

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

NOTICIAS

Buques, Navieras, Astilleros y Puertos

- 060207 Con la salida del [FRI RIVER](#), la Autoridad Portuaria de Bilbao abandona las operaciones de carga y descarga en el Canal de Deusto.
- 060603 La gabarra [SPABUNKER VEINTIUNO](#) llega a Santa Cruz de Tenerife procedente de Algeciras y remolcada por el [BENICADELL](#) para hacerse cargo de las operaciones de avituallamiento de combustible en dicho puerto.
- 060916 2El mayor portacontenedores del mundo, el [EMMA MAERSK](#), de la serie PS, hace escala en Algeciras en su primer viaje comercial procedente de Rotterdam y con destino a Singapur vía Suez.
- 060920 El buque [DAP MARES](#) (Ex-ROLON ORO) se hunde cuando se encontraba fondeado en Bahía Catalina, Punta Arenas. Estaba a la espera de comenzar su campaña de verano austral con distintos viajes de abastecimiento y turismo a la Antártida.
- 060922 El buque [BELIEVER](#) realiza su primera escala en Santa Cruz de Tenerife dentro de una nueva línea que partiendo de Tarragona toca los puertos de Alicante, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria y Arrecife
- 060928 La naviera [MSC](#) ha reforzado su línea entre Amberes y Vigo con la llegada del portacontenedores MSC MARIA, que hoy realizó su escala inaugural en la terminal viguesa en ruta de Leixoes a Amberes. Como la práctica totalidad de la flota carguera de MSC, el MSC MARIA es un portacontenedores veterano, construido en 1985 con el nombre de PROFESSOR TOVSTYKH. Tiene un registro bruto de 21.586 toneladas y mide 203 metros de eslora por 25,9 de manga



[MSC MARIA](#), en Vigo el 23 Diciembre 2006 - ©Francisco Díaz Guerrero

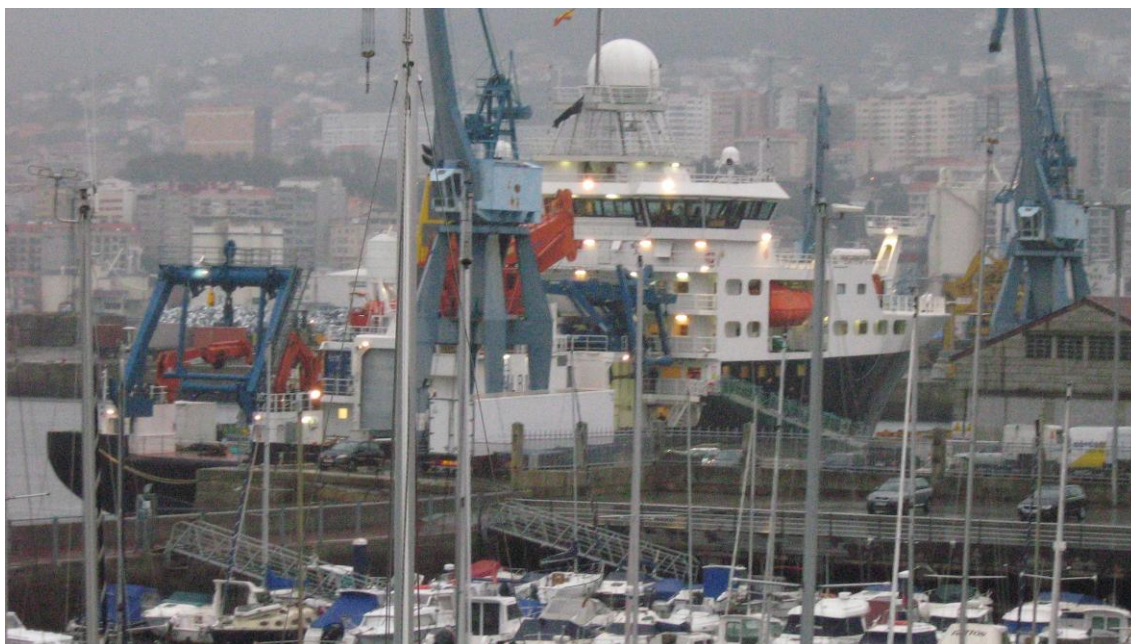
- 061011 El remolcador RED WOLF, construcción 394 de Astilleros Balenciaga SA, realiza pruebas de tiro en Bilbao

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 061026 El buque [AGIOS CONSTANTINOS](#), amarrado en Santa Cruz de Tenerife desde 2001 al ser detenido con 4500 kgms de cocaína a bordo, es deliberadamente hundido a unas doce millas de dicho puerto al detectarse una vía de agua. Fue remolcado por el VB CANARIAS.
- 061031 Procedente de Haifa llega a Bilbao el portacontenedores [MSC ELENI](#) (294,09 mts - 54881 grt - 5050 TEUS) convirtiéndose en el mayor buque de este tipo que realiza operaciones en el puerto vizcaíno. Sale al día siguiente para Amberes.
- 061100 Durante el mes de noviembre hizo varias escalas en Vigo dentro de su viaje de pruebas el nuevo buque oceanográfico británico JAMES COOK, la unidad más moderna del mundo de su clase. Con un coste de 60 millones de euros, este inmenso laboratorio flotante cuenta con un equipamiento de vanguardia que le permitirá acceder a cualquier tipo de investigación marina, ya sea en mares helados o en los trópicos. Mide 89 metros de eslora, tiene un registro bruto de 5.500 toneladas y está tripulado por 40 personas. El JAMES COOK, que fue entregado el pasado mes de agosto tras ser construido en Noruega, tiene anunciada su primera campaña para la próxima primavera.



[JAMES COOK](#), en Vigo el 15 Noviembre 2006 - ©Francisco Díaz Guerrero

- 061100 El AL QANTARA (Ex-DESAFIO) es renombrado LUCIA DEL MAR.
- 061100 El MARIA DOLORES DEL MAR amarra en Sant Carles de la Ràpita como buque de reserva.
- 061100 En Mahón se ultima la preparación de la hélice de respeto del buque DON FERNANDO para adornar un monumento en la bocana del puerto de Ciudadela. El Presidente y Fundador del grupo ASMAR, Andrés Seguí, la ha donado y en las palas se grabarán los nombres de todos los buques que han pertenecido a dicha empresa.
- 061100 El LUZ B ha sido vendido a una empresa con domicilio en Miami y navega con bandera panameña manteniendo el mismo nombre.

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

061100 Buques operando en Mahon de forma regular en Noviembre

BUQUE	PROCEDENCIA	DESTINO	OPERACIÓN
NURA NOVA	Alcudia	Ciudadela	Línea Regular
ZURBARAN	Palma	Valencia	Línea Regular
DON PEDRO	Barcelona	Valencia	Línea Regular
MAR ROCIO	Castellón	Castellón	Productos para CLH
DON FERNANDO	Valencia	Barcelona	Línea Regular
ISLA DE BOTAFOC	Barcelona	Barcelona	Línea Regular
LUCIA B	Palma	Alicante	Línea Regular
EL GRECO	Barcelona	Barcelona	Línea Regular
CEMENMAR TRES	Alcanar	Alcanar	Cemento
EVINCO	Dunkerque	Cartagena	Fuel para Central Térmica
SVEVA	Valencia	Tarragona	Fuel para Central Térmica

061101 Escala en Mahón del buque de cruceros SEABOURN LEGEND en viaje de Cannes a Palma de Mallorca

061103 El remolcador RED WOLF realiza pruebas de tiro en Bilbao.

061104 El MILENIUM TRES llega a Huelva procedente de Melilla

061104 Llega por primera vez a Málaga el portacontenedores MAERSK VICTORIA (Maersk Line). Procedente de Algeciras, atracó a las 14:00 horas en la terminal de contenedores (muelle Nº 9). Tras realizar sus operaciones de carga y descarga zarpó con destino a Rotterdam

061104 Escala en Mahón del STAVROS NIARCHOS en crucero privado y del RIA DE VIGO en visita programada

061104 Curiosa coincidencia en el Muelle de Levante del puerto de Málaga. Atracan los buques de crucero SPLENDOUR OF THE SEAS (Royal Caribbean Internacional) y KRISTINA REGINA (Kistina Cruises). La curiosidad de estos dos atraques reside en la gran diferencia existente entre ambos buques.
 SPLENDOUR OF THE SEAS: Construcción 1.996 (Chantiers de L'Atlantique), GT: 69.130 Tm. 264,20 x 32 x 7,3 m. Capacidad de pasaje (al completo): 2.064. Tripulación: 720.
 KRISTINA REGINA: Construcción 1.960 (Oskarshamm Shipyard), GT: 4.295 Tm. 99,80 x 15,30 x 5,30 m. Capacidad de pasaje (al completo): 370. Tripulación: 55.
 El SPLENDOUR OF THE SEAS atracó a las 08:15 horas procedente de Alicante, saliendo a las 19:00 horas con destino a Tenerife; mientras que el KRISTINA REGINA atracaba procedente de Cartagena a las 08:30 horas, saliendo a las 00:00 horas con destino a Gibraltar.

061105 Naval Gijón realiza la flotadura del buque portacontenedores [TAIPAN](#), construcción 700, y lo traslada al puerto gijoneses para su armamento.

061105 Escala en Mahón del transporte de la Armada Española CONTRAMAESTRE CASADO

061106 Escala en Mahón del buque de cruceros ISLAND ESCAPE en viaje de Niza a Palma de Mallorca

061108 Con destino a [Hargs Hamn](#) abandona el puerto de Málaga el buque ELISABETH K (Ver MARITIMAS No.2 – 061010)

061108 Coinciden tres buques de crucero en Málaga: CARNIVAL LIBERTY (Carnival Cruises); Muelle de Levante (Palma de Mallorca - Funchal). WIND STAR (WindStar Cruises); muelle 3 - A3 (Ibiza - Tánger). ASTOR (Transocean Tours); Atraque Dique de Levante (Almería - Gibraltar).

