

## LA ISLA Y LOS BARCOS

# HOY, EN EL CURSO DE UN CRUCERO DE TURISMO, LLEGARA EL «FRANCE» CON 1.184 PASAJEROS

## EL ANTERIOR «LINER» DEL MISMO NOMBRE FUE UNO DE LOS MAS CONOCIDOS EN SANTA CRUZ DURANTE LA DECADA DEL 30

El primer «France», de 3.000 toneladas, fue construido por la Penhoet y, como transporte de tropas, participó en la primera expedición a Tonkín

Hoy en nuestras aguas la imponente y majestuosa estampa marinera del «France» que, una vez más, vuelve al puerto de Santa Cruz, al mismo que le acogió en aquel su memorable viaje inaugural. Viene el «France» a la consignación de la firma Antonio Conde e Hijos (Canarias) y, en el curso de un crucero de tu-

rismo que, como todos los que ha realizado y realizará, ha constituido un completo éxito desde todos los puntos de vista. Vive el puerto de Santa Cruz horas de euforia, horas similares a las que, en el pasado, significaron otras destacadas escalas que—hoy—, son hitos en la historia del puerto.

### POR JUAN ANTONIO PADRON ALBORNOZ

Suenan aún con amplios ecos los nombres que, entonces, tanto significaron para el puerto de Santa Cruz—«Cap Polonio», «Ranchi», «Cap Arcona», «Lapland», «Homeric» «Columbus», etc.—, «liners» que, gigantes en la mar de entonces, son hoy simples pigmeos en comparación con los «tankers» que, como el «Esso Cambria», de 255.000 toneladas, han recalado últimamente por Santa Cruz.

El pasado mes de enero se cumplió un nuevo aniversario de la primera escala que en nuestro puerto realizó el anterior «France».

Hoy, cuarenta años más tarde, recordamos y evocamos

aquel 18 de enero de 1930 con la elegante estampa marinera, fina y esbelta—rematada por cuatro rojinegras chimeneas—de un «France» cuya estrella comenzaba a declinar, cuyo nombre comenzaba a palidecer ante la brillante nueva de un «Normandie» que se anunciaba próximo y pujante.

Hoy es la palpable realidad de una voluntad puesta al servicio de dotar a la marina mercante francesa de un digno sucesor de aquellos «Europe», «Ile de France», «Paris» y tantos y tantos otros que dieron días de gloria y esplendor al tricolor mercante galo.

### Nace la Cie. Générale Maritime

Fundada por los hermanos Emile e Isaac Pereire, esta naviera contaba con una flota de unos setenta veleros de todos los tamaños y aparejos. Unos se dedicaban al transporte de bacalao desde los bancos de Terranova e Islandia y otros—de mayor tonelaje—hacían la línea del Océano Pacífico, vía el Cabo de Hornos.

Como lógico resultado del descubrimiento de filones de oro en California, los veleros de los hermanos Pereire comenzaron a recalcar por San Francisco, puerto entonces

veleros y, también, a encargarse sus primeros «ocean greyhounds» para las dos citadas líneas que se había comprometido a servir.

De momento se estimó que serían necesarios seis vapores para los servicios y, los tres primeros—«Washington», «Lafayette» y «Europe»—comenzaron a tomar forma en los astilleros de la Scotts, de Greenock. Eran barcos de ruedas y, en junio de 1864, el «Washington» se hace a la mar en viaje inaugural.

Con sus 3.200 toneladas y 105 metros de eslora, alcanzó

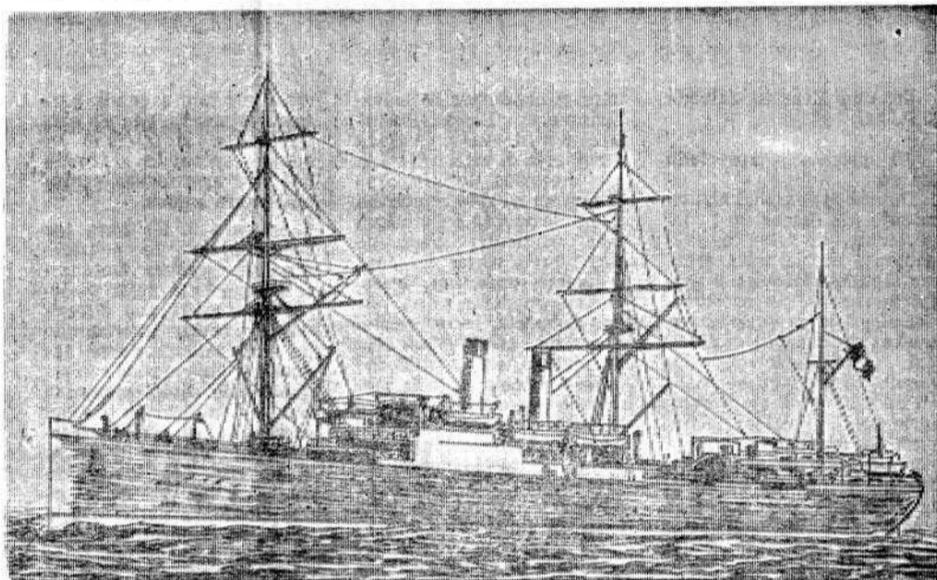
«Saint Laurent», «Imperatrice Eugénie» y «Napoleón III» que fueron entregados en 1865. Estos también eran de ruedas y, después de unos años en la mar, los seis fueron transformados en barcos de hélice, circunstancia ésta que permitió aumentar la eslora, capacidad de carga y carboneras y, además, la velocidad media a régimen normal.

Sus cascos, deformados por los tumbos de las ruedas, parecían damas con guardainfante. Se remataban por proa recta y popa de espejo y, sobre ellos, se alzaban dos palos con aparejo de cruz y, a proa y popa de los tumbos—entre ellos se alzaba el puente de mando—iban las dos chimeneas.

