



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

Nº 1 – Junio 2006

Editores: José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons - boletin@sewss.org

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

PRESENTACIÓN

Juan Carlos Cilveti Puche
Presidente Sucursal Española WSS

Finalmente, aquí os presentamos el primer ejemplar de nuestro boletín electrónico "MARITIMAS"; un proyecto que, tras una serie de vicisitudes, propias de una nueva publicación que sale a la luz, ya es una realidad.

Con el principal objetivo de seguir potenciando nuestra afición por todo lo relacionado con la mar y los barcos, "MARITIMAS" nace con el deseo de convertirse en un punto de encuentro para todos los miembros de la Sucursal Española WSS; un punto de encuentro donde la participación debe convertirse en el mayor atractivo de este boletín electrónico.

Sacrificando lo que muy bien podríamos denominar como "el habitual estilo marítimo, excesivamente literario", nuestro boletín pretende ofrecer informaciones contrastadas de una forma mucho más ágil; una apuesta novedosa y que sin duda convertirá a nuestra publicación electrónica en una publicación mucho más dinámica, interesante y participativa.

Sin renunciar a cualquier tipo de información marítima internacional; nuestro boletín mantendrá un especial interés por todo aquello que de una u otra forma afecte al sector marítimo nacional, algo que desde siempre ha estado muy presente en el ideario de la Sucursal Española, y que ahora, con el boletín "MARITIMAS" queremos, si es posible, potenciar mucho más.

Con estas premisas y cargados de mucha ilusión, os presentamos el primer número de nuestro boletín; un boletín hecho por y para todos los miembros de la Sucursal Española WSS.

NOTICIAS

Buques, Navieras, Astilleros y Puertos

0601	Astilleros Zamakona SA, situado en Santurce, ha adquirido las instalaciones de Astilleros de Pasaia ubicadas en Pasajes de San Juan
0601	Balearia fleta el DAWN MERCHANT pasando a llamarse PAU CASALS
0601	Iscomar fleta el BRAVE MERCHANT pasando a llamarse BLANCA DEL MAR
0601	PM Shipping de Panamá SA, naviera con raíces en Cantabria, ha incorporado a su flota el buque TERRY SIETE (IMO 8405933).
060101	Llegan a Málaga los buques CIUDAD DE SEVILLA, CIUDAD DE SALAMANCA, BERKANE y MISTRAL EXPRESS, encargados de transportar a Nador los vehículos del Rally Lisboa-Dakar.
060102	Pullmantur Cruises incorpora a su flota otros dos buques; el BLUE MOON y el SKY WONDER .
060103	Llega a Málaga el primer crucero del año. Se trata del ALBATROS que atraca en el Muelle No.2
060107	Llega a Málaga el CIUDAD DE VALENCIA con los nuevos colores de Acciona-Trasmediterranea. Primer buque de esta Compañía que llega a Málaga con los nuevos colores y logotipo.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

Nº 1 – Junio 2006

Editores: José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons - boletin@sewss.org

