

LA ISLA Y LOS BARCOS

Hoy, en el curso del "Crucero Imperial", llegará el "France" con 1.100 pasajeros

El anterior "liner" homónimo fue uno de los más conocidos en nuestro puerto en la década del 30

Un acorazado y dos veleros de cinco palos -ambos de la firma Bordes- también lucieron el nombre de "France"

En puerto, hoy la imponente y majestuosa estampa del "France" que, una vez más, vuelve al puerto de Santa Cruz, al mismo que le acogió en aquel su memorable viaje inaugural y que, mañana, como ayer, como el próximo día 30, volverá a vestirse de gala para recibir a estos "liners" que, hoy por hoy, son justamente los que dan la tónica y medida del progreso en la mar.

Viene el "France" consignado a la firma Antonio Conde e Hijos (Canarias) y en el curso del denominado "Crucero Imperial" que, como en todos los que ha realizado y realizará —ya está programada una nueva escala en Santa Cruz para el próximo año— ha constituido

por Juan Antonio Padrón Albornoz

Polonio", "Ranchi", "Cap Arcona", "Lapland", "Homerie", "Columbus", ect., "liners" que, gigantes en la mar de entonces, son hoy simples pigmeos en comparación con los "tankers" que, como el "Esso Bernicia", han recalado últimamente por Santa Cruz.

El pasado mes de enero se cumplió un nuevo aniversario de la primer escala que en nuestro puerto realizó el anterior "France". Hoy, treinta y nueve años más tarde, recordamos aquel 18 de enero de 1930

puesta al servicio de dotar a la marina mercante francesa de un signo sucesor de aquellos "Europe", "Ville de Paris", "La Gascogne", "Ile de France" y tantos y tantos otros que dieron días de gloria y esplendor al tricolor mercante galo.

LA HISTORIA DEL VIEJO "FRANCE"

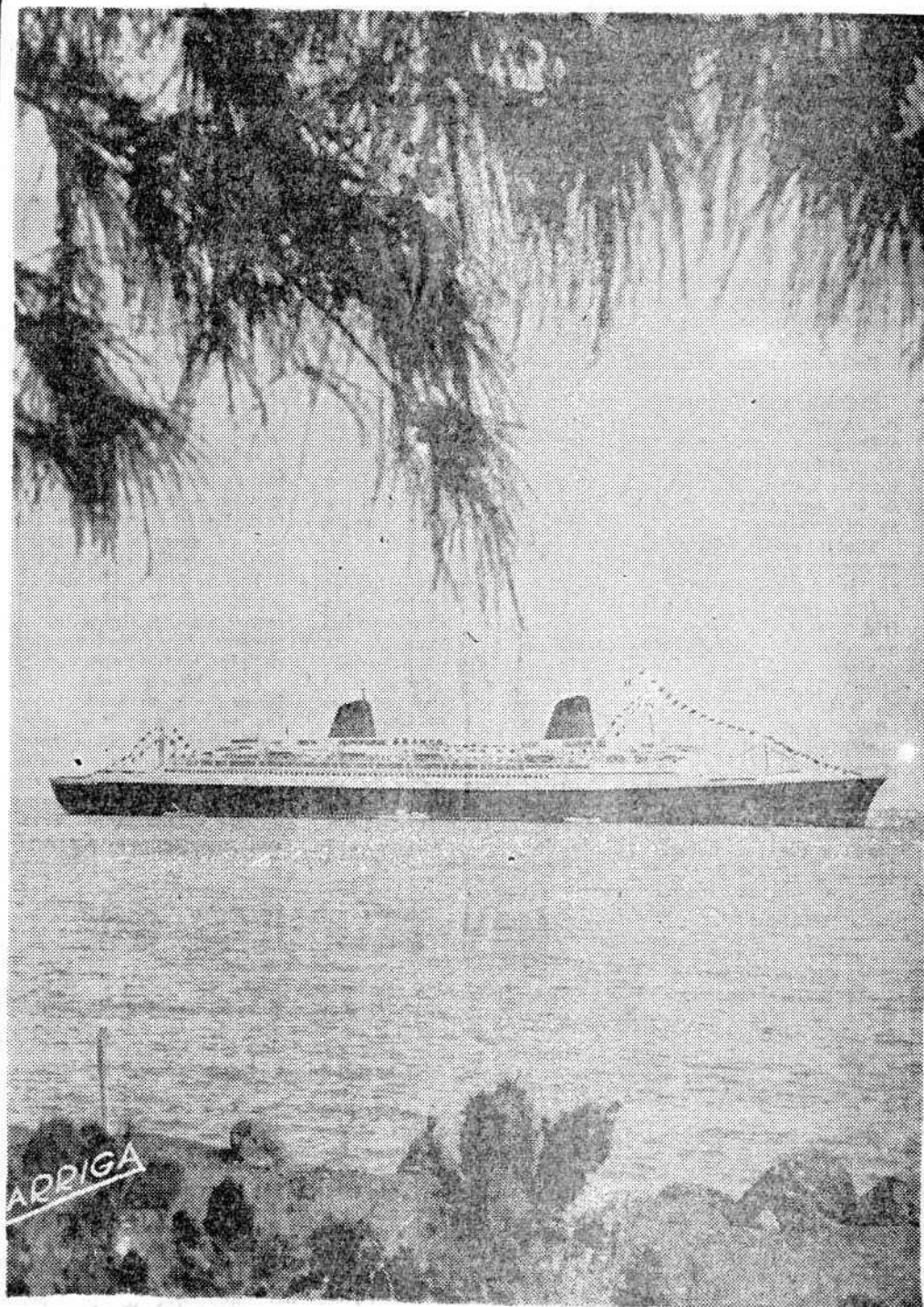
En 1908 eran tres las mejores unidades que daban al viento los colores de la naviera que, en 1854, fundaron los herma-