Cuando la reforma a que fueron sometidos, los «Imperatrice Eugénie» y «Napoleón III» fueron rebautizados «Amérique» y «Ville du Havre»; este último se hundió en noviembre de 1873 después de una colisión con la fragata inglesa «Loch Earn», tragedia ésta que significó la muerte de 220 de los pasajeros que viajaban en el «liner».

El «Amérique» fue el primer barco que contó con alumbrado eléctrico que, del tipo «Glowlight» inventado por Edison, sólo se instaló en los salones destinados a los pasajeros.

En 1866 se entregaron dos nuevos trasatlánticos—«Tana-má» y «Nouveau Monde»—



El primer «France», de la Compagnie Générale Transatlantique, después de la reforma de que fue objeto en 1874.—(Dibujo de Julio Núñez).

dor», fueron de los primeros barcos equipados con cámaras refrigeradas para el transporte de carne y otros productos

perecederos desde puertos estadounidenses a los de Europa, en especial El Havre puerto final de la línea.

### El primer «France»

La siguiente etapa en el desarrollo de la Generale Transatlantique—más conocida ya en el mundo marítimo por French Line—fue el ordenar la construcción de tres nuevas unidades para la línea de Nueva York.

Los astilleros de la Penhoet se encargaron de ellos y, poco a poco, en sus gradas fueron tomando forma los tres «liners» que, como los anteriores, contaban con ruedas laterales como medio de propulsión.

Primamente se botó en

Con sus 3.000 toneladas, 108 metros de eslora y máquinas que, sobre dos ruedas laterales les daban 850 H. P., estaban contratados para—en pruebas de velocidad y consumo—alcanzar y mantener una media de 13 nudos.

La estampa marinera era repetición de los anteriores—proa recta, popa de espejo dos chimeneas y aparejo de bergantín redondo—y, cuando se llevaron a cabo las tales pruebas, estos barcos superaron ampliamente los 15 nudos.

Navegaron en la línea de Nueva York hasta que, en 1874, cuando los barcos de ruedas habían sido ya relegados a un muy segundo término en las líneas trasatlánticas—los tres fueron transformados

por una empresa que le suministró las máquinas y calderas y, tras algunas modificaciones—incluso el cambio del aparejo que vino a quedar en el de fragata de cuatro palos—navegó otros 37 años, bajo bandera inglesa primero y noruega más tarde.

En calidad de tal, con el nombre de «Lancing», el viejo «Pereire»—el «liner» gemelo del «France»—fue uno de los más conocidos veleros en todo el mundo. Llevaba tras sí la fama de antiguo trasatlántico pero, sobre todo, la fineza de sus líneas marineras que permitieron ser llevase a cabo, con todo éxito, la transformación citada. Después de más de sesenta años en la mar, el antiguo «crack ship» en la línea de Nueva York—por entonces un simple velero—fue vendido y, posteriormente, desguazado.

El «France» continuó en la línea de Nueva York hasta que, en 1882, se integró en la flota de la Generale Transatlantique al «Normandie»

## TIC-TAC LO QUE QUEDO ATRAS

Por Luis ALVAREZ CRUZ

Vivir es una carrera hacia el futuro en la que se van dejando atrás muchas cosas.

Jamás se recupera el tiempo ese que quedó atrás, pero recordarlo es una manera, si no de actualizarlo, sí al menos de reactualizarlo.

Y esto es lo que hicimos hace días unos amigos que, sin ninguna clase de protocolos, nos reunimos en la Villa de Güimar. Fue en El Puertito, junto a un mar borrascoso que se rompía con estruendo en los roquedales costeros.

En la reunión había de todo un poco, en torno al viejo poeta don Aristides Hernández Mora: gentes jóvenes y gentes maduras. En síntesis, un grupo de amigos para los que se abrieron las puertas de las más acreditadas bodegas locales.

Tocadores y cantadores amenizaron la reunión un poco pensada y otro poco improvisada.

Manjares y vinos de la tierra. Evocaciones personales y epicales. Versos. Coplas. Isas, folias, malagueñas.

¡Oh, vino blanco de Güimar que, sin quererlo, te cueles y vas dejando en el alma todo el sabor de la tierra!

Una copla entre otras coplas. ¡Qué bien tocaban aque-

poeta don Aristides Hernández Mora: gentes jóvenes y generosas. En síntesis, un grupo de amigos para los que se abrieron las puertas de las más acreditadas bodegas locales.

Tocadores y cantadores amenizaron la reunión un poco pensada y otro poco improvisada.

Manjares y vinos de la tierra. Evocaciones personales y epicales. Versos. Coplas. Isas, folias, malagueñas.

¡Oh, vino blanco de Güimar que, sin quererlo, te cueles y vas dejando en el alma todo el sabor de la tierra!

Una copla entre otras coplas. ¡Qué bien tocaban aquellos tocadores!

Habló, con un sentido de isla total, Ernesto Salcedo. Habló don Tomás Cruz, que hizo referencia a los poetas de su apellido a través del tiempo y terminó leyendo unos versos de su propia cosecha. Yo, por mi parte, leí dos cosas: un soneto en memoria de don Juan Martín de la Rosa y unos dípticos compuestos en loanza de don Aristides Hernández Mora, quien, salvo tales o cuales averías físicas—tiene noventa años bien contados—sigue escribiendo versos. De él leí también un bello romance, cargado de imágenes y de símbolos, que fue largamente aplaudido. Actuó de prologuista uno de los anfitriones: don José Fumero, quien explicó el carácter de la fiesta con palabras llenas de fino humor. Y por último fueron recitados unos versos del viejo vate isleño don Germán Fumero, a quien tuve el placer de conocer en un tiempo en que el diablo perdió sus calzones.

Llegó un momento en que el pasado desapareció de ante los ojos y se convirtió en presente. Y como de ese pasado, y en lo que respecta a tales o cuales celebraciones poéticas y a tales o cuales menciones periodísticas, formaba yo parte, alcancé los honores de la cariñosa y creo que hartamente generosa referencia.