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



CIUDAD DE VALENCIA en Málaga el 8 Enero 2006 - ©Juan Carlos Cilveti Puche

060109	Primera escala en Málaga del buque de crucero LILI MARLEEN. Atraca en el Muelle No.2
060115	Hoy ha entrado en el puerto de El Musel el buque BERGE VIK con 224063 tons de mineral de hierro cargadas en Tubarao, se trata de la segunda mayor carga en la historia del puerto.
060117	Llegada del ALCANTARA a Málaga. Segundo buque que llega a este puerto con los colores de Acciona-Trasmediterranea. Atraca inicialmente en el muelle 3 A3 para luego entrar en el dique flotante. Sale de puerto del día 21 de Enero.
060126	Astilleros Gondan SA -Figueras, Asturias- entrega el remolcador TENAX a Østensjø Rederi AS
060128	El buque hospital JUAN DE LA COSA deja el dique seco donde fue construido y pasa a la dársena de armamento del astillero IZAR Gijón.
060129	El granelero panameño BENEDETTA D'AMATO (IMO 9276743) sale de Santander como F.D. CLARA con bandera italiana.
060131	El tanque químico ECE -construido por AESA en Sestao como MIKHAIL ROMM- es abordado por el granelero polaco GENERAL GROT ROWECKI a unas 50 millas al oeste de Cherbourg. Ambos buques navegaban cargados; el primero con 10000 tons de ácido fosfórico de Safi a Gante y el segundo con 26000 tons de fosfato de Casablanca a Police. En el ECE se produce una vía de agua y una escora inicial de 15° siendo posteriormente tomado a remolque por el ABEILLE LIBERTE. Su tripulación es rescatada por helicópteros ingleses y la embarcación de salvamento de Guernesey. El GENERAL GROT ROWECKI, con ligeros daños, es autorizado a proseguir viaje.
060201	A las 0337 horas el tanque químico ECE se hunde en posición 49-43.682N 003-15.186W, unas 5,5 millas al WSW del lugar de la colisión.
060202	Con la llegada del buque MIDNATSOL se inauguró oficialmente el nuevo muelle de cruceros del puerto de Bilbao que se encuentra situado en el municipio de Getxo. El buque procedía de La Rochelle y se dirigía a Lisboa. Las nuevas instalaciones tienen una superficie de 6750 metros cuadrados y están formadas por un pantalán de 355 mts de longitud con calados de hasta 12 metros. Pueden



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

Nº 1 – Junio 2006

Editores: José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons - boletin@sewss.org

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

consultarse las previsiones de cruceros para este puerto en su [Boletín diario](#).



Muelle de cruceros de Getxo con el [SEA PRINCESS](#) atracado el día 23 de Mayo de 2006

© José Luis Díaz Campa

- | | |
|---------------|--|
| 060216 | Reflotado el remolcador TARIFA en el puerto de Santa Cruz de Tenerife. Dos días después fue deliberadamente hundido a unas 18 millas del puerto. |
| 060221 | En la madrugada de hoy ha embarrancado en la entrada de Avilés el mercante GRENLAND que procedía en lastre de Leixoes para tomar un cargamento de cemento con destino a Randers |
| 060222 | El remolcador FALCAL VEINTE se hunde en situación 45-27.9N 008-27.7W en viaje de Noruega a Cádiz. Tripulación rescatada por el pesquero PARDO y desembarcada en Burela. |
| 060228 | Sale de dique el tanque químico GIJON KNUTSEN, construcción número 610 de Naval Gijón SA para Knutsen OAS Shipping. |
| 060301 | El portacoches ISOLDE colisiona con el muelle Raos 7 del puerto de Santander durante la maniobra de atraque ocasionando daños al mismo. El buque sufre daños en un tanque de lastre por encima de la flotación, procedía de Masan –Corea- para descargar en este puerto 23 excavadoras. El mismo buque golpeó con su popa la esclusa norte de Bremerhaven el pasado 30 Diciembre 2005, dejando dicha esclusa inoperativa durante varios días así como 7 buques bloqueados en la dársena. |
| 060303 | El ferry ARATERE, construido en Vigo, llega a Picton en su travesía desde Wellington con graves daños en la carga y varios pasajeros heridos después de invertir ocho horas en el viaje soportando olas de 10 mts y vientos de 125 km/h. La duración habitual de la travesía es de 3 horas. |
| 060305 | El buque de cargas pesadas TRACER entra de arribada en Gijón con una fuerte escora después de sufrir el corrimiento de su carga de cadenas. Había salido de Bilbao el día anterior con destino a Fos sur Mer. |



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

Nº 1 – Junio 2006

Editores: José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons - boletin@sewss.org

