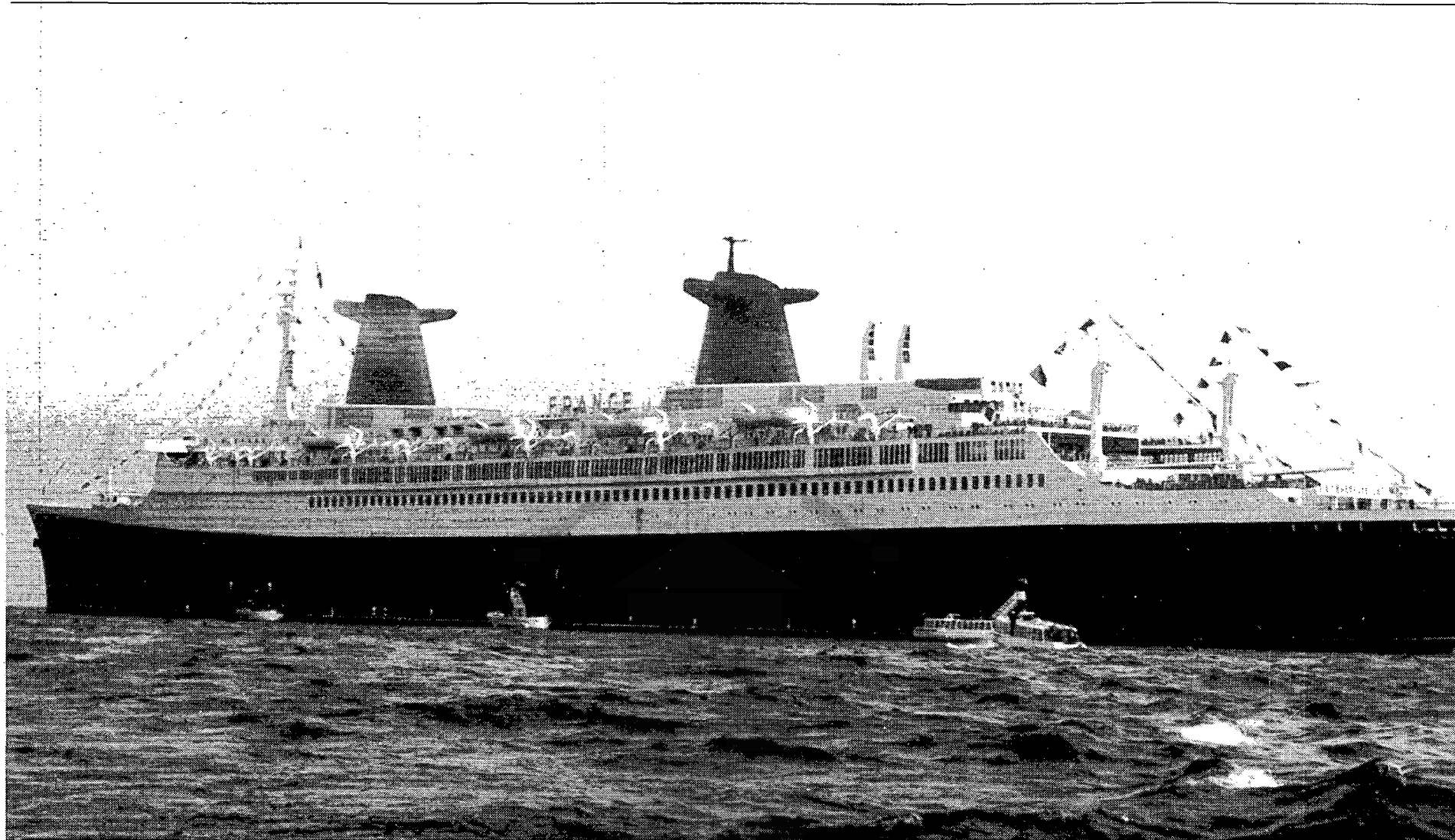


► En la tarde del 22 de enero de 1962 navegó a lo largo de la costa oriental de la Isla, desde Barlovento a Fuencaliente, aminorando la marcha frente a la capital

► Al día siguiente fondeó por primera vez frente a Santa Cruz de Tenerife, siendo motivo de uno de los recibimientos más grandes y emotivos que se recuerdan