ship" de la naviera, el de "La Provence", y superaba en 4.000 a su más peligroso rival, el alemán "Kronprinzessin Cecilie".

El casco de este nuevo "France" estaba subdividido en cinco cubiertas que se extendían a lo largo de toda su eslora y, a proa, llevaba dos bodegas para el transporte de carga. El aparato motor estaba constituido por cuatro turbinas Parsons, de manufactura francesa, acopladas a otros tantos ejes y con potencia total de 42.000 H. P.; estas turbinas tomaban vapor de diecinueve calderas y, en sus "side bunkers", el flamante "flay ship" de la Cie. Generale Trasatlantique estibaba 5.400 toneladas de carbón, del cual consumía a razón de unas 700 por singladura.

Por lo que a la acomodación para pasaje respecta, el lujo de sus salones y camarotes excedía en mucho a sus más próximos rivales. Tenían acomodación para 535 pasajeros en primera, 442 en segunda y 948 en tercera.

Remataban su estampa marinera cuatro altas chimeneas y dos palos en caída graciosa a los que, con notable acierto, no



La estampa armoniosa del actual "France" que, con sus 66.348 toneladas, es uno de los mayores "liners" en servicio. El otro es el "Queen Elizabeth 2", que, mañana, llegará a nuestro puerto.

Simon, arriba a nuestro puerto | EL ACORAZADO "FRANCE" | mica de 10 nudos tenía una

que dan la tónica y medida del progreso en la mar.

Viene el "France" consigna do a la firma Antonio Conde e Hijos (Canarias) y en el curso del denominado "Crucero Imperial" que, como en todos los que ha realizado y realizará —ya está programada una nueva escala en Santa Cruz para el próximo año— ha constituí

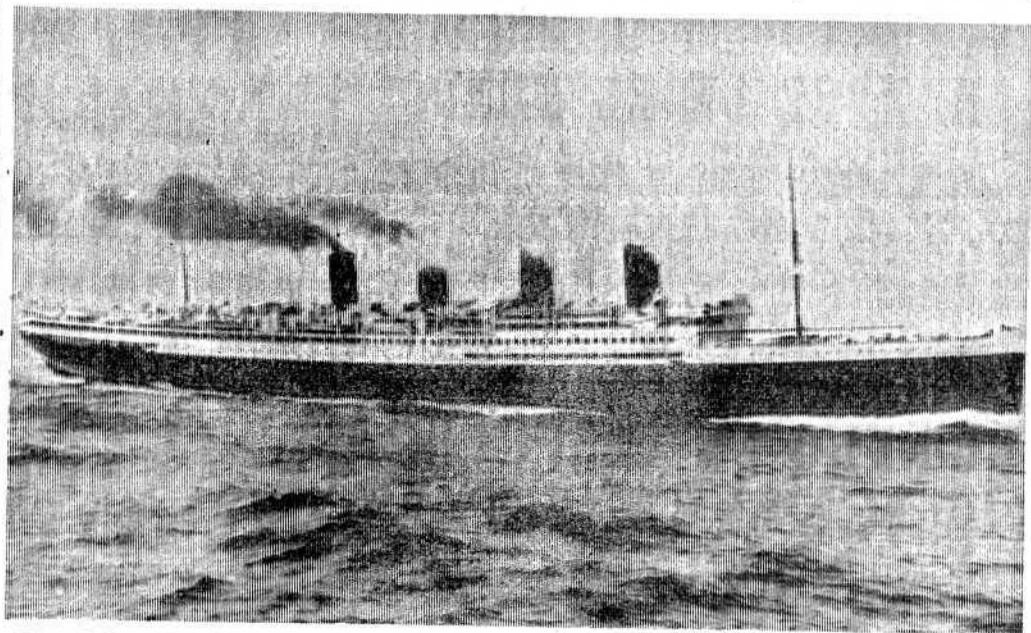
tonces, son hoy simples pigmeos en comparación con los "tankers" que, como el "Esso Bernicia", han recalado últimamente por Santa Cruz.