061109 Escala en Mahón del buque de cruceros VISTAMAR en viaje de Cagliari a Palma de Mallorca



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

061109 Procedente de Gioia Tauro atraca en la terminal de contenedores (muelle N° 9) del puerto de Málaga el portacontenedores GERD MAERSK (Maersk Line). Se trata de su primera llegada a Málaga. Tras finalizar sus operaciones de carga y descarga sale con destino a Bremerhaven



[GERD MAERSK](#), en Málaga el 22 Noviembre 2006 - ©Juan Carlos Cilveti Puche

- 061110 El MILENIUM TRES sale de Huelva para Melilla
- 061111 El buque SIGLOO STAR llega a Santander para reparar en Astander.
- 061111 Llega a Gijón el buque [WATERMAN N](#) con 218510 toneladas de mineral de hierro cargadas en Brasil. Se trata del segundo mayor cargamento del año y el séptimo en la historia del puerto gijonés.
- 061111 Primera llegada a Málaga del portacontenedores [SAFMARINE CONCORD](#) (Safmarine - Maersk Line). Procedente de Rouen el buque atracó en la terminal de contenedores (muelle N° 9). Tras realizar sus operaciones de carga y descarga salió con destino a Algeciras
- 061113 El buque TENEO comienza el tendido de un cable de fibra óptica entre Ceuta y La Línea para mejorar las telecomunicaciones con la Península. Telefónica de España es la encargada del proyecto.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



TENEO, En la bahía de Ceuta el 13 Noviembre 2006 - ©Emilio Mesa

- 061113 Hellenic Seaways se hace cargo del CARMEN B bajo el nuevo nombre MEDITERRANEAN TRAILER y bandera griega
- 061115 El remolcador ZEUS, construido por Astilleros Armón SA en Navia, realiza pruebas de mar en Gijón.
- 061115 El ferry [CARMEN DEL MAR](#) con problemas para atracar en Denia. Debido al fuerte viento reinante debe hacerlo en un atraque distinto al habitual, tocando fondo en zona de fango. En un principio se sospechó que las hélices pudieran haber resultado dañadas. Realizó su salida nocturna hacia Ibiza sin novedad.
- 061117 El remolcador [OHINCE](#) sale de Santander hacia Algeciras bajo el nombre de VB CONTADORA. Su destino final es Panamá
- 061117 Llega a Málaga el buque de crucero MAXIM GORKIY (Phoenix Reisen GMBH). Procedente de Mónaco atracaba a las 13:30 horas en el A.D.L. (Atraque del Dique de Levante). Lo novedoso de esta escala consistió en que llegaba a Málaga por primera vez pintado con nuevos colores: franja longitudinal en el casco de color verde, nombre pintado igualmente en color verde y nuevo logotipo en la chimenea (logotipo de Phoenix, operador del buque). Salió con destino a Agadir a las 00:00 horas



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



MAXIM GORKIY, en Málaga el 17 Noviembre 2006 – ©Javier López Heras

061120 El CARPE DIEM I (Ex-FER CARIBE) queda detenido en Valencia por deficiencias relacionadas con el Paris MOU.



CARPE DIEM I, En Valencia el 30 Noviembre 2006 - ©Jose Miralles Pol



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 061120 Primera escala en Valencia del ROME EXPRESS con este nombre. Se trata del CP CHALLENGER del servicio con el Golfo de México de Hapag Lloyd
- 061120 Procedente de Algeciras atraca en el muelle 3-A3 de Málaga el fast ferry ALCANTARA (Acciona Trasmediterránea). Tras una hora atracado en este muelle, a las 13:00 horas pasa al dique flotante para reparar



ALCANTARA, reparando en Málaga el 22 Noviembre 2006 - ©Juan Carlos Cilveti Puche

- 061120 El fast ferry ALMUDAINA (Acciona Trasmediterránea), que se encontraba desde que dejó de navegar en línea regular (Málaga – Melilla) atracado en el muelle N° 4 de Málaga, pasa al Muelle de Levante



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



[ALMUDAINA](#), en Málaga el 22 Noviembre 2006 - ©Juan Carlos Cilveti Puche

- 061121 El remolcador [LAS PALMAS](#), en labores de apoyo a la base *Gabriel de Castilla* en la Antártida, logra reflotar al buque de cruceros [LYUBOV ORLOVA](#) que había embarrancado el día anterior en Whalers Bay (Isla Decepción) cuando realizaba un crucero con 150 personas a bordo por las Shetland del Sur.
- 061122 El petrolero [OCEAN SAPPHIRE](#), cargado con 90000 tons de gasoil, debe ser asistido en el fondeadero de Bilbao por los remolcadores IBAIZABAL CINCO, GALDAMES, GATIKA, SERTOSA TREINTA y GERNIKA debido a problemas en el equipo propulsor. También fue movilizad el buque de salvamento DON INDA, atracado en la ampliación de Santurce y pendiente de presentación y destino, y otros medios de salvamento. Las condiciones meteorológicas reinantes, con vientos de 40 nudos y olas de 5 metros hicieron que el buque garrease hacia el espigón de Punta Lucero. El petrolero procedía de Gibraltar, donde había estado el 16 de Noviembre entre las 1530 y las 1835 horas realizando una inspección, y tenía como destino siguiente Amsterdam. No se menciona en la página web del puerto de Gibraltar su procedencia. Este buque es el SEA EMPEROR, construcción 56 de Astilleros Españoles SA, Puerto Real.
- 061122 Primera escala en Mahón del tanque TUGRUL S con gasoleo para la Central Térmica
- 061122 Primera visita a Málaga del buque de crucero MSC MUSICA (Mediterranean Shipping Cruises). El buque procedente de Funchal atracó a las 07:00 horas en el Muelle de Levante. A bordo se celebró una recepción de bienvenida. Dentro de estos actos de bienvenida el buque ofreció a sus invitados un concierto con varias piezas de música clásica. A las 14:30 horas el MSC MUSICA salió con destino a Génova



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



[MSC MUSICA](#), en Málaga el 22 Noviembre 2006 - ©Juan Carlos Cilveti Puche

061124 El MILENIUM DOS sustituye al ALBORAN durante su parada técnica anual.



[MILENIUM DOS](#), En Ceuta el 24 Noviembre 2006 - ©Emilio Mesa

061124 El [NURA NOVA](#) hace escala en Mahón en vez de en Ciudadela debido al mal tiempo.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 061125 Hace su primera escala en Algeciras el segundo portacontenedores de la serie PS de Maersk, el [ESTELLE MAERSK](#). Procede de Rotterdam y su siguiente destino será Singapore vía Suez.
- 061125 Con dos horas de retraso sobre el horario previsto llega a Málaga el MILENIUM TRES y atraca en el muelle 3A3 a las 12:15 horas.



MILENIUM TRES, en Málaga el 25 Noviembre 2006 - ©Juan Carlos Cilveti Puche



MILENIUM TRES, en Málaga el 25 Noviembre 2006 - ©Juan Carlos Cilveti Puche



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 061126 Hace escala en Mahón el buque de cruceros EUROPA en viaje de Cagliri a Cádiz
- 061126 Primera escala en Málaga del portacontenedores [SEALAND WASHINGTON](#) (Sealand - Maersk Line). Atracado en la terminal de contenedores a las 06:00 horas, el buque procedía de Hong-Kong, teniendo, tras realizar sus operaciones de carga y descarga, como puerto de destino Felixstowe
- 061127 En el puerto de Málaga el fast ferry ALCANTARA (Acciona Trasmediterránea) sale de dique, quedando atracado en el Muelle de Levante. El fast ferry ALMUDAINA, que se encontraba en el Muelle de Levante pasa al muelle N° 1
- 061127 Presentación oficial en Málaga del catamarán MILENIUM TRES (Acciona Trasmediterránea). A dicha presentación asisten la Ministra de Fomento, el Alcalde de Málaga, el Subdirector de Acciona, el Director de Acciona-Trasmediterránea, así como diversas autoridades marítimas de Málaga. A las 16:00 horas el buque sale con destino a Melilla donde tendrá lugar otra presentación.
- 061128 Colisionan en aguas del Estrecho de Gibraltar los buques AVEMAR DOS y ATLAS. Cinco heridos leves fueron atendidos en el hospital de Ceuta. Las causas de dicha colisión no han sido aún esclarecidas. Los daños del AVEMAR DOS se pueden ver [aquí](#).
- 061128 Llega a Ceuta el buque LOGOS II (Ex-ANTONIO LAZARO), la segunda librería flotante del mundo, con mas de 200 tripulantes de 45 nacionalidades distintas.



[LOGOS II](#), En Ceuta el 29 Noviembre 2006 - ©Emilio Mesa

- 061128 Zarpa e Sevilla el catamarán [SUN 21](#), movido por energía solar, para cruzar el Atlántico

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

061129 Unión Naval Valencia SA realiza la botadura de su construcción número 399. Se trata de la gabarra para el suministro de combustible SPABUNKER CINCUENTA.



SPABUNKER CINCUENTA, en Unión Naval Valencia SA el 27 Noviembre 2006 - ©Jose Miralles Pol

061129 El buque [NOVA FRANCIA](#) vierte al mar de forma accidental y mientras tomaba consumo en Gandía una tonelada de combustible

061129 Regresa a Málaga el catamarán MILENIUM TRES (Acciona Trasmediterránea). Queda atracado en el muelle 3-A3

061129 Última escala en Málaga del buque de cruceros CORAL (Louis Cruise Line). Con esta, el buque finaliza su temporada de escalas semanales en Málaga. Desde el 18 de Abril, el CORAL ha realizado 29 escalas en este puerto. A estas escalas hay que añadir dos visitas más realizadas en Marzo. Estas dos visitas no estaban dentro del crucero semanal que ha traído al CORAL 29 veces a Málaga. Con este total de 31 escalas, el CORAL es el buque de crucero que más escalas turísticas ha realizado en Málaga durante en 2006



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



CORAL, en Málaga el 13 Junio 2006 - ©Juan Carlos Cilveti Puche

061130 Llega al puerto de Ceuta el CIUDAD DE MALAGA, de esta forma Acciona-Trasmediterranea cumple con el contrato de explotación de la línea de interés público del Estrecho. Este buque se utilizará para cubrir esta ruta cuando las condiciones meteorológicas sean adversas para los buques de alta velocidad. Nuestro compañero Emilio Mesa pudo viajar en él el día 11 de Diciembre, un Algeciras-Ceuta de casi dos horas debido al temporal de Levante.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