Me encontré con la cosa hecha y no me fue posible echarme fuera del corro de aquellos amigos que supieron manejar sabiamente lo serio con lo humorístico, que es como debe ser.

Allí estaba presente Marcel Proust. Nosotros estábamos buscando el tiempo que había quedado atrás, en esa encrucijada de una época de muchachos, aunque, claro está, de unos muchachos de los que sólo quedaba el recuerdo.

Pero conseguimos encontrarnos todos. Esto es, por lo demás, sumamente fácil si se plantea en torno a unas copas de vino, que es una de las llaves que abren las puertas del castillo encantado de la evocación.

Llovía en forma. Alguien nos dio la noticia de que el Llano de Ucanca estaba anegado y fingía algo así como un mar, maretá o lago en la cumbre teideana.

Pero el tono plomizo de las nubes no deslució en modo alguno la fiesta. El color de las cosas no está en las cosas; está en uno, que unas veces se cala las gafas negras y otras las de color de rosa. Así que incluso pudimos disfrutar del doble juego espectacular de la lluvia y el sol.

Nada de esto, perteneciente a un orden estricto de intimidades, tiene valor informativo. Pero tampoco hay que callarlo. Los que, a pesar de todo, creemos en la natural euforia de la amistad, experimentamos la necesidad de subrayar estas pequeñas anécdotas.

Entendemos que la anécdota es, o puede ser, como un postigo entreabierto sobre el paisaje de la historia. Y aquí se trataba de cierta historia en la que unos poetas—todos los poetas de la isla—pasaron por Güimar, que es tierra de una larga tradición lírica donde, efectivamente, como asegura la copla, el vino no se embarca.

Como es natural, a la hora del recuento, faltaron muchos a la lista, entre poetas y bodegueros. Y por unos y otros se brindó esa tarde, pues era lo menos que podíamos hacer.

No hubo nada solemne y encopetado. Fue una jornada que vino por sus propios pasos. Con pasos de nostalgia y de sencilla emoción. Si el rumor del mar era el contrapunto de las guitarras y los timplillos, la alegría, sobre el contrapunto de la nostalgia, era, a su vez, la manera de afirmar que, después de todo, las cosas son así y que cualquier instante es bueno para ir en busca de las cosas que fueron, sin renunciar al derecho que tiene la vida de sonreír.

Finalmente nos dimos una vuelta por el pueblo... "Aquí estuvo"... "Aquí permanece"... Y así, entre añoranzas y presencias, transcurrió el día. La antigua Villa del Sur está cada vez más cerca. Es el milagro de la autopista, la gran obra de nuestro tiempo.

Por lo demás, yo, como siempre, aspiré de nuevo el olor de Güimar: un olor a higueras, almendros y viñas. Un olor familiar. Y sobre todo respiré a pleno pulmón el perfume de la amistad mezclado con los aromas bucólicos de Güimar, ese rincón de la isla en el que siempre encuentro a alguien con el que puedo empezar una conversación a la manera de fray Luis: "Decíamos ayer..."

Lo que, en tiempos de prisa como los que corren, es muy importante.

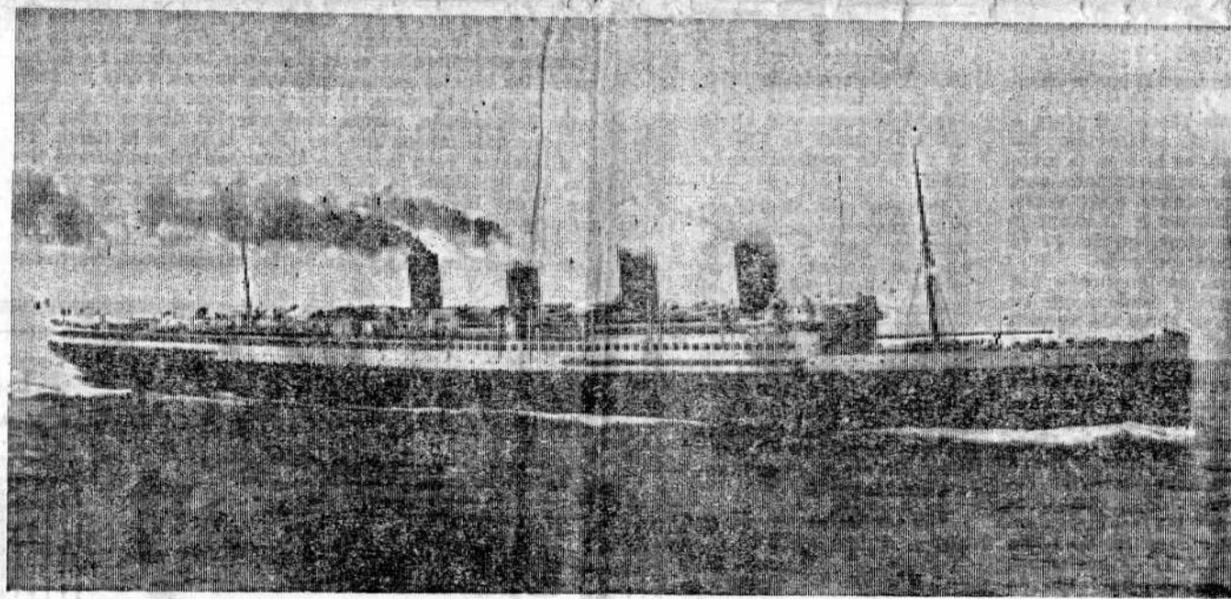
Como lógico resultado del descubrimiento de filones de oro en California, los veleros de los hermanos Pereire comenzaron a recalzar por San Francisco, puerto entonces

ennock. Eran barcos de ruedas y, en junio de 1864, el "Washington" se hace a la mar en viaje inaugural.

En 1866 se entregaron dos nuevos trasatlánticos—"Tanamá" y "Nouveau Monde"—

ron tomando forma los tres "liners" que, como los anteriores, contaban con ruedas laterales como medio de propulsión.