El pasado mes de enero se cumplió un nuevo aniversario de la primer escala que en nuestro puerto realizó el anterior "France". Hoy, treinta y nueve años más tarde, recordamos aquel 18 de enero de 1930

rís, "La Gascogne", "Ile de France" y tantos y tantos otros que dieron días de gloria y esplendor al tricolor mercante galo.

LA HISTORIA DEL VIEJO "FRANCE"

En 1908 eran tres las mejores unidades que daban al viento los colores de la naviera que, en 1854, fundaron los herma



El anterior "France", a la máxima en pleno Atlántico, con sus chimeneas empenachadas de humo y la proa adornada con blanco bigote de espuma.

do un éxito completo desde todos los puntos de vista.

Vive nuestro puerto horas de euforia, horas similares a las que en el pasado significaron otras destacadas escalas que, hoy, son hitos en la historia del puerto. Suenan aún con amplios ecos los nombres que, entonces, tanto significaron para el puerto de Tenerife —"Cap

con la elegante estampa marina, fina y esbelta—rematada por cuatro rojinegras chimeneas— de un "France" cuya estrella comenzaba a palidecer ante la brillante nueva de un "Normandie" que se anunciaba próximo y pujante.

Hoy no es un viejo "France" el que nos visita sino la palpable realidad de una voluntad

nos Emile e Isaac Péreire. Los "La Provence", "La Lorraine" y "La Savoie" competían con desventaja, tanto desde el punto de vista del tonelaje como de la velocidad, con los "cuatro chimeneas" que el Lloyd Norte Alemán mantenía en las líneas del Atlántico Norte. Y hasta la misma Cunard se resentía de la competencia alemana y, al igual que la White Star, estaba llevando a buen término un amplio programa de construcción naval que le permitiese recuperar su puesto de líder en la línea de Nueva York.

Ello representaba para la Cie. Generale Transatlantique un puesto secundario tan pronto como los nuevos "liners" británicos se hicieran a la mar. Para paliar dicho inconveniente y mantener el prestigio del pabellón mercante francés, se decidió ir a la rápida construcción de un nuevo trasatlántico que, por sus características de velocidad, eslora y tonelaje, fuese el mayor que de los astilleros galos hubiese hasta entonces salido.

Naturalmente, los astilleros de Saint Nazaire —lugar de nacimiento de tantos y prestigiosos trasatlánticos— fueron elegidos y, en febrero de 1909, se puso la quilla del que, con el tiempo, habría de ser el segundo "France" de la Generale Transatlantique.

La botadura se llevó a cabo el 20 de septiembre de 1910 y, tras diecinueve meses amarrado en el muelle de armamento de la empresa constructora —tuvieron que repararse los daños causados por un incendio en las carboneras— se hizo el "France" a la mar, en viaje oficial de pruebas, en abril de 1912. Durante él alcanzó un promedio de 24,4 nudos, velocidad ésta que excedía la esti

ga. El aparato motor estaba constituido por cuatro turbinas Parsons, de manufactura francesa, acopladas a otros tantos ejes y con potencia total de 42.000 H. P.; estas turbinas tomaban vapor de diecinueve calderas y, en sus "side bunkers", el flamante "flay ship" de la Cie. Generale Transatlantique estibaba 5.400 toneladas de carbón, del cual consumía a razón de unas 700 por singladura.

Por lo que a la acomodación para pasaje respecta, el lujo de sus salones y camarotes excedía en mucho a sus más próximos rivales. Tenían acomodación para 535 pasajeros en primera, 442 en segunda y 948 en tercera.

Remataban su estampa marinera cuatro altas chimeneas y dos palos en caída graciosa a los que, con notable acierto, no se dio la exagerada guinda de sus contemporáneos ingleses y alemanes.

SU VIDA EN LA MAR

El 20 de abril de 1912, el "France" se hizo a la mar en su primer viaje rumbo a Nueva York y, luego, en marcha a Southampton donde, en los astilleros de la Harland and Wolff, se corrigieron algunos defectos en las hélices y, tras esta corta reparación, cruza de Europa a América en 5 días y 7 horas.

La regularidad de sus viajes fue su principal característica en los años que precedieron a la primera guerra mundial. Una vez rotas las hostilidades, continuó el "France" durante unos meses en la línea de Nueva York hasta que, ya en 1915, fue requisado y, rebautizado "France IV", participó en el transporte del cuerpo expedicionario francés a Gallipoli.