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



TRACER, entrando en Bilbao el 28 de Febrero de 2006 - © José Luis Díaz Campa

- | | |
|---------------|---|
| 060308 | Un nuevo tráfico se ha generado en el puerto de Huelva con la llegada del buque KAPITAN SVIRIDOV procedente de San Petersburgo con un cargamento de 15000 tons de chatarra destinada a la Siderurgica Balboa de Jerez de los Caballeros, Badajoz. Se esperan mover 300000 tons anuales de esta mercancía. |
| 060309 | El buque MASTER ENDEAVOUR, ex-ALYOLEX, es abordado por efectivos de la Marina y Aduana francesa a unas 700 millas al oeste de Dakar encontrándose a bordo alrededor de tonelada y media de cocaína. El buque es conducido a Fort de France. fotos |
| 060309 | Naval Gijón SA coloca la quilla de la construcción número 700, el primero de una serie de cuatro porta contenedores para el armador alemán Ernst Komrowski Reederei KG |
| 060309 | Se inaugura en Gijón la exposición "Puerto de Gijón. Barcos con Historia. Modelismo Naval" en la que se exhiben treinta maquetas de buques muy vinculados con el puerto y construidas por miembros de la Asociación Asturiana de Modelismo Naval |
| 060310 | Con el uso de la draga FRANCESCO DI GIORGIO , construida en Gijón, se logra reflotar el porta contenedores APL PANAMA que desde el 25 Diciembre 2005 se encontraba varado en una playa próxima al puerto de Ensenada, Baja California. + información . |
| 060314 | Con la carga de 28 contenedores de 40 pies y la descarga de otros 22 el buque DAROJA inaugura las escalas en Gijón de la línea de contenedores Iberia que United Feeder Services mantiene entre los puertos de Barcelona, Valencia, Algeciras, Lisboa, Leixoes, Gijón y Bilbao. |
| 060314 | Tras ser vendido se marcha de Málaga el catamarán turístico ANDALUCIA CAT |



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

Nº 1 – Junio 2006

Editores: José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons - boletin@sewss.org

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



ANDALUCIA CAT en Málaga - ©Juan Carlos Cilveti Puche

- 060317** El ro-ro [LA SURPRISE](#) vara en la entrada de Setúbal siendo reflotado el mismo día con la ayuda de los remolcadores RESISTENTE y CABO ESPICHEL Llevado a puerto para inspección sale al día siguiente.
- 060317** Primera escala en el puerto de Málaga del buque de crucero MIDNATSOL. Atraca en el Muelle No.1
- 060321** Primera escala en el puerto de Málaga del buque de crucero CORAL. Atraca en el Muelle 3 A3.
- 060323** Hoy comenzó la temporada de cruceros en el Puerto de Cartagena con las escalas simultáneas del PALOMA I, de la naviera Hansa Touristik, y el CORINTHIAN II, perteneciente a Travel Dynamics International, que visitaba la ciudad por primera vez. Según las previsiones para 2006, se esperan recibir unas 34 escalas, que supondrán la visita de 30.000 turistas aproximadamente. [Boletín de la APC](#).
- 060328** En Astilleros Zamakona SA tiene lugar la botadura del remolcador polivalente [DON INDA](#), uno de los dos encargados por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.
- 060331** Astilleros de Murueta SA botó el buque ARKLOW FAME en sus instalaciones de Erandio (antiguas gradas de Astilleros Reunidos del Nervión ARN). Arklow Shipping encargó a este astillero seis buques de 4500 toneladas de peso muerto y 88.95 mts de eslora. Tres se construirán en las instalaciones de la ría de Gernika y otros tres en la ría de Bilbao.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

Nº 1 – Junio 2006

Editores: José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons - boletin@sewss.org

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



ARKLOW FAME en armamento el 20 de Mayo de 2006 - © José Luis Díaz Campa

060401	Astilleros de Murueta SA ha puesto en vigor un contrato para la construcción de dos dragas para Ecuador. Se trata de una draga de succión en marcha con una capacidad de cántara de 1500 m3 y 75 mts de eslora para trabajos en el río Guayas y de otra draga cortadora estacionaria para el mantenimiento de puertos y rios con una eslora de 45.6 mts. El contrato también incluye una pontona autopropulsada de 12,5 mts de eslora para trabajar como auxiliar de la draga estacionaria.
060401	El armador noruego Østensjø Rederi AS ha contratado con Astilleros Gondan SA -Figueras, Asturias- la construcción de dos nuevos buques que serán gemelos del TENAX. Serán las construcciones 437 y 438 que se entregarán en Octubre de 2007 y Febrero de 2008.
060401	Primera escala en Málaga del buque de crucero MSC OPERA. Atraca en el Pantalán de Levante.
060402	El CARPE DIEM I, ex- FER CARIBE , a la deriva al sur de la isla de Giglio. Viaje: Milos-Savona, 5700 tons bentonita. Remolcado a Piombino para reparar. Llega a Fos sur Mer el 13 de Abril.
060405	El buque químico POINTE DU CORMORANT entra remolcado en La Coruña con una grave avería en el motor principal. Después de transbordar su carga de etanol al SICHEM MALAGA quedó amarrado en dicho puerto para cambiar el cigüeñal y el bloque del motor.
060413	El buque auxiliar de la Armada Española CONTRAMAESTRE CASADO desembarca en el puerto de Málaga tropas legionarias para su desfile procesional del Jueves Santo.
060414	El buque EIFFEL PLANET del armador Planet Shipping Ltd, con domicilio en Algorta, Vizcaya, sufre avería en el motor principal a unas 400 millas de Cabo Verde, 11-12N 0021-26W. Remolcado a Porto Grande el día 20. Se espera completar la reparación a finales de Mayo.
060417	Atracan en el Muelle No.9 del puerto de Málaga los buques AGNETE MAERSK y MAERSK VYBORG. Es la primera vez que atracan simultáneamente dos buques en dicho muelle.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