► Entre los pasajeros de su primer viaje figuraban la esposa y el hijo del presidente de la República de Francia, Charles De Gaulle y otros altos cargos del país galo



Estampa marinera del trasatlántico France, en su primera escala en Tenerife. / ARCHIVO JOSÉ L. TORREGROSA

El paso del "France" por La Palma

DIARIO DE AVISOS anunció con varios días de antelación la presencia del majestuoso trasatlántico en su viaje inaugural

JUAN CARLOS DÍAZ LORENZO
SANTA CRUZ DE LA
PALMA

CA "Pablucho" Hernández Sicilia, in memoriam

Con varios días de antelación, DIARIO DE AVISOS anunció la gran novedad a la sociedad palmera: el 22 de enero de 1962, en horas de la tarde, el majestuoso trasatlántico francés *France*, en su viaje inaugural, navegaría a lo largo de la costa oriental de La Palma, desde Punta Cumplida a Punta de Fuencaliente.

El día antes, el barco había dado una vuelta completa a la isla de Madeira, sin hacer escala en Funchal y después puso rumbo al norte de La Palma. Cuando apareció frente a Santa Cruz de La Palma, miles de miradas fijaron en él sus ojos y pudieron admirar su indiscutible grandiosidad.

Pablo Hernández Sicilia, recientemente fallecido y uno de los

valedores más entusiastas de las cosas de la mar y los barcos en La Palma, nos envió hace años una foto, que ahora publicamos, obtenida desde una lancha fuera borda, en la que se puede apreciar la mole del barco por la banda de babor y al fondo la crestería de la Cumbre Nueva. La copia en papel lleva el sello del infatigable fotógrafo palmero Miguel Bethencourt.

Antonio Sosa Rodríguez recuerda que "la noticia se sabía de antemano, porque DIARIO DE AVISOS lo había publicado en primera plana. Fue como a las cuatro o las cinco de la tarde, cuando pasó frente a Santa Cruz de La Palma. El público se concentró en la avenida y en el espaldón del muelle y algunos subieron al Risco de la Concepción. Fue algo inolvidable y los comentarios en la calle Real duraron unos cuantos días".

La construcción del *France* trataba de recordar la gloria del mítico *Normandie*, aunque no alcanzó el esplendor de éste ni tam-

poco el del trasatlántico *Ile de France*. Cuando entró en servicio, el nuevo barco, orgullo legítimo de Francia, tampoco logró superar la velocidad del *United States* ni el tonelaje del mítico *Queen Elizabeth*, aunque sí ostentaba el título de ser el buque de pasajeros más largo del mundo.

Los primeros proyectos del nuevo trasatlántico datan de 1953. Hasta que se firmó la orden de construcción, el 26 de julio de 1956, se sucedieron varios debates en la Asamblea Nacional y en los medios de comunicación, sobre la conveniencia de disponer de un buque de esta naturaleza, considerado el último "barco de Estado" de Francia.

El 2 de octubre de 1957 se puso en grada el primer bloque de su quilla en los astilleros de L'Atlantique, en St. Nazaire. El 11 de mayo de 1960 fue botado en el transcurso de una solemne ceremonia amadrinada por la esposa del presidente Charles de Gaulle, en presencia de éste y del primer minis-

tro Michel Debré.

De 66.348 toneladas de registro bruto, medía 315,66 metros de eslora total, 33,81 de manga, 24,59 de puntal y 10,49 de calado máximo. Estaba propulsado por 16 turbinas de vapor CEM-Parsons, con una potencia de 160.000 caballos de vapor acoplada sobre cuatro líneas de ejes y en las pruebas oficiales de mar realizadas el 19 de noviembre de 1961, alcanzó una velocidad de 31 nudos.

Matriculado en Le Havre, entonces tenía capacidad para 407 pasajeros en primera clase, 1.637 en turista y 1.044 tripulantes. De su estampa marinera llamaba la atención su suave arrufo y las dos chimeneas aladas, que le daban un aspecto imponente.