Sorteando los numerosos peligros que representaba la presencia de los submarinos alemanes en el Mediterráneo, y siempre navegando con numerosa y fuerte escolta, continuó hasta 1916 en la precipitada tarea. Posteriormente se le habilitó como buque-hospital, tarea que llevó a cabo hasta mediados de 1917. Entonces, la intervención americana en el conflicto le obligó a incorporarse nuevamente al servicio de transporte de tropas y, cuando la paz llegó nuevamente unos meses más tarde, más de 26.000 hombres habían cruzado el Atlántico a su bordo.

Tras larga y necesaria reparación y modernización, el "France" se incorpora al servicio activo del cual se ve momentáneamente separado el 24 de octubre de 1919 cuando, navegando a 110 millas de Cherburgo, una explosión en la cámara de calderas causa diez muertos y varios heridos, así como importantes averías. Con sus propios medios gana puerto y, una vez reparado debidamente, se hace de nuevo a la mar en la línea de Nueva York.

En los años siguientes se le unen los "París" e "Ile de France". Y con ellos continúa su línea regular hasta que la depresión económica mundial aconsejó drásticas medidas.

Al "France" se le reformaron entonces sus instalaciones para pasajeros y, siguiendo el ejemplo de otras navieras la



La estampa armoniosa del actual "France" que, con sus 66.348 toneladas, es uno de los mayores "liners" en servicio. El otro es el "Queen Elizabeth 2", que, mañana, llegará a nuestro puerto.

Simon, arriba a nuestro puerto procedente de Nueva York. Sus escalas se repiten en febrero y marzo del mismo año y, de nuevo, en enero y febrero de 1931. Vino siempre con su capacidad de pasaje completamente cubierta y, a pesar de sus muchos años de mar, la travesía entre los dos puertos la realizaba en seis días y doce horas.

Meses más tarde, el "France" fue amarrado. Resultaba antieconómico reformar sus viejas turbinas cuando, ya, el "Normandie" estaba en grada.

El puerto de El Havre le vio, durante meses, solitario, desierto, en espera paciente de un desguace que se anunciaba próximo. En enero de 1933 un conato de incendio se produjo a su bordo y, a pesar de la espectacularidad, fue rápidamente sofocado.

Comenzó entonces a tomar cuerpo el rumor de que sería

EL ACORAZADO "FRANCE"

En 1914, la Marina de guerra francesa tenía en construcción cinco notables acorazados de 25.200 toneladas: "Normandie", "Flandre", "Languedoc", "Gascogne" y Bearn". Estos acorazados habrían de montar artillería de 340 milímetros, repartida en tres torres cuádruples, y, por exigencias más urgentes, los arsenales dirigieron sus atenciones a otras construcciones de más necesidad.

Esto dejó a Francia con una flota de "dreadnoughts" compuesta por los tres "Lorraine" y los "Clubert" y "Jean Bart" mientras que, casi listos, se encontraban los "París" y "France".