Nº 1 – Junio 2006

Editores: José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons - boletin@sewss.org

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

060418	El buque de crucero CORAL inicia una temporada de cruceros con escalas semanales en Málaga. Escala todos los martes de 16:00 a 24:00 horas
060420	El ALCANTARA DOS llegó a Algeciras en este día para incorporarse a las líneas de Estrecho. Se trata del TALLINK AUTOEXPRESS (9107203) comprado por Acciona Trasmediterránea en unos 10.5 millones de €.
060420	El ALMUDAINA DOS ha sido visto pasando el Canal de Kiel en viaje de Tallin a Algeciras. Se trata del monocasco SUPERSEACAT ONE comprado por Acciona Trasmediterránea.
060421	En viaje de Portimao a Cádiz atraca por primera vez en el puerto de Huelva el buque de cruceros SEA CLOUD II
060421	Primera escala en Málaga del portacontenedores MAERSK STRALSUND, uno de los ocho destinados por la naviera danesa a cubrir la línea entre el Norte de Europa y China. Primero que llega a Málaga con la leyenda MAERSK LINE en los costados.
060424	El buque hospital JUAN DE COSA sale del astillero para realizar pruebas de navegación.
060425	El portacontenedores MACARENA B colisiona con el frigorífico ASTRA a unas dos millas de Las Palmas. Se produce una brecha de 2.5 x 2.2 mts a la altura de la bodega 5 con vía de agua. Reparado en Las Palmas. Llega a Puerto del Rosario el 9 de Mayo.
060427	Procedente de Cartagena llega a Bilbao el granelero SANKO ROBUST escoltado por los remolcadores BARRACUDA y MATSAS STAR. Salió al día siguiente para Amberes después de descargar bobinas de acero. En dicho puerto belga fue fotografiado días después bajo el nombre de SANKO RELIANCE, reparando en dique seco. Este buque había llegado al Canal de Suez el 26 de Marzo con escolta de remolcadores debido a problemas en el timón. Posteriormente varó el 2 de Abril en el km 116 produciéndose daños en tres tanques de lastre. El 5 de Abril completó el paso del Canal procediendo a Chipre para reparación de fortuna. Con anterioridad, el 26 Febrero 2003, tuvo una colisión frente a Kukup -Malaysia- con el portacontenedores indonesio TIRTA MAS que resultó hundido.
060428	Primera escala en Málaga del buque de crucero THOMSON DESTINY. Atraca en el Pantalan de Levante.
060501	Astilleros de Huelva SA está construyendo dos buques ro-ro para Sea Truck Ferries Ltd que llevarán los nombres de CLIPPER PEACE y CLIPPER POINT y serán destinados a la línea Heysham-Warrenpoint
060501	Acciona Trasmediterránea fleta y posteriormente compra el NORTHERN MERCHANT pasando a llamarse ZURBARAN
060502	FRS Iberia SL ha anunciado la compra de un InCat 86m con capacidad para 800 pasajeros y 175 coches. Se trata del TARIFA JET (8919506) construido en 1997 y que anteriormente navegaba con el nombre de PESCARA JET .
060502	Primera escala en Málaga del buque de crucero ARTEMIS. Atraca en el Muelle de Levante.
060502	Atracan en Málaga seis buques de crucero: ARTEMIS, WIND STAR, ROYAL CLIPPER, COSTA CLÁSICA, SEVEN SEAS NAVIGATOR y CORAL
060502	El buque de carga rodada VOLVAN DE TINACHE se incorpora a la línea Málaga-Ceuta-Melilla. El otro buque de Marítima Pregar –ISLA DE LOS VOLCANES- queda atracado en el Muelle No.4 para luego pasar a los duques de alba del morro de Poniente a reparar. Se reincorpora a la línea el 30 de Mayo. El VOLCAN DE TINACHE regresa a los duques de alba donde queda amarrado.
060507	El buque de cruceros BLACK WATCH inaugura la temporada en el puerto de Ferrol procedente de Southampton y con destino a Palma de Mallorca.
060510	El buque de cruceros BOUDICCA hace escala por primera vez en Ferrol. Procedía de Bilbao con destino a Oporto.
060512	Primera escala en Málaga del buque de crucero THOMSON CELEBRATION. Atraca en el Pantalán de Levante.
060516	Incat Tasmania anunció hoy la firma de un contrato con Acciona Trasmediterránea para la entrega de un nuevo buque de 98 mts de eslora el próximo mes de agosto. Se trata de la construcción número 062 del astillero y el cuarto buque de este tipo con el que contará la naviera española. Mas información.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