Al amanecer del 23 de enero de 1962, cinco días después de su salida de El Havre, el *France* llegó a Santa Cruz de Tenerife en su viaje inaugural, fondeando al resguardo de Anaga, a pesar de que el puerto tinerfeño ofrecía todas las garantías de seguridad pa-

ra que el barco pudiera atracar. Desde hacía varias semanas, la prensa tinerfeña informaba puntualmente de la histórica escala, pues se trataba del primer puerto español que visitaba.

"La entrada del gigantesco navío en la bahía -dice *La Tarde*, el día de su llegada-, completamente empavesado e iluminado, fue presenciado en la tibia mañana invernal por numerosísimo público que desde la madrugada se había congregado en la zona portuaria, engalanada con tal motivo con multitud de banderas francesas y españolas, presentando el puerto un impresionante aspecto, pleno de colorido y animación, resaltando aún más la magnífica estampa marina la presencia en los diques de gran cantidad de navíos de todas las banderas y encontrándose asimismo algunos mercantes fondeados en la dársena exterior".

A bordo viajaban casi dos mil pasajeros, entre los que se encontraba la esposa del presidente de

Parking El Puente

PRIMER APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO DE
LA ISLA DE LA PALMA

Teléfonos información 922-41-74-54 // 922-41-83-25

- Primera fase con capacidad para 377 plazas de estacionamiento en sus dos plantas
- Dos entradas para vehículos:
 - > inferior: frente al Kiosko Eliseo
 - > superior: frente al edif. Tinabana
- Tres accesos peatonales con cajeros de validación de tickets.



Francia, madame De Gaulle, siendo cumplimentada por las autoridades civiles y militares de la época en el muelle Sur, dispensándole una cordial bienvenida. Entre los asistentes se encontraba el capitán general de Canarias, Ramón Gotarredona Prats; el gobernador civil, Manuel Ballesteros Gai-brois; el alcalde de Santa Cruz, Joaquín Amigó de Lara y el presidente de la Mancomunidad Interinsular de Cabildos, Juan Ravina Méndez, así como los jefes de la Zona Aérea y de la Base Naval de Canarias; el presidente de la Audiencia, el rector de la Universidad y otras representaciones.

La marquesina estaba engalanada con banderas de los dos países y las escalinatas cubiertas de alfombras. La señora De Gaulle venía acompañada de su hijo, el capitán de corbeta Phillip De Gaulle y de la señora Debré, esposa del primer ministro galo, así como el presidente de la Compagnie Generale Transatlantique. Entre las autoridades que viajaban a bordo se encontraban, asimismo, los ministros franceses de Finanzas y de Obras Públicas, Robert Buron y Wilfrid Baugartner, quienes, en unión del capitán del *France*, Georges Croisile, fueron cumplimentados por el cónsul de Francia en Tenerife, M. Deltour. Al desembarcar, todos los pasajeros fueron obsequiados con flores y folletos informativos de Tenerife repartidos por elegantes señoritas ataviadas con el traje típico.

Dos horas después de la llegada del *France* salió del muelle Sur una caravana de automóviles que marchó de excursión por el interior de la Isla. Los ilustres visitantes recorrieron el centro de la ciudad y luego se dirigieron a las Cañadas del Teide y el valle de La Orotava. Esa misma tarde, la señora De Gaulle y sus acompañantes regresaron a París a bordo del avión presidencial galo, un DC-4 de las Fuerzas Aéreas de Francia, que despegó del aeropuerto de Los Rodeos.

Al día siguiente, el periódico *El Día* dedicó su primera página completa a la noticia de la escala del *France*. "Tenerife, escenario de una emocionante jornada de amistad hispano-francesa", "El pueblo tinerfeño, en nombre de España, rindió su más cordial homenaje a los pasajeros del hermoso navío" y "El espléndido tiempo que ayer reinó en nuestra Isla, contribuyó a la brillantez de la memorable jornada", fueron algunos de los titulares más destacados, junto a un mensaje de gratitud de la primera dama: "Antes de dejar esta bella tierra generosa, quiero expresar mi más profundo agradecimiento hacia todos los que, en este día, me han colmado de atenciones que no olvidaré jamás".

El 3 de febrero siguiente, el *France* zarpó de Le Havre en su viaje inaugural a Nueva York, con 1.806 pasajeros a bordo, haciéndolo en condiciones meteorológicas muy adversas, con vientos de más de 110 km/hora y olas de 15 metros, pese a lo cual el barco entró triunfante en la ciudad de los Rascacielos. El éxito del *France* estaba asegurado, pues sólo en los cuatro primeros años del buque viajaron en la citada línea más de



El trasatlántico France, a su paso por La Palma. Al fondo, la Cumbre Nueva. / ARCHIVO PABLO H. SICILIA

300.000 pasajeros.

Durante los años sesenta y setenta del pasado siglo, el majestuoso *France* visitó los puertos de las dos capitales canarias en varias ocasiones. El 28 de diciembre de 1963 fondeó por segunda vez al resguardo de Anaga, debido a que la empresa aseguradora no había incluido aún al puerto tinerfeño.

La tercera escala del *France* se produjo el 23 de diciembre de 1966 y en aquella fecha atracó en el muelle Sur, hecho que convirtió al puerto tinerfeño en el primero de España en que atracaba el majestuoso trasatlántico. Venía al mando del capitán Desplat y aquel día compartió atraque con los "liners" *Rossini*, *General Leclercq* y el ferry noruego *Black Prince*.

En la maniobra intervinieron los remolcadores *Tamarán*, a proa; *El Guanche*, a popa; y *Cepsa* y *Cepsa II*, de carnero en la banda de estribor. Arribó procedente de Le Havre y Southampton, en viaje a Dakar y a pie de muelle fue recibido por las autoridades provinciales. En poco más de tres horas -destaca *El Día*-, se suministró 2.000 toneladas de fuel. El presidente de la Junta de Obras del Puerto, Cándido Luis García Sanjuán, hizo entrega al capitán de un óleo del afamado pintor Martín González.

Hasta 1966, la ocupación del *France* había sido total en verano y del 70% en invierno. A finales de la década sólo mantenía la travesía trasatlántica entre mayo y octubre, primero en coordinación con el *United States* y después con el *Queen Elizabeth 2*. De octubre a marzo realizaba cruceros con base en Nueva York y en abril cambiaba su base a Cannes. El 9 de noviembre de 1968 celebró el viaje del millón de millas navegadas y hasta entonces habían viajado a bordo 412.097 pasajeros.

El 25 de abril de 1969 atracó

de nuevo en el puerto tinerfeño en una escala del denominado "Crucero Imperial", que conmemoraba el segundo centenario del nacimiento de Napoleón Bonaparte. Venía, entonces, al mando del capitán Mahé y arribó procedente de St. Helena y Freetown y en el muelle Sur compartió atraque, aquel día, con el "liner" portugués *Funchal*.

La última visita del *France* a Tenerife se produjo el 29 de diciembre de 1971. Procedía de Le Havre, Southampton y Dakar. Venía entonces al mando del capitán Jean Nadal con una expedición de 1.366 pasajeros y 1.143 tripulantes. A las siete de la tarde zarpó de nuevo en viaje a Le Havre, con escalas en Lisboa y Southampton. No volvería más por Tenerife, pero sí hizo dos escalas en Las Palmas, los días 28 de abril de 27 de diciembre de 1973. Por entonces se había convertido en uno de los episodios más importantes de nuestra historia portuaria.

En enero de 1972 realizó su primer crucero de vuelta al mundo, que resultó un fracaso desde el punto de vista económico, momento que el Gobierno francés aprovechó para impulsar el proyecto del avión supersónico *Concorde*. La crisis del petróleo de 1973, que casi triplicó el precio de la tonelada de fuel, marcó el principio del final de este buque, que en 1974 acumulaba un déficit de 100 millones de francos. Pese al incremento del subsidio oficial, que pasó de 14 a 24 millones de dólares, en julio del citado año se anunció el cese de las ayudas y la Compañía Générale Transatlantique anunció la retirada de su buque insignia para el 24 de octubre siguiente.

El 12 de septiembre, de regreso de Nueva York de su viaje número 202 y cuando se encontraba a las puertas de Le Havre, un grupo de tripulantes asaltó el puente de mando obligando a la paralización del barco, mientras en tierra los sindicatos habían formado un comité de huelga con una amplia representación y un impresionante efecto mediático. Aquellos fueron días amargos. El 9 de octubre el

barco entró en su puerto de matrícula y el conflicto más largo de la navegación francesa llegó a su fin. Más de mil tripulantes fueron despedidos. Por espacio de casi tres años, el mítico *France* permaneció amarrado en el denominado "Cayo del Olvido".

En octubre de 1977 el barco fue vendido al súbdito árabe Akkram Ojeh, en 80 millones de francos, y siguió amarrado en Le Havre. En junio de 1979 fue adquirido por Knud Kloster, armador de Norwegian Cruise Line, en 18 millones de dólares. El 14 de agosto, cuando el barco se disponía a abandonar su amarre, ciudadanos franceses lo impidieron bloqueando la esclusa de salida del puerto. Cuatro días después, rebautizado con el nuevo nombre de *Norway*, consiguieron sacarlo y el día 22 arribó a Bremerhaven para proceder a su transformación en crucero de turismo en los astilleros Hapag-Lloyd, con una inversión de 40 millones de dólares.

La planta propulsora, distribuida en dos salas de máquinas, fue reducida a una sola formada por cuatro turbinas y una potencia de 40.000 caballos, eliminándose los dos ejes exteriores, lo que redujo su velocidad inicial de 30 a 19 nu-

dos. Para aumentar su maniobrabilidad se le instalaron cinco hélices transversales, tres a proa y dos a popa. La obra de conversión se realizó en ocho meses.

El 14 de abril de 1980 se hicieron las primeras pruebas y en junio realizó su primer crucero por el Caribe con base en Miami. Se trataba, entonces, del mayor buque de cruceros del mundo, con capacidad para 2.400 pasajeros. Sin embargo, su tamaño suponía algunos inconvenientes en algunas áreas del Caribe. Un calado de 11 metros, 315 metros de eslora y una manga que impide su paso por el Canal de Panamá, eran problemas que limitaban su operatividad. Para el desembarco en fondeo se instalaron a proa dos lanchas de desembarco con capacidad para 400 pasajeros cada una.

Modernizado en 1982 y 1984, en 1990 fue sometido a una gran carena por importe de 40 millones de dólares, que incluyó la instalación de dos nuevas cubiertas con 135 camarotes -54 con balcón y 124 suites-, con lo que el tonelaje bruto subió a 75.000 TRB, lo cual permitió reconquistar el honroso título del buque más grande del mundo, ostentado hasta entonces por el crucero *Sovereign of the Seas*.

En mayo de 1998 regresó de nuevo a Europa con el nombre provisional de *France*. Con base en Marsella, el barco realizó nueve cruceros por el Mediterráneo, en el último de los cuales, el vuelo rasante de un avión acabó en tragedia al estrellarse contra el barco. Pronto recuperó su nombre de *Norway* y el 29 de septiembre de 2001 realizó su primera escala en Barcelona. Finalmente, en mayo de 2003, después de una explosión en Miami, fue retirado del servicio y remolcado a Bremerhaven.

El periodista tinerfeño Fernando González Dörner, el mejor especialista español en la historia del *France*, por el que siente verdadera pasión, recoge en su magnífica y muy recomendable página web www.barcosdesiempre.com la historia completa de este buque, desde sus orígenes hasta la actualidad.

En julio de 2005 pasó a unas 200 millas del NE de La Palma, cuando iba remolcado camino de Kuala Lumpur, con la excusa de convertirlo en hotel flotante. En febrero de 2006 fue rebautizado *Blue Lady* y después de una ardua polémica, en la que pesaba mucho la importante cantidad de amianto empleado en su construcción, finalmente fue varado en las playas de Alang (India), donde ha encontrado el final de su vida marinera.

AVISO CORTE DE CARRETERA DE BARLOVENTO

Por medio del presente, se notifica a los ciudadanos en general que con motivo de los trabajos de Acondicionamiento de la Carretera C-830 de Santa Cruz de La Palma a Puntagorda por el norte tramo Los Sauces - Cruz Castillo, se producirá un corte de la vía en el tramo LP-1 entre los kilómetros 25 y 26 de la Carretera de Barlovento el día 6 de febrero 2008 en el siguiente horario: de 9 a 10 de la mañana y de 11 a 12 del mediodía, disculpen las molestias.

CARRETERA LOS SAUCES, UTE.