

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

NOTICIAS

Buques, Navieras, Astilleros y Puertos

080300 Escalas en Valencia de buques españoles o fletados por navieras españolas en línea regular: MACARENA B, CUEVASANTA B, TERESA DEL MAR, MERCEDES DEL MAR, CANDELARIA DEL MAR, SIEFKE, CATALINA DEL MAR, DON FERNANDO, GALA DEL MAR, BORUSSIA DORTMUND, LUCIA DEL MAR, CARMEN DEL MAR (por mal tiempo), BORJA DOS, MANUEL AZAÑA (por mal tiempo), BAHIA DE MALAGA (por mal tiempo) MURILLO, SUPER-FAST GALICIA, ZURBARAN, MILENIUM TRES, CANARIA y SUAR VIGO



BORJA DOS, en Valencia el 17 Febrero 2008 - ©Jose Miralles Pol

080300 Procedente de Santa Uxia de Riveira , donde descargó túnidos congelados embarcados en Papetee, atraca en el Muelle de Reparaciones del puerto de Vigo el frigorífico de bandera española RIVEIRA para reparación y reformas que incluyen el cambio de nombre a GALAPAGOS bajo bandera ecuatoriana



RIVEIRA, en Vigo el 29 Marzo 2008 - ©Francisco Díaz Guerrero

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 080301 El BELUGA FORMATION, una vez reparado, zarpa de Mahón y continúa viaje a Savona
- 080301 Escala del MAR VIRGINIA en Algeciras de Huelva para Castellón
- 080301 Escala del IVAN en Almería, de Ceuta para Melilla
- 080301 El BOUGA en Tarragona fletado por TM Alcudia, carga carbón para Alcudia
- 080301 Escala del NARCEA en Valencia en viaje de Augusta a Barcelona, descarga aceite lubricante
- 080302 Escala en Vigo del remolcador SALUS en viaje de Nikolayev para Aalesund con el casco denominado HULL 128



SALUS y HULL 128 en Vigo el 6 Marzo 2008 - ©Francisco Díaz Guerrero

- 080302 Entre las 1200 y las 1500 horas realiza escala en el puerto de Santander el buque COTENTIN que cubre la línea para carga rodada y camiones desde Poole. De esta manera cambia al mediodía la llegada que hasta ahora realizada en la madrugada de los domingos
- 080303 Procedente de Escombreras entra en el dique flotante de Málaga el CEMBALO. Finalizada la reparación sale el día 7 a las 1645 horas



CEMBALO, en Málaga el 3 Marzo 2008 - ©Dr. Juan Carlos Cilveti Puche

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 080303 Escala del MAR ISA en Algeciras, de Huelva para Bilbao
- 080303 Escala del LAGA en Sevilla con chatarra desde Montoir, zarpa para Tarragona y Porto Vesme
- 080303 Escala del MAR MARIA en Algeciras, de Huelva para Livorno
- 080303 Primera escala en Alcudia del POTOSI desde el Puerto de Santa Maria para fondear arrecifes artificiales
- 080304 Primera escala en Alcudia del BOUGA con carbón desde Tarragona
- 080304 Escala en Castellón del LAUREN-C



LAUREN-C, en Castellón el 4 Marzo 2008 - ©Jose Miralles Pol

- 080304 Los buques MANUEL AZAÑA, CARMEN DEL MAR y BAHIA DE MALAGA hacen escala en el puerto de Valencia al quedar cerrado el de Denia por mal tiempo
- 080304 El MERCEDES DEL MAR cancela su salida del puerto de Valencia debido al mal tiempo
- 080304 El EASTWIND (IMO 7517521) solicita remolque en el Golfo de León por avería en el motor principal. Asistido por el RIA DE VIGO que comienza el remolque hacia el puerto de Palma de Mallorca
- 080305 Con olas de hasta 9 metros, falta el remolque del EASTWIND. El RIA DE VIGO se mantiene en las proximidades

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 080305 Escala del MANUELA E en Vigo, de Avilés para Algeciras, carga chatarra
080305 Primera escala, de tres días, en el puerto de Vigo del portacontenedores GUDRUN en viaje de Rotterdam a Melilla



GUDRUN, en Vigo el 6 Marzo 2008 - ©Francisco Díaz Guerrero

- 080305 El puerto de Mahón cerrado por temporal. El PAU CASALS fondea en la costa sur con 20 pasajeros a bordo
- 080305 Escala del BULNES en Sevilla con fertilizante desde Beverwijk
- 080305 Escala en Valencia del MANUEL AZAÑA por cierre del puerto de Denia debido al mal tiempo
- 080305 El ZURBARAN cancela su escala en Valencia debido al mal tiempo
- 080306 Sobre las 1700 horas entra en Mahón el PAU CASALS , 34 horas después de salir de Barcelona
- 080306 Escala del MEDAL en Sevilla con pipas de girasol desde Bélgica
- 080306 Escala del SAC FLIX en Tarragona
- 080306 A mediodía se reanuda el remolque del EASTWIND
- 080306 Escala en Valencia del CARMEN DEL MAR por cierre del puerto de Denia debido al mal tiempo
- 080306 Escala del CERVANTES en Bilbao, de Rotterdam para Rotterdam, carga propileno
- 080307 El HARBEL CUTLASS entra en Astander para reparar
- 080307 Primera escala del DA PENG WAN en Mahón, de Cartagena para Tarragona, descarga fueloil
- 080307 Escala del CEDEIRA en Castellón

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



CEDEIRA, en Castellón el 7 Marzo 2008 - ©Jose Miralles Pol

- 080307 Llega a Palma de Mallorca el EASTWIND remolcado por el RIA DE VIGO
- 080308 Escala técnica del ALGECIRAS SPIRIT en la bahía de Algeciras en viaje de Ceyhan a St Croix
- 080308 Escala del MAR Isa en Bilbao, con productos desde Algeciras
- 080308 Escala del NIVARIA en Bilbao, de Gijón para Gijón, carga fueloil
- 080309 Escala en Algeciras del MANUELA E con chatarra desde Vigo
- 080309 Escala en Valencia del ZHEN HUA 10 de Bremen para China, descarga una grúa súper postpanamax para TCV. La operación de descarga se realiza al día siguiente

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



ZHEN HUA 10, en Valencia el 11 Marzo 2008 - ©Jose Miralles Pol

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 080310 Escala técnica del MONTE TOLEDO en la bahía de Algeciras en viaje de Skikda a Philadelphia
- 080310 Escala en Vigo de las patrulleras de la armada alemana ZOBEL (P6122) y PUMA (P6125) para dar descanso a sus tripulaciones. Zarpan el día 13



ZOBEL, en Vigo el 10 Marzo 2008 - ©Francisco Díaz Guerrero

- 080311 Nueva escala en Vigo del MSC VENICE, en viaje de Antwerp a Leixoes, con contenedores

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



MSC VENICE, en Vigo el 13 Marzo 2008 - ©Francisco Díaz Guerrero

080311 Primera escala en Málaga del NORWEGIAN JADE en viaje de Gibraltar para Barcelona con 2151 pasajeros. Se celebró a bordo una recepción de bienvenida con la asistencia de diversas autoridades marítimas



NORWEGIAN JADE, en Málaga el 11 Marzo 2008 - ©Dr. Juan Carlos Cilveti Puche

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

080311 Primera escala en Valencia del MARIELLA BOTTIGLIERI de Sete para Cádiz, descarga melaza



MARIELLA BOTTIGLIERI, en Valencia el 12 Marzo 2008 - ©Jose Miralles Pol

080311 Escala del BARIZO en Valencia



BARIZO, en Valencia el 11 Marzo 2008 - ©Jose Miralles Pol

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

080311 Escala del SUAR VIGO en Valencia, de Argel para Barcelona con vehículos



SUAR VIGO, en Valencia el 11 Marzo 2008 - ©Jose Miralles Pol

080311 Hacen escala en el puerto de Santa Cruz de Tenerife los buques de crucero COSTA MAGICA y MSC SINFONIA. El primero en viaje de Salvador a Agadir y el segundo en viaje de Mindelo a Funchal



COSTA MAGICA, en Santa Cruz de Tenerife el 11 Marzo 2008 - ©Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



MSC SINFONIA, en Santa Cruz de Tenerife el 11 Marzo 2008 - ©Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

- 080311 Escala en Valencia del ZHEN HUA 10 (construido por Astano como EVA)
- 080311 Escala en Algeciras del HUELVA SPIRIT, de Sidi Kerir para Sidi Kerir, descarga crudo
- 080311 Escala en Algeciras del SIERRA LOBA procedente de Odessa
- 080312 Primera escala en Vigo del portacontenedores KING BASIL, fletado por Maersk Line para el servicio feeder entre Algeciras, Vigo y Leixoes



KING BASIL, en Vigo el 13 Marzo 2008 ©Francisco Díaz Guerrero

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

080312 De 0900 horas a 1200 horas y para llevar a cabo el embarque de tripulación, permanece fondeado fuera del límite portuario de Santa Cruz de Tenerife el buque de cruceros GRAND MISTRAL

080312 Escala del LEA en Valencia, de Castellón para Liverpool, carga maíz



LEA, en Castellón el 11 Marzo 2008 - ©Jose Miralles Pol

080313 Llega a Valencia el remolcador UNION SAPPHIRE (construido por Astilleros Armón) remolcando la gabarra BOABARGE 22. Proceden de Barcelona con destino a Villagarcía y en la gabarra se cargarán dos grúas de la terminal de Contenemar (Terminales del Turia)

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



UNION SAPPHIRE, en Valencia el 14 Marzo 2008 - ©Jose Miralles Pol

- 080313 Primera escala en Mahón del SEA BOX con explosivos desde Barcelona e Ibiza
- 080313 Escala en Sevilla del SICHEM SPARROW de Laveria para Huelva, descarga sosa
- 080313 Primera escala del ZUIDERDAM en Cádiz
- 080313 Escala del GONGORA en Bilbao, de Teesport para Terneuzen, carga propileno
- 080314 El PAULA-C abandona el puerto de Vigo comenzando sus singladuras comerciales
- 080314 Escala del BILBAO KNUITSEN en Bilbao con gas natural desde Point Fortin
- 080314 Escala del BECQUER en Bilbao, de Gijón para Gijón, descarga butano y propano
- 080314 El CIUDAD DE SEVILLA llega a Málaga a las 0700 horas para reforzar la línea con Málaga durante la Semana Santa
- 080314 Escala del PLAYA DE FINISTERRE en Valencia, de Huelva para Castellón, descarga fertilizante

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



PLAYA DE FINISTERRE, en Castellón el 2 Abril 2008 - ©Jose Miralles Pol

080314 Escala del GORGOS en Valencia, de Sagunto para Burriana, para remolcar la SPABUNKER UNO a varadero



SPABUNKER UNO, en Burriana el 3 Abril 2008 - ©Jose Miralles Pol

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

080314 Procedente de Lisboa, queda atracado a las 1200 horas en el Muelle adosado a la Estación Marítima de Málaga el buque ce crucero ATHENA. Llega sin pasaje y embarcan 35 miembros de la tripulación. Durante toda la jornada se realizan diferentes labores de avituallamiento del buque. Al día siguiente inicia desde Málaga una serie de cruceros bajo la denominación Perlas de Atlántico (Málaga, Funchal, Arrecife, Lanzarote, Safi, Casablanca, Gibraltár, Málaga). En este primer crucero embarcan 379 pasajeros.

Como novedad cabe destacar que el ATHENA, después de pasar una serie de revisiones y realizar algunas reparaciones en Lisboa, salió de ese puerto bajo bandera italiana siendo su puerto de registro Génova. Málaga es el primer puerto al que llega con la nueva bandera y donde también se puede ver por primera vez el logotipo de su fletador (Vision Cruises) en pintado en los costados. También es el primer buque que pasa una noche atracado en el muelle adosado a la Estación Marítima de Málaga



ATHENA, en Málaga el 14 Marzo 2008 - ©Dr. Juan Carlos Cilveti Puche

080315 Escala del NIVARIA en Bilbao, de Gijón para Gijón, carga fueloil

080315 Escala del SIERRA LARA en Algeciras en viaje de Puerto Bolivar a Bar

080316 El CIUDAD DE VALENCIA llega a Málaga para sustituir al CIUDAD DE SEVILLA en el refuerzo de la línea con Melilla. El primero queda atracado en el muelle 3 A3 a las 1430 horas mientras que el segundo zarpa para Almería a las 1300 horas

080316 Primera escala en Valencia del CAP ARNAUTI de Antwerp para Alexandria con general en contenedores

080316 Coinciden en el puerto de Valencia los buques CEMENMAR UNO (descarga), CEMENMAR DOS (carga) y CEMENMAR TRES (descarga, en puerto desde el día 14)

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 080317 Escala del TEIDE SPIRIT en Algeciras con crudo desde Sidi Kerir
- 080317 El POTOSI concluye el fondeo de bloques de hormigón en Porto Cristo, zarpa para Túnez
- 080318 Procedente de Tánger llega a Málaga el remolcador de bandera holandesa ZWERVER II que entra directamente a dique para realizar reparaciones. Zarpa el día 20 a las 1200 horas
- 080318 Escala en Valencia del CLAIRE A, de Argel para Lavrion, con contenedores
- 080318 Escala en Barcelona del NEPTUNE DYNAMIS, de Argel para Barcelona, con vehículos
- 080318 Primera escala en Valencia del NEDLLOYD HONSHU en la línea Europa-Extremo Oriente
- 080318 Escala del SIERRA LEYRE en Algeciras, de Puerto Bolivar para Bar
- 080319 El JAUME III llega a Algeciras desde Gibraltar, zarpa con destino a Ceuta
- 080319 Primera escala en Valencia del CLIPPER TRADER en viaje de San Lorenzo a Fos, descargó harina de soja



CLIPPER TRADER, en Valencia el 21 Marzo 2008 - ©Jose Miralles Pol

- 080320 Escala en Sevilla del LAUDIO en viaje de Oostend a Antwerp, descarga chatarra y carga orujillo
- 080320 Primera escala en Valencia del SAMI A en viaje de Barcelona y Tarragona a Casablanca con contenedores

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 080320 Escala del NIVARIA en Bilbao, de San Ciprian para Gijón, carga fueloil
- 080320 A las 1030 horas y bajo una lluvia torrencial inicia la maniobra de entrada en el puerto de Málaga el buque auxiliar de la Armada Española CONTRAMAESTRE CASADO A01. Trae a bordo a tropas legionarias pertenecientes al 4º Tercio Alejandro Farnesio que van a participar en un desfile procesional. Atraca en el muelle 3 A3 con la ayuda de los remolcadores DIHECISIETE y VEHINTE, zarpando a las 2200 horas del día 22
- 080321 El NURA NOVA y el RAMON LLULL anulan escala en Ciudadela por mal tiempo
- 080321 Primera escala en Valencia del CTE BEATRIZ en viaje de Barcelona a Las Palmas de Gran Canaria con general en contenedores



CTE BEATRIZ, en Valencia el 21 Marzo 2008 ©Jose Miralles Pol

- 080321 Escala del NEPTUNE AEGLI en Valencia, de Barcelona para Piraeus, con vehículos



NEPTUNE AEGLI en Valencia el 21 Marzo 2008 - ©Jose Miralles Pol

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 080322 En viaje de entrega desde Singapore a Ciudad del Carmen y con objeto de avituallarse y cambiar tripulación hace escala en Málaga la embarcación DON OSIRIS R R. Procedía de Suez donde había realizado la primera escala para tomar combustible en este viaje de 12000 millas. Se trata de un modelo FCS5009 (Fast Crew Supply) con proa Sea-Axe de Damen Singapore con capacidad para 80 personas y 250 tons de carga



DON OSIRIS R. R., en Málaga el 22 Marzo 2008 ©Dr. Juan Carlos Cilveti Puche

- 080323 Primera escala en Valencia del CMA CGM CARTAGENA, de Génova para Fort de France, con contenedores



CMA CGM CARTAGENA, en Valencia el 24 Marzo 2008 - ©Jose Miralles Pol

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 080323 Escala del SALICA FRIGO en Algeciras en viaje de Puerto Bolivar a Bar
- 080323 Escala del LAIDA en Sevilla, carga orujillo para Immingham
- 080323 Escala del BECQUER en Algeciras en viaje de Ceuta a Santa cruz de Tenerife
- 080323 El BAHIA DE MALAGA se incorpora a la línea Denia-Ibiza
- 080324 Escala del CASTILLO DE TRUJILLO en Algeciras procedente de Motril y con destino a Cartagena
- 080324 El CTE BEATRIZ fondea en la bahía de Algeciras en viaje de Alicante a Cádiz
- 080324 Escala en Algeciras del NIXE procedente de Denia. Se incorpora a la línea Algeciras-Ceuta
- 080324 Primera escala en Valencia del CSCL LONG BEACH con contenedores. Línea Extremo Oriente-Europa
- 080325 Fondea en Algeciras el LAIETA procedente de Fos-sur-Mer
- 080325 Entra de arribada por mal tiempo en el puerto de Vigo el remolcador holandés ADA D remolcando el casco del mercante TEMPEST en viaje de Algeciras a Amsterdam



TEMPEST y ADA-D en Vigo, el 28 Marzo 2008 - ©Manuel Martín Martínez Rodríguez

- 080325 El CIUDAD DE SEVILLA se incorpora a la línea Almería-Melilla-Nador
- 080325 Escala del IVAN en Almeria, procedente de Ceuta y con destino a Melilla
- 080325 Escala del NIVARIA en Bilbao, de Gijón para Gijón, carga fueloil

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 080325 El buque de cruceros SKY WONDER vara en el puerto de Kusadasi obligando a suspender el crucero y a desembarcar a los 1058 pasajeros en su mayoría de nacionalidad española y portuguesa
- 080325 Tras varios meses de ausencia hace escala en Vigo el GRACIA DEL MAR que procedía de Bilbao con destino a Casablanca
- 080325 Procedente de Málaga llega al varadero vigués de Metalships el mercante LA RABIDA para trabajos de mantenimiento. Zarpa el 11 de Abril



LA RABIDA, en Vigo el 1 de Abril de 2008 - ©Francisco Díaz Guerrero

- 080326 Para hacer consumo atraca en Vigo el remolcador KORAL que conduce el casco HULL 703 de Braila a Noruega, para donde zarpan el día 30



HULL 703, en Vigo el 27 Marzo 2008 - ©Francisco Díaz Guerrero

- 080326 Escala del ARKLOW SPRAY en Bilbao procedente de Limerick, descarga chatarra

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

080326 Escala del LIDIA (Ex-URALAR SEXTO) en Castellón



LIDIA, en Castellón el 25 Marzo 2008 - ©Jose Miralles Pol

080326 El MINGO (Ex-SOTA BEGOÑA) llega remolcado a Rotterdam por el BOULDER

080326 Procedente de Port Gentil llega a Málaga, con la intención de entrar en dique, el remolcador de altura holandés TYPHOON. Queda atracado en el muelle No.4 después de varios para entrar en el dique debido al exceso de calado. Finalmente zarpa hacia Algeciras al día siguiente



TYPHOON, en Málaga el 26 Marzo 2008 - ©Dr. Juan Carlos Cilveti Puche

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 080327 Escala del SWALLOW en Sevilla, de Castellón para Málaga, carga fertilizante
- 080327 Primera escala en Valencia del NEDLLOYD DRAKE en viaje de Tánger a Suez con general en contenedores
- 080328 El tanque químico STOLT FRIGATE entra en Astander para reparar
- 080329 Primera escala en Valencia del SALAH AL DEEN de Barcelona para New York con general en contenedores
- 080329 Primera escala en Alicante del AIDA CARA en viaje de Palma de Mallorca a Valencia
- 080329 Primera escala en Valencia del SALAH AL DEEN, de Barcelona para New York, con contenedores
- 080330 Avería del DON FERNANDO a nueve millas de Menorca. Continúa viaje después de ser reparada la avería por la tripulación
- 080330 El AURORA inicia en el puerto de Vigo el tráfico de cruceros de 2008, que con unas previsiones de 116 escalas contempla batir su record histórico. El buque procede de Southampton y se dirige a Santa Cruz de Tenerife con 1886 pasajeros
- 080331 El NORDNORGE y el ISLAND CAPE anulan su escala en Mahón debido al mal tiempo
- 080331 Escala del BOUGA en Valencia con harina de soja desde Lisboa. Completada la descarga zarpó para Fos
- 080331 Escala del EDEN (ex-DURO CINCO) en Castellón



EDEN, en Castellón el 31 Marzo 2008 - ©Jose Miralles Pol

- 080331 Con la llegada al muelle No.9 del portacontenedores MAGNOS (Ex-FERNANDO M PEREDA) el grupo JSV Logistic abre una nueva línea regular con escala fija en Málaga que conecta distintos puertos mediterráneos con las Islas Canarias

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



MAGNOS, en Málaga el 28 Abril 2008 - ©Dr. Juan Carlos Cilveti Puche

- 080331 Buques de bandera española que han hecho escala, en línea regular, en el puerto de Bilbao: GRACIA DEL MAR, LUCIA DEL MAR, JULIA DEL MAR, NIEVES B, MONTSERRAT B y CANDELARIA DEL MAR
- 080400 El AVEMAR DOS fletado por Balearia
- 080401 El MILENIUM TRES cancela la salida desde Valencia debido a una avería
- 080401 Atraca en el Pantalán de Levante del puerto de Málaga el buque auxiliar de la Armada Holandesa AMSTERDAM A-836. Zarpa el día 4 a las 1000 horas



AMSTERDAM, en Málaga el 1 Abril 2008 - ©Dr. Juan Carlos Cilveti Puche

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 080401 Escala del LAUDIO en Bilbao con bobinas desde Antwerp
- 080401 Primera escala en Valencia del K-RIVER, de Barcelona para Vigo, con contenedores
- 080402 Escala del SIDSEL KNUTSEN en Bilbao con gasoil desde Ventspils
- 080402 Primera escala de este año en Valencia del MSC SINFONIA. El MILENIUM TRES debe cambiar de atraque
- 080402 Primera escala en Valencia del KANDAVA , de Gibraltar para Gibraltar, descarga gasoil



KANDAVA, en Valencia el 3 Abril 2008 - ©Jose Miralles Pol

- 080402 Escala en Valencia del MAR VIRGINIA, de Algeciras para Barcelona, descarga aromáticos



MAR VIRGINIA, en Valencia el 2 Abril 2008 - ©Jose Miralles Pol

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

080403 Primera escala en Valencia del HANJIN BRUSSELS, de Barcelona para Port Klang, con contenedores



HANJIN BRUSSELS, en Valencia el 3 Abril 2008 - ©Jose Miralles Pol

080403 Primera escala en Valencia del MAERSK MIAMI, de Zeebrugge para Suez, con contenedores



MAERSK MIAMI, en Valencia el 3 de Abril de 2008 - ©Jose Miralles Pol

080403 El MILENIUM TRES sale de Valencia para Sagunto a reparar

080403 Primera escala en Valencia del MSC DARTFORD, de Jeddah para Bremerhaven, con contenedores

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 080403 Primera escala en Mahón del FEDERICO GARCIA LORCA en viaje de Ibiza a Palma. Sustituye puntualmente al ISLA DE BOTAFOC, por avería.
- 080404 Escala del NIVARIA en Bilbao, de Gijón para Gijón, carga fueloil
- 080404 Primera escala en Valencia del FILOMENA LEMBO, de Suez para Gibraltar, descarga clinker
- 080404 Primera escala en Valencia del X-PRESS MONTE ROSA, de Lisboa para Barcelona, con contenedores
- 080404 Escala en Valencia del RIA DE VIGO procedente de Palma de Mallorca
- 080404 Escala del EDEN (Ex-DURO CINCO) en Burriana



EDEN, en Burriana el 3 Abril 2008 - ©

- 080405 Escala en Bilbao del BEZA con bobinas desde Jorf Lasfar
- 080405 Escala en Castellón del GRANBA (Ex-METILO)
- 080406 Primera escala en Vigo del buque de crucero SUMMIT en viaje de Puerto Rico a Gijón, vía Azores, con 1091 turistas. Permanece en puerto desde las 10 hasta las 18 horas

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



SUMMIT, en Vigo el 6 Abril 2008 - ©Francisco Díaz Guerrero

- 080406 Escala del SWALLOW en Valencia, de Huelva para Sagunto, descarga urea y fertilizantes
- 080406 Primera escala en Barcelona del TENACIA, con pasaje y carga, en la línea Génova-Barcelona
- 080406 Escala en Santander del GRAN CANARIA CAR, de Emden para Setubal, con vehículos
- 080407 Escala en Valencia del CASTILLO DE VIGO, de Aruba para Barcelona, descarga coque de petróleo
- 080407 Se presenta oficialmente en Málaga, para los medios, la línea regular de contenedores del Grupo JSV Logistic. Coincide la presentación con la llegada del buque CTE BEATRIZ que atraca en el Muelle No.9. En la presentación se informó que la línea será atendida por los buques MAGNOS y CTE BEATRIZ



CTE BEATRIZ, saliendo de Valencia el 3 Abril 2008 - ©Jose Miralles Pol

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 080407 Escala del SELLA en Santander remolcando la gabarra PONTON UNO desde Gijón
- 080407 Escala del CAP FORMENTOR en Alcudia procedente de Piombino. Se incorpora a la línea Tarragona-Alcudia con carbón
- 080407 El buque de crucero ATHENA, que el día 6 había llegado a Málaga procedente de Ceuta después de realizar un minicrucero para agentes de viajes durante los días 5 y 6, pasa del muelle adosado a la Estación Marítima al muelle No.2. Durante la estancia en este atraque tienen lugar a bordo diferentes eventos relacionados con el Festival de Cine de Málaga y la organización Málaga Valley
- 080407 En viaje de St Johns (Antigua) a Agadir hace escala en Santa Cruz de Tenerife el buque de cruceros LEGEND OF THE SEAS



LEGEND OF THE SEAS, en Santa Cruz de Tenerife el 7 Abril 2008 - ©Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

- 080408 Astilleros Vulcano (Vigo) realiza la botadura del tanque de productos CANNETO M para la naviera italiana Augusta Due Srl



CANNETO M, en Vigo el 8 Abril 2008 - ©Francisco Díaz Guerrero

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 080408 Primera escala en Valencia del PAGANINI, de Huelva para Sagunto, descarga fertilizante
- 080408 Escala del NIVARIA en Bilbao, de San Ciprian para Gijón, carga fueloil
- 080408 Primera escala en Valencia del CSCL ZEEBRUGGE, de Port Klang para Felixstowe, con contenedores
- 080409 Escala del DATTILO M en Bilbao con gasoil desde Rotterdam
- 080409 Primera escala del OPDR TANGER en Valencia, de Palma de Mallorca para Viana do Castelo, con general
- 080409 El bergantin goleta CERVANTES SAAVEDRA, que durante varios meses había estado reparando a flote en el Muelle No.1 de Málaga, sale para realizar pruebas de mar



CERVANTES SAAVEDRA, En Málaga el 27 Julio 2007 - ©Dr. Juan Carlos Cilveti Puche

- 080410 El CERVANTES SAAVEDRA continúa con sus pruebas de mar frente a Málaga

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 080411 A las 0700 horas el buque de crucero ATHENA cambia de atraque en el puerto de Málaga pasando del muelle No. 2 al muelle adosado a la Estación Marítima donde embarcan distintas autoridades, responsables de Málaga Valley y otros invitados para realizar un minicrucero a Ceuta. El buque regresa a Málaga el día 13 atracando en el muelle 3 A3. A las 1500 zarpa de nuevo esta vez en crucero regular
- 080411 Se produce un incendio a bordo del buque tanque de bandera noruega OLIVIA cuando se encontraba atracado en el muelle de Los Cambuyoneros en Las Palmas de Gran Canaria. En el buque se estaban realizando reparaciones y a raíz del fuego declarado falleció un mecánico de nacionalidad polaca
- 080413 Primera escala en Valencia del CAP AGULHAS, de Antwerp para Alexandria, con contenedores
- 080414 Escala del CORNIDE DE SAAVEDRA en Santander
- 080414 Primera escala en Mahón del ORIENT QUEEN, con este nombre, en viaje de La Goulette a Ibiza
- 080414 Escala del ARKLOW SURF en Bilbao con bobinas desde Newport
- 080414 Escala en Bilbao del LUNO con chatarra desde Livorno
- 080414 Escala del GRAN CANARIA CAR en Santander, de Emden para Setubal, con vehículos
- 080415 El PUNTA LUCERO llega a Santander remolcado por el TRHECE para reparar en varadero
- 080415 En viaje de Dakar a Las Palmas de Gran Canaria hace escala en el puerto de Santa Cruz de Tenerife el buque de crucero ROTTERDAM



ROTTERDAM, en Santa Cruz de Tenerife el 15 Abril 2008 - ©Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

- 080415 Escala del PRIMO M en Bilbao, de Le Havre para Gijón, carga gasoil y gasolina
- 080415 Escala del BARIZO en Valencia, de Castellón para Liverpool, carga maíz

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

080415 El GETXO reparando en Burriana

080416 En viaje de Recife a Funchal hace escala en el puerto de Santa Cruz de Tenerife el buque de crucero SPLENDOR OF THE SEAS



SPLENDOR OF THE SEAS, en Santa Cruz de Tenerife el 16 Abril 2008 - ©Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

080416 El bergantín goleta CERVANTES SAAVEDRA zarpa de Málaga con destino a Vigo donde realizará reparación en seco

080416 Escala del NIVARIA en Bilbao, de Ferrol para Gijón, carga fueloil

080416 Primera escala en Valencia del XIN YA ZHOU, de Barcelona para Felixstowe, con contenedores

080417 Escala del BEZA en Palma de Mallorca en viaje de Nantes a Fos-sur-Mer

080417 Primera escala en Barcelona del QUEEN VICTORIA

080417 Procedente de Huelva, atraca en el Muelle de Reparaciones de Vigo el mercante GLORY. Zarpa el día 30

080417 Escala del CASTILLO DE HERRERA en Algeciras procedente de Gibraltar

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 080417 Escala del BULNES en Sevilla, en viaje de Caen a El Djazair, carga acero
- 080417 Escala del MANUELA E en Valencia, de Lisboa para Fos, descarga harina de soja
- 080417 Primera escala en Valencia del MSC WASHINGTON, de Sines para Boston, con contenedores
- 080417 Procedente de Gibraltar llega a Málaga el remolcador de bandera norteamericana WARRIOR. Queda atracado en el muelle No.4 a la espera de entrar en dique flotante



WARRIOR, en Málaga el 18 Abril 2008 - ©Dr. Juan Carlos Cilveti Puche

- 080418 Primera escala en Valencia del KULELI, de Sevilla para Temryuk, carga vino
- 080418 Escala del MAR ISA en Bilbao con productos desde Algeciras
- 080418 Colisión leve entre los buques MANUEL AZAÑA y CARMEN DEL MAR en las proximidades del puerto de Ibiza ambos en viaje desde Denia
- 080418 El buque de bandera panameña HEREX-4 (Ex-HILDE DEL MAR) sufre un incendio cuando se encontraba fondeado en Pendik. Sofocado después de seis hora con la ayuda de cinco remolcadores y una embarcación de salvamento
- 080419 Primera escala en Málaga del NORDNORGE. Queda atracado a las 0700 horas en el Muelle de Levante y zarpa a las 1800 horas con destino a Cádiz

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



NORDNORGE, en Málaga el 19 Abril 2008 - ©Dr. Juan Carlos Cilveti Puche

- 080419 Escala del LAUDIO en Sevilla, de Jorf Lasfar para Antwerp, carga arroz
- 080419 Escala del SIDSEL KNUTSEN en Bilbao, de Klaipeda para Ventspils, descarga gasoil
- 080420 Primera escala en Valencia del MSC BULGARIA, de Barcelona para Las Palmas, con contenedores
- 080420 El remolcador WARRIOR entra en el dique flotante de Málaga para reparar una avería en uno de sus ejes de propulsión
- 080420 En viaje de Arrecife de Lanzarote a Funchal hace escala en Santa Cruz de Tenerife el buque de cruceros BLACK PRINCE

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



BLACK PRINCE, en Santa Cruz de Tenerife el 20 Abril 2008 - ©Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

080420 En viaje de San Sebastián de la Gomera a Arrecife de Lanzarote hace escala en Santa Cruz de Tenerife el buque de crucero LE LEVANT



LE LEVANT, en Santa Cruz de Tenerife el 20 Abril 2008 - ©Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

080420 Primera escala en Vigo del FRAM en viaje de posicionamiento entre la Antártica y Noruega. Procedía de Lisboa con destino a Brest y 134 pasajeros abordo



FRAM, en Vigo el 20 Abril 2008 - ©Francisco Díaz Guerrero

080420 Atraca en la terminal de cargas rodadas del puerto de Vigo el frigorífico de bandera holandesa SPRING TIGER para embarcar autobuses, maquinaria y camiones usados con destino a Iquique para donde zarpa el día 21



SPRING TIGER, en Vigo el 21 Abril 2008 - ©Francisco Díaz Guerrero

080420 El buque atunero PLAYA DE BAKIO es secuestrado a unas 250 millas de la costa de Somalia

080421 Escala del MONTE TOLEDO en Bilbao, de Cayo Arcas para La Coruña, descarga crudo

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

080421 Escala del MARIA DE MAEZTU en Santander



MARIA DE MAEZTU, en Valencia el 2 Abril 2008 - ©Jose Miralles Pol

080421 Tras seis años amarrada en Vigo, abandona este puerto bajo bandera colombiana la antigua draga de bandera española VIRGEN DEL ROCIO después de múltiples reformas y mejoras



VIRGEN DEL ROCIO, en Vigo el 3 Abril 2008 - ©Francisco Díaz Guerrero

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 080421 Primera escala en Sagunto del YOHJIN con vehículos desde el Reino Unido
- 080421 Primera escala en Cádiz del AZAMARA JOURNEY
- 080421 Primera escala en Valencia del BURAK BEY, de Ravenna para Vyborg, carga vino
- 080321 Sobre las 2240 horas se produce un incendio a bordo del ferry LE RIF cuando entraba en el puerto de Algeciras. Tripulación y pasaje evacuados. Controlado después de una hora, queda completamente extinguido a las 1215 horas del día siguiente
- 080421 Escala del NEPTUNE AEGLI, de Barcelona para Piraeus, con vehículos
- 080422 El ENFORCER en Astander para reparar
- 080422 Primera escala en Mahón del MULTITANK BADENIA, de Ibiza para Cartagena, descarga productos
- 080422 Primera escala en Málaga del buque de cruceros AZAMARA QUEST. Procedente de Punta Delgada, queda atracado en el Muelle de Levante a las 1200 horas y zarpa para Alicante a las 1700 horas



AZAMARA QUEST, en Málaga el 24 Abril 2008 - ©Dr. Juan Carlos Cilveti Puche

- 080422 Primera escala en Valencia del DAMSTERDIJK, de Bejaia para Liverpool, carga maíz

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 080423 El buque portacontenedores SAFMARINE CAMEROUN sufre una caída de planta en la bocana del puerto de Málaga cuando zarpaba con destino a Algeciras. Con un remolcador de puerto junto al buque, este solventa la incidencia en pocos minutos
- 080423 Escala del NIVARIA en Bilbao, de Ferrol para Gijón, carga fuel
- 080423 Escala en Bilbao del SNAAD 710, nueva construcción de Astilleros Balenciaga SA, para realizar pruebas
- 080423 Escala técnica en Málaga del buque de investigación SEA PROFILER. Atraca a las 1945 horas en el muelle No.1 procedente de Algeciras. Durante su estancia en Málaga se realizó el cambio de Capitán, embarque de distintos materiales y suministros. Zarpó al día siguiente a las 2200 horas



SEA PROFILER, en Málaga el 23 Abril 2008 - ©Dr. Juan Carlos Cilveti Puche

- 080424 Primera escala en Mahón del AZAMARA QUEST, con este nombre, en viaje de Alicante a Bonifacio
- 080425 Primera escala en Algeciras del EUGEN MAERSK, de Yantian para Bermerhaven, con contenedores
- 080425 El ALEYNA MERCAN en Astander para reparar
- 080426 Primera escala en Mahón del IVAN, de Barcelona para Ibiza, con vehículos
- 080426 Escala del CEDEIRA en Algeciras con chatarra desde Vigo
- 080426 El buque de cruceros ATHENA zarpa de Málaga a las 1900 horas con destino a Barcelona dando por finalizada la temporada que ha tenido a Málaga como puerto de embarque y desembarque de pasajeros

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 080426 El remolcador WARRIOR sale de dique flotante en Málaga saliendo posteriormente a realizar pruebas de mar. Una vez finalizadas regresa a puerto quedando atracado en el muelle No.4
- 080427 Escala del TENERIFE CAR en Santander, de Emden para Leixoes, con vehículos
- 080427 Escala del MEDAL en Algeciras procedente de Tenes y con destino a Setubal
- 080427 El PITIUSA NOVA se incorpora a la línea Ibiza-Denia después de pasar la varada anual en Barcelona
- 080427 Escala del ARKLOW RALLY en Bilbao con chatarra desde Belfast
- 080427 A las 1300 horas zarpa del puerto de Málaga con destino a Gibraltar el remolcador WARRIOR
- 080427 Procedente de Marbella llega a Málaga el buque de cruceros HEBRIDEAN SPIRIT quedando atracado en el muelle 3 A1 a las 2130 horas. El día 29 cambia de atraque pasando al muelle 3 A3 y a las 1300 horas zarpara de nuevo con destino a Marbella. Hasta la fecha ha sido la escala mas larga de un buque de crucero en Málaga



HEBRIDEAN SPIRIT, en Málaga el 28 Abril 2008 - ©Dr. Juan Carlos Cilveti Puche

- 080428 Escala del MADRID SPIRIT en Bilbao con gas natural desde Point Fortin
- 080428 Escala en Bilbao del PAU DA LUZ remolcando los pesqueros LAGO CASTIÑEIRAS y PEREZ VACAS para desguace
- 080428 Primera escala en Alicante del VENTURA procedente de Civitavecchia y con destino a Gibraltar

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

080428 Primera escala en Málaga del buque de crucero BALMORAL. Procedente de Funchal queda atracado en el Muelle de Levante a las 0830 horas zarpando a las 1800 horas para Ajaccio



BALMORAL, en Málaga el 28 Abril 2008 - ©Dr. Juan Carlos Cilveti Puche

080428 Primera escala del MOL LIBERTY en Valencia, de Fos para Gioia Tauro, con contenedores

080429 Procedente de Sagunto llega a Málaga el catamarán rápido MILENIUM TRES quedando atracado a las 2145 horas en el muelle 3 A1

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



MILENIUM TRES, en Málaga el 29 Abril 2008 - ©Dr. Juan Carlos Cilveti Puche

080429 Zarpa de Vigo para Las Palmas el nuevo ferry de Naviera Armas VOLCAN DE TIJARAFE



VOLCAN DE TIJARAFE, en Vigo el 21 Abril 2008 - ©Francisco Díaz Guerrero

080429 Primera escala en Palma de Mallorca del ORONE de Arrecife y Algeciras para Trapani

080429 Primera escala en Valencia del MOL LIBERTY, de Fos para Gioia Tauro, con contenedores

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 080430 El catamarán rápido MILENIUM TRES inicial oficialmente sus viajes a Melilla. Realiza su primera salida a las 0900 horas regresando a Málaga a las 1930 horas
- 080430 En viaje de Funchal a Arrecife de Lanzarote hace escala en el puerto de Santa cruz de Tenerife el buque de crucero ASTORIA



ASTORIA, en Santa Cruz de Tenerife el 30 Abril 2008 - ©Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

- 080430 Primera escala del SAFFO en Valencia, De Algeciras para Barcelona, descarga gasoil
- 080430 Buques de bandera española o fletados por navieras españolas que han hecho escala en el puerto de Valencia, en línea regular, durante el mes de Abril: MILENIUM, MURILLO, SUPERFAST GALICIA, ZURBARAN, CITY OF ROME. O`SHEA EXPRESS, BORJA DOS, CUEVASANTA B, MACARENA B, VERONICA B, LOLA B, CTE BEATRIZ, TENERIFE CAR, MERCEDES DEL MAR, DON FERNANDO, BLANCA DEL MAR, CANDELARIA DEL MAR, CATALINA DEL MAR, GALA DEL MAR, SIEFKE, TERESA DEL MAR, MAGNOS, CEMENMAR DOS y GLORIA DEL MAR

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



ZURBARAN, en Valencia el 31 Marzo 2008 - ©Jose Miralles Pol

- 080430 El JOHANNA-C realiza viajes durante el mes de Abril entre Bilbao y Pasajes con carbón
- 080430 El ferry ASSALAMA sufre una vía de agua al salir del puerto de Tarfaya con destino a Puerto del Rosario quedando varado a media milla del mismo. Pasaje y tripulación evacuada. El buque, Ex-CIUDAD DE LA LAGUNA, había inaugurado esta nueva línea de la Naviera Armas el 10 de Diciembre pasado
- 080430 Coinciden en el puerto de Vigo tres cruceros: NORWEGIAN JEWEL y ALBATROS ambos en escala inaugural y el QUEEN VICTORIA, sumando un total de 4974 pasajeros



NORWEGIAN JEWEL y **QUEEN VICTORIA**, en Vigo el 30 Abril 2008 - ©Francisco Díaz Guerrero

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

ACTIVIDADES DE LA SUCURSAL

Recepción a bordo del ATHENA

El día 10 de Abril, un grupo de miembros de la Sucursal Española WSS celebraron una recepción a bordo del buque de crucero ATHENA que se encontraba atracado en el muelle No.2 del puerto de Málaga.

Tras ser recibidos por el Staff Captain, los miembros de la Sucursal Española acompañados de algunos invitados además de por el agente en Málaga de este buque, se dirigieron al *Captain's Club* donde les esperaba don Antonio Morais, capitán del ATHENA.

En este lugar, destinado a las recepciones oficiales a bordo, el Presidente de la Sucursal Española, en nombre de todos los miembros de esta, entregó al capitán una placa conmemorativa de la visita. A continuación tuvo lugar un agradable charla con el Capitán y el Staff Captain.

Posteriormente, en compañía del capitán, se realizó una visita al puente de mando. Tras la cual fueron invitados a cenar en el restaurante *Olissipo*.

Finalizada la cena, los miembros de la Sucursal Española WSS pudieron disfrutar de un agradable y completo recorrido por este histórico buque dando por finalizada la estancia a bordo del ATHENA.



Miembros de la SEWSS a bordo del ATHENA con su Capitán y su Staff Captain

Foto: Piqui Sánchez, Cortesía MALAGA HOY

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

La sucursal española de la World Ship Society, en el Puerto de Málaga

Encuentro marítimo en un histórico



PIQUI SÁNCHEZ

Varios miembros de la asociación World Ship Society junto al capitán y un oficial del 'Athena'.

J. A. N. / MÁLAGA

Cientos de amantes del mundo marítimo están asociados a un colectivo internacional llamado World Ship Society (WSS). Medio centenar de personas integran la sucursal española de esta entidad, fundada en Málaga y cuyo presidente es el investigador marítimo y colaborador de este periódico, Juan Carlos Cilveti. Aprovechando la estancia en Málaga del buque de crucero *Athena*, considerado el barco con mayor historia marítima de cuantos navegan en la

actualidad, han realizado una visita institucional y un encuentro a bordo de la nave.

El *Athena* en la actualidad es un barco de crucero que ha establecido en Málaga su Puerto Base, pero ha vivido épicas historias marítimas en su pasado, según narra el propio Cilveti. Originariamente el barco, construido en 1940, cubría una línea regular entre Europa y América. Ha tenido numerosas denominaciones y banderas pero a nivel internacional es conocido por un famoso incidente que se produjo en 1965 cerca de la costa neoyorkina, cuando colisionó con uno de los

barcos de pasaje italiano más importantes de la época y lo hundió. "Es destacable que tras sufrir numerosas reformas y reparaciones sigue manteniendo su esencia de barco clásico", añade Cilveti.

La WSS fue creada en 1946 en el Reino Unido y desde entonces ha ido expandiéndose por todo el mundo agrupando a investigadores y aficionados con intereses marítimos comunes. Está presente en 50 países existiendo, hasta la fecha, más de 4.000 miembros.

Recorte del diario MALAGA HOY del día 12 de Abril 2008

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

BARCOS DE AYER

BONIFAZ

por Manuel Rodríguez Aguilar

Dentro del Programa de Construcciones Navales de la Empresa Nacional Elcano, y formando parte de la Cuarta Etapa, se encontraban los Buques del Tipo T. Se trataba de unos petroleros cuyas características generales eran: 19.500 TPM, 170 metros de eslora, 21,60 de manga, 11,90 de puntal, 7,30 de calado, motores con una potencia entre 7.300 y 7.500 BHP, y 15,5 nudos de velocidad. La serie de doce buques, la más importante del programa de petroleros, fue contratada con los siguientes astilleros: T-1 y T-2, con la Sociedad Española de Construcción Naval, en Matagorda; T-3, T-4, T-5 y T-6, T-11 y T-12, con la Empresa Nacional Bazán, en El Ferrol; y T-7, T-8, T-9 y T-10, con Astilleros de Cádiz. La construcción se inició en el año 1955.

La serie inicial de diez buques se amplió en dos unidades más, contratadas con los armadores griegos Catapodis y Miliangos, aunque posteriormente su contrato se rescindió y ambos fueron incorporados finalmente a la flota de Elcano. Los nombres completos de la serie eran: ESCATRON, ESCOMBRERAS, PUERTOLLANO, PUENTES DE GARCIA RODRIGUEZ (estos cuatro primeros se vendieron a REPESA), VALMASEDA, DURANGO (los dos para la Naviera Vizcaína), BONIFAZ (nuestro protagonista), PIÉLAGOS (ambos para la Naviera de Castilla), ASTORGA (para CEPSA), MEQUINENZA (también para REPESA), COMPOSTILLA y RIBAGORZANA (integrados en la flota de la E. N. Elcano).

El 17 de febrero de 1957 se puso la quilla en los Astilleros de Cádiz al sexto buque del Tipo T, de nombre BONIFAZ, al que se otorgó el número de construcción C-047. El 27 de septiembre del mismo año, a las cinco y media de la tarde, tuvo lugar la botadura del nuevo petrolero cuya madrina fue la Marquesa de Viesca de la Sierra. Fue el primer buque construido en España que equipaba un nuevo tipo motor de dos tiempos, sobrealimentado, montado por La Maquinista Terrestre y Marítima en su factoría de Barcelona. Las pruebas oficiales, todas satisfactorias, comenzaron el día 3 de febrero de 1959, consiguiéndose una velocidad media de 16,95 nudos. En el momento de ser entregado a la Naviera de Castilla el 10 de febrero de 1959, era el buque de mayor tonelaje construido en ese astillero. Esta naviera santanderina, perteneciente al Grupo Pereda, fue fundada el 12 de abril de 1956 y el primer buque de su flota era el recién incorporado BONIFAZ. Su viaje inaugural fue a Escombreras para hacer consumo, desde donde partió con destino al Golfo Pérsico para recibir su primer cargamento de crudo.

Su silueta era la clásica de un *tres islas*, con castillo a proa, en el centro la ciudadela, que daba ubicación al puente de mando y a la habitación para el capitán y los oficiales de cubierta, y a popa, la cámara de máquinas con la toldilla y la habitación para los oficiales de máquinas y el resto de la tripulación. Llevaba dos pares de posteleros en cubierta, uno para dar servicio a los puntales de una pequeña bodega ubicada en el castillo de proa y el otro para los puntales que manejaban las mangueras en el manifold. Los tanques de carga (29 en total), que tenían una capacidad para 25.181 metros cúbicos, estaban numerados del 1 al 10. La cámara de bombas, equipada con tres bombas verticales tipo Carruthers con capacidad para 600 toneladas/hora, estaba situada a popa de la ciudadela, entre los tanques nº 5 y 6. Entre otras comodidades, disponía de aire acondicionado en todos los espacios interiores y una piscina para disfrute de su tripulación. Sus características más importantes eran las siguientes:

Distintivo	EAFX
Puerto de Registro	Cádiz
Tonelaje de Registro Bruto	12.942,38 toneladas
Tonelaje de Registro Neto	7.395,67 toneladas
Peso Muerto	19.420 toneladas
Desplazamiento máximo	26.030 toneladas
Eslora total	170,67 metros
Eslora entre perpendiculares	161,54 metros
Manga de trazado	21,64 metros
Puntal de trazado	11,90 metros
Calado máximo	9,21 metros

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

Propulsión	1 motor diesel B & W
Potencia máxima	7.500 BHP a 115 r.p.m.
Combustible	1.942 metros cúbicos
Velocidad	15 nudos
Autonomía	13.000 millas a 14 nudos

Al mando del BONIFAZ se encontraba el capitán José Miguel de Amézaga Bilbao. Era natural de la localidad vizcaína de Plencia y había nacido el 24 de marzo de 1922. Estaba casado y era padre de tres hijos. Sus primeros estudios de Náutica fueron en la Escuela Oficial de Náutica de Portugalete, saliendo de alumno en 1940. El curso de piloto lo superó en 1943 y el de capitán cinco años más tarde. Durante varios años navegó en los buques de la CAMPSA, donde llegó a desempeñar el cargo de primer oficial, antes de incorporarse en 1954 a la empresa Transporte de Petróleos S.A, otra de las pertenecientes al Grupo Pereda. En esta naviera mandó los petroleros RÍO DEVA, de 7.913 TRB, y RÍO BESAYA, de 9.898 TRB, hasta que en noviembre de 1958 fue destinado a los Astilleros de Cádiz, con el objeto de seguir la construcción del nuevo petrolero BONIFAZ. Con el mismo cometido se envió al jefe de máquinas Jaime Díez Cantero, un cántabro de 39 años, casado y con dos hijas, que trabajaba para la naviera desde 1952. Ambos mantenían una excelente relación de amistad.



BONIFAZ en Escombreras (foto Casaú, archivo Díaz Lorenzo)

El 3 de julio de 1964, los tanques de la refinería de Petroliber ya contenían el petróleo que el BONIFAZ había traído desde la terminal de Es-Sider, en Libia. La descarga había durado 25,40 horas, a un promedio de

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

760 toneladas a la hora. Era la tercera vez que completaba el petrolero esta ruta: carga en Es-Sider y descarga en La Coruña, siendo su primer viaje el realizado el 1 de junio de ese mismo año. Tras desatracar del pantalán número 1 a las 14:10 horas del día 2 de julio, el petrolero fondeó durante un tiempo mientras se completaban los preparativos para el nuevo viaje, se preparaban los dispositivos para limpiar los tanques de carga, empezaban con su desgasificación y se realizaban las operaciones de lastrado (el tiempo normal era de 4 horas) para dejarlo en los calados adecuados para navegar. A las 16:45 horas del día 3 abandonó en lastre la ciudad gallega y su destino era Cartagena, donde tenía previsto terminar unas reparaciones que habían comenzado hacía mes y medio en Valencia (cambio de portillos), así como otras de mantenimiento del casco y limpieza de fondos. Era un buque con un ambiente excepcional, en donde se vivía un gran compañerismo. Los maquinistas llamaban familiarmente a la ciudadela *el balneario* y, a su vez, los oficiales de puente se referían a la zona de popa como *Katanga*. A bordo se encontraban los 50 miembros de la tripulación y, aprovechando la corta travesía, se habían unido cinco esposas que no iban enroladas, ya que debido a las normas de la naviera no podían embarcar.

Nada más dejar el canal de salida, en sus primeras millas navegó con rumbos de componente Oeste para ir cayendo poco a poco hacia el Sur hasta llegar al 196°. Durante la caída se anotó en la carta una posición a 10 millas al Noroeste del Cabo Villano. La velocidad era de unos 13 nudos y la mar se encontraba en buen estado. Conforme avanzaba la tarde, en el puente del petrolero español se mantenía una vigilancia especial debido a que se trataba de una zona que preocupaba al capitán por su denso tráfico, incrementado por la presencia de numerosos pesqueros y la posibilidad de encontrar áreas de visibilidad reducida por causa de la niebla, como así sucedería más tarde. A las 20:00 horas entró de guardia el tercer oficial José Manuel Azofra y se encontró con una de las peores circunstancias que se pueden presentar en la navegación, como era la niebla. El timón iba en automático, el telégrafo estaba en *avante media* y se daban las pitadas reglamentarias, que molestaban a los que querían descansar. En el puente le acompañaban el capitán, un alumno y el timonel, con el radar Marconi-Decca de 12" en funcionamiento, el cual proporcionaba una importante ayuda en esos momentos, aunque con los ecos dudosos no se realizaba habitualmente el punteo radar. Pasadas las nueve y media de la noche, el timonel, que había estado hasta ese momento haciendo de serviola, se puso en la rueda del timón para gobernarlo a mano.

A las 21:54 horas apareció en la pantalla de radar un eco a una distancia entre 8 y 9 millas por la proa y abierto unos 5 o 6 grados a babor. Navegaba de vuelta encontrada. Con el radar se tomaban situaciones frecuentes mediante demora y distancia a puntos significativos de la costa. Seis minutos más tarde, la distancia entre ambos buques se había reducido hasta las 4,6 millas. A las 22:04 horas la distancia era de unas 3 millas y el eco aparecía abierto 18 grados a babor, decidiendo el capitán cambiar de rumbo 10 grados a estribor para pasar más libre del otro buque, circunstancia que además ayudaba a la hora de realizar las operaciones de limpieza de tanques al hacerse más alejado de la costa. El telégrafo se puso en *avante muy poca* mientras el capitán permanecía junto a la pantalla del radar atento a la trayectoria de ese eco, ya que la visibilidad había disminuido por debajo de una milla.

El eco detectado correspondía al petrolero francés FABIOLA, que estaba mandado por el capitán Charles Juhel. Había tomado un cargamento completo de crudo en Túnez y se dirigía a descargarlo al puerto de Le Havre. Este buque, construido en Dunkerque en 1959, era un coleccionista de records: se trataba del buque francés más grande en el momento de su construcción, el más grande del mundo en montar dos motores de combustión interna y el primero en televisarse su botadura el 17 de octubre de 1959. Pertenecía a la Compagnie Auxiliaire de Navigation (Auxinavi) y su nombre se debía a la heroína (una patricia romana convertida al cristianismo) de una novela del cardenal Wiseman, curiosamente nacido en la ciudad española de Sevilla. Tenía más de 50.000 TPM, lo que suponía un tamaño 2,5 veces el Peso Muerto del BONIFAZ.

Por la tarde del 3 de julio navegaba con rumbo Norte en demanda del Cabo Finisterre, a 16 nudos de velocidad, con tiempo claro y mar en calma. Tras la cena, el capitán pasó por el puente en varias ocasiones para ver como iba la guardia del primer oficial, Michel Rone, sabiendo que se trataba de una zona delicada para la navegación. En su visita de las 21:40 horas decidió permanecer en el puente. El telégrafo se colocó en *atención a la máquina* y, además del timonel y del tercer oficial (que había entrado de guardia a las 20:00 horas), se situaron a dos serviolas, uno en cada alerón. La visibilidad comenzó a disminuir rápidamente y

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

malamente se divisaban dos pesqueros situados a 3 millas. El radar que equipaba funcionaba sin interrupción y con los ecos sospechosos el oficial de guardia realizaba el punteo radar.



FABIOLA, navegando en lastre por el Canal de la Mancha (Fotoflite, colección Manuel Rodríguez Aguilar)

A las 21:54 horas, en la pantalla del radar detectaron un eco por la proa (es decir, ambos buques se detectaron prácticamente al mismo tiempo), a una distancia también entre 8 y 9 millas y abierto 5 grados por babor. Manteniendo rumbos y velocidades actuales, los dos buques pasarían estribor con estribor y separados por una distancia de media milla, de acuerdo con el punteo radar que realizó el oficial de guardia del petrolero francés. La distancia de los ecos se iba acortando y a las 22:06 horas ambos buques estaban separados tan solo por 2 millas de agua. En ese momento, el eco se veía abierto 11 grados por estribor y el capitán decidió parar la máquina esperando ver la luz verde del buque español.

Cuando los ecos distanciaban una milla, en los puentes de ambos petroleros, sus capitanes esperaban ver alguna luz para conocer la situación del otro buque y, si todo no iba como ellos se imaginaban, poder gobernar en consecuencia. Desde el alerón, el capitán del BONIFAZ se sorprendió al ver aparecer al FABIOLA, mostrando las luces de tope y la verde, y corrió hacia el telégrafo para poner *atrás toda* a la vez que ordenaba al timonel todo a estribor y daba una pitada corta. Por su parte, el capitán del FABIOLA, que esperaba ver la luz verde del petrolero español, cruzando de babor a estribor, descubrió que la primera luz que aparecía era la roja y que el BONIFAZ cruzaba de estribor a babor. Ninguno de los dos capitanes contaba con semejante disposición. La distancia se aproximaba ya a la media milla cuando el capitán del FABIOLA ordenó meter todo el timón a babor y dar dos pitadas cortas. Viendo que la maniobra transcurría muy lentamente, a pesar de tratarse de un buque muy maniobrero, ordenó invertir el timón y meter todo a estribor al tiempo que ponía el

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

telégrafo en *avante toda*. No obstante, la suerte estaba decidida y sin ángulo de salida, la colisión era prácticamente inevitable, hasta que ambos buques terminaron por abordarse. El golpe fue muy violento. En ese momento eran las 22:12 horas.



FABIOLA, esperando para reparar (del libro: *Tankers, navieres-citernes de chez nous*, de Jean-Yves Brouard y Jérôme Billard, Éditions MDM)

La proa del BONIFAZ impactó, con un ángulo de unos 30°, por el costado de estribor del FABIOLA, a la altura de la mitad de la eslora, produciéndole desgarraduras de unos dos metros de largo, por donde comenzó a escapar petróleo de uno de los tanques. Entre ambos cascos se produjo una fricción que, unidos al petróleo que comenzaba a flotar por el agua y al que había saltado a la cubierta del buque español, junto a la circunstancia de que los tanques permanecían todavía sin desgasificar, provocó una combinación demasiado peligrosa. En muy poco tiempo el fuego era una trágica realidad, envolviendo toda la zona de babor de la toldilla, a la vez que comenzaban a sucederse las explosiones en los tanques vacíos que desgarraban las entrañas del BONIFAZ. Por los portillos de popa salían llamaradas que muy bien podían asemejarse a las producidas por los lanzallamas. En muy pocos minutos, toda la zona de popa se convirtió en un infierno. El petrolero francés, con fuego en cubierta y un tanque reventado, siguió su camino sin mirar atrás, manteniendo un comportamiento muy diferente al habitual de los hombres de la mar.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

El capitán enseguida vio la magnitud de la tragedia y comprendió que el buque estaba sentenciado, ordenando el abandono del buque, mientras el oficial de radio, Daniel García, transmitía un mensaje de socorro que fue recibido por varios buques y por la estación costera de La Coruña Radio. El texto era el siguiente:

SOS SOS SOS DE EAFX EAFX EAFX

SOS SOS SOS DE EAFX EAFX EAFX = SPANISH B/T BONIFAZ/EAFX AT 22.35 GMT POSITION 42.23 NORTH 09.50 WEST COLLISION IN DENSE FOG WITH UNKNOWN SHIP STOP WE HAVE INTENSE FIRE AND NEED IMMEDIATELY ASSISTENCE

MASTER

En un momento dado se produjo un hecho excepcional ya que la ciudadela había quedado prácticamente incomunicada de la zona de popa. El camarero Juan Fernández, que se encontraba en la toldilla, decidió recorrer la pasarela hasta la ciudadela. En plena carrera se vio envuelto por las lenguas de fuego que salían de los tanques, alcanzando finalmente su destino pero con gravísimas quemaduras, y que posteriormente le ocasionarían la muerte. Unas tremendas explosiones abrían el casco de babor del BONIFAZ como si fuera una lata de sardinas, dejando entrar en ellos la fría agua del océano. La orden del capitán de abandonar el buque fue cumplida en la ciudadela y hacia el bote de estribor se dirigieron los tres oficiales de puente, dos mujeres, dos alumnos y un marinero, junto con el camarero, gravemente herido. El petrolero, con gran cantidad de agua en su interior, empezaba a escorar hacia el costado de babor imposibilitando la operación. Todos se trasladaron hacia el bote de babor (que era de remos) consiguiendo finalmente arriarlo. Con el bote a medio arriar, el marinero decidió saltar al petrolero y quedarse junto al capitán en el puente. El bote, que terminó por caer al agua de golpe, resultó imposibilitado para usar los remos, quedando prácticamente a la deriva. Tanto el cerco de petróleo ardiendo que rodeaba una buena parte del moribundo buque, como el agua que entraba en los tanques arrastrando todo lo que se pudiese por delante, constituían dos grandes peligros para este bote salvavidas, donde sus ocupantes tuvieron que hacer maravillas para evitar tener un grave accidente. Además, con ese problema de gobierno les impedía ayudar a sus compañeros.

Incomunicados de la ciudadela y viendo el pavoroso incendio, en la zona de popa decidieron abandonar el buque. Dentro del bote salvavidas de estribor (que era de motor) se acomodaron 23 personas, todas pertenecientes a la guardia de la máquina y a los tripulantes de los camarotes situados en ese costado, ya que prácticamente todos los que ocupaban los camarotes de babor quedaron aprisionados y perecieron. El embarque fue largo y muy complicado, ya que dos de los ocupantes que consiguieron embarcar presentaban graves quemaduras. Una buena parte de estas personas salvadas se lo debían al comportamiento heroico del jefe de máquinas Jaime Díez Cantero, que al final le costaría la vida. Él fue el que organizó el abandono en la zona de popa, recorriendo la sala de máquinas, los pasillos y camarotes, dando la voz de alarma y obligando a todas las personas que se encontraba a salir a la cubierta. Antes de saltar decidió ayudar a los que se encontraban atrapados en los camarotes de babor y que gritaban en medio del tremendo incendio. No pudo hacer mucho por ellos y únicamente logró sacar a un marmitón de 17 años con quemaduras, y que posteriormente fallecería. Con graves quemaduras, el jefe de máquinas pudo abandonar al BONIFAZ y fue recogido en el bote salvavidas quedando todos muy impresionados por el estado que presentaba, cubierto de quemaduras y con unos dolores insoportables, aunque todavía consciente y dispuesto a dar órdenes.

Observando la tragedia desde el puente permanecían el capitán, el oficial de radio, que no dejó un momento de lanzar mensajes de socorro, y el marinero José Torrente. El petrolero español era una antorcha que iluminaba la noche, mientras las explosiones se sucedían en los tanques de carga de popa que reventaban el casco y la cubierta. La escora a babor era ya muy pronunciada y los tres hombres que estaban en el puente tuvieron que salir al alerón de estribor. Unos minutos antes del hundimiento se tiraron al agua cuando ésta alcanzó el nivel en el que se encontraban. Después de mantenerse a flote durante una hora y media gracias a los chalecos salvavidas, en medio de la niebla y de la oscuridad, y gritando sin parar, fueron recogidos completamente agotados por los ocupantes del bote que se había lanzado desde la popa, ya que gracias al motor y a la luz de la sala de radio que se mantenía encendida por baterías, pudo situarse y esperar en las proximidades del BONIFAZ. Según se hundía el petrolero, los ocupantes del bote pudieron comprobar como se iba apagando el fuego y cesaban las explosiones. Todavía el jefe de máquinas tuvo arrestos para explicar al capitán, entre espantosos dolores, que no había podido sacar de los camarotes a más tripulantes.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

Una vez captado el mensaje de socorro del BONIFAZ por la estación costera, y a falta de unos medios específicos de salvamento, desde Vigo partió el remolcador VULCANO, desde La Coruña el remolcador de salvamento alemán ATLANTIC y, desde su base en Marín se movilizaron los destructores ALMIRANTE ANTEQUERA y JOSÉ LUIS DÍEZ.



BONIFAZ, amarrando en Escombreras para descargar (foto: Julián González Viadero vía Ricardo Álvarez Blanco)

Desde el abordaje hasta la desaparición del BONIFAZ bajo las aguas no había pasado ni media hora y, con el petrolero, se fueron al fondo diecisiete tripulantes y tres mujeres. De los buques que recibieron el mensaje de socorro y que pusieron inmediatamente proa hacia el lugar del naufragio, uno era el alemán SLOMAN MALAGA, de 1.599 TRB, que transportaba carga general desde Rotterdam para Argelia, y que, además, llevaba el radar averiado. Desde el bote salvavidas de la ciudadela se lanzaron varias bengalas hasta que apareció el buque alemán, navegando muy despacio entre la niebla, que rescató a sus ocupantes. El camarero estaba cada vez peor. Al ver su estado, y tras ponerle una inyección de morfina, desde el buque alemán se pusieron en contacto con la estación costera para informar del hecho, contestándole ésta que pusiera rumbo a Vigo, ya que había otros barcos que podían seguir con las operaciones de búsqueda y salvamento. En el camino se presentó el destructor de la Armada española JOSÉ LUIS DÍEZ, cuyo comandante, enterado de la gravedad del camarero, envió al cabo primero de sanidad Leónides Álvarez para acompañarles hasta Vigo. En la ruta de entrada hacia la ciudad gallega, algunos oficiales supervivientes del BONIFAZ tuvieron que subir al puente para ayudar a la tripulación alemana, ya que no llevaban cartas náuticas ni conocían esa zona. El trato prestado por la tripulación del SLOMAN MALAGA a los naufragos, según sus propios comentarios, fue extraordinario.

Otro de los buques que acudieron a la llamada de socorro era el mercante holandés SETAS, de 399 TRB, que rescató a los naufragos del bote lanzado desde la popa. La atención que les dieron a los naufragos fue igualmente extraordinaria, aunque tres personas estaban gravemente heridas y necesitaban atención médica urgente, mientras el jefe de máquinas, cada vez en peor estado, falleció en el buque holandés antes de llegar a Vigo. El oficial de radio del BONIFAZ pidió permiso al capitán holandés para operar con los aparatos de la estación, informando de todos los detalles del accidente a la estación costera. El destructor JOSÉ LUIS DÍEZ, que había proseguido con la búsqueda, encontró entre la niebla al SETAS. El segundo comandante subió a bordo del buque holandés y recogió a tres de los supervivientes, mientras el resto, incluyendo a los heridos, continuaron a bordo del SETAS, rumbo a Vigo. Tras recorrer la zona en busca de más supervivientes, o para

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

recuperar cuerpos, el destructor ponía pasadas varias horas rumbo a su base de Marín con los tres supervivientes.

La llegada a Vigo del SLOMAN MALAGA fue sobre las ocho de la mañana en la Estación Marítima. El camarero Juan Fernández, herido muy grave, fue trasladado en ambulancia al Hospital de la Cruz Roja, aunque falleció al poco tiempo de ingresar. Mientras, personal de la casa consignataria trasladaron a los ocho supervivientes llegados en el buque alemán hasta el Hotel Universal, próximo al Puerto, y una vez instalados, les acompañaron a unos almacenes para comprar ropa y otros útiles de primera necesidad. La llegada del buque holandés se produjo media hora más tarde y atracó en el mismo muelle. Las noticias eran mucho peores ya que traía tres cadáveres. Los heridos que habían fallecido en la travesía hasta Vigo eran: Jaime Díaz, jefe de máquinas, Juan García, engrasador, y Luis García, marmitón, que fueron trasladados al Depósito del Cementerio de Pereiro, además de 24 supervivientes. El segundo maquinista Perfecto Fontán, que presentaba quemaduras de pronóstico reservado, se le envió al Hospital de la Cruz Roja para su tratamiento. Los supervivientes también fueron trasladados al mismo hotel que los llegados en el SLOMAN MALAGA, salvo el capitán y los demás oficiales, que se dirigieron directamente a las oficinas de la consignataria. Allí se reunieron todos los oficiales con los consiguientes abrazos. En ese momento, ya se encontraba en esas dependencias un abogado español para hacer las primeras preguntas. El gran interrogatorio fue más tarde en la Comandancia de Marina, adonde tuvieron que acudir el capitán y los oficiales para declarar ante el segundo Comandante, capitán de fragata Cayetano Pumariño de las Alas, que había sido nombrado instructor del expediente que había abierto la Armada.

Las primeras noticias que llegaron a la sede de la naviera en Santander, a través de la Comandancia de Marina, fue a las cuatro de la madrugada del día 4 de julio. Nada más comunicárselo al presidente de la naviera Fernando María de Pereda, éste partió junto con su hijo Luis por carretera hacia Vigo, con el objeto de tomar todas las medidas necesarias para atender a los tripulantes del BONIFAZ. De todos los desaparecidos solo pudo recuperarse el cadáver del ayudante de cámara, José García González, en una playa de Corcubión. A pesar de encontrarse el cuerpo en mal estado, pudo ser identificado por los tatuajes que llevaba en sus brazos.

El lunes 6 de julio, con la presencia de las autoridades civiles y militares de la provincia, se oficiaron a las diez de la mañana en el Templo de Santiago el Mayor, de Vigo, los solemnes funerales por las víctimas del petrolero BONIFAZ. Asistieron los supervivientes, con el capitán del buque al frente, así como, el presidente de la naviera junto con otros directivos, y numerosos familiares desplazados hasta la ciudad gallega. Terminado el funeral, todos los asistentes se trasladaron al cementerio parroquial de Pereiro donde se encontraban depositados los féretros con los cuerpos de los cuatro tripulantes fallecidos. A continuación el capellán rezó un responso y los ataúdes partieron en furgones hacia sus respectivas localidades, para recibir cristiana sepultura. Una vez recuperados, los tripulantes cántabros y vizcaínos se trasladaron desde Vigo hasta Santander en autobús, salvo el capitán, el contraмаestre y un marinero, que lo hicieron por avión.

El funeral por el alma de las víctimas se celebró a la una de la tarde del sábado 11 de julio en la Iglesia de Santa Lucía de Santander. La asistencia fue numerosísima, empezando por los familiares, compañeros y amigos, directivos y personal de la naviera, una nutrida representación de las autoridades civiles y militares de la provincia, y multitud de personas que con su presencia querían expresar su condolencia.

El FABIOLA llegó al puerto francés de El Havre el lunes 6 de junio a las 4 de la madrugada. Las señales de un importante incendio afectaban a una veintena de metros de su costado de estribor, en la mitad de su eslora y a la altura del tanque nº 9, lo que daba cuenta de la importancia y de los esfuerzos que tuvo que hacer su tripulación para combatirlo. Los medios de comunicación franceses se hicieron amplio eco del accidente. El diario *Paris-Normandie* recogía a toda página: «C'est un miracle que nous soyons encore en vie, ont déclaré les marins du pétrolier FABIOLA», mientras que los titulares del periódico *Havre Libre* eran los siguientes: «Portant les marque de sa terrible collision avec le BONIFAZ, le pétrolier FABIOLA est arrivé au Havre». Después de descargar el petrolero se dirigió a Amsterdam para efectuar reparaciones, que duraron algo más de dos semanas.

Cinco años después del accidente se celebró el juicio en Londres, al considerar el abordaje fuera de las 12 millas de las aguas jurisdiccionales españolas. La naviera española mandó un equipo de abogados bastante

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

flojo y el capitán, que acudió como único representante de la tripulación del petrolero español, no se pudo defender convenientemente. Al no poder aportar la documentación oficial, que se fue al fondo del mar con el buque, sus declaraciones no fueron tenidas en cuenta y, en consecuencia, el juez Cumming-Bruce terminó en el proceso asignando al buque español las tres quintas partes de la culpa mientras el petrolero francés salía airoso solo con dos quintas partes. El BONIFAZ estaba asegurado por La Unión y el Fénix Español.

Al final, el balance de la tragedia del petrolero español, que consternó a la sociedad española, era el siguiente: veinte desaparecidos, entre ellos tres mujeres; cinco muertos, un herido de pronóstico reservado y veintiocho ilesos, y además dejó seis viudas y dieciséis huérfanos. El 18 de febrero de 1970, en la sede de la Subsecretaría de la Marina Mercante, se hizo entrega a Carmen Oliveras, viuda del jefe de máquinas Jaime Díez Cantero, la Cruz del Mérito Naval de 2ª Clase con distintivo rojo, a título póstumo, por su heroico comportamiento en el accidente del BONIFAZ.

El pecio del petrolero español ha sido localizado y se encuentra en situación: latitud 42° 54'-106N y longitud 009° 29'-206W, a 8,37 millas del Cabo La Nave, 9,5 millas de Cabo Finisterre y 11,9 millas de Cabo Toriñana. Descansa a una profundidad de 95 brazas y en la sonda se eleva sobre el lecho fangoso unas 4 brazas.

TRIPULACIÓN DEL BONIFAZ EL 3 DE JULIO DE 1964

CARGO	NOMBRE Y APELLIDOS	
Capitán	José Miguel Amézaga Bilbao	Superviviente
Primer oficial	Julián González Viadero	Superviviente
Segundo oficial	Pedro Cagigas Ahedo	Superviviente
Tercer oficial	José Manuel Azofra Negrón	Superviviente
Alumno	Alfonso Ríos Inchausti	Superviviente
Alumno	Joaquín Rivaya Fonseca	Superviviente
Alumno	José López Esteban	Superviviente
Segundo oficial de radio	Daniel Gómez García	Superviviente
Jefe de máquinas	Jaime Díez Cantero	Fallecido
Segundo maquinista	Perfecto Fontán Rial	Superviviente
Tercer maquinista	Manuel Fernández Vázquez	Superviviente
Cuarto maquinista	Francisco Cosano Manzano	Desaparecido
Quinto maquinista	José Rey Ayo	Superviviente
Sexto maquinista	José A. Vázquez	Superviviente
Alumno	José A. García Domínguez	Desaparecido
Alumno	Ángel Teijeira Novo	Desaparecido
Alumno	Manuel González Muñiz	Superviviente
Contramaestre	Jaime Portillo San Emeterio	Superviviente
Carpintero	Fernando Seijo Gómez	Superviviente
Marinero	Ignacio Arruza Elortegui	Superviviente
Marinero	Fernando Herrera Cuevas	Superviviente
Marinero	Juan González Berecibar	Superviviente
Marinero	José Gabriel Torrente Fernández	Superviviente
Mozo	José García Malvarez	Desaparecido
Mozo	Antonio Bustillo Otero	Superviviente
Mozo	Manuel Silvar Requeijo	Superviviente
Mozo	Carlos Campo García	Desaparecido
Mozo	Antonio Fernández Díaz	Superviviente
Mozo	Daniel Fernández Fernández	Superviviente
Mozo	Juan Antonio Díaz Gómez	Superviviente
Calderetero	Jesús Malvares Fernández	Desaparecido
Bombero	Nicolás Guernica Lartategui	Superviviente
Electricista	Manuel Díaz Gómez	Superviviente

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

Engrasador	Julio Santamaría Damalia	Desaparecido
Engrasador	Gregorio Pereda Sotero	Desaparecido
Engrasador	Juan García Benzal	Fallecido
Fogonero	Antonio Tajés Tajés	Desaparecido
Fogonero	José Oría Cobo	Superviviente
Fogonero	Manuel Pérez Martín	Desaparecido
Limpiador	Jesús Fernández Tajés	Desaparecido
Limpiador	Benito Fernández San Emeterio	Desaparecido
Mayordomo	Hipólito Terán González	Desaparecido
Cocinero	Vicente Ugalde Arrién	Desaparecido
Ayudante de cocina	Juan Ranero Lastra	Superviviente
Primer camarero	António Soler Pérez	Desaparecido
Segundo camarero	Juan Fernández Fano	Fallecido
Ayudante de cámara	Venancio Rotaeché Mosquera	Desaparecido
Ayudante de cámara	José García González	Desaparecido
Marmitón	Luis García Lusares	Fallecido
Marmitón	Gonzalo Velasco Bedia	Desaparecido

PASAJERAS DEL BONIFAZ

Ángela Muñoz Manso	Desaparecida
Julia Rodríguez Sanz	Desaparecida
Estefanía Rodríguez Fernández	Fallecida
Adelina García Fuente	Superviviente
Covadonga Pérez Balmori	Superviviente

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



Homenaxe ás vítimas do Bonifaz

SÁBADO 12_XULLO

11:00 h. ACTO CIVIL
(na Casa da Cultura)

13:15 h. ACTO RELIXIOSO
(na Igrexa Parroquial)

14:30 h. OFRENDA FLORAL
(na "Vella do Paseo")

Organizadores:
Manuel Martínez González / www.12xullo.org / 12xullo@sewss.org / 12xullo@sewss.org

Colaboran:
Asociación Suras, Quereña de Suras, Centro local, SUCURSAL ESPAÑOLA

Cartel con los actos previstos en el 44 aniversario de la tragedia

AGRADECIMIENTOS

Quiero expresar mi más profundo agradecimiento al capitán José Manuel Azofra, que vivió en primera persona esta tragedia; al capitán Luis Jar Torre; a Manuel M. Caamaño; al capitán Ricardo Álvarez Blanco y a mi compañero en la SEWSS Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

ESCRIBEN
LOS SOCIOS

NUEVOS BUQUES PARA LAS RUTAS ENTRE ESPAÑA E ITALIA

©Arturo Paniagua Mazorra

Grandi Navi Veloci

En noviembre de 2005, el grupo Grimaldi Holding de Génova firmó un contrato con el astillero italiano Nuovi Cantieri Apuania (NCA) de Marina di Carrara para construir ocho buques del tipo ro-pax (cuatro unidades en firme y cuatro opciones) por un importe aproximado de 400 millones de euros. En junio de 2007, Grimaldi Holdings confirmó la construcción de los segundos serie cuatro buques. Comparados con los cuatro primeros ferries, la capacidad de pasaje se doblará: desde 500 a 1.000 pasajeros.

El primero de estos ocho buques fue el CORAGGIO, seguida del AUDACIA ambos en 2007; mientras que el tercero de la serie, el TENACIA, se incorporó a la flota de Grandi Navi Veloci (GNV) de Grimaldi en la línea Génova-Barcelona en el mes de abril. En los últimos meses, Grimaldi Holding ha aprovechado la carencia en el mercado de buques de estas características y ha vendido con importantes beneficios tres buques de esta serie: el quinto al armador danés DFDS, y el cuarto y sexto al grupo naviero griego Attica Holdings.



El **CORAGGIO** fue el primer ro-pax de una serie de ocho construidos para Grimaldi Holding
Foto: ©Arturo Paniagua

Estos buques son la respuesta de Grandi Navi Veloci al incremento de tráfico en esa línea regular, que registró en 2007 más de 900.000 metros lineales de carga (un 15 por ciento más que en 2006). Este importante incremento significó para los usuarios de esta Autopista del Mar un importante ahorro de combustible, desgaste del vehículo, tiempo, etc. que puede llegar hasta el 30-35 por ciento. El incremento de los precios del combustible ha convertido a esta ruta en una opción mucho más atractiva a los cargadores catalanes, y de

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

Liguria y Lombardía. En el segmento de pasajeros, Grandi Navi Veloci transportó en 2007 alrededor de 100.000 pasajeros y 15.000 turistas en su ruta a Barcelona.

Desde que en el pasado octubre se incorporó a esta ruta el AUDACIA, Grandi Navi Veloci dispuso de tres barcos que ofrecían escalas desde Barcelona, con un total de 14 salidas semanales entre Italia y España, incluyendo las rutas Barcelona-Tánger y Tánger-Barcelona, que se inauguró en septiembre de 2007. Además, GNV ha invertido con la creación de una representación directa y donde recientemente se ha firmado un acuerdo con Acciona que, desde el pasado febrero, es GSA de la empresa genovesa para España.

En 2007, GNV transportó en todas sus líneas regulares a más de 1.200.000 pasajeros, 391.000 turistas y 2.680.000 metros lineales de vehículos comerciales.

La serie CORAGGIO

El CORAGGIO y sus gemelos son buques del tipo ro-pax. Están diseñadas principalmente para el tráfico de carga rodada, pero también cuentan con un equipamiento notable para el transporte de pasajeros.

Estos buques pueden transportar hasta 500 pasajeros en un bloque de habilitación situado en la proa del buque, cuya decoración fue encargada al diseñador italiano De Jorio. En su cubierta más baja dispone de un área de recepción para 84 personas, una sala de juegos con 19 tragaperras, una sala de butacas reclinables para 112 personas, un piano bar y un snack bar. También están situadas en esta cubierta un restaurante a la carta para 78 personas y otro de autoservicio para 152 pasajeros. En la cubierta superior hay 65 camarotes cuádruples, 27 exteriores y 38 interiores, uno doble y otro para discapacitados. Estos buques tienen una tripulación básica de 26 personas, que pueden crecer hasta 63 en los meses de verano.

Estos ro-pax cuentan con cuatro cubiertas ro-ro. En el doble fondo está ubicada la cubierta para turismo, con 85 coches de capacidad. Justo encima están ubicadas las tres cubiertas para carga rodada, que tienen una capacidad conjunta de 2.623 metros lineales para carga de 3 metros de anchura. La cubierta principal tiene 4,6 metros de entrepuente y puede acoger hasta ocho filas de camiones en toda su manga. Por último, la cubierta superior dispone de 1.226 metros lineales de capacidad de carga, y además ofrece treinta plazas para casi 100 pasajeros más que podrán viajar a bordo de sus propios camper o roulotte en un área especialmente preparada del buque; justo debajo del bloque de la superestructura, parcialmente abierta lateralmente y dotada con tomas eléctricas y servicios higiénicos.

El acceso al buque para carga, turistas y pasajeros es por popa. La carga rodada dispone de dos rampas de 7,6 y 14 metros de manga. El pasaje dispone de una entrada segregada que da acceso a una escalera mecánica.

El CORAGGIO y sus gemelos son buques rápidos, capaces de alcanzar 26 nudos en pruebas, aunque su velocidad de crucero es de 23,7 nudos. Están equipados con dos motores Wartsila 12V46 que desarrollan un total de 24.00 kW, con un consumo diario de 96 toneladas de fuel oil. Además, tienen tres grupos electrógenos Wartsila de 1.600 kW. Este reducido consumo de combustible se ha conseguido con un casco de líneas muy afinadas, en el que ha crecido la eslora hasta casi los 200 metros sobre la anterior serie MAJESTIC. Esta combinación de casco y motor permite un enlace rápido y eco compatible, con independencia de las condiciones de mar.

La entrada en servicio del TENACIA es un elemento más del proyecto de Grandi Navi Veloci de conseguir el liderazgo del cabotaje en el Mediterráneo. GNV cuenta actualmente con 11 líneas nacionales e internacionales: Génova-Porto Torres, Génova-Olbia, Génova-Palermo, Livorno-Palermo, Génova-Barcelona, Génova-(Malta)-Túnez, Civitavecchia-Palermo, Civitavecchia-Túnez, Palermo-Túnez, Génova-Tánger, Barcelona-Tánger. Los accionistas de GNV son actualmente Investitori Associati (59,5 %), Grupo De Agostini (17,5 %), la familia Grimaldi (13 %), Charme (8 %), el consejero delegado Silvano Cassano (2 %), el director general Paolo Favilla (1 %). El presidente es Aldo Grimaldi, fundador de la empresa, que celebrará el próximo septiembre el décimo aniversario de la línea entre Barcelona y Génova.

Grimaldi Napoles

Grimaldi Naples es uno de los mayores armadores italianos, con una gran trama de rutas oceánicas y de cabotaje. Su principal objetivo estratégico es la creación de redes de servicios para sus clientes, lo que le ha llevado, además de a un notable crecimiento orgánico, a la adquisición de otros operadores. El año pasado adquirió el 52 por ciento de Finnlines, el principal operador finlandés de buques ro-ro, y en enero de este año se hizo con un paquete mayoritario en la naviera griega Minoan Lines.

En el ejercicio 2005, el armador italiano Grimaldi Ferries continuó con su política de invertir fuertemente en la renovación de su flota, con objeto de mantener su liderazgo en el tráfico marítimo intra europeo, y en las líneas

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

regulares entre Europa, África Occidental, y Sudamérica, firmando contratos por valor de mil doscientos millones de euros para construir once buques de varios tipos: ferries, ro-pax y buques ro-ro puros. Entre estos contratos destacaba uno firmado con el astillero italiano Fincantieri para construir dos buques de dos tipos diferentes, que iban a ser utilizados por Grimaldi Ferries en sus rutas por el Mediterráneo. Cuatro de ellos (más dos opciones incluidas en el contrato) eran del tipo *cruise ferry*, con capacidad para 3.041 metros lineales de carga rodada, mientras que los dos restantes eran del tipo ro-pax con capacidad para 2.700 metros lineales. Finalmente, sólo se construyeron cuatro buques del diseño *cruise ferry*.



El CRUISE ROMA cubre la ruta Barcelona-Civitavecchia en sólo 20 horas

Foto: ©Arturo Paniagua

El primer buque de la serie, el CRUISE ROMA fue botado en las gradas del astillero de Castellammare di Stabia de Fincantieri el 22 de junio de 2007 con el número de casco 6136, para Industria Armamento Meridionale (INARME), una empresa dentro del grupo Grimaldi Napoles. La ceremonia estuvo presidida por el alcalde de Castellammare, Salvatore Voza, el director general de Grimaldi Compagnia di Navigazione, Gianluca Grimaldi, y el subdirector de la unidad de buques mercantes de Fincantieri, Giorgio Rizzo. La madrina del buque fue Donna Paola Grimaldi, esposa de Guido Grimaldi, Presidente del grupo de empresas Grimaldi.

EL CRUISE ROMA

Con 54.919 toneladas de registro, el CRUISE ROMA es, sin duda alguna, el ferry más grande del Mediterráneo y uno de los más grandes construidos estos últimos años. Además, el nivel de su habilitación le faculta para poder ofrecer cruceros turísticos de corta duración. El buque puede transportar hasta 2.300 pasajeros en sus 478 cabinas, situadas en las cubiertas 7, 8 y 9, de las cuales 19 son owner suites y 50 junior suites. Además, el CRUISE ROMA ofrece 150 confortables butacas. La tripulación del buque está formada por 160 personas.

En lo referente a espacios comunes para el pasaje, el CRUISE ROMA ofrece una oferta muy amplia, cercana a la que podemos encontrar en un buque de crucero. Todos los espacios públicos están concentrados en la cubierta 10, a excepción de las salas de conferencias, capaces para 300 personas, situadas en la cubierta 7, y el Spa (con sauna, hidromasaje, etc), ubicado en la cubierta 9. A popa de la cubierta 10 está situado el restaurante a

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

la carta, dotado de amplias miradores. Más a proa está situado el comedor autoservicio de 360 plazas, y entre ambos la cocina. En la sección central de esta cubierta está ubicado el casino, de 300 m² de superficie, la galería comercial, y la zona especial para camioneros. Por último, el tercio más a proa está ocupado por el salón principal, de casi mil metros cuadrados de superficie.

Por último, en la cubierta más alta, la nº 11, está situada la discoteca en popa, y en su zona central la piscina, integrada en una zona lido de más de mil metros cuadrados de superficie.

En el ámbito de la carga, el CRUISE ROMA dispone de tres cubiertas exclusivas para camiones, con un total de 3.041 metros lineales de carga rodada disponibles y 8.500 toneladas de peso muerto (doble fondo (cubierta nº2), cubierta principal (nº3) y cubierta superior nº5), además de una cubierta segregada (nº 7) en la que puede transportar 215 turismos. Los coches están así junto a los camarotes, lo que facilita el flujo de pasajeros. Para facilitar la carga y la descarga, el buque está dotado de dos grandes rampas a popa, y de rampas interiores entre cubiertas. Esta capacidad de carga del CRUISE ROMA y de su gemelo CRUISE BARCELONA permitirá un incremento sustancial de un 70 por ciento en la Autopistas del Mar que une ambas capitales del Mediterráneo sobre los antiguos buques que cubrían anteriormente esa ruta. Precisamente Grimaldi Nápoles vendió esta pasada primavera el EUROSTAR ROMA al armador polaco Unity Line por cien millones de dólares. Rebautizado SKANIA, el buque cubrirá la ruta báltica entre Swinoujscie e Ystad. El EUROSTAR BARCELONA inicialmente será adjudicado a otra ruta de Grimaldi Nápoles.



El comedor autoservicio del **CRUISE ROMA** tiene 205 plazas

Foto: ©Arturo Paniagua

El CRUISE ROMA está equipado con todos los instrumentos necesarios para el control y prevención de la contaminación aérea y marina, según las últimas regulaciones vigentes. Dispone además de una planta que recicla los distintos tipos de residuos que se producen a bordo.

El diseño del CRUISE ROMA es fruto de la cooperación entre los departamentos técnicos de Grimaldi Naples y Fincantieri, los cuales estudiaron una serie de alternativas antes de llegar al diseño definitivo. Los criterios considerados eran capacidad, confort, seguridad y decoración interior. El diseño del casco, de 225,00 metros de

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

eslora, 30,40 metros de manga y 7,00 metros de calado, dotado de excelentes características hidrodinámicas convierten a este buque en uno de los ferries más innovadores construidos en los últimos años.

Durante las pruebas de mar realizadas en el Golfo de Nápoles en pasado diciembre, el comportamiento del CRUISE ROMA fue excelente. El buque sobrepasó los treinta nudos de velocidad, manteniendo unas condiciones de confort y navegabilidad notables. Esta velocidad le permite cubrir la ruta entre Civitavecchia y Barcelona en 20 horas en cualquier condición de mar, con una velocidad de servicio de 27,5 nudos. El CRUISE ROMA está propulsado por cuatro motores diesel Wartsilia 12V46 D con una potencia total de 55.440 kW, justo el doble que los ro-pax de Grandi Navi Veloci, en un ejemplo claro de lo que supone conseguir cuatro nudos más de velocidad de crucero. Además, el CRUISE ROMA dispone de tres motores auxiliares que impulsan alternadores de 2.550 kW cada uno, y de dos generadores de eje de cola con una potencia unitaria de 2.300 kW.

El CRUISE ROMA fue entregado el 17 de abril de 2008, e inmediatamente comenzó a navegar en la ruta Barcelona-Civitavecchia, en la que su armador transportó 50.000 camiones y 15.000 coches nuevos en 2007.

EL CRUISE BARCELONA

Mientras el CRUISE ROMA estaba al final de su armamento, su gemelo CRUISE BARCELONA fue botado el pasado 16 de febrero, siendo su madrina Cristina Grimaldi, la esposa del co director general Gianluca Grimaldi, que estrelló la botella de champagne en medio de un castillo de fuegos artificiales. Cuando el CRUISE BARCELONA se una a su gemelo CRUISE ROMA en la línea regular diaria entre Civitavecchia y Barcelona permitirá retirar de las autopistas y carreteras el equivalente a 70.000 camiones anuales. Ambos buques serán seguidos por dos gemelos en 2009, sobre los que su armador no ha informado aún en que ruta los empleará, aunque se lleva rumoreando durante mucho tiempo que serán empleados en el Adriático, quizás en la línea entre Ancona y Patras. Aparentemente, Grimaldi Ferries ha abandonado la versión a ro-pax de este diseño, incluida en el contrato inicial, a favor de la versión tipo *cruise ferry*. En la presentación del CRUISE ROMA en Barcelona el pasado abril, Emmanuelle Grimaldi indicó que estaban en conversaciones con Fincantieri para contratar en firme las dos opciones existentes, pero que el principal problema era que el precio de cada buque adicional había subido a doscientos millones de euros.



El **EUROSTAR BARCELONA** es un ro-pax de Grimaldi Nápoles

Foto: ©Arturo Paniagua

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

Línea Barcelona - Livorno

El 4 de junio de 2007, Grimaldi Nápoles decidió extender su red de conexiones entre Italia y España con la introducción de una nueva ruta entre los puertos de Barcelona y Livorno. La línea favorecerá el tráfico turístico entre las regiones del norte de Italia como Toscana, o Lombardia, y España y afianzará la otra línea regular ofrecida por el Grimaldi Nápoles desde el 2003 entre Barcelona y Civitavecchia (Roma). La nueva línea tiene una frecuencia trisemanal, con salida de Barcelona a media noche los martes, los jueves y los sábados; y con llegada a Livorno al día siguiente, a las 19.30 horas. Así mismo, la salida del puerto italiano será a las 23.30 horas los lunes, los miércoles y los viernes, con llegada a la ciudad condal a las 20 horas. El barco que cubre la ruta es el ro-pax FLORENCIA, construido por los astilleros Visentini en el año 2004 como GOLFO ARANCI para el armador italiano Lloyd Sardegna. Este barco, que fue adquirido en 2007 por el grupo Grimaldi, tiene 186 metros de eslora, 25,60 metros de manga y 26.302 toneladas de registro. Con una capacidad de carga de 2.230 metros lineales, este ro-pax puede transportar 172 trailers, 160 vehículos y mil pasajeros. Dispone de 96 camarotes exteriores e interiores, así como de un restaurante self service, dos bares, una sala de juegos y una sala de juegos para niños.



El ro-pax FLORENCIA cubre la ruta entre Barcelona y Florencia

Foto: ©Jordi Montoro

Esta línea no solo reforzará la unión entre Italia y España, sino que también potenciará la unión con la isla de Córcega, uno de los destinos turísticos más bellos de todo el Mediterráneo. De hecho, a partir del próximo 24 de junio, y hasta el 9 de septiembre, todos los domingos el barco efectuará el enlace directo entre Livorno y Porto Vecchio, en el sur de Córcega. La salida de Livorno está prevista a las 0 horas del domingo, con llegada a Porto Vecchio a las 8 horas del día siguiente. La nave saldrá de Porto Vecchio a las 11 horas del lunes, con

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

llegada a Livorno a las 19.30 horas del mismo día. De esta manera, es posible viajar entre Barcelona y Córcega sin bajar del barco.

Evolución del Cruise Ferry

Mientras que el TENACIA y sus gemelos son en esencia buques de carga, en lo que supone un alejamiento de los criterios de los buques de la serie MAJESTIC y el dúo LA SUPERBA, que fueron los primeros *cruise ferry* del Mediterráneo, junto con algunos buques de SNCF, el CRUISE ROMA es un buque que combina una enorme capacidad de carga con las comodidades dignas del más lujoso *cruise ferry*. Mientras que los buques de este tipo construidos para las rutas del norte de Europa entre 1981 y 1994 están siendo gradualmente sustituidos por modernos buques ro-pax, surge en el Mediterráneo el dúo CRUISE ROMA y CRUISE BARCELONA, de casi 55.000 gt cubriendo la ruta entre Civitavecchia y Barcelona. En lo que se refiere al registro bruto, esta pareja iguala el tamaño de los *cruise ferries* más grandes construidos en el Báltico en los años ochenta (los SILJA SERENADE, SILJA SYMPHONY y SILJA EUROPA). También transportan un número de pasajeros similar (alrededor de 2.300 personas); pero sin embargo la pareja de buques de Grimaldi Nápoles tienen 3.000 metros lineales de capacidad de carga y pueden llevar además 215 coches. Este hecho coloca al CRUISE ROMA y CRUISE BARCELONA en una categoría diferente de los ferries bálticos, que generalmente no disponen de más de 1.000 metros lineales para carga y coches. Quizás estaremos ante los primeros *ro-pax cruise*. Lo que es indudable es que hoy por hoy los ferries que navegan en el Mediterráneo no tienen nada que envidiar a sus colegas del Norte de Europa, algo que no ocurría hace menos de una década.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Dr Juan Carlos Cilveti Puche, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Jordi Montoro Fort, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero, Manuel Rodríguez Aguilar, Manuel Martín Martínez Rodríguez y Capt Julián González Cueli

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

**GALERÍA
FOTOGRAFICA**

MATXAKU

©Capt José Luis Díaz Campa



El colorido de las embarcaciones pesqueras del Cantábrico tiene uno de sus ejemplos en el **MATXAKU**, un palangrero de fondo con base en Bermeo, al que aquí vemos en la bahía de Santander el 25 de Abril de 2008 entrando a puerto en plena campaña de la sarda, xarda o verdel; nombres con los que se conoce la caballa en estas costas.