Nº 1 – Junio 2006

Editores: José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons - boletin@sewss.org

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 060516** Acciona Trasmediterránea inaugura una nueva línea entre Bilbao y Portsmouth con el buque FORTUNY
- 060517** La [MCA](#) británica detiene al crucero VISTAMAR en Londres
- 060517** Primera escala en Málaga del buque de crucero THOMSON SPIRIT. Atraca en el Pantalan de Levante.
- 060518** La [MCA](#) británica impide la salida del FORTUNY de Portsmouth con pasaje después de la inspección realizada a bordo esta misma mañana en la primera escala del buque en dicho puerto.
- 060519** Acto religioso-marítimo en el puerto de Málaga. Se celebra la coronación de la Virgen de la Soledad y hermanamiento con la Armada Española. Los buques GALICIA L-51 y REINA SOFIA f-84 acuden al acto.
- 060520** El FORTUNY llega a Santurce procedente de Portsmouth, atraca, descarga y pasa al Muelle de Cruceros de Getxo Norte, proa al W.



FORTUNY llegando a Santurce el 20 de Mayo de 2006 - © José Luis Díaz Campa

- 060521** El ferry [PONT-AVEN](#) en viaje de Plymouth a Santander es alcanzado por una ola de 40-50 pies en el norte del Golfo de Vizcaya. Se producen daños en ventanales de proa, inundación de algunos camarotes y seis personas heridas. El buque procede a Roscoff donde desembarca el pasaje y posteriormente a Brest para reparar. [Mas información.](#)
- 060522** Se realiza una inspección conjunta hispano-inglesa al buque FORTUNY en la nueva terminal de cruceros de Getxo, en el puerto de Bilbao.
- 060523** A primera hora de la mañana el FORTUNY pasa al muelle Bizkaia para cargar y salir hacia Portsmouth a la hora prevista



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

Nº 1 – Junio 2006

Editores: José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons - boletin@sewss.org