CIUDAD DE MALAGA, En Ceuta el 30 Noviembre 2006 - ©Emilio Mesa

- 061200 El FERNANDO M. PEREDA y el CANARIAS (Ex-MARQUES DE COMILLAS), han sido renombrados MAGNO y MANARIAS por su nuevo armador Tom Worden (NAVALIS Group).
- 061200 El LORENA B ha sido vendido a armadores holandeses. Navega como KANO II con bandera de Panamá y está realizando viajes entre UK y Nigeria
- 061200 Buques operando de forma regular en el puerto de Mahón durante el mes de Diciembre

BUQUE	PROCEDENCIA	DESTINO	OPERACIÓN
ZURBARAN	Palma	Valencia	Línea Regular
DON PEDRO	Barcelona	Valencia	Línea Regular
DON FERNANDO	Valencia	Barcelona	Línea Regular
ISLA DE BOTAFOC	Barcelona	Barcelona	Línea Regular
LUCIA B	Palma	Alicante	Línea Regular
EL GRECO	Barcelona	Barcelona	Línea Regular
CEMENMAR DOS	Alcanar	Alcanar	Cemento

- 061201 El mal tiempo obligó a buscar refugio en Vigo al portacontenedores holandés ROERBOG que arribó auxiliado por el remolcador griego CAPTAIN MICHALIS. El ROERBOG navegaba en ruta desde Grecia a Schiedam (Holanda), cuando fue sorprendido por una importante avería en su motor principal. El remolcador griego lo tomó en Gibraltar y antes de su arribada a Vigo hicieron escala en Lisboa. El CAPTAIN MICHALIS es un veterano remolcador abanderado en las Islas Marshall, puesto en servicio

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

en 1977. De 385 toneladas brutas, tiene una potencia de 4.200 HP y llegó tripulado por 9 personas. Por su parte, el ROERBOG comenzó a navegar en 1990. Cuenta con un registro de 8.777 toneladas brutas y arribó con 4 tripulantes.



CAPTAIN MICHALIS y ROERBOG, el Vigo el 3 Diciembre 2006 - ©Francisco Díaz Guerrero

- 061201 En los Astilleros Murueta (factoría de Erandio) tiene lugar la entrega del ARKLOW FAITH, construcción 261 y la botadura del ARKLOW FORTUNE, construcción 264. El primero de ellos comienza en ese momento sus singladuras comerciales saliendo en lastre para el puerto de Bayonne a las 1355 horas.
- 061201 Escala en Mahón del DIVEN KHAN, buque de apoyo a buzos reparando el emisario de la depuradora local
- 061201 El buque ANGON, recientemente entregado a Navinorte SA por Factoría Naval de Marin, realiza su primera carga tomando 4500 de pasta de papel en el puerto de Setúbal.
- 061201 Presentado en La Coruña el buque de salvamento [DON INDA](#). Esta es la tercera unidad, y la mayor hasta la fecha, que incorpora Fomento de las cuatro previstas en el Plan Nacional de Salvamento 2006-2009. Será destinada a trabajos de lucha contra la contaminación, salvamento y rescate y tendrá su base en el puerto coruñés de Corcubión. A los pocos días de su presentación, el DON INDA realizó su primer remolque al trasladar a Vigo al mercante abanderado en Malta UFA, que sufrió una avería, cuando navegaba en medio de un fuerte temporal, en ruta de Leixoes a Gijón para donde transportaba un cargamento de varilla de hierro.
El DON INDA mide 80 metros de eslora 18 de manga y 6 de calado de diseño y pesa 3.000 toneladas brutas. Cuenta con una potencia propulsora de 4.000 kW a 750 r.p.m. y 17,5 nudos de velocidad mínima de crucero al 100% de calado a media carga. Tiene habilitación para 18 personas más 6 de reserva, así como para 29 náufragos. Está dotado con una capacidad de almacenamiento de residuos de 1.749 metros cúbicos y su potencia propulsora es de 21.760 HP y un tiro a punto fijo de 234 toneladas, lo que lo convierte en una de las unidades de su clase más poderosas de Europa. Se trata del remolcador más potente que existe en España.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



DON INDA, En Santurce el 9 Agosto 2006 - ©José Luis Díaz Campa

- 061203 Primera escala en Mahón procedente de Tarragona del buque [IRENE V](#) con un cargamento de áridos a granel, una vez finalizada la descarga partió en lastre hacia el puerto de procedencia.
- 061204 Zarpa de Valencia el CARPE DIEM I. (Ver 061120)
- 061204 La patrullera de la Armada española DESCUBIERTA P-75 atraca en el A.D.L de Málaga. Viene para embarcar a la dotación de relevo de la Isla de Alborán. Al día siguiente, atracada en este mismo muelle del puerto de Málaga, desembarca a las tropas relevadas.
- 061204 El fast ferry ALMUDAINA (Acciona Trasmediterránea) sale a media mañana del puerto de Málaga para hacer pruebas. A bordo van embarcados varios representantes de diversos armadores (posibles

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

compradores ya que este buque se encuentra a la venta). A las 14:30 horas regresa y atraca en el muelle N° 1, lugar donde, desde hace varias semanas, permanece atracado.

061204 Zarpa de Ceuta con rumbo a Melilla el LOGOS II (ver 061128)



LOGOS II, en Ceuta el 3 Diciembre 2006 - ©Emilio Mesa

- 061205 El catamarán MILENIUM TRES inicia una serie de viajes en línea regular desde Málaga a Melilla. En concreto durante los días 5, 6, 7, 8, 9 y 10 de este mes, el catamarán realiza un viaje de ida y vuelta. El horario de estos viajes en línea es el siguiente: Salida de Málaga: 10:00 horas. Llegada a Melilla: 13:30 horas. Salida de Melilla: 16:00 horas. Llegada a Málaga: 19:45 horas. El día 12, una vez finalizados estos viajes en línea, el catamarán queda atracado en el muelle 3-A3 del puerto de Málaga.
- 061206 El GRACIA DEL MAR en Barcelona a ordenes.
- 061207 El GLORIA DEL MAR sale de Castellón para Vigo a reparar.
- 061208 El catamarán MILENIUM TRES suspende su salida de Málaga debido al mal tiempo. Al día siguiente reanuda sus viajes en línea regular.
- 061210 El balanceo, por causas desconocidas, de la pasarela de embarque al buque MILENIUM II produce cinco heridos leves en el puerto de Algeciras.
- 061211 El buque LAUDIO llega a Santander para reparar en Astander



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 061211 La draga ZUDAR, que se encuentra realizando trabajos en los futuros muelles adosados de lo que será la nueva Estación Marítima de Málaga, queda atracada en el muelle Nº 1 para diversas reparaciones. El Lunes 18, continúa con sus trabajos.
- 061211 El buque Ro-Ro de bandera maltesa [CHODZIEZ](#) (Levant Chartering) atraca en el Muelle de Levante del puerto de Málaga para realizar una inspección del casco. El buque, que procedía de Argel, una vez realizada la inspección, sale con destino a Amberes el día siguiente a las 00:00 horas.
- 061212 El DON CARLOS se incorpora a la línea Sevilla-Canarias después de reparar en Las Palmas
- 061213 Zarpa de Vigo con destino a Schiedam el CAPTAIN MICHALIS remolcando al ROERBORG (ver 061201)
- 061210 Escala en Mahón del buque VESTANHAV, con madera, en viaje de Gandia a Barcelona.
- 061214 Mientras realizaba su salida del puerto de Málaga, a bordo del buque de crucero MSC MUSICA, un pasajero sufre un accidente (fractura de un hueso de la pierna). El buque que ya se encontraba desatracado del Muelle de Levante queda parado en la bocana mientras se realiza la evacuación del accidentado. Dicha evacuación se realiza en la lancha de prácticos.
El MSC MUSICA, que había llegado procedente de Funchal, atracaba en el M.L. (Muelle de Levante) a las 07:15 horas. A las 14:00 horas desatracaba para seguir su viaje con destino a Génova.
La operación de evacuación del pasajero accidentado se completó en 30 minutos.
- 061215 El buque EMPRESS PHOENIX, portacontenedores de COSCO en la línea Mediterráneo-Extremo Oriente, descarga en Valencia el casco de un velero para el China Team de la America´s Cup
- 061217 Primera escala en Valencia del portacontenedores STADT WISMAR que inició el servicio conjunto de las compañías Italia Marítima, CMA CGM y Goldstar con la siguiente rotación: Estambul, Izmir, Taranto, Malta, Livorno, Genova, Fos, Valencia, Lisboa, New York, Norfolk, Savannah, Miami, Malta y Taranto.
- 061218 Procedente de Estambul llega a Bilbao el portacontenedores MSC MARTA (274,68 mts – 65483 grt – 5599 TEUS) convirtiéndose en el mayor buque de este tipo que realiza operaciones en el puerto vizcaíno. Sale al día siguiente para Le Havre
- 061218 Primera escala en el puerto de Valencia del buque KATJA. Embarcará generadores eólicos con destino a Houston
- 061218 Primera escala en Valencia del buque ZERAN que se incorpora al servicio de Nordana Line
- 061219 El buque hospital JUAN DE LA COSA entra en la dársena de armamento de Factorías Juliana, Gijón, para reparar los daños sufridos en su costado durante una estancia en Vigo. Se calcula que los trabajos se prolongaran durante un mes.
- 061219 El buque LUCIA B sufre una colisión con el muelle durante la operación de atraque en Mahón. Parece que un fallo en la propulsión unido a un fuerte viento del NE podrían ser la causa del accidente. El buque fue descargado para su posterior reparación.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