Primera: se botó en



A la máxima, el segundo "France" luce su gallarda estampa marinera rematada por las cuatro chimeneas empenachadas de humo... (Reproducción fotográfica, Juan Hernández).

prometedor tanto desde el punto de vista de los fletes ventajosos como desde el del pasaje que, en aquellos años del Gold Rush a él se dirigía.

Una posterior reorganización de la empresa naviera—los hermanos Pereire comprendieron todo el valor que el vapor representaba para la propulsión—hizo que ésta tomase el nuevo nombre de Compagnie Generale Transatlantique y, posteriormente, se adquirieron vapores para los servicios entre puertos franceses con los de Alemania, Holanda, Bélgica y Norte de Africa.

En 1861, la antigua Generale Maritime toma el antes citado nuevo nombre e inicia los primeros contactos con el Gobierno para el establecimiento de líneas regulares a puertos de América. Por entonces, Napoleón III estaba verdaderamente interesado en el resurgir de la marina mercante francesa y, para ello, era preciso que ésta participase activamente en las líneas del Atlántico Norte, líneas que entonces, como ahora, eran símbolo de aristocracia y prestigio en la mar.

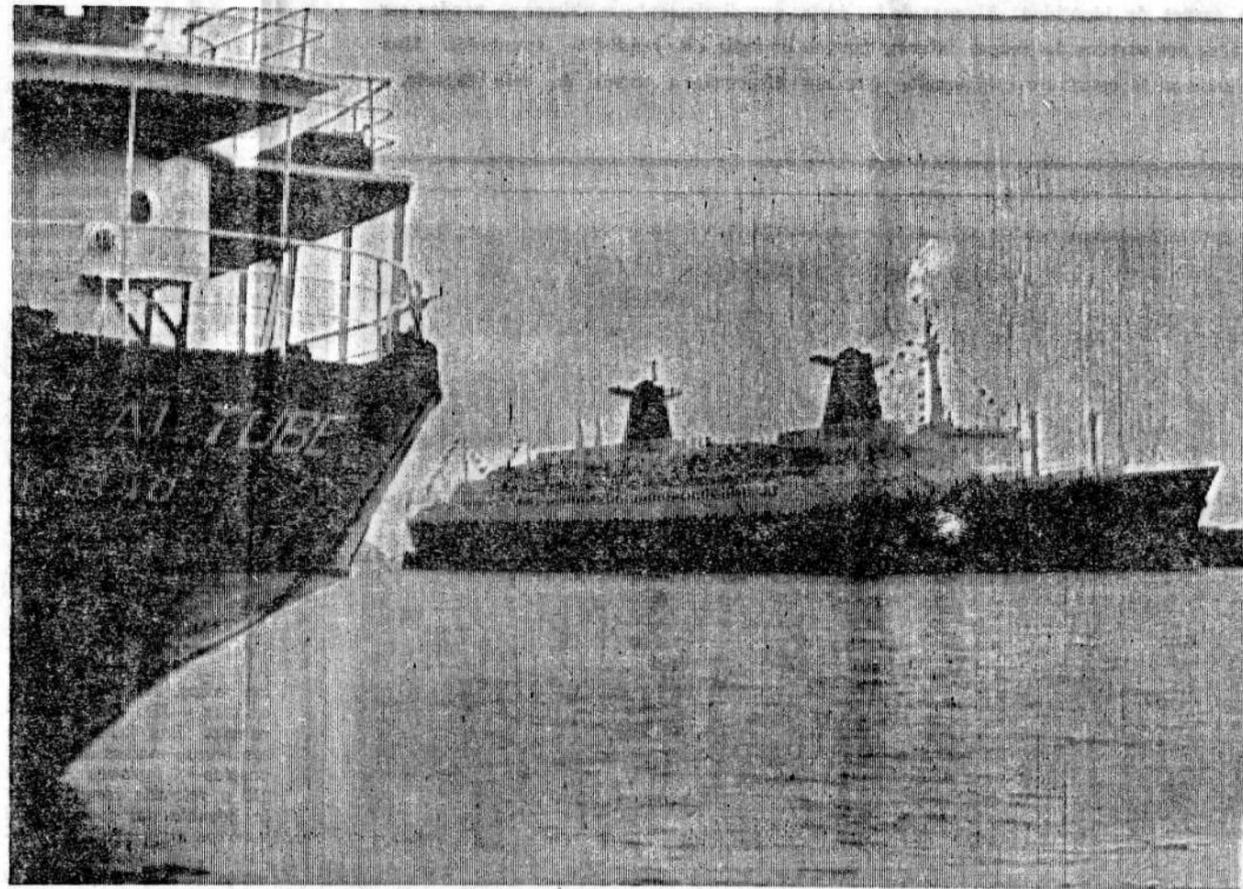
Era la época en que Maximiliano de Méjico contaba con el respaldo del Gobierno francés y, por esta causa, al mismo tiempo que se proyectaba la de Nueva York, se llevaban a cabo los estudios con vistas a otra que, desde El Havre, se dirigiese a las Antillas y América Central.

Las conversaciones se llevaron a cabo con toda rapidez y, al tiempo que se firmaban los oportunos contratos, la empresa comenzó a vender sus

13,7 nudos de media durante las pruebas de velocidad y consumo. Sus líneas, reflejadas en sus gemelos, fueron también elegidas para los

que, también de ruedas, años más tarde fueron reconstruidos y transformados para la propulsión por hélice. Rebautizados "Canadá" y "Labra-

tregó el "Pereire", seguido por el "Ville de Paris" y, el 1 de octubre de 1869, el primer "France", gemelo de los anteriores.



El actual "France" cuando, el 25 de abril del pasado año, llegó a nuestro puerto con ocasión del "Crucero Imperial". (Foto, Juan Hernández).

dos chimeneas y aparejo de bergantín redondo—y, cuando se llevaron a cabo las tales pruebas, estos barcos superaron ampliamente los 15 nudos.

Navegaron en la línea de Nueva York hasta que, en 1874,—cuando los barcos de ruedas habían sido ya relegados a un muy segundo término—en las líneas trasatlánticas—los tres fueron transformados en barcos de hélice.

Para ello se hizo necesario cortar el casco en dos y, después de separadas las secciones de proa y popa una distancia conveniente, se insertó una nueva, central, de doce metros, que hizo que los tres barcos mejoraran notablemente en su posterior explotación económica dado que, de esta manera, no sólo se ganó en capacidad para el transporte de carga sino que, también, con nuevas y más potentes máquinas, el consumo de carbón bajó considerablemente por singladura.

Este aumento en la eslora hizo que el aparejo de bergantín redondo resultase un tanto antiestético y, por tanto, para darles a sus estampas un necesario balance y armonía de líneas, se aparejaron de bricbarcas de tres palos.

Fueron barcos sólidos, bien contruidos y, como muestra de ello, basta el ejemplo del "Pereire" que, después de veinte años en la mar como simple vapor, fue adquirido

todo éxito, la transformación citada. Después de más de sesenta años en la mar, el antiguo "crack ship" en la línea de Nueva York—por entonces un simple velero—fue vendido y, posteriormente, desguazado.

El "France" continuó en la línea de Nueva York hasta que, en 1882, se integró en la flota de la Generale Transatlantique el "La Normandie", primero de una serie que habría de ganar popularidad en todas las líneas que sirvieron las diferentes unidades en ella integradas; tras el "La Normandie" se botaron y entregaron los "La Gascogne", "La Bretagne", "La Champagne" y "La Bourgoyne".

Entonces fue el "France" relegado a los servicios secundarios y, con ocasión de la campaña de Tonkin, se le habitó como transporte e integró en la primera expedición que, con material y hombres, marchó a reforzar las tropas allí destacadas. El 26 de marzo de 1882, el comandante Riviere se presentó en Hanoi con dos compañías de fusileros de Marina y una sección de artillería.

La insuficiencia de sus efectivos no le permitió despejar suficientemente el terreno y, el 19 de mayo, trató de rechazar a sus enemigos por medio de una salida en dirección a Sontai. La pequeña tropa del comandante Riviere se encontró con fuerzas considerables en su avance y, cuando trataba de retirar su artillería, Riviere cayó muerto, con varios de sus oficiales, casi en el mismo lugar donde había sucumbido Garnier en 1873.

De Nueva Caledonia primero y de Francia más tarde, los refuerzos se fueron acumulando para la ofensiva final que planeaba el general Buquet mientras que, por lo que a la Marina respecta—y en ella estaba integrado como transporte el primer "France"—estaba al mando del almirante Courbet.

Terminada esta etapa con la paz solicitada el 25 de agosto de 1883, el "France" volvió a Marsella y, ya desplazado de la línea de Nueva York, navegó en la de las Antillas y, ocasionalmente, en la del Norte de Africa.

En 1910, ya totalmente anticuado y antieconómico, fue amarrado y ofrecido en venta; como se esperaba, las únicas ofertas que por él se hicieron fueron de empresas dedicadas al desguace y, adjudicado a una de ellas, pronto quedó reducido a informes montones de chatarra.

## El segundo "France"

En 1908, la Compagnie Transatlantique poseía tres unidades — "La Provence", "La Lorraine" y "La Savoie" — que, a pesar de su tonelaje y velo-

(Pasa a la pág. 8)

# PARIS: La prensa francesa ataca a Pompidou por su reacción ante las manifestaciones hostiles

## "Se ha puesto más nervioso de lo debido" dice "L'Aurore"

### "Paris Jour" hace cábalas sobre cual habría sido la actitud de De Gaulle ante un caso semejante

PARIS (Crónica de Europa Press, recobrada por telex, en exclusiva para EL DIA).—Los periódicos franceses de hoy reflejan y decepcionan de opinión pública de este país, ante la hostilidad con que ha sido recibido el presidente Pompidou en algunos lugares de los Estados Unidos, pero al mismo tiempo se expresan serias dudas sobre la forma como el jefe del Estado francés ha reaccionado ante la situación ha sido precisamente la más adecuada. Los órganos de la derecha y de la izquierda, muestran una sorprendente unanimidad en este caso, con excepción, naturalmente, del órgano gaullista "La Nation", y de los órganos de los grupos más extremos del espectro político francés.

En los días que precedieron al viaje de Pompidou a los Estados Unidos se hicieron muchas cábalas sobre cuál podría ser la reacción de los judíos de aquel país contra el presidente, así como hasta qué punto las autoridades locales se adherirían a la acción inamistosa preconizada por algunos políticos. Estos temas fueron siempre tratados en un plano teórico como no aceptando que las amenazas contra Pompidou acabaran plasmando en hechos.

Sin embargo, lo ocurrido durante la estancia de Pompidou y su séquito en Chicago, no permite abrigar la menor duda sobre cuál es el punto de vista de una parte importante de los norteamericanos hacia Francia y su presidente, lo cual, al parecer, ha constituido una sorpresa hasta para los periódicos que hicieron las cábalas a que antes nos hemos referido. La reacción de Pompidou ha sido también considerada como muy poco adecuada para un presidente de la República francesa.

El derechista "L'Aurore", por ejemplo, expresa la opinión de que Pompidou se puso más nervioso de lo debido ante las manifestaciones de hostilidad recibidas en Chicago. El periódico —quien diría que fue el órgano donde se publicó el famoso "J'Accuse", de Emilio

Zola, durante el "affaire" Dreyfus— atribuye buena parte de lo ocurrido a la influencia de los judíos en la sociedad norteamericana. Pero reconoce que, en parte, por lo menos, refleja la hostilidad de parte del pueblo de los Estados Unidos por la política que sigue Francia en el Oriente Medio.

"L'Aurore", refiriéndose ya concretamente a la reacción del presidente, afirma que en un caso así "es cuando más se necesita sangre fría, cualidad esencial para un jefe de Estado".

"Paris Jour" compara lo que ha hecho Pompidou con la actitud que hubiera adoptado el general De Gaulle en un caso semejante. Lo cual, dicho sea de paso, es lo que más puede molestar al actual presidente,

siempre preocupado de que sus actos sean comparados con los de su ilustre predecesor. El periódico atribuye buena parte de lo ocurrido a los excesos de la política francesa sobre el Oriente Medio.

"Aunque el general habló siempre con cierto tono crítico de Israel, al que consideraba demasiado seguro de si

**CLINICA DENTAL**  
**José Luis Martín**  
**Meyerhans**  
**MEDICO ESTOMATOLOGO**  
 Carretera de Sur, núm. 10  
 (Junto a Cividandia)  
 Teléfono: 22-22-98. La Cuesta

nismo y demasiado avasallador, siempre se mantuvo fiel a la norma de no intervenir en los asuntos internos de ningún Estado", dice el mencionado periódico. "Georges Pompidou ha ido más lejos, puesto que ha llegado incluso a criticar el carácter religioso que los dirigentes de Israel quieren dar a su Estado".

Por último, el izquierdista "Combat", para citar un ejemplo de la prensa sistemáticamente hostil al régimen gaullista, ataca la lógica de Pompidou que, según él, consiste en invitar al pueblo israelí a que se suicide.

"A veces las declaraciones del presidente tiene tan poco sentido realista, que llegan a parecer una broma", dice también "Combat", que nunca ha ahorrado críticas al régimen en esta cuestión.

Roy BLACKMAN

# LA RENFE ALEMANA SANEA SU ECONOMIA HA CONSEGUIDO REDUCIR EL DEFICIT E IGUALAR LOS NIVELES DE CARGA TOTAL DE 1957

BONN.— (Crónica de la Agencia FIEL, en exclusiva para EL DIA).

Los ferrocarriles federales, que siempre han provocado preocupaciones financieras, señalan que el año 1969 ha sido una etapa satisfactoria. El cambio ha sido patente y se piensa que el año pasado pudiera ser el arranque hacia los nuevos ferrocarriles de la década 1980-90. El año 1957 fue el de más tráfico y 1960 tuvo un balance casi igualado. Pero en

1964 se inició una tendencia negativa que en los años posteriores se hizo verdaderamente preocupante.

Los dirigentes ferroviarios alemanes, al pretender reformas de estructuras, tropezaron con los problemas propios de una organización ferroviaria que se remontaba a más de 130 años y en la que solo se habían introducido modificaciones técnicas parciales. Los cambios económicos comenzaron a causar pérdidas de gran importan-

cia en las recaudaciones ferroviarias. Las vías no estaban preparadas para una demanda de servicios cada vez más diferenciada. El automóvil competía con el ferrocarril cada vez más en el dominio del tráfico de personas. Y el déficit de los ferrocarriles alemanes pasó pronto de 1.000 millones de marcos. Solo en 1967 se produjeron unas pérdidas superiores a los 500 millones de marcos.

En 1968 se pudo reducir la pérdida de 1.505 millones a unos 1.227 millones de marcos. Según todos los pronósticos, los ferrocarriles habrán reducido su pérdida para 1969 en unos 300 millones de marcos y con ello bajar del límite de los mil millones por primera vez desde 1964. Esto ha permitido compensar los mayores gastos en personal (700 millones), con mayores ingresos en distintos sectores del negocio, con unos beneficios de 800 millones de marcos. La RENFE alemana se resiente del exceso de personal que se lleva más de los tres

**CONFECCIONES EL FARO**  
**IMELDO SERIS, 46.**  
**Gran surtido de prendas para camareros, barman, cocineros. Así como batas para médicos y enfermeras. Precios sin competencia.**

# LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la pág. 4)

ciudad, no podían competir ventajosamente con los "cuatro chimeneas" de la Norddeutscher Lloyd.

Mientras, en Inglaterra las dos famosas navieras Cunard y White Star Line estaban llevando a buen término amplios programas navales que les permitiesen recuperar sus puestos privilegiados en la línea de Nueva York, línea en la que — hasta entonces — ambas habían ocupado lugares destacados.

Ello representaba para la Générale Transatlantique un puesto secundario tan pronto como los "liners" británicos — entonces en grada — fuesen botados y, una vez terminados, iniciasen sus singladuras. Para paliar dicho inconveniente y mantener el prestigio del pabellón galo y la contraseña de la Générale Transatlantique, ésta decidió ir a la construcción de un trasatlántico que aunase las características de ser el mayor y el más veloz que, hasta entonces, hubiese salido de las gradas francesas.

Naturalmente, fueron los astilleros de Saint Nazaire — donde tomaron forma y nacieron a la mar tantos y tan prestigiosos trasatlánticos — los elegidos para que llevasen a buen fin la obra propuesta y, febrero de 1909, se puso la quilla del que, con el tiempo, habría de ser el segundo "France" de la Compagnie Générale Transatlantique.

La ceremonia de su botadura tuvo lugar el 20 de septiembre de 1910 y, tras diecinueve meses en los muelles de armamento — tuvieron que repararse daños causados en las carbo-neras por un incendio — llevó a cabo sus pruebas oficiales de

velocidad y consumo en abril de 1912. En ellas alcanzó los 25 nudos, velocidad que mantuvo — e incluso superó ampliamente — sin necesidad de forzar sus turbinas que, según contrato, debían darle 23 nudos con una potencia total de 42.000 S. H. P. sobre cuatro ejes.

El aparato motor estaba compuesto por cuatro grupos de turbinas Parsons, construidas bajo licencia en Saint Nazaire, que tomaban vapor de diecinueve calderas. En sus "side bunkers" llevaba 5.045 toneladas de carbon, combustible del que consumía a razón de 720 toneladas por singladura, cantidad esta que le convertía en uno de los mayores "coal-eater" del Atlántico Norte.