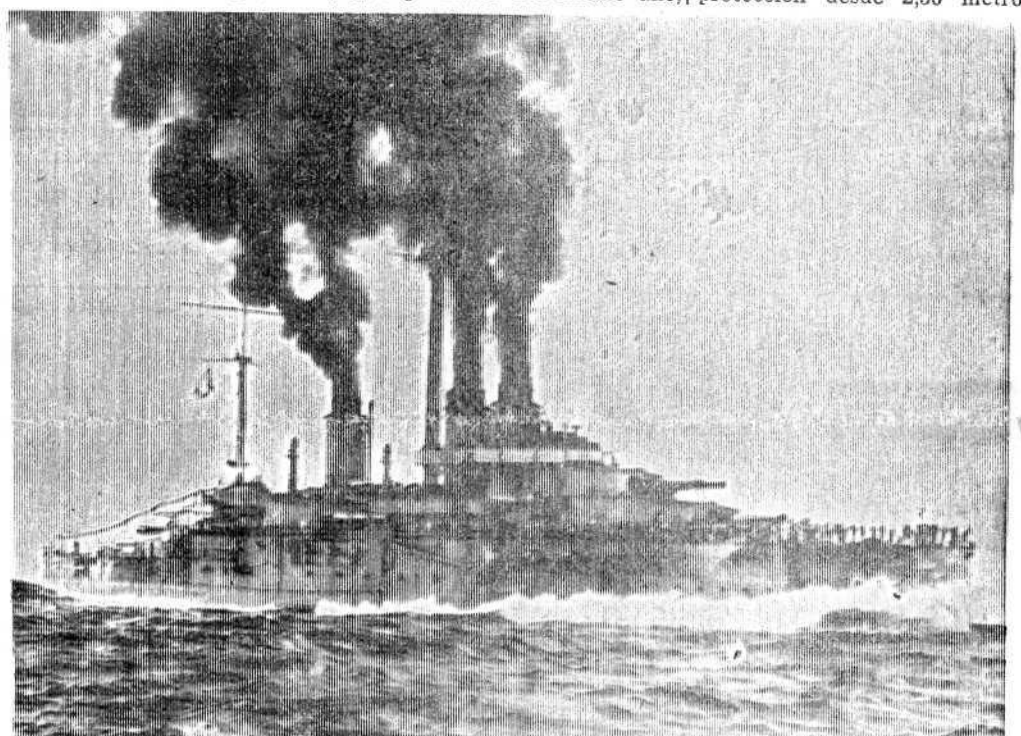
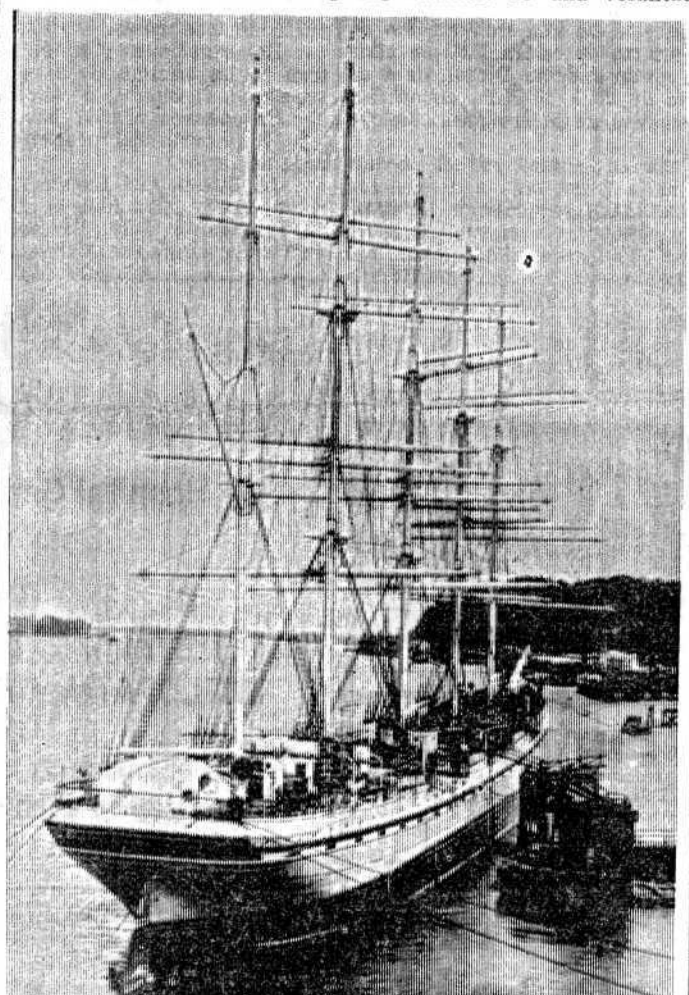
Este cuarteto, muy homogéneo, comenzó a construirse en 1910. El "Jean Bart" se botó en junio de 1913 en los astilleros del Arsenal de Brest y, en septiembre del mismo año,

mica de 10 nudos tenía una autonomía de 8.400 millas y, en sus "side bunkers", capacidad para estibar 2.700 toneladas de carbón.

Montaba doce piezas de 305 milímetros en seis torres —dos a proa, dos a popa y las otras a banda y banda— así como 22 de 140, 4 de 47 y cuatro tubos lanzatorpedos de 533 milímetros.

Con esta artillería podía tirar, en caza, con cuatro piezas de 305 y ocho de 140, igual disposición artillera que podía adoptar en caso de retirada. Por las bandas podía hacer fuego con diez piezas de 305 y once de 140.

La artillería de 305 milímetros disponía de 100 disparos por pieza mientras que la de 140 contaba con 284. La protección era muy amplia y comprendía, en primer lugar, una coraza completa que le daba protección desde 2,50 metros



El acorazado "France", gemelo del "Jean Bart", que participó en la primera guerra mundial y naufragó en 1922.

modernizado para reemplazar en la línea de Buenos Aires al incendiado "L'Atlantique" pero posteriormente se desmintió el rumor y, sin pena ni gloria, fue vendido a una empresa de Dunkerque especializada en desguaces.

Veintidós años de mar pesa

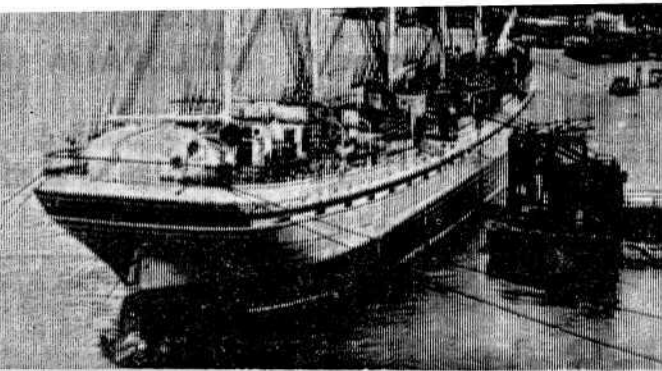
lo fue el "Coubert" en los de Lorient.

El "France", más atrasado, se botó en julio de 1914 en St. Nazaire y, en agosto, lo fue el "París" en La Seyne, de Tolón.

De 23.120 toneladas, el "France" tenía 165 metros de

sobre la flotación hasta la misma distancia bajo ella. El espesor máximo de esta cintura acorazada era de 270 milímetros en la parte central y, progresivamente, iba disminuyendo hasta alcanzar 180 a proa y popa.

La protección horizontal se



La barca de cinco palos "France"—segunda de su nombre— que, con sus 5.806 toneladas, fue el mayor velero que hubo sobre la mar.—(Reproducciones fotográficas de Juan Hernández).

el tiempo, habría de ser el segundo "France" de la Generalle Transatlantique.

La botadura se llevó a cabo el 20 de septiembre de 1910 y, tras diecinueve meses amarrado en el muelle de armamento de la empresa constructora—tuvieron que repararse los daños causados por un incendio en las carboneras— se hizo el "France" a la mar, en viaje oficial de pruebas, en abril de 1912. Durante él alcanzó un promedio de 24,4 nudos, velocidad ésta que excedía la estipulada en el oportuno contrato de construcción.

Sus 29.564 toneladas de desplazamiento casi doblaban el tonelaje del anterior "flag"

como importantes averías. Con sus propios medios gana puerto y, una vez reparado debidamente, se hace de nuevo a la mar en la línea de Nueva York.

En los años siguientes se le unen los "París" e "Ile de France". Y con ellos continúa su línea regular hasta que la depresión económica mundial aconsejó drásticas medidas.

Al "France" se le reformaron entonces sus instalaciones para pasajeros y, siguiendo el ejemplo de otras navieras, la Generalle Trasatlantique decide emplearlo en cruceros de turismo.

El 18 de enero de 1930, el "France", al mando del capitán

El acorazado "France", gemelo del "Jean Bart", que participó en la primera guerra mundial y naufragó en 1922.

modernizado para reemplazar en la línea de Buenos Aires al incendiado "L'Atlantique" pero posteriormente se desmintió el rumor y, sin pena ni gloria, fue vendido a una empresa de Dunkerque especializada en desguaces.

Veintidós años de mar pesaban sobre sus cuadernas cuando los sopletes comenzaron a descoser sus planchas y convertir su antes armoniosa silueta en informes montones de chatarra.

lo fue el "Coubert" en los de Lorient.

El "France", más atrasado, se botó en julio de 1914 en St. Nazaire y, en agosto, lo fue el "París" en La Seyne, de Tolón.

De 23.120 toneladas, el "France" tenía 165 metros de eslora por 27 de manga y 9 de calado. El aparato motor estaba compuesto por cuatro grupos de turbinas que, sobre sendos ejes, le daban 22 nudos de máxima. A la velocidad econó-

sobre la flotación hasta la misma distancia bajo ella. El espesor máximo de esta cintura acorazada era de 270 milímetros en la parte central y, progresivamente, iba disminuyendo hasta alcanzar 180 a proa y popa.

La protección horizontal se confiaba—época aquella en que la aviación no preocupaba, y sí los proyectiles con gran ángulo de incidencia— a tres

(Pasa a la pág. 12)

LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la página cuarta)

cubiertas protectrices de 30, 70 y 50 milímetros respectivamente. Las torres, barbetas y bases de las chimeneas estaban protegidas por blindaje de 180 milímetros.

La estampa marinera era muy francesa, con dos chimeneas a popa del puente y, tras el mayor, una tercera flanqueada por las grúas para las maniobras de los botes.

Durante más de 25 años, la Marina de guerra francesa continuó con el cañón de 305 milímetros y todos sus esfuerzos se dirigieron a tratar de mejorarlo sin que, sin embargo, se tratase de aumentar el calibre. El modelo de 1910, instalado en el "France", tenía una longitud de 45 calibres en el alma, o sea, 13,50 metros. La presión interior era de 2.600 kilos por centímetro cuadrado y la velocidad inicial de 900 metros por segundo. El peso de la carga ascendía a 128 kilos y el del proyectil de 440.

Este cuarteto de acorazados operó en el Mediterráneo, en especial en colaboración con las fuerzas navales que operaban contra las agrupaciones navales austríacas que, en el Adriático, podrían intentar penetrar, a través del canal de Otranto, en aguas del Mediterráneo.

En tal misión, el "Jean Bart" resultó torpedeado en dos ocasiones por submarinos austríacos y, en ambas, si bien resultó con graves averías, pudo alcanzar puerto y ser reparado. Estas fueron las únicas ocasiones que el cuarteto de acorazados logró cierta notoriedad, pues los austriaco-húngaros nunca intentaron penetrar en el Mediterráneo para, en operación combinada con el "Goeben" y el "Breslau"—que se encontraban en Turquía—, tratar de entorpecer los ataques navales que los aliados llevaban a cabo en Gallípoli.