No.3 – Diciembre 2006

boletin@sewss.org

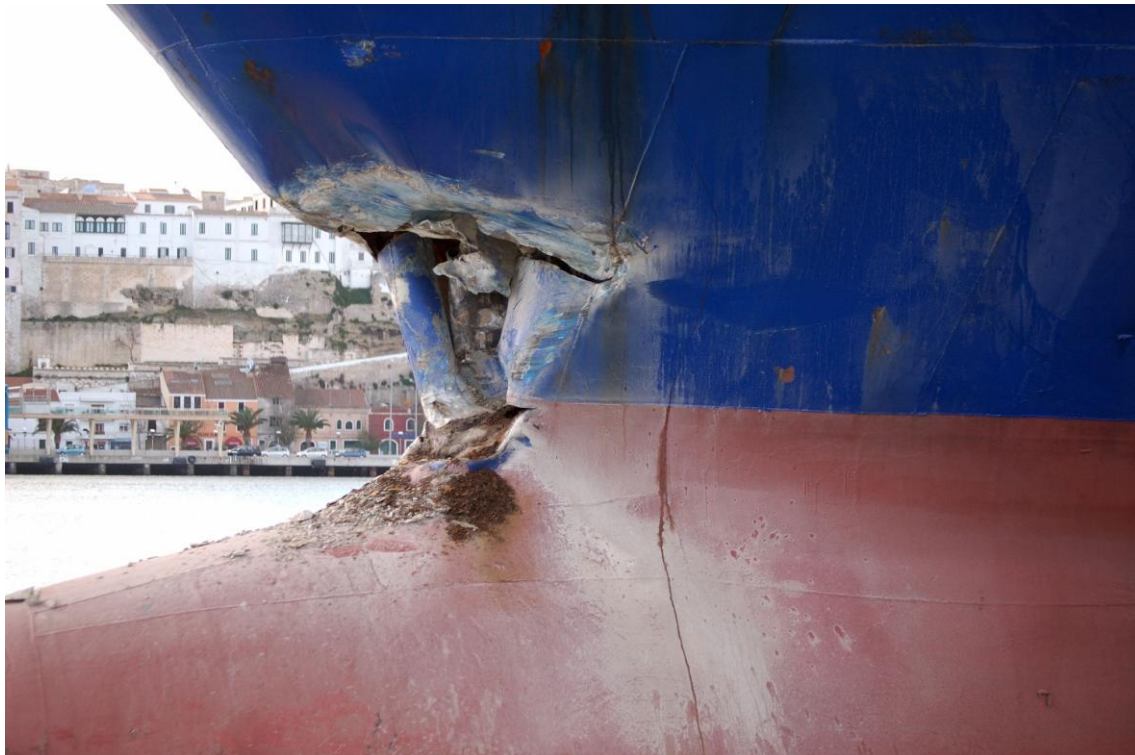
Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



LUCIA B, en Mahón el 19 Diciembre 2006 - ©Jaime Pons Pons



LUCIA B, en Mahón el 19 Diciembre 2006 - ©Jaime Pons Pons



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

061221 El buque ACACIA sufre un corrimiento de carga –tomando de una escora de 35° a estribor- a unas 50 millas al Este de Barcelona, puerto del que había salido a las 2100 horas del día anterior con destino a Alexandria y un cargamento de vehículos y mercancía general en contenedores. Se movilizaron medios marítimos y aéreos de [Salvamento Marítimo](#) y del S.A.R. del Ejército del Aire. El buque pudo regresar a Barcelona por sus propios medios escoltado por dichas unidades. Inicialmente fue atracado en el Muelle Adosado y posteriormente en el Muelle de Costa.



ACACIA, en el Muelle Adosado de Barcelona el 23 Diciembre 2006 - ©Jordi Montoro Fort



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



[ACACIA](#), en el Muelle de Costa de Barcelona el 28 Diciembre 2006 - ©Jordi Montoro Fort

- 061221 El catamarán MILENIUM TRES inicia una nueva sesión de viajes en línea regular entre Málaga y Melilla. Estos viajes (un viaje de ida y vuelta diario) se continuarán hasta el día 8 de Enero de 2007. El horario de estos viajes en línea es el siguiente: Salida de Málaga: 10:00 horas. Llegada a Melilla: 13:30 horas. Salida de Melilla: 16:00 horas. Llegada a Málaga: 19:45 horas.
- 061222 Llega a Mahón el buque [HOBURGEN](#), que se encontraba amarrado en Toulon, para embarcar la carga del LUCIA B con destino a Alicante. Ha sido fletado por Naviera Fos, en principio por quince días. Este buque ya había sido fletado por Balearia en Enero y Febrero pasado para la línea Barcelona-Palma.
- 061222 El bulk-carrier de bandera Tailandesa WANA NAREE (Precious Forests) atraca en el A.D.L. del puerto de Málaga. Viene para realizar una serie de reparaciones.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



WANA NAREE, en Málaga el 23 Diciembre 2006 - ©Juan Carlos Cilveti Puche

- 061222 Llega por primera vez a Mahón el [BREANT](#). Este buque está fletado por BALEARIA desde el pasado Marzo y en este viaje ha transportado la carga que no pudo traer el ISLA DE BOTAFOC al perder su viaje Barcelona-Mahon del día 20 después de que no pudiese salir de Ibiza por mal tiempo el día 19. El BREANT llegó con importantes daños en la carga rodada debido al temporal reinante.
- 061223 El tráfico de cruceros en Vigo cerró 2006 como un año histórico, al contabilizar 97 escalas, una más que en 2005, lo que supone un nuevo récord para la terminal viguesa. Esta cifra supuso la llegada de 126.450 cruceristas y 61.650 tripulantes, lo que confirma un año más a este puerto como líder del norte peninsular. Por escalas, encabezó la lista el LEGEND OF THE SEAS, con 15, seguido por OCEANA y VAN GOGH con 9 y ATHENA con 8. Los buques que realizaron su escala inaugural en este puerto han sido, además del ATHENA, los SEVEN SEAS NAVIGATOR, COSTA MAGICA y CALYPSO. Este último entró de arribada al ser sorprendido por un violento temporal en ruta de Lisboa a Tilbury, circunstancia que lo retuvo en Vigo durante 60 horas, batiendo de este modo el récord de permanencia por un buque de cruceros en este puerto.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

No. 3 – Diciembre 2006

boletin@sewss.org

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



SEVEN SEAS NAVIGATOR, en Vigo el 8 Junio 2006 - ©Francisco Díaz Guerrero

La actividad fue inaugurada el 31 de enero por el VAN GOGH, y cerrada, curiosamente, por este mismo buque hoy día 23 de diciembre con turistas británicos enrolados en un crucero de Navidad y Fin de Año a las islas Canarias y Madeira. Para 2007 están confirmados 87 atraques, cifra que con



VAN GOGH, en Vigo el 23 Diciembre 2006 - ©Francisco Díaz Guerrero

toda probabilidad aumentará en varios más al no estar cerrados todavía los itinerarios de algunos operadores. En principio se confirman las escalas inaugurales de 13 nuevos buques, de los que varios de ellos vendrán a Vigo cubriendo sus primeras singladuras, caso del QUEEN VICTORIA o del AIDA DIVA, a los que se unirá, a comienzos de 2008, el BALMORAL.

061224 Primera escala del [SANGWIN](#) con este nombre en Valencia. Cubre el servicio Med Afrecha de Delmas y anteriormente navegaba con el nombre de SASSANDRA.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 061225 Este día el catamarán MILENIUM TRES descansa en Málaga por ser el día de Navidad. El ferry SANTA CRUZ DE TENERIFE que sustituye los Lunes al JUAN J. SISTER en la línea regular entre Málaga y Melilla, llega a las 16:30 horas procedente de Melilla, saliendo a las 23:00 horas con destino a ese mismo puerto.
- 061226 Llega a Santander el buque [STRONG PATRIOT](#) para reparar en Astander
- 061226 El LUCIA B sale de Mahón para Barcelona a reparar (ver 061219)
- 061227 Primera escala en Valencia del portacontenedores VENTO DI PONENTE para reforzar la línea Valencia-Túnez de Tarros Internacional Line. El buque opera habitualmente en Italia para la misma Compañía.
- 061228 El [BLACK PRINCE](#) recibe el homenaje de la Autoridad Portuaria de Las Palmas al cumplirse cuarenta años de escalas en dicho puerto
- 061228 En viaje de Málaga a Bremen llega a Las Palmas el [MAERSK SEVILLE](#), el mayor portacontenedores que visita dicho puerto.
- 061229 Sale de Valencia con destino a Huelva el remolcador PUNTA TARIFA. Lleva a remolque a los también remolcadores BENICADELL y ELKITI
- 061229 El MARIA DOLORES DEL MAR permanece amarrado en Sant Carles de la Rápita a la venta. El PITIUSA NOVA permanece amarrado en el mismo puerto a la espera de la campaña de verano. El HILDE DEL MAR permanece amarrado en Sagunto a la venta.
- 061229 **El buque de cargas pesadas LENA atraca en Valencia para descargar cuatro RTG's (Rubber Tire Gantry) para la nueva terminal de MSC embarcados en China. Antes de esta operación descargó una gabarra en aguas del Muelle de Fangos y posteriormente tomo atraque en el Espigón del Turia para descargar un transformador de 80 tons.**



LENA, en Valencia el 28 Diciembre 2006 - ©Jose Miralles Pol



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 061230 El [CSAV SAN ANTONIO](#) pierde el ancla de babor en Valencia
- 061231 Dos buques para el transporte de gas licuado se convierten en la última entrada y última salida del año en el puerto de Bilbao. El [SUPER LEAGUE](#), un lpg, entraba a las 14:00 horas con un cargamento de butano embarcado en Cabo Negro. El [LNG CROSS RIVER](#), salía en lastre hacia Bonny a las 17:50 horas después de haber desembarcado un cargamento de gas natural tomado en dicho puerto.
- 061231 A las 20:00 horas atraca en el muelle 3-A3 el catamarán MILENIUM TRES. Se trata del último buque que llega al puerto de Málaga en 2006.
- 061231 Buques que permanecen atracados en Málaga a las 00:00 horas del 31 de Diciembre de 2006:
Muelle Nº 2: ZUDAR.
Muelle Nº 1: ALMUDAINA, DIHECISEIS, DIHECISIETE, AMORINA, IZARO.
Muelle 3-A3: MILENIUM TRES.
Muelle Nº 4: ISLA DE LOS VOLCANES.
Duques de Alba (Morro de Poniente): VOLCAN DE TINACHE.
Atrake del Dique de Levante: WANA NAREE.
Muelle de Levante: ALCANTARA.

Actividades de la Sucursal

MALAGA

Con el objeto de dar la bienvenida a nuestro nuevo socio residente en Málaga, Javier López Heras, el resto de miembros malagueños de la SEWSS organizamos, el pasado día 16 de Diciembre, una sesión de fotos y diapositivas.

Reunidos en casa de nuestro Bibliotecario, pudimos disfrutar de una muy amena sesión de diapositivas expuestas por el mismo Javier Agrasot; el cual, nos mostró algunos de sus trabajos fotográficos más antiguos, así como los más recientes.

Tras disfrutar de esta interesante sesión de diapositivas, Javier López; nuestro nuevo miembro, nos mostró un buen número de fotos tomadas por él mismo en el puerto de Málaga.

Una vez visto este material; y antes de mostrar a nuestro nuevo miembro los fondos de la biblioteca-archivo de la SEWSS, tomamos una copa de vino acompañada de unas tapas que muy gentilmente nos ofreció nuestro anfitrión Javier Agrasot.

CANTABRIA

El próximo 23 de Enero tendrá lugar la reunión anual de los miembros residentes en Cantabria que está abierta a todos los que quieran acompañarnos. Es esta una de las clásicas que se realiza al comienzo de cada año y que suele combinar la excursión marítima -con posibilidad de realizar fotografías en el puerto- y la comida de confraternización. El horario no está aún cerrado, se espera poder navegar por la bahía de Santander en la mañana y en la tarde con una parada en Pedreña para comer. Todo el que quiera participar de este día puede ponerse en contacto con el Coordinador Atlántico.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

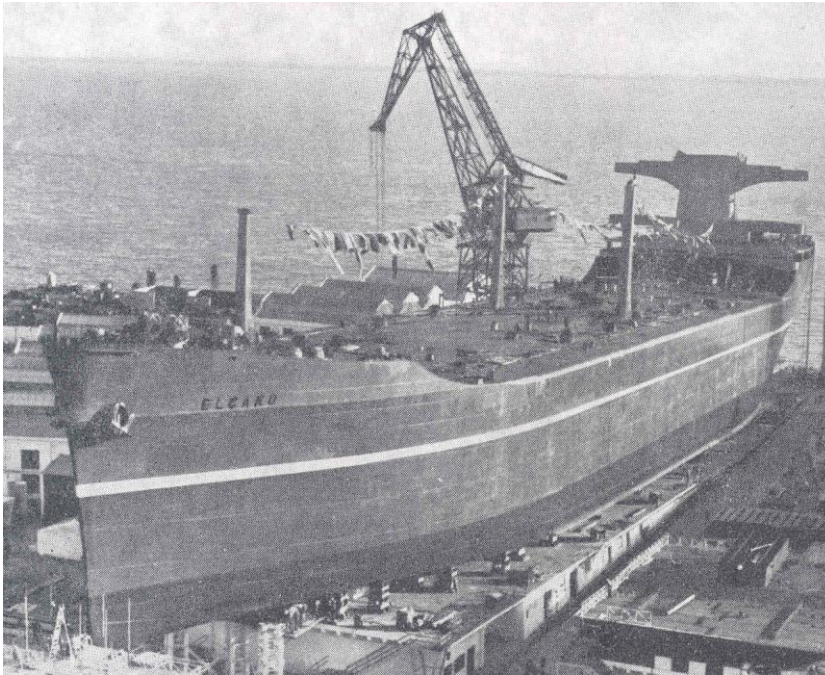
BARCOS
DE AYER

ELCANO

por Manuel Rodríguez Aguilar

A mediados del siglo pasado, la flota mercante española acusaba claramente la antigüedad de sus buques. Por ello era necesario un impulso para renovarla y modernizarla, objetivos que se plasmaron en la Ley de Protección y Renovación de la Flota Mercante Española de 1956.

En este marco, la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante recibió importantes créditos para hacer frente a la construcción de buques dentro su Plan de Nuevas Construcciones, en el que figuraban ocho petroleros del tipo Z de 32.000 TPM. Al final solo se construyeron siete, los dos últimos modificados y aumentados hasta las 47.000 TPM.

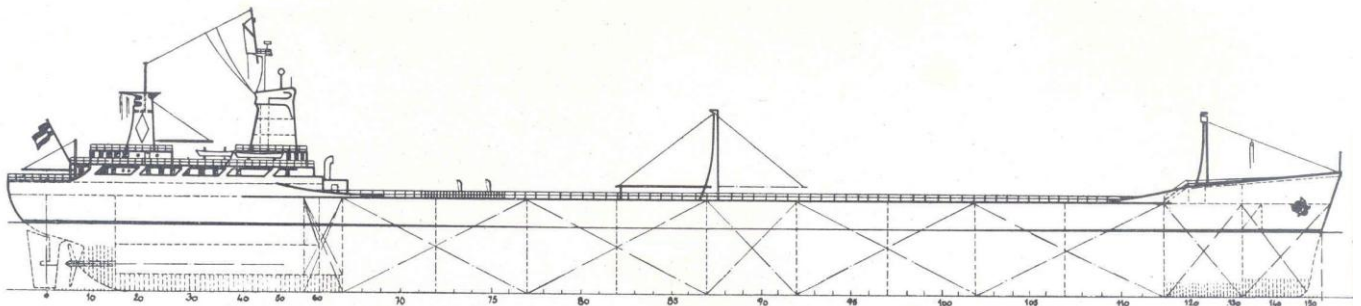


El día 5 de diciembre de 1962 se puso la quilla en los Astilleros de Cádiz a su construcción 52, un petrolero del tipo Z-6 bautizado con el nombre de ELCANO. Su botadura se realizó el 30 de noviembre de 1963 entrando en servicio en el verano del siguiente año. En ese momento era el buque más grande construido en España, con una esbelta superestructura a popa y dos

chimeneas paralelas inconfundibles. En los mismos astilleros se construyó su gemelo, el petrolero CALATRAVA, que entró en servicio en 1965 bajo los colores de REPESA.

Las principales características técnicas del nuevo petrolero ELCANO eran las siguientes:

Botadura y Plano, ©Revista de información de ENE





WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

No. 3 – Diciembre 2006

boletin@sewss.org

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



ELCANO navegando, Archivo Manuel Rodríguez Aguilar

INDICATIVO DE LLAMADA:	EEDF
ESLORA TOTAL:	224,64 metros
MANGA MÁXIMA:	31,15 metros
PUNTALE DE TRAZADO:	15,96 metros
CALADO:	12,485 metros
MOTOR:	B&W 1274 VTBF 160
POTENCIA:	16.200 BHP
VELOCIDAD EN SERVICIO:	16,27 nudos
AUTONOMÍA:	12.000 millas
TONELAJE DE REGISTRO NETO:	21.825 toneladas
TONELAJE DE REGISTRO BRUTO:	29.197 toneladas
PESO MUERTO:	50.392 toneladas
CAPACIDAD DE TANQUES DE CARGA:	2.343.384 pies cúbicos
CAPACIDAD DE LASTRE:	4.614 metros cúbicos
CAPACIDAD DE COMBUSTIBLE:	2.614 metros cúbicos
CAPACIDAD TANQUES DE AGUA:	337 metros cúbicos



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

No. 3 – Diciembre 2006

boletin@sewss.org

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



ELCANO navegando, cortesía ENE

En 1971 se encontraba fletado por CEPSA. Tras descargar en Málaga el día 5 de noviembre inició un nuevo viaje en lastre para tomar carga en la terminal de Ras Tanura, en el Golfo Pérsico, vía Cabo de Buena Esperanza. En Santa Cruz de Tenerife hizo escala el 12 de noviembre para hacer consumo. El día 15 de noviembre, mientras realizaba operaciones de limpieza de tanques, se produjo una explosión en el tanque de carga nº 1. En ese momento el petrolero se encontraba navegando hacia el sur a unas 40 millas de Dakar. Tras la explosión inicial se sucedieron otras que determinaron una rápida escora teniendo la tripulación que abandonarlo. El buque dio la vuelta hasta quedar con la quilla al sol. A pesar de la presencia del remolcador holandés [ZWARTE ZEE](#) en las inmediaciones, el petrolero terminó por hundirse a media noche del día 17 de noviembre en situación 13° 43' de latitud norte y 18° 38' de longitud oeste. En la zona del hundimiento quedó una gran mancha de petróleo flotando como testigo mudo de la tragedia.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

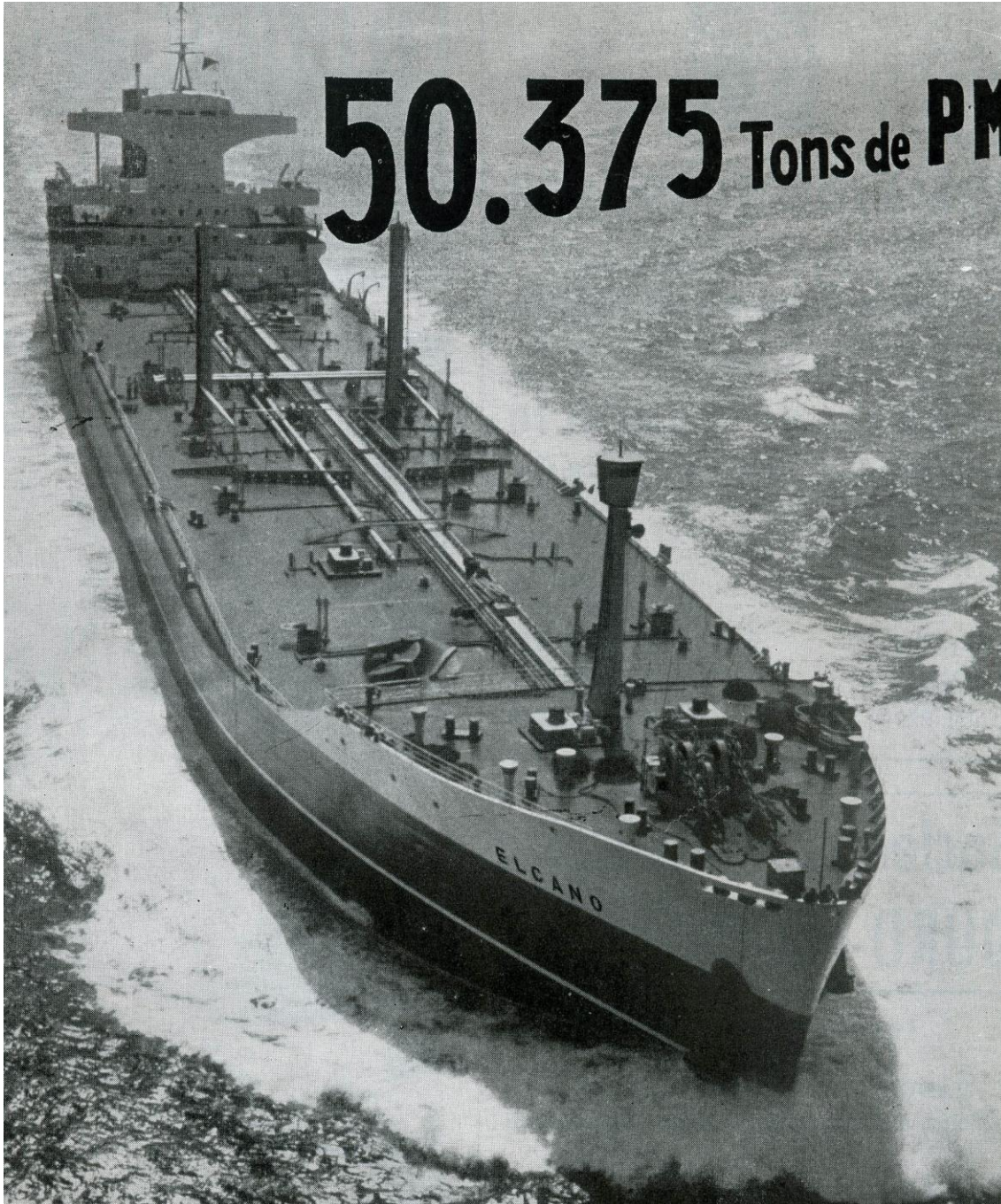
No. 3 – Diciembre 2006

boletin@sewss.org

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



Anuncio de Astilleros de Cádiz en la prensa especializada de la época, Archivo José Luis Díaz Campa

Los supervivientes fueron rescatados por el buque español RAGAR, de 9.395 TRB y perteneciente a la naviera de Ramón Garzón González. Después de rastrear sin resultados positivos los naufragos fueron llevados hasta Dakar y más tarde en avión a Las Palmas. En el accidente desaparecieron tres tripulantes y además pudo ser recuperado un cuerpo de las 39 personas que componían la tripulación. Los fallecidos eran: Diego Repiso Aragón, cocinero; José Rubianes Posse, ayudante de bombero; José Tubio Río, marinero; y José Barcala Lamas, marinero.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

Nada más llegar a Las Palmas, el capitán, Félix Damián Santano González, hacía , entre otras, las siguientes declaraciones al periódico La Provincia:

"Cuando oí la primera explosión registrada en el tanque nº 1 de la banda de estribor yo me encontraba en mi camarote. Eran las 13-30 horas GMT. Rápidamente subí al puente y el timonel de guardia me informó que los dos hombres que se encontraban trabajando en aquella zona habían volado por los aires. A esta primera explosión siguieron otras tres seguidas que alcanzaron al tanque nº 2 también de la banda de estribor, saliendo de inmediato abundantes llamas. Ello dio origen a un humo intenso que dificultaba cualquier visibilidad para dirigir las preparaciones de salvamento.

A consecuencia de las referidas explosiones el buque se escoró rápidamente de la banda de estribor. Navegábamos en la posición 14º Norte y 18º 32' Oeste. Inmediatamente di órdenes con el fin de tratar de sofocar el fuego y también un adrizamiento con la oportuna compensación de lastre. Todo resultaba inútil ya que por otra parte una nueva explosión en el tanque nº 1 de la banda de babor empeoraba la situación. La cubierta principal ya estaba a punto de tocar el agua por la banda de estribor y en un espacio de 10 a 12 minutos tenía una escora el petrolero de 45º.

Ante la grave situación en que nos encontrábamos lanzamos al aire la llamada de S.O.S., la cual fue captada por el buque español RAGAR que se encontraba a unas 10 o 12 millas de nosotros. Su aparición en aquellos momentos fue una gran alegría. Si no hubiera sido por el capitán del RAGAR y su tripulación no estaríamos a buen seguro con vida. Téngase en cuenta que tuvimos que lanzarlos al agua con los salvavidas que teníamos puestos. Los botes no pudimos utilizarlos ya que la escora del barco nos inutilizó los pescantes. Por otra parte, una buena cantidad de petróleo flotaba alrededor del buque, haciendo más difícil la operación de salvamento agravada más aún con el intenso humo que impedía la visibilidad.

El espectáculo que ofrecía el ELCANO minutos después del accidente fue algo dantesco. Las explosiones se sucedían, el castillo del barco, es decir la parte de proa, quedó separada del buque. Las llamas alcanzaban su buena altura mientras la escora continuaba.

A bordo del RAGAR llegamos a las ocho de la tarde al puerto de Dakar. Sobre el mediodía de ayer, cuando nos alejamos de su costado se encontraba con la quilla al sol, sobresaliendo del agua el pantoque unos tres metros. Ello quiere decir que sus condiciones de salvamento son muy remotas y, desde luego, no compensaría cualquier trabajo que se haga con dicho motivo."

Para investigar el accidente se formó una comisión que en su informe determinó la inexistencia de responsabilidades. La primera se atribuyó explosión a causas fortuitas relacionadas con los gases de los tanques de carga.



Reparando en Cádiz y detalle de la habilitación, Archivo José Luis Díaz Campa

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

Curiosidades
Marineras

LA MEDICINA Y LOS BARCOS - I

por Juan Carlos Cilveti Puche

Aspectos generales de la sanidad en los grandes buques del siglo XVIII: Los sanitarios, el material sanitario, la enfermería y la botica

Con este escrito, inicio una serie de artículos donde pretendo ir recopilando curiosidades, anécdotas y asuntos varios que relacionen el mundo de la mar y los barcos con el de la medicina.

Y como el tema puede que se les escape a muchos, o sea algo farragoso (fundamentalmente por el uso de determinados términos excesivamente técnicos), intentaré en la medida de mis posibilidades aclarar todo aquello que de una u otra forma pueda y deba ser aclarado. Así, espero, que la comprensión de estos escritos sea absoluta y sirva para que todos nosotros, aficionados al mundo de la mar y los barcos podamos entender y disfrutar aspectos y curiosidades que desde casi el principio de los tiempos han hermanado a las profesiones de médico y marino.

Y para comenzar, en esta ocasión hablaremos de cómo estaban estructuradas a bordo de los buques del siglo XVIII las enfermerías.

Pero antes, veamos unos aspectos generales al respecto de determinados temas relacionados con la sanidad de estos buques.

LOS SANITARIOS:

Independientemente de que se tratara de un buque de guerra o de un mercante, las enfermerías de estos barcos presentaban unas muy claras similitudes; algo que nos permite, en casi todas las ocasiones, generalizar al respecto de estas instalaciones.



< Navío de línea del siglo XVIII

En los grandes buques de la época: navíos de tres mástiles con varios puentes (cubiertas), que realizaban largas singladuras, el embarque de un sanitario era algo obligatorio. Ya se tratara un cirujano (como eran denominados los médicos por aquellos años), o de un enfermero; en todas estas embarcaciones, el aspecto sanitario estaba cubierto de una u otra forma.

En buques mercantes menores, era muy frecuente que el puesto de sanitario estuviera ocupado por

lo que por entonces se denominaba un "cirujano sangrador" o un "barbero". Estos profesionales eran denominados por entonces como "sanitarios menores".

En los buques de guerra, la figura del sanitario estaba algo más jerarquizada; y aunque por aquellos años aun no tenía el grado de oficial, el cirujano gozaba de unos ciertos privilegios, los cuales pasaban por que se le considerara, de una forma oficiosa, como un miembro más de la oficialidad del buque. En los mercantes, esta jerarquización no solía existir. La consideración oficial del sanitario como miembro de la oficialidad de un buque, se alcanzaría a finales del siglo XVIII de la mano de la marina de guerra; mientras que en la mercante, este logro se iría imponiendo, muy lentamente, a lo largo de las primeras décadas del siglo XIX.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

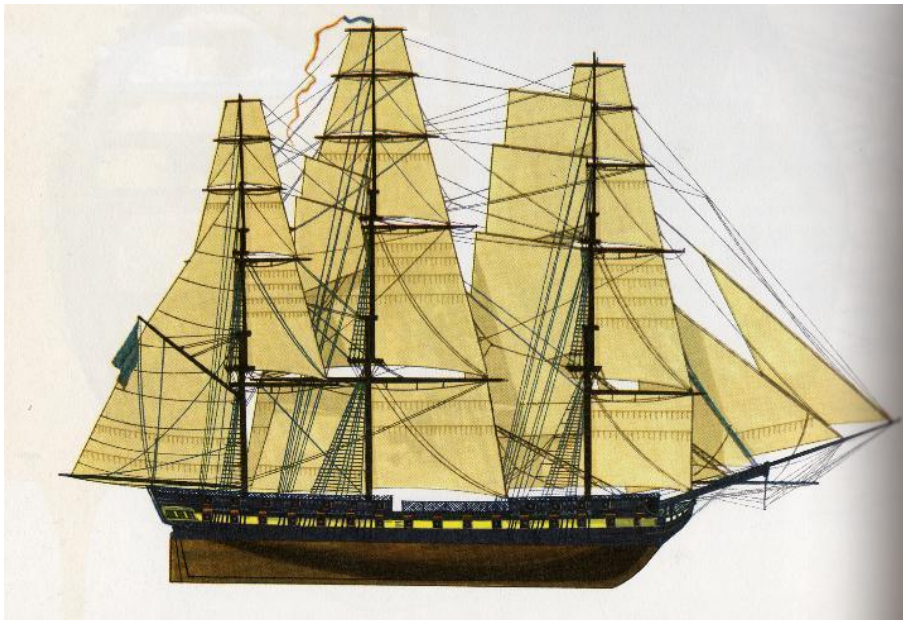
Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

Con estas premisas, la vida de los sanitarios a bordo de estos grandes buques era muy particular; manteniéndose en un ambiguo estatus entre la oficialidad y la marinería.

Conocido el grado de implicación que los sanitarios tenían dentro de la jerarquía establecida en una tripulación; hay que decir, que sólo en el caso de los buques de guerra, el sanitario (en este caso un cirujano) formaba parte integrante, de una forma fija, de estas dotaciones. En los buques mercantes, el sanitario solía ser contratado por viaje o por grupos de viajes; siendo muy frecuente que el enrole de este, causara más de una complicación a la hora de que uno de estos navíos se hiciera a la mar. No era demasiado frecuente encontrar, por aquellos años, sanitarios deseosos de desempeñar su trabajo a bordo de un buque que no fuera de guerra.



< [Gran buque mercante del siglo XVIII](#)

MATERIAL SANITARIO:

Al respecto del material sanitario de a bordo, los cirujanos solían embarcar sus propios instrumentos y compuestos; los cuales, especialmente en el caso de los productos farmacológicos, se veían completados por el arsenal, más o menos extenso, que se encontraba a bordo de cualquiera de estos buques.

En los buques de guerra, el instrumental solía ser estándar, así como la botica (conjunto de compuestos físico-químicos-farmacológicos); mientras que en los mercantes, según la ruta o

rutas en las que se tenía pensado navegar, esta, podía ser modificada. En el caso de mercantes que aceptaban pasajeros de una forma fija, era frecuente que la botica se viera ampliada con productos para el tratamiento de determinadas afecciones femeninas (esto lo podremos comprobar con detalle en el último apartado del presente artículo; en la lista de compuestos de una botica, donde se reseñan productos específicos para dolencias femeninas).

Así pues, y con un estándar a bordo de productos destinados a la curación de múltiples patologías y algo de instrumental, los cirujanos embarcaban su propio material; ya fuera el instrumental y los productos farmacológicos que en el ejercicio de la profesión usaban con más frecuencia (salvando las distancias, ocurre lo mismo en actualidad, donde todos los médicos manejan un determinado arsenal terapéutico para el ejercicio diario de su profesión).

LA ENFERMERÍA:

Como ya se ha mencionado, las enfermerías de estos grandes navíos; independientemente de que se trataran de buques de guerra o mercantes, solían estar ubicadas en una muy concreta zona del buque.

La popa era el lugar indicado para establecer la enfermería, la cual, en muchos casos estaba compuesta por dos estancias, que podían o no, estar comunicadas entre sí.

Lo más normal, era que la enfermería estuviera situada justo a la altura del palo de mesana, ya fuera por delante o por detrás de este. En muchos casos, si existían dos estancias dedicadas a la enfermería, lo habitual era que una estuviera por delante del mencionado palo y la otra, comunicada o no, por detrás.



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

El puente o cubierta en el que se encontraba la enfermería solía ser el de flotación; es decir, la cubierta justo por encima de la línea de flotación del buque.

Si existían dos estancias, una de ellas era la destinada al alojamiento del sanitario; mientras que la otra, disponía de una serie de literas o camastros móviles donde se atendía a los enfermos. Si por cualquier motivo la enfermería sólo estaba compuesta por una cámara, en esta, se encontraba la litera del sanitario y su correspondiente equipo; sirviendo esta misma estancia para la consulta y curación.

En este caso, la mencionada cámara del cirujano debía albergar algún camastro o litera suplementaria para la atención de los enfermos graves.

En algunos buques de guerra, esta sala para la atención de enfermos, podía estar ubicada en un lugar diferente al ya mencionado (distante de la cámara donde se alojaba el cirujano). No era raro encontrar esta sala, además de en la cubierta de flotación, en una cubierta inferior; estando ubicada, en todos los casos, entre el palo mayor y el de mesana. Estas estancias, que habitualmente eran usadas para otros menesteres, en caso de necesidad (fundamentalmente en el transcurso de combates), se convertían en improvisados hospitales.

En la mayoría de los casos; y muy especialmente en los navíos de guerra, estas salas disponían de una curiosísima peculiaridad. En todos sus mamparos existía un zócalo de algo más de un metro de altura pintado de color rojo. La explicación de esta curiosa decoración, no es otra que la de enmascarar con este color, la ingente cantidad de sangre que en el transcurso de una batalla se podía derramar en estos improvisados quirófanos de campaña.

Normalmente, la cámara del cirujano albergaba además de los objetos personales de este, todo el material específico para el ejercicio de sus labores a bordo.

El instrumental se guardaba en **lo que se denominaban "Cajas de cirugía"; existiendo habitualmente dos cajas** con diferentes instrumentos: De cirugía mayor y menor.

Los productos que componían la botica iban embalados en diferentes recipientes, dependiendo del producto del que se tratara. El conjunto de todos estos productos iban dentro de unos grandes arcones o baúles.

Estos baúles, llevaban todos una llave; y al menos uno de ellos, disponía de dos cerraduras o dos candados diferentes con sus respectivas llaves. En este baúl era donde se guardaban todos los productos peligrosos, tales como venenos o diferentes narcóticos.

De las dos llaves de este baúl, una estaba en poder del cirujano; mientras que la otra la conservaba alguno de los oficiales del buque.

Además del instrumental y de los productos de la botica, el sanitario disponía de un amplio arsenal de instrumentos para las preparaciones de cualquiera de los específicos que se preparaban a bordo; instrumentos tales como: morteros (de madera y loza), mazas, vasos precipitadotes, vasijas, uno o varios mecheros, una o varias tablas (para trabajar los productos), alcuas de varios tamaños, vasos, jarros, cazos, palanganas, cubos, etc.

Igualmente, además de los libros propios que el sanitario pudiera embarcar, era frecuente que en las enfermerías de los grandes buques existieran dos libros casi de forma obligatoria (mucho más en los buques de guerra). **Se trataba de "El libro de enfermedades" y de "El libro de enfermos". El primero no era otra cosa que un compendio más o menos amplio y detallado de terapéutica (síntomas y tratamiento); mientras que el segundo, era un diario donde se debían reseñar todas las incidencias médicas que se produjeran a bordo.**

En determinados buques, fundamentalmente en los de guerra, el cirujano solía llevar a su cargo a un ayudante o auxiliar; el cual, era entre otras muchas misiones menores, estaba encargado de la limpieza de todo lo que de una u otra forma tenía relación con la enfermería. En muchos casos este ayudante hacía las veces de mayordomo del cirujano.

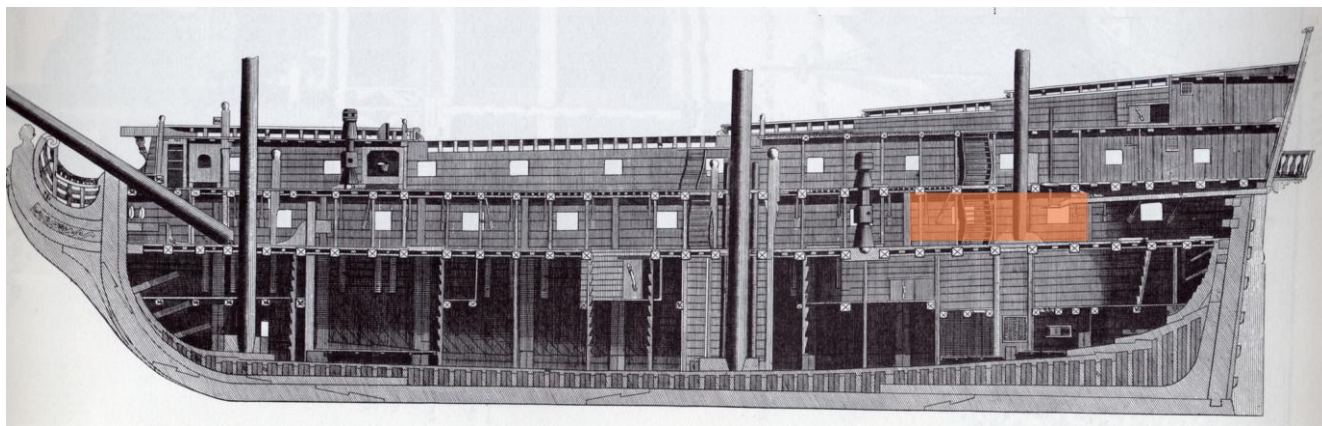
Una vez vistas todas estas curiosidades, terminaremos con la exposición del amplísimo arsenal terapéutico que **bajo la denominación "botica" llevaba uno de estos grandes buques del siglo XVIII.**

En próximos escritos hablaremos del instrumental que se embarcaba en estos buques, así como de las más frecuentes patologías que se podían dar a bordo de estas naves.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



Resaltado, ubicación habitual de la enfermería en un buque del siglo XVIII

BOTICA:

ACEITES:

Aceite Rosado: Antiescorbútico. 5 Libras.

Aceite de Arrayán: Anticatarral y antiséptico. 4 Libras.

Aceite de Lombrices: 4 Libras.

Aceite de Ajenjos: Estomacal y vermífugo. 4 Libras.

Aceite de Eneldo: Carminativo, digestivo y diurético. 4 Libras.

Aceite de Ajonjolí (Sésamo): 4 Libras.

Aceite de Laurel: Tónico estomacal y carminativo. 2 Libras.

Aceite de Junípero (Enebro): Sudorífico, cefálico y diurético. 2 Onzas.

Aceite de Succino (Ámbar): Artritis. Media Onza.

AGUAS:

Agua de Toronjil: Calmante, antiespasmódico, reanimador y antivomitivo. 3 Libras.

Agua de la Reina de Hungría: 1 Libra.

Agua de Canela: Cordial, carminativa y astringente. 1 Libra.

Agua de Rosas: Astringente. 2 Libras.

Agua de Hinojos: Tónica, carminativa y diurética. 5 Libras.

ELIXIRES, ELECTUARIOS y CONFECCIONES:

Elixir Proprietatis Paracelsus: 2 Onzas.

Confección de Alchermes: 2 y media Onzas.

Diascordio Fracastores: Tónico y astringente a base de Escordio. Media Onza.

Theriaca Magna: Antídoto contra venenos. 3 Onzas.

Benedicto Laxativa: Confección de polvos, hierbas y raíces purgantes y estomacales con miel espumada. 2 Libras.

Diacatholicon: Purgante de hojas de Sen, pulpa de Tamarindo y raíz de Ruibarbo. 2 Libras.