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

060523	Se hunde el buque PORTLAND cuando navegaba de Santa Cruz de Tenerife a Las Palmas de Gran Canaria con un cargamento de cemento a granel. Rescatados con vida nueve de sus once tripulantes.
060527	Ceremonia de bautismo del buque GIJÓN KNUITSEN en el puerto de Gijón.
060528	El crucero VISTAMAR vara en el canal de Kiel cuando procedía hacia el astillero de Lindenau, bloqueando el tráfico durante hora y media hasta que fue reflotado con la ayuda del remolcador BUGSIER 11. El 13 de Junio salió de Kiel para Hamburgo con el objeto de reanudar los cruceros programados.
060602	El buque de carga rodada SUPERFAST ANDALUCIA ha comenzado una nueva línea entre Barcelona, Algeciras y Canarias. Según nota difundida por Acciona Trasmediterránea el buque saldrá de Barcelona los viernes a las 1400 horas, los sábados de Algeciras a las 2200 horas, los lunes de Las Palmas de Gran Canaria a las 1600 horas, los martes de Santa Cruz de Tenerife a las 0200 horas y los jueves desde Algeciras a las 0100 horas.
060606	El buque GIJON KNUITSEN, construcción 610 de Naval Gijón SA, sale del puerto gijones con destino a Gdansk, Polonia, donde será convertido en buque lanzadera para el transporte de petróleo crudo desde el campo De Ruyter, en el sector holandés del Mar del Norte, para la compañía Petro-Canada . El comienzo de la producción está previsto para finales de año.
060613	Primera escala del buque de crucero BOUDICCA en el puerto de Málaga. Atraca en el Muelle No.1
060614	El fast ferry ALMUDAINA inicia la temporada e viajes en línea regular entre Málaga y Melilla. Este año, como novedad, intercala viajes con Almería. Triangulo Málaga-Melilla-Almería.
060615	Acciona Trasmediterránea y Navantia firman el contrato para la construcción de dos buques de carga rodada con opción a la compra de otros dos. Con una eslora de 209 mts y una velocidad de servicio de 26 nudos podrán transportar 210 plataformas de 31 tons. Las entregas están previstas para Noviembre de 2008 y Abril de 2009.
060619	Atraca en el Muelle No.4 del puerto de Málaga el buque PLAYA DE ALCUDIA. El día 23 entra en el dique flotante para realizar labores de pintado y distintos cambios en los equipos de propulsión.
060621	El ferry MOBY FANTASY (Ex-MANUEL SOTO) colisiona con el ferry NURAGHES frente a Olbia cerrado en niebla. Remolcado por el remolcador ALESSANDRO ONORATO al puerto de Golfo Aranci. Pasaje desembarcado. Remolcado a Nápoles para reparar.
060625	Con destino a su base en Santander, el buque hospital JUAN DE LA COSA sale del astillero Izar Gijón cuyas instalaciones estuvieron fuertemente vigiladas durante todo el día por la policía con el fin de evitar distintas acciones de los trabajadores encaminadas a retrasar la salida del buque.

ESCRIBEN
LOS SOCIOS

MARIA ALEJANDRA

por Manuel Rodríguez Aguilar

El pasado año se cumplió el 25 aniversario de la tragedia del MARIA ALEJANDRA, uno de los accidentes más graves de la Marina Mercante española en el pasado siglo XX , tanto por el número de víctimas como por el tamaño del buque. No en vano, fue el buque más grande que se perdió en el mundo en 1980.

Los primeros periódicos -canarios, para más señas- que recogían la noticia el 12 de marzo de 1980 lo hacían con los siguientes titulares en primera página: "Frente a la costas mauritanas, ayer tarde hizo explosión el petrolero español MARIA ALEJANDRA. Siguiendo con los mismos titulares, ya nos podíamos imaginar el tamaño de la tragedia humana cuando añadían: "Al parecer, ocho supervivientes, dos de Tenerife, de las 43 personas que viajaban a bordo, entre ellas dos mujeres". Todavía faltaban casi 20 años para acabar el milenio cuando hacía bastante tiempo que se habían dejado de oír noticias que recogieran un número tan elevado de fallecidos en el accidente de un buque español. La triste noticia solo hacía recordarnos el precio tan alto en vidas