De este cuarteto de acorazados, fue precisamente el "France" el primero que desapareció de la mar. Embarracó el 26 de agosto de 1922 y, a pesar de los esfuerzos para ponerlo de nuevo a flote, nada se logró y fue finalmente abandonado. Y, triste coincidencia, justamente un año más tarde—el 26 de agosto de 1923— corría

sica "Liverpool-house" y, a proa, un corto castillo que remataba la elegancia del casco con una toldilla de lomo de ballena. Al pie del mesana, en una caseta estaba instalada una caldereta que suministraba vapor a los chigres que tanto servían para las operaciones de carga y descarga como para auxiliar a la maniobra.

Esta primer "France" era barco que tenía reputación de ser muy ligero y estable en la mar y, a pesar de todo, su vida resultó muy corta y, después de una ligera colisión con un barco de guerra inglés—colisión que pudo haber tenido más serias consecuencias— fue abandonada en la mar el 13 de mayo de 1901 cuando, en pleno Atlántico Sur, navegaba de North Shields a Valparaíso.

En 1911, y en los astilleros de la Forges et Chantiers de la Gironde, en Burdeos, se botó una segunda "France" que, como la primera, estaba aparejada de barca de cinco palos.

El tonelaje de esta segunda "France" ascendía a 5.806 toneladas, record verdaderamente notable ya que, nunca, fue batido por nación alguna. La "R. C. Rickmers" alemana, también barca de cinco palos, era de 5.284 mientras que la goleta americana "Thomas W. Lawson"—nada menos que de siete palos— desplazaba 5.218. En tercer lugar, la fragata alemana "Preussen" se contentaba, a pesar de su magnífico aparejo y cinco palos, con 5.081.

A proa de la segunda "France", el castillo se conectaba con la "Liverpool-house" por medio de una pasarela que, a estribor, salvaba el pozo y la escotilla número uno. La segunda se abría en la mencionada "house"—gran casetón que iba de banda a banda y formaba parte integrante del casco— entre el mayor proel y el mayor central y, entre este y el mayor de popa, se abría la tercera escotilla.

En la toldilla se encontraba el puente de mando y, a su popa, la cuarta escotilla, seguida ésta de una claraboya que daba exactamente sobre la sala de motores.

En la "Liverpool-house" se

Era la "France" uno de los últimos intentos para, con sus potentes motores auxiliares, competir con el vapor. Llevaba dos liesels, de ocho cilindros, con potencia de 295 N. H. P. cada uno y, con vientos favorables, alcanzaba una buena velocidad. En su doble fondo, celular, podía trasportar un importante lastre líquido de 845 toneladas. Además, en los piques de proa y popa tenía capacidad para, respectivamente, otras 312 y 390 toneladas, a las que había que añadir las 1.062 que podía llevar en los tanques centrales.

Tanto en la línea de América en busca de nitrato, como en la de Nueva Caledonia en la de mineral de níquel, la "France" fue velero muy conocido hasta que, finalmente, terminó sus días de mar, sin pena ni gloria, en un triste naufragio.

—oOo—

Estos han sido los bareos que en la Marina de guerra y mercante de Francia han lucido, siempre con orgullo legítimo, el nombre de la nación.

Hemos visto que, siempre, han sido barcos aureolados por la fama de su tonelaje y velocidad y, también, por toda una larga serie de innovaciones que, en su día, fueron estrenadas por ellos en la mar.

Representaron el triunfo de la técnica, tal y como hoy el nuevo "France"—este amigo del puerto tinerfeño que hoy nos visitará de nuevo— lo representa también con toda dignidad.

Hoy, con 1.350 pasajeros a su bordo, el "France" será nuevamente hésped del puerto de Santa Cruz, del puerto de la Isla toda. Regresa de Santa Elena y Freetown y lleva a cabo el denominado "Crucero imperial" en el que, una vez más, ha dejado bien alto el prestigio de la Cie. Generalle Trasatlantique en la realización de cruceros de turismo. En esta ocasión, el "flag ship" de la marina mercante francesa viene al mando del capitán M. Mahé y, después de su estancia en nuestro puerto, se hará de nuevo a la mar para concluir este su importante crucero.

Con sus 66.348 toneladas, 315 metros de eslora, 33 de manga y 10,5 de calado es, con el

austriacos y, en ambas, si bien resultó con graves averías, pudo alcanzar puerto y ser reparado. Estas fueron las únicas ocasiones que el cuarteto de acorazados logró cierta notoriedad, pues los austriaco-húngaros nunca intentaron penetrar en el Mediterráneo para, en operación combinada con el "Goeben" y el "Breslau"—que se encontraban en Turquía—, tratar de entorpecer los ataques navales que los aliados llevaban a cabo en Gallipoli.