Jucia (preparado). Media Onza.

Antimonio Diaforético: Sudorífico. Media Onza.

Manteca de Azahar: 1 Libra.

Lantano por delequio: Desmayos. 1 Onza.

EMPLASTOS:

Emplasto de Diapalma: Principalmente Litargio y aceite de Palma: Depurativo. 1 Libra.

Emplasto Diaquilón gomado: Jugos de plantas y Gomarresina: Enfermedades cutáneas, especialmente Estafilocócicas. 1 Libra.



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

Emplasto de ranas con Mercurio: 1 Libra.
Emplasto Exicnocio: 1 Libra.
Emplasto confortativo de Giovanni Da de Vigo: 1 Libra.
Emplasto Estomacón de plantas aromáticas: Confort estomacal. 4 Onzas.

JARABES y MIELES:

Jarabe de Fumaria: Antidoloroso. 6 Libras.
Jarabe de Granadas: Patologías de la garganta. 6 Libras.
Jarabe de Oroxux: Pectoral, estomacal y antiulceroso (úlceras de estómago). 6 Libras.
Jarabe de Borrajas: Sudorífico. 6 Libras.
Jarabe del Rey: 6 Libras.
Jarabe de Mucílagos: 6 Libras.
Jarabe de Calantrillos: Expectorante y corrector del flujo menstrual. 6 Libras.
Jarabe de Limones: Antiescorbútico. 6 Libras.
Láudano líquido: Mezcla de vino, Ópio y calmantes. 2 Onzas.
Miel rosada: Miel batida con agua de rosas y hervida hasta alcanzar la consistencia de un jarabe: Colutorio. 6 Libras.
Oximiel simple: Mezcla de vinagre y miel. 6 Libras.

ZUMOS, CONSERVAS Y PULPAS:

Pulpa de caña Fistola: Tonificante y reparador. 2 Libras.
Pulpa de Tamarindo: Laxante ligero. 2 Libras.
Conserva de Rosas: Antiescorbútico. 1 Libra.
Conserva de Saúco: Sudorífico, calmante de la tos y antiinflamatorio de patologías de garganta y encías. 1 Libra.
Zumo de Oroxux: Pectoral, Estomacal y antiulceroso (úlceras de estómago). Media Onza.

ESPÍRITUS:

Espíritu de sal de Amoniaco: 1 Onza.
Espíritu de Nitrato dulce: 1 Onza.
Espíritu de cuerno de Ciervo: 1 Onza.
Espíritu de Vitriolo: Media Onza.

UNGÜENTOS:

Ungüento de Agripa (Lima): Asma y patologías cardíacas. 3 Libras.
Ungüento de Z (Zacarías): 1 Libra.
Ungüento Altea simple: Antiinflamatorio general 1 Libra.
Ungüento Altea doble. 1 Libra.
Ungüento de zumos: 2 Libras.
Ungüento de calabazas: 2 Libras.
Ungüento rosado: 2 Libras.
Ungüento blanco: 3 Libras.
Ungüento encarnativo: Cierre de heridas. 2 Libras.
Ungüento Apostolarum: 2 Libras.
Ungüento amarillo (Colofonia): Madurativo y supurativo. 3 Libras.
Ungüento Egipciaco (Miel, Cardenillo y vinagre): Curador de llagas: 2 Libras.
Ungüento de Bolo (Arménico o de Armenia): 2 Libras.
Ungüento de la Condesa: 1 Libra.
Ungüento confirmativo de estómago: 1 Libra.
Ungüento blanco alcanforado: 2 Libras.
Ungüento Isis: 1 Libra.
VINOS Y VINAGRES:
Vinagre rosado: 4 Libras.



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

EXTRACTOS:

Extracto de Ruibarbo: Purgante. Media Onza.
Extracto de Ajenjos: Tónico y vermífugo. Media Onza.

PÍLDORAS:

Masa de píldoras de cera simple de Galeno: Media Onza.
Masa de píldoras Sinequibus: Media Onza.
Masa de píldoras de contraflujo: Media Onza.

GOMAS:

Escamonea: Purgante energético: Una y Onza y media.
Resina de Palomaria: Media Libra.
Trementina: 1 Libra.
Sangre de Drago: Astringente. Una Onza y media.
Acíbar (Aloe): Purgante. 2 Onzas.

POLVOS:

Polvos de Ipecacuana: Emético, expectorante, tónico, purgante sudorífico. 1 Onza.
Polvo de Jalapa: Purgante drástico, evacuador de bilis. 3 Onzas.
Polvo de Ruibarbo: Purgante. 8 Onzas.
Polvo de Diarrodón: 2 Onzas.
Polvo de aromáticas rosadas: 2 Onzas.
Polvo de Dramargaritón: 2 Onzas.
Polvo de Netritinos: 3 Onzas.
Polvo de incienso: 3 Onzas.
Polvo de Pinaquia: 1 Onza.
Polvo de contra caída: una Onza y media.
Polvo de bolo amoníaco: 3 Onzas.
Polvos sudoríficos: 3 Onzas.
Ojos de cangrejo preparados (en polvo): 2 Onzas.
Polvo de Madreperla: 2 Onzas.
Cuerno de ciervo preparado (en polvo): 2 Onzas.
Coral rubio preparado (en polvo): 2 Onzas.

SALES:

Sal de Prunela (Nitrato potásico con algo de sulfato potásico): 3 Onzas.
Sal de Ajenjos: Tónico. Media Onza.
Sal Saturno (Acetato de plomo). 1 Onza. Este producto era muy venenoso y se guardaba bajo llave.
Cremor Tártaro: Purgante. 1 Onza.
Emético Tártaro: Media Onza.

TINTURAS:

Tintura de Mirra: 3 Onzas.
Tintura de Castores: 2 Onzas.
Tintura de Succino (Ámbar): 1 Onza.
Tintura de Abes: 8 Onzas.

BÁLSAMOS:

Bálsamo de Copayba: Antiinflamatorio de mucosas. 2 Onzas.



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

RAÍCES:

Raíz de China: 1 Libra.

Salsafrás: 4 Onzas.

Hinojo: Diurético. 4 Onzas.

Zarparrilla: Purificador de sangre. Se usaba para intentar paliar afecciones relacionadas con la sífilis. 8 Onzas.

Oroxus (Palo dulce): Pectoral, estomacal, antiulceroso (úlceras de estómago). Media Libra.

Gramma: Diurético. 1 Libra.

HOJAS:

Hoja de Sen: Purgante. 6 Onzas.

Calantrillo: Expectorante y corrector del flujo menstrual. 8 Onzas.

Salvia: Estimulante, tónico, digestivo, diurético, antiespasmódico, febrífuga, antiséptico, antisudoral, hipoglucemiente, emenagoga resolutive y vulneraria. Media Libra.

Romero: Estimulante, antiespasmódico, diurético, colagogo y vulnerario. 1 Libra.

Malvas: 1 Libra.

Cardo Santo: Purgante. Se usaba con mucha precaución por sus peligrosos efectos narcóticos. 1 Libra.

Llantén: Astringente, antibronquial y antiinflamatorio para procesos de garganta. 1 Libra.

FLORES:

Roasa: 4 Onzas.

Flores de borrajas: 1 Libra.

Violetas: expectorante y sudorífico. 4 Onzas.

SEMILLAS Y FRUTAS:

Cebada: 1 Libra.

Anís: Carminativo. Media Libra.

MERCURIALES:

Mercurio sublimado: 1 Onza.

Mercurio sublimado corrosivo: Desinfectante microbicida. 1 Onza. Producto era muy venenoso que se guardaba bajo llave.

Mercurio dulce: Calomelanos, purgante y vermífugo. Media Onza.

Mercurio rubio precipitado: Enfermedades varias de la piel. 2 Onzas.

VARIOS SIMPLES:

Azafrán de Marte (Herrumbre): 1 Onza.

Alumbre crudo: Cáustico. 4 Onzas.

Alumbre quemado: Cáustico y desinfectante. 3 Onzas.

Vitriolo blanco (Sulfato de Zinc): 4 Onzas.

Piedra lápiz (Vitriolo azul y Sulfato de cobre): Desinfectante, emético y astringente. Media Onza.

Escorcionera: Media Onza.

Escordio: 4 Onzas.

Culantro: 4 Onzas.

Contrayerba: 3 Onzas.

Flor de Azufre: 1 Onza.

Mirra: Media Onza.

Albayalde: 8 Onzas.

Cantáridas: Media Onza.

Cardenillo: 1 Onza.

Ruibarbo entero: 1 Libra.

Caña (fistula entera): Tonificante y reparador. 200 unidades.

Corteza de Granadas: Eliminador de lombrices intestinales. Media Libra.

Guayacán: Sudorífico y diurético. Media Libra.

Alfobas: Media Libra.



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

GLOSARIO DE TÉRMINOS:

Libra: Medida de peso equivalente a 453,60 gramos.

Onza: Medida de peso equivalente a 28,34 gramos.

Electuarios: Preparación pastosa que se realizaba mezclando miel con polvos o sustancias medicinales.

Confecciones: Conservas. Casi siempre se trataba de conservas elaboradas con productos vegetales.

Gomas: Masas solubles en agua.

Espíritus: Sustancias fluidas evaporables. Sus vapores eran los que producían los efectos terapéuticos.

Vermífugo: Antihelmíntico. Preparado para expulsar gusanos y lombrices.

Carminativo: Previenen la producción y/o producen la expulsión de gases en el aparato digestivo.

Cordial: Estimulante cardíaco.

Diaforético: Eliminador del sudor excesivo. También se usaba para la prevención.

Emenagogo: Que favorece o estimula el flujo menstrual.

Colagogo: Aumenta o estimula la expulsión de bilis.

Calomelanos: Efecto purgante, vermífugo y antisifilítico.

Vulneraria: Propio para la curación de heridas.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

No.3 – Diciembre 2006

boletin@sewss.org

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Emilio Mesa Morilla, Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Javier López Heras, Francisco Díaz Guerrero y Jordi Montoro Fort

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

GALERÍA
FOTOGRAFICA

MSC CARLA

©Capt José Luis Díaz Campa



La popa del **MSC CARLA**, frente a Las Palmas el 16 Diciembre 1997