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

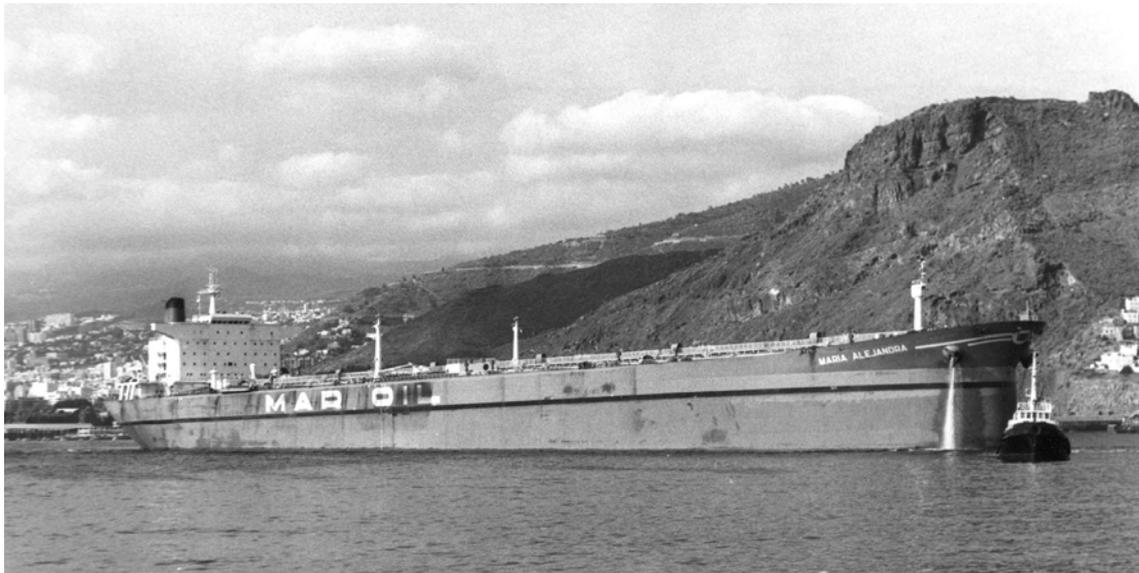
Nº 1 – Junio 2006

Editores: José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons - boletin@sewss.org

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

humanas que se viene cobrando la mar desde el principio de los tiempos y lo débiles que resultamos ante su inmenso poder por muchos adelantos que pongamos en juego.



MARIA ALEJANDRA - Archivo Juan C. Díaz Lorenzo

El petrolero MARIA ALEJANDRA fue el último petrolero que construyó Astilleros Españoles, S.A. (AESAs) en su factoría de Cádiz. Ello no presupone nada, aunque a la vista de los acontecimientos, su construcción no puede afirmarse que siguiera el camino normal de otros buques. Así, mientras en la Memoria de CONSTRUNAVES de 1975 se decía que empezó a construirse con vistas a la exportación, sin haber sido encargado por ningún armador, en la ficha del Registro de Buques se recoge que el 16 de octubre de 1963 (existe un error claro ya que el año correcto es 1973) fue solicitada su construcción por un armador italiano con residencia en el Principado de Mónaco. En 1974 la Dirección General de Navegación autorizó el cambio de propietario a una naviera de esas muchas que tienen su sede en Liberia. A pesar de la confusión planteada, lo único cierto es que, una vez terminado y, tras casi un año a flote en la bahía de Cádiz, el nuevo petrolero salió a navegar en 1977 con los colores de la naviera española MAR OIL S.A., después de unas pruebas de mar un tanto desafortunadas, con pérdidas de planchas del pantoque y averías en el servo, problemas que le obligaron visitar el dique seco durante un mes.

En sus primeros años de vida, dos graves accidentes marcan su existencia. Una rotura de la cadena de distribución del motor principal (algo similar a lo sucedido en el BARCELONA, uno de sus gemelos) que provocó un pequeño desastre, y una importante avería en el servo, con reparación de fortuna empleando los colchones de la tripulación y tabloncillos de madera para la inmovilización del sistema. En cuanto al mantenimiento de casco, máquina y otros, según todos los testimonios, la naviera no dedicaba los recursos necesarios y dejaba mucho que desear.

Sus viajes, siempre fletado por CEPASA, se resumían en cargar crudo en las terminales del Golfo Pérsico y vuelta a España por el Cabo de Buena Esperanza para descargar en alguna de las dos refinerías propiedad del fletador. Después, navegación en lastre hasta el Golfo Pérsico para cargar y vuelta a empezar. En estos viajes redondos, un punto estratégico lo constituían las Islas Canarias. Prácticamente siempre se hacía escala, a la ida, a la vuelta o en ambas ocasiones. Bien podía constituir el lugar de descarga, ya que una de las dos refinerías de CEPASA se encontraba en Tenerife, o solo se trataba de una escala técnica para efectuar relevos, tomar consumo o cargar pertrechos. Por tanto no era nada extraño que la mayoría de los miembros de la



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

Nº 1 – Junio 2006

Editores: José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons - boletin@sewss.org

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

tripulación fueran canarios. Incluso algunos de los que no lo eran habían fijado su residencia en las Islas por tan práctico motivo.



MARIA ALEJANDRA - Archivo Juan C. Díaz Lorenzo

El fatídico viaