de manga y 5,1 de calado. Está equipado con motores diesel que, a régimen normal, le dan máxima de 21 nudos.

La estampa marinera del nuevo «liner» es gallarda y elegante, y sin esas nuevas y atrevidas que lucen otros trasatlánticos —los «Song of Norway», «Sunvikiking», «Nordic Prince», «Skyway», etc.— de las que, desde el punto de vista estético, sólo escapan los de la serie «Royal Viking». Tales nuevas líneas marineras se combinan con colores estridentes —baste como ejemplo los que lucen los ferries japoneses de la Nippon Kosen— y, desde luego, rompen por completo la armonía de tales «liners».

El «Golden Odyssey» dispone de acomodación para 509

pasajeros en clase única. Estos cuentan con amplio restaurante, bares, sauna, piscinas, teatro-cine, discoteca, «night club», etc.; completamente climatizado, en el verano lleva a cabo cruceos de turismo a puertos del Mediterráneo oriental —Heraklion, Alejandría, Beirut, Famagusta, Rodas, Kusadasi, etc.— y, en el invierno, con base en Miami los hace por las Antillas.

De cubierta corrida, la proa es lanzada —las anclas van en escobenes de nicho— y sobre el puente se alza un palo estilizado, en el cual lleva las antenas de los radares, el pico y dos vergas para las señales con banderas. En dicho palo va también la luz de situación y, por lo que a la de proa respecta, al no llevar postelero en el castillo —ésta se colocó en un

metálico que —inclinado— se proyecta desde el puente.

Los botes salvavidas, cuatro por banda, van en pescantes de gravedad. Dos de ellos están preparados para el traslado de los pasajeros en aquellos puertos donde fondea el «liner».

El «Golden Odyssey» cuenta con estabilizadores que, en caso de mal tiempo, reducen los bandazos y machetazos al mínimo. La silueta del nuevo trasatlántico es en verdad atractiva pues, además de la gracia de sus líneas marineras, los colores elegidos —blanco con bandas azules— hacen resaltar la armonía del casco y superestructura.

En las cubiertas altas —amplias y despejadas— van las piscinas y solarío, así como reservados a la práctica deportes al aire li-

Grecia y el turismo marítimo

Hace sólo unos años, la prensa náutica británica comentaba el desarrollo del turismo marítimo en Grecia. Era lo que se llamaba entonces «the Greek scene» y que, rápidamente se ha convertido en una nueva parcela —muy importante, desde luego— de los emprendedores armadores helenos.

Grecia siempre contó con una muy destacada flota mercante, pero sólo pocas navieras se dedicaban al tráfico de pasajeros y, las que lo hacían generosamente abanderaban sus barcos en Inglaterra.

En Canarias recordamos cuando, hace unos años, por aquí recalaba el «New York», por entonces uno de los pocos —muy pocos, valgan verdades— que lucían el pabellón

blanquiazul de la nación mediterránea.

Pero las cosas han cambiado y, en la actualidad, Grecia posee una numerosa flota de «liners». Unos —los de Chandris— hacen la línea de Australia, mientras que los de la Greek Line navegan regularmente entre El Pireo y Nueva York. Pero más numerosa es la flota de «liners» y «mini-liners» que hace cruceos de turismo por aguas del Mediterráneo durante el verano y, en el invierno, cruza el Atlántico para, en las Antillas, aprovechar la demanda del mercado USA y los buenos dólares que allí se ganan.

En los primeros años de la «Greek Scene», la flota dedicada al turismo marítimo por los armadores griegos era muy heterogénea. Incluía antiguos

Construido especialmente para cruceos de turismo, fue botado en 1974 en los astilleros de Helsingor. De 6.757 toneladas y 130 metros de eslora, tiene acomodación para 509 pasajeros en clase única.

Por Juan A. Padrón Albornoz

trasatlánticos adquiridos en el «second hand market» internacional —«Colombie», «Santa Paula», «Santa Rosa», «Júpiter» etc.— pero, con estas unidades, navegaban otras que en los años de la Segunda Guerra Mundial fueron unidades combatientes.

Hoy ya han sido desguazados muchos de aquellos «mini-liners» con resonancias de la guerra en sus planchas que, a duras penas, ocultaban el gris que primero las cubrió. El «Adriatiki», de Typaldos, no era otro que el antiguo H. M. S. «Lossie», una escolta de la Royal Navy —era de la clase «River»— construido en 1943 en los astilleros de la Canadian Vickers, en Montreal.

En la actualidad, es la naviera Chandris —de El Pireo y Londres— la más destacada por el número y tonelaje de sus «liners» bajo bandera griega y otras de conveniencia.

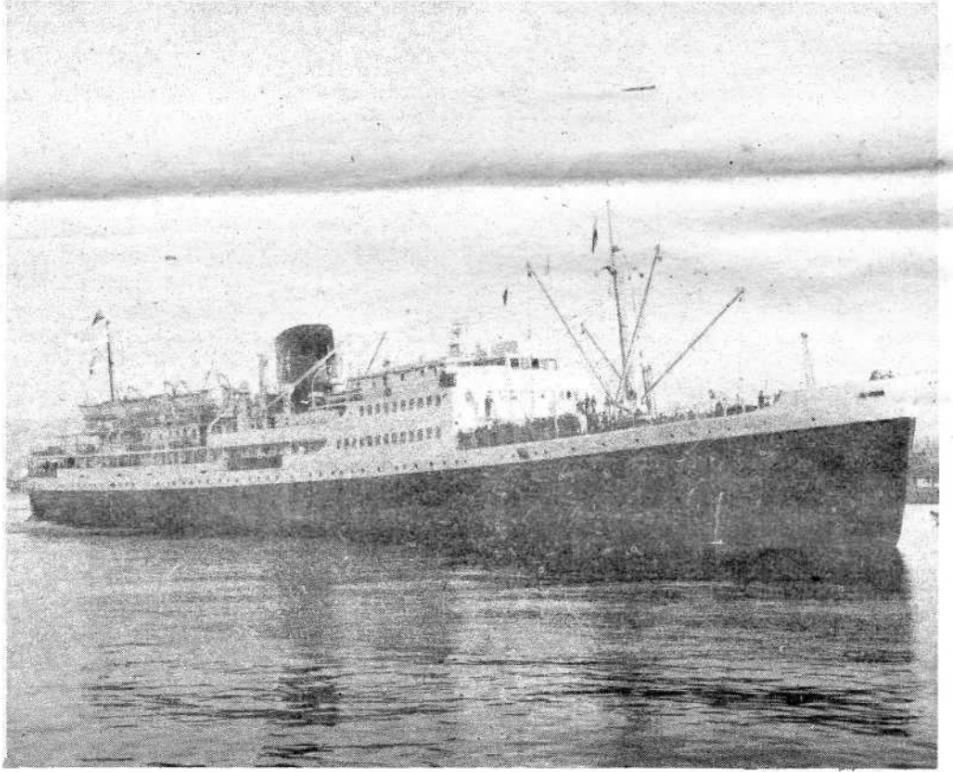
Chandris mantiene —como ya se indicó— servicio con puertos de Australia y, al propio tiempo, cuenta con un bien organizada flota en el Mediterráneo. El «Regina Prima», bien conocido en los puertos canarios, es el antiguo «Panamá» estadounidense —luego se llamó «President Hoover»— y, como en años anteriores, ahora hace cruceos desde Buenos Aires a la Antártida.

El «Regina Magna» —de 23.081 toneladas— fue primeramente el «Pasteur» francés

bre otros varios —«Huasarán», «Beaverbrae» y «Aurelia»— mientras que dos antiguos de la Unión Castle Line, «Bloomfontein Castle» y «Kenya Castle» son los actuales «Paris» y «Amerikanis».

El «América», orgullo de la flota mercante USA hasta la construcción del «United States», es ahora el «Australia». Con él navegan otros antiguos trasatlánticos norteamericanos —«Britanis», «Ellinis» y «Queen Frederica»— que con anterioridad arbolaban la contraseña de la Matson Line.

Para cruceos cortos, la Chandris dispone de los «Fiorita», «Fiesta» y «Romántica». Este último —un antiguo vapor canadiense— fue durante



El antiguo «Sidi-Bel-Abbes», de bandera francesa, es actualmente el «Apollonia», de la Hellenic Mediterranean Lines.

Los «Myconos» y «Rodos» —también bajo contraseña de la Typaldos— fueron anteriormente buques de apoyo para hidroaviones en la Navy USA y, el «Polikos», de la naviera Kavounides, un antiguo dragaminas, es «Persian» concretamente, de la Marina de Guerra inglesa.

Otros, como el «Argonaut», de la Epirotiki, fue en sus orígenes un yate particular construido en 1929 en los astilleros alemanes de la Krupp. Se llamaba entonces «Orión» y, en viaje inaugural bajo la bandera de las «stars and stripes», recaó por Santa Cruz de Tenerife, donde asombró con sus 3.000 toneladas y 90 metros de eslora uno de los mayores yates particulares entonces a flote.

Vino luego una nueva etapa y, en astilleros italianos, se construyeron nuevas unidades —«Achilleus», «Agamemnon», «Jasón», «Adonis», etc.— que, con los antiguos ya en servicio, dieron una nueva dimensión y orientación al turismo marítimo en el Mediterráneo.

A partir de entonces, los armadores griegos han ido aumentando sus flotas a base de adquirir cuantos barcos salen al mercado en condiciones de ser adaptados al tráfico de pasajeros.

y, posteriormente el «Bremen» del Lloyd Norte Alemán. El «Romanza» oculta bajo este nom-

unos años el «El Amir Saud» yate del rey de Arabia Saudita.

Barcos y navieros

Otra destacada naviera dedicada al turismo marítimo es la Epirotiki Lines, de El Pireo, propietaria del «Neptune». Este, de 2.400 toneladas, es el antiguo noruego «Meteor» que, con el «Venus», hizo la línea turística que la Bergenske mantenía entre Southampton y Santa Cruz de Tenerife.

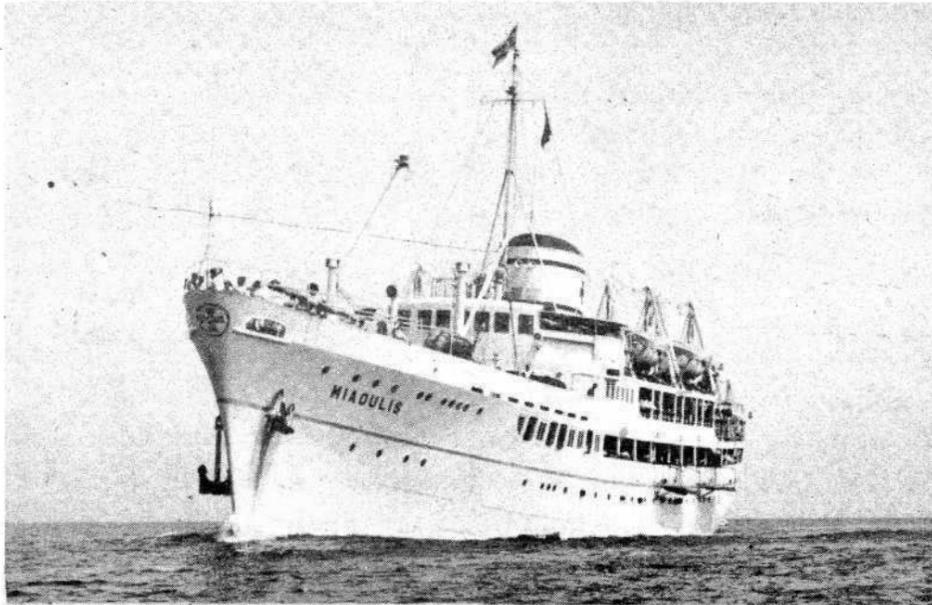
Vendido el viejo «Júpiter» —otro antiguo «mini-liner» noruego la Epirotiki adquirió el israelita «Moledet», de 7.800 toneladas, y en 1972 pasó a su propiedad el holandés «Ryndam», otro trasatlántico bien conocido en los puertos de Canarias. Totalmente transformado y con el nuevo nombre de «Atlas», volvió por estas aguas hace algún tiempo y, para dentro de unos días, anuncia nuevas escalas en Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

El resto de la flota de esta naviera está compuesto por los «Apolo», «Jasón», «Orpheus», «Argonaut» y «Semiramis»; este último es el antiguo «Calabar», de la Elder Dempster.

Los «Azrou» y «Azzemour» —ambos de la Paquet y conocidos en estas islas— son los actuales «Melina» y «Delos» de la Eftymiadis, la cual también adquirió el «Pierre Loti», de la Messageries Maritimes. Este, rebautizado «Patras», fue transformado para su utilización en el tráfico «roll on-roll off» y lleva además 250 pasajeros en la línea entre Patras, Corfú y Brindisi.

Buena prueba de la demanda que hace unos años se inició en el Mediterráneo y que tan bien supieron —y saben— atender los armadores griegos, son los «Phaistos» y «Sophia» que, también bajo la contraseña de la Eftymiadis fueron con anterioridad los petroleros suecos «Maria Gorthon» y «Brigitte».

Estos petroleros, de 8.700 toneladas y 151 metros de eslora, se construyeron en 1951 y 1953 en los astilleros de la Kockums Mek. Verk., y, adquiridos por la citada naviera, se transformaron en trasa-



El ferry «Miaoulis», de Nomikos Lines, que realiza cruceos de turismo por el Mediterráneo.

BAHÍA DE LA ISLETA

(Viene de la página 36)

atlánticos con acomodación para 1.000 pasajeros en clase única en una amplia superestructura que se construyó desde el puente de la toldilla.

Completamente climatizados estos antiguos petroleros fueron preparados para el tráfico «roll on-roll off», con capacidad para el transporte de 200 automóviles. Normalmente, sirven la línea regular desde El Pireo a Heraklion y Chania.

La naviera Latsis cuenta con tres ferries —«Mimika L.», «Renetta» y «Sapfo»— y, por su parte, la Mediterranean Sun Lines tiene el «Atalante» antiguo «Tahitién», de la Messageries Maritimes, y «Aphrodite». Este es el antiguo «Munster», construido en 1948 para la British Irish inglesa.

Dos mixtos de la Ellerman Line, muy conocidos en puertos canarios, los «City of Exeter» y «City of York», fueron adquiridos en 1972 por la Kageorgis que, tras una completa reforma, los devolvió a la mar para su utilización como «cruising ships». Ya sin sus amplios espacios para carga seca y refrigerada, ambos —rebautizados «Mediterranean Sea» y «Mediterranean Sky»— han quedado con acomodación para 220 pasajeros en primera y 610 en turista. Pueden llevar 240 automóviles y, por lo que respecta a sus líneas marítimas, son nuevas y estilizadas.

El sueco «Ariadne», tan conocido y recordado en los puertos de las islas, es el actual «Bon Vivant», de la Bon Vivant Cruises, de El Pireo, y abanderado en Liberia. Por su parte, la Hellenic Mediterranean Lines posee en su flota los modernos ferries «Egnaia» y «Aquarius» así como el «Apollonia» —antiguo «Sidi-Bel-Abas», de bandera francesa— y el «Poseidonia» que, con anterioridad, era el «Innis

fallen», de la City of Cork S. S. Co. inglesa.

En 1965, la Solemare adquirió a Typaldos el «Electra», que no es otro que el antiguo «Sidi Okba», construido en 1948 por la White inglesa para el servicio regular entre Marsella y puertos del Norte africano. Con acomodación para 344 pasajeros, cubre línea regular desde Ancona a Santorin —con numerosas escalas intermedias— si bien carece de medios para el transporte de vehículos por el sistema «roll on-roll off».

Aparte de la Greek Line, cuyos «Queen Anna Maria» y «Olympia» hacen el servicio regular a Nueva York, la Compañía de Vapores Cerulea también conocida por Ulysses Line —tiene el «Calypso», antiguo «Southern Cross» de la Shaw, Seville and Albion que, en anteriores cruceros, ya recaló por agua del Archipiélago y, una vez más, volverá a fines de este mes.

La Kayounides tiene en servicio los «Adonis», «Esperos», «Kentavros» y «Orión» —todos de mediano tonelaje— y por su parte, la Sun Lines, de Atenas, mantiene en servicio los «Stella Sojaris» antiguo «Cambodge», de la Messageries Maritimes, y el «Stella Polaris» que, construido en 1958, es el antiguo «Santa Paula», de la Grace Line estadounidense. Además cuenta con el «Stella Oceanis» que, de 3.966 toneladas, fue con anterioridad el «Aphrodite», de la Hellenic Lines.

Con todos estos trasatlánticos y «mini-liners», la flota mercante griega ocupa hoy un muy destacado lugar entre las aun dedicadas al tráfico de pasajeros y, al parecer, aún irá a más pues se realizan gestiones para la compra de uno de los dos de la Swedish America Line —«Kungsholm» o «Gripsholm»— que será rebautizado «Navarion».

Todos los deportes de las islas
en

“JORNADA DEPORTIVA”

16 de diciembre, 1975

EL SEÑOR

† Don Tomás Hernández Ramos

Que falleció el pasado día 9, a los 44 años de edad, después de recibir los Auxilios Espirituales

Su esposa, Encarnación Rodríguez Vega; sus hijos, Lucía, María del Pino y Juana Encarnación; su madre, Encarnación; sus hermanos, Felicia, Julia, Domingo (ausente), Rosa, Ramona y Natalia; sus hermanos políticos, Ramón, Pino, Miguel, Dulce María y Marisol; su tía Juana Vega, y demás familiares.

RUEGAN a sus amistades y personas piadosas, una oración por su alma y la asistencia a la misa que se celebrará hoy, jueves, día 11, a las cinco y treinta de la tarde, en la parroquia de esta localidad; favores que agradecerán profundamente.

El Chorrillo, 11 de diciembre de 1975.

Primer aniversario del señor

† Don José Gámez Cabello

Que falleció el 14 de diciembre de 1974, a la edad de 57 años.

Su viuda, doña María González Jiménez; sus hijos, María



FEBRERO
21, 22, 23, 24,
28 y 29

1976

SANTA CRUZ DE TENERIFE FIESTAS DE INVIERNO

Este es el cartel de los Carnavales de Santa Cruz. Se ha sacrificado la estética a la expresividad. Pero, lo importante es que ya está hecho el anuncio oficial de la sana alegría callejera de la capital.

Ayer en la Caja de Ahorros

CONFERENCIA DEL P. FERNANDO GARCIA GUTIERREZ

Organizado por la Caja General de Ahorros de Tenerife, ayer se celebró en el Salón de Actos de la citada entidad una conferencia que fue dictada por el P. Fernando García Gutiérrez S. J. Procurador



intima coexistencia con el mar, que toma parte sobresaliente en toda la exposición, por ser el medio sobre el que se desarrolla toda ella.

LA SEÑORA

† Doña Carmen Hormiga Fuentes

Ha fallecido a los 66 años de edad, después de recibir los Auxilios Espirituales.

Sus hijos, don José, doña Carmen y don Alfredo Mesa Hormiga; sus hijos políticos, don Ignacio Perdomo Alonso y doña Nercida Galván Amador; sus hermanos, don José, don Agustín, don Ramón (ausente), don Antonio (ausente) y don Domingo Hormiga Fuentes (ausente); hermanos políticos, nietos, sobrinos y demás familiares.

RUEGAN a sus amistades y personas piadosas, una oración por su alma y la asistencia al sepelio, que tendrá lugar hoy, a la una de la tarde, desde la casa mortuoria, Urbanización El Cardonal, bloque 107-2, a la parroquia de El Cardonal, donde tendrán lugar las honras fú-

LA SEÑORA

† Dña. UMBELINA HERNANDEZ ROSALES

Ha fallecido a los 81 años de edad, después de recibir los Auxilios Espirituales.

Sus hijos, don Pedro, don Francisco, doña María Dolores y doña Carmen Rosa Pérez Hernández; sus hijos políticos, doña Ascensión, doña Itálica Hernández Guardia, don Antonio Morín Tejera y don Luis Velázquez González; sus hermanos, don Fermín y don Francisco; nietos, bisnietos y demás familiares.

RUEGAN a sus amistades y personas piadosas, una oración por su alma y la asistencia al sepelio, que tendrá lugar hoy, a las cuatro de la tarde, desde la casa mortuoria, Barriada 25 de Julio, bloque 12, portón 28, vivienda 110, a la parroquia respectiva donde tendrán lugar

de la Misión del Japón y profesor de la Universidad de Sophia de Tokio. La conferencia versó sobre «Expo 75: La Exposición Internacional del Mar en Okinawa».

El P. Fernando García dijo que aunque han tomado parte en ella muchos arquitectos japoneses, el principal ha sido Kikutake Kiyonori, uno de los fundadores del Metabolismo japonés en arquitectura, que ha puesto de manifiesto sus ideas en este diseño arquitectónico. Toda la exposición está ideada de cara al futuro.

Los jabolones de la Expo 75 están agrupados en cuatro núcleos, cada uno representando a un tema específico: los peces, la étnica y la historia, la ciencia y la tecnología; y los barcos. El símbolo de esta exposición es la «Acuápolis», prototipo de una futura ciudad marina, gigantesca estructura flotante, colocada enfrente de la costa sobre el mar. Ha sido diseñada y ejecutada por el arquitecto Kikutake Kiyonori. Uno de los edificios más llamativos, también, es el Acuario Nacional, construido por el