De este cuarteto de acorazados, fue precisamente el "France" el primero que desapareció de la mar. Embarracó el 26 de agosto de 1922 y, a pesar de los esfuerzos para ponerlo de nuevo a flote, nada se logró y fue finalmente abandonado. Y, triste coincidencia, justamente un año más tarde—el 26 de agosto de 1923— corría igual suerte el "España", gemelo de los "Alfonso XIII" y "Jaime I".

El "Jean Bart", rebautizado "cean", fue dado de baja en 1937 y, convertido en buque-escuela de artillería, se mantuvo a flote hasta 1942. El "Courbet" fue hundido el 6 de junio de 1944 como parte integrante del célebre Mulberry, puerto prefabricado que, con rompeolas de barcos hundidos, garantizó el suministro a las fuerzas aliadas en los primeros momentos del desembarco en Europa.

El último de la serie, el "Paris"—que intervino en la acción franco-española que terminó con el desembarco de Alhucemas— fue desguazado en 1956 después de muchos años arrumbado y vegetando en los arsenales de la nación.

LOS DOS GRANDES "FRANCE" DE LA MARINA A VELA

En 1890, los astilleros ingleses de la Henderson of Partick, en Glasgow, entregaron a la A. D. Bordes su primer "France", una hermosa barca de cinco palos que, con sus 3.784 toneladas, era por entonces, no sólo el orgullo de la vieja naviera, sino también de la marina de vela francesa.

Era la "France" un velero con gracia y elegancia propia, factores que, por entonces, no solían ser tenidos muy en cuenta por los armadores que—en aquella lucha decisiva contra el vapor que se imponía— iban sólo a sacar la máxima bilidad.

En el centro llevaba

En tercer lugar, la fragata alemana "Preussen" se contentaba, a pesar de su magnífico aparejo y cinco palos, con 5.081.

A proa de la segunda "France", el castillo se conectaba con la "Liverpool-house" por medio de una pasarela que, a estribor, salvaba el pozo y la escotilla número uno. La segunda se abría en la mencionada "house"—gran casetón que iba de banda a banda y formaba parte integrante del casco— entre el mayor proel y el mayor central y, entre este y el mayor de popa, se abría la tercera escotilla.

En la toldilla se encontraba el puente de mando y, a su popa, la cuarta escotilla, seguida ésta de una claraboya que daba exactamente sobre la sala de motores.

En la "Liverpool-house" se encontraba la acomodación para la tripulación, así como una sala de estar y comedor para los pasajeros que, en cinco amplios camarotes, transportaba el gran velero. Inmediatamente a proa, rompiendo un tanto la armonía de su línea marinera, se alzaba la chimenea, alta y negra, de la caldereta auxiliar.

Bajo la toldilla estaba la acomodación para los oficiales de cubierta y máquinas y, sobre ella, se alzaba el puente de mando, con alerones hasta las bandas. Bajo él se instaló el servomotor y, para caso de avería en éste, a popa llevaba una triple rueda con la que, a mano, seis hombres podían dirigir al gran velero, al mayor que han visto los mares.

Para facilitar la maniobra en aquellos días, las anclas eran sin cepo y, por tanto, no lucía en el castillo los clásicos varaderos ni, mucho menos, los pescantes de gata y gatilla.

nos visitará de nuevo— lo representa también con toda dignidad.

Hoy, con 1.350 pasajeros a su bordo, el "France" será nuevamente husped del puerto de Santa Cruz, del puerto de la Isla toda. Regresa de Santa Elena y Freetown y lleva a cabo el denominado "Crucero Imperial" en el que, una vez más, ha dejado bien alto el prestigio de la Cie. Generale Transatlantique en la realización de cruceros de turismo. En esta ocasión, el "flag ship" de la marina mercante francesa viene al mando del capitán M. Mahé y, después de su estancia en nuestro puerto, se hará de nuevo a la mar para concluir este su importante crucero.

Con sus 66.348 toneladas, 315 metros de eslora, 33 de manga y 10,5 de calado es, con el "Queen Elizabeth 2" que nos visitará mañana, uno de los "grandes" que, con respecto a las flotas de pasaje del mundo entero, aún cruzan la mar. Uno de los que se resisten a ser vencidos por los "jets" que no poseen—no poseerán nunca— esa atracción que el turista siente por los barcos cuando de viajar por placer se trata.

En esta ocasión, para recibir al "France" se desplazó a Santa Cruz don Juan Antonio Conde de Ponte, presidente de la firma consignataria así como de las firmas madrileñas A. Conde y Viajes Conde. Esta tarde, y procedente de París, se espera la llegada al aeropuerto de Los Rodeos de M. Edmond Lanier, presidente de la Compagnie Generale Transatlantique, que, seguidamente, se dirigirá a esta capital para embarcar en el "France" y, en él, seguir viaje hasta la terminación del actual crucero.