Sus 29.654 toneladas de desplazamiento casi doblaban el tonelaje del anterior "flag-ship" de la naviera — el "La Provence" — y superaba en unas 4.000 a su más peligroso rival, el alemán "Kronprinzessin Cecilie".

El casco de este segundo "France" estaba subdividido en cinco cubiertas, que se extendían a todo lo largo de su eslora, y, a proa, llevaba dos pequeñas bodegas para el transporte de carga.

Por lo que a la acomodación para pasajeros respecta, el lujo de sus salones y camarotes superaba en mucho a sus rivales y, como decía la Prensa náutica inglesa "she was probably second to none so far as comfort and cuisine were concerned". Tenía acomodación para 535 pasajeros en primera, 442 en segunda y 948 en tercera.

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

## La vida marinera del "France"

El 20 de abril de 1912, el "France" se hizo a la mar desde El Havre en viaje inaugural a Nueva York. Pronto ganó una muy merecida popularidad y, conocedora la Générale Transatlantique de su tendencia a dar balances, lo envió a los astilleros de la Harland and Wolff, en Southampton, donde se cambiaron dos de sus hélices y, además, se extendieron las quillas de balance.

Después de esta reforma, el "France" cruzó de Nueva York a El Havre en cinco días diecisiete horas y se colocó, en lo que a velocidad respecta inmediatamente detrás de los dos de la Cunard que por entonces ostentaban los records absolutos. Trasatlántico con una buena reserva de fuerza, la regulari-

dad en esta ocasión, llevaba acomodación para 517 pasajeros en primera, 444 en segunda, 510 en tercera y, en tercera económica, otros 152.

Durante los siguientes cuatro años continuó en el servicio regular de correos, servicio que, en 1927, fue reforzado notablemente con la incorporación del "Ile de France". Sin embargo, poco después comenzaron a hacerse sentir los primeros síntomas de la depresión económica mundial y, ante ello, el "France" inició una serie de cruceros de turismo a las Antillas. Estos resultaron altamente satisfactorios y, por tanto, en 1930 la naviera decidió que estos, con arranque en Nueva York, se dirigiesen a nuestro puerto para, desde aquí, continuar al Mediterráneo.

El 8 de enero de 1930, el "France", al mando del capitán Simon, llega por vez primera a nuestro puerto. Venía con la cámara completa y, en febrero y marzo del mismo año, se repitió la visita del soberbio "liner" que, si bien resultaba antieconómico para el servicio de correo, al menos sí resultaba rentable en los cruceros de turismo que emprendía la Générale Transatlantique.

Volvió en enero y febrero de 1931, siempre con su capacidad de pasaje completamente cubierta.

El "France", a pesar de sus años, según declaraciones de su capitán la regularidad continuaba siendo su principal característica pues, siempre, cruzaba de Nueva York a nuestras aguas en seis días y doce horas.

En 1932 la "France" vivió sus últimos días de mar, su aguda proa cortó la mar en postres singladuras y, cuando el "Normandie" comenzaba a delinear perfectamente, fue amarrado en El Havre. Era septiembre cuando, por última vez,

los negros penachos escaparon por las cuatro chimeneas que, luego entoldadas, esperaban un futuro incierto.

Los estudios que se hicieron para cambiarle las turbinas por otras de menor consumo y más rentabilidad no dieron el resultado satisfactorio que se esperaba y, de esta manera, quedó sellado el destino del gran "liner".

El Havre le vio durante meses desierto y triste, siempre a la espera de un desguace que, se decía, ya estaba próximo. El 7 de enero de 1933 se produjo un conato de incendio y, si bien el barco estaba a cargo de unos pocos guardianes, estos pudieron controlar las llamas hasta que llegó auxilio de tierra.

No fueron graves los daños causados y, poco después, se habló de su vuelta a la mar, si bien en la línea de Buenos Aires que, por entonces, había perdido por incendio en la mar al flamante "L'Atlantique".

Pero los rumores se desmintieron cuando, en noviembre, la Générale Transatlantique comunicó que había vendido al "France" a una empresa de desguazadores establecida en Dunkerque.

Veintidós años de mar e historia pesaban sobre las cuerdas del "liner" cuando los sopletes de oxiacetileno comenzaron a descoser sus planchas y convertir su antes esbelta estampa en informes montones de chatarra.

Así, en el desguace prosaico, terminó su vida marinera el segundo "France" de la Générale Transatlantique.

El tercero, éste asiduo visitante de Santa Cruz — nuestras aguas fueron las primeras que le acogieron en su viaje inaugural — nos llega en esta ocasión con 1.184 pasajeros a su bordo, y, como en la anterior escala, viene al mando del capitán Mahe.

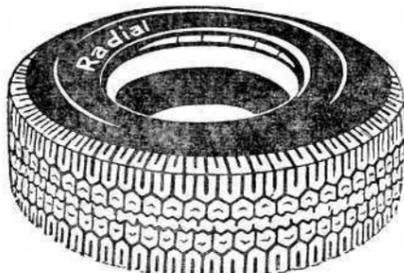
**Beba lo que quiera,**  
**pero... exija lo mejor**

por ejemplo, expresa la opinión de que Pompidou se puso más nervioso de lo debido ante las manifestaciones de hostilidad recibidas en Chicago. El periódico —quién diría que fue el órgano donde se publicó el famoso "J'Accuse", de Emilio

**CONFECCIONEROS EL FARO**  
**IMELDO SERIS, 46.**  
**Gran surtido de prendas para camareros, bar-**  
**mans, cocineros. Así como batas para médicos**  
**y enfermeras. Precios sin competencia.**



**DELE BRIO Y**  
**SEGURIDAD A SU COCHE**  
**CON NEUMATICOS**  
**FULDA**



Confiar la seguridad de su coche a NEUMATICOS FULDA es hacerse un seguro para toda la vida.

Los NEUMATICOS FULDA son el resultado de una eficaz labor de preparación y comprobación que respalda la mejor calidad para el automovilista.

**FULDA**  
**duran y...agarran**  
**ENSYCO**

Avenida Benito Pérez Armas, 3 bajos  
 Teléfonos: 22 27 43 y 22 62 71

su pérdida para 1966 en unos 300 millones de marcos y con ello bajar del límite de los mil millones por primera vez desde 1964. Esto ha permitido compensar los mayores gastos en personal (700 millones), con mayores ingresos en distintos sectores del negocio, con unos beneficios de 800 millones de marcos. La RENFE alemana se resiente del exceso de personal que se lleva más de las tres cuartas partes de sus ingresos en salarios, sueldos y atenciones sociales.

En todo caso existe la esperanza de un cambio sostenido. La productividad del personal ha aumentado sustancialmente debido en buena parte a la actitud de colaboración de los ferroviarios. También ha sido muy significativa en 1969 la utilización de la capacidad. Los ferrocarriles alemanes han mostrado en el tráfico de mercancías un aumento absoluto en rendimientos de cargas y han podido por vez primera soportar relativamente la competencia con sus competidores. Desde enero a octubre de 1969 el tráfico de mercancías se elevó en más de un 15,5 por ciento en comparación con el mismo periodo del año anterior.

Desde enero a noviembre el tráfico de carga ascendió a unos 870.000 vagones, lo que significa un 8 por ciento más que en la misma etapa del año precedente. Se considera que la cantidad de carga total en el año completo rebasará el récord de 1957.

El tráfico de viajeros, desde enero hasta octubre, calculado en personas-kilómetro ha registrado una alza proporcional del 5,6 por ciento.

**Junta del Puerto**  
**de Santa Cruz de**  
**Tenerife**

**DIRECCION FACULTATIVA**

Por medio del presente se anuncia la adquisición por gestión directa concursada de SESENTA Y SEIS pares de BOTINAS, con destino al personal de Celedores-Guadamuellos de esta Junta del Puerto.

Las ofertas habrán de ajustarse al Pliego de Condiciones que se halla expuesto en las oficinas de esta Dirección facultativa, sitas en Avenida de Francisco La Roche, s/n.

Santa Cruz de Tenerife, 27 de febrero de 1970.—El Ingeniero Director.

**JORDI**  
**GARCIA**

INSTALACIONES ELECTRICAS en general. Tfno. 25.80.63

co y máquinas, se incorpora nuevamente al servicio trasatlántico de la Générale del que, pronto se ve separado como consecuencia de una explosión que — el 24 de octubre de 1919 — sufrió cuando navegaba a unas 110 millas de Cherburgo. La explosión tuvo lugar en una de las cámaras de calderas y, a consecuencia de ella, murieron diez fogoneros; con sus propios medios gana puerto y, otra vez, queda inmovilizado y sometido a operaciones de reparación.

De nuevo listo para hacerse a la mar, el "France" cambió temporalmente su terminal a Brest, puerto donde, en los viajes de ida, embarcaba elevado número del personal americano que destacado en Europa, iba siendo licenciado y repatriado.

En agosto de 1920 volvió a El Havre y, un año más tarde, se le unió el "Paris" — otro de los trasatlánticos de la Générale Transatlantique aquí tan recordados — que, botado en 1914, había permanecido amarrado y pendiente de terminación hasta que la lucha cesó en Europa.

En 1923, con motivo de la implantación de la "ley seca" en los Estados Unidos, su tripulación amenazó con declararse en huelga en caso de que las autoridades portuarias de Nueva York continuasen con su rigidez en lo que se refería a las bebidas que el "liner" conducía para el consumo de pasajeros y dotación.

**Los últimos años del segundo "France"**

En 1924, el Gobierno americano dio a conocer las muy severas restricciones que implantaría en lo que a emigración se refería y, ante ello, la Générale Transatlantique retiró el "France" para transformar su acomodación y adaptarla con vistas a las nuevas exigencias del tráfico.

En Saint Nazaire, en los mis-

mos astilleros que tuvieron a cargo su construcción, se llevaron a cabo las obras en el "France", obras que duraron cinco meses y que, al mismo tiempo, permitieron realizar la transformación de calderas y carboneras para la utilización de combustible líquido.

Una vez listo, el "France" se hizo de nuevo a la mar pero,



**Pemoro & Cía. Ltd.** C/Anselmo Benítez, 3  
 Tfnos. 220940-4 (5 líneas)

**Vendo en el polígono D.**  
**QUIJOTE (La Salle)**

Salón comercial con sótano y piso con salón comercial y sótano.  
 Facilidades. Informes: 24-31-85

**lo mejor**

**LOGAN'S**  
**DE LUXE**  
**SCOTCH WHISKY**

White Horse Distillers Ltd.  
 GLASGOW AND LONDON

**LOGAN'S**  
 Whisky especial de lujo  
 Escocés  
 de 15 años de vejez

**WHITE HORSE**  
 Blended  
 Scotch Whisky

White Horse Distillers Ltd.  
 GLASGOW AND LONDON

**WHITE HORSE**  
 El Whisky  
 Escocés con la  
 calidad  
 de siempre

**DRAMBUIE**  
 Licor de Whisky  
 para las grandes  
 ocasiones

James Charles Edwards Liqueur  
**DRAMBUIE**  
 A LINK WITH THE AS

**CASA COPPEL**  
 Teobaldo Power, 18  
 Telf. 24 22 03

**OLD PENSIONER**  
 LONDON DRY  
**GIN**

HUMPHREY  
 TAYLOR  
 & CO. LTD.,  
 LONDON,  
 ENGLAND  
 ESTABLISHED 1770

PRODUCED IN LONDON, ENGLAND

**OLD PENSIONER**  
 La Ginebra ideal  
 para cualquier  
 combinado, sola  
 o con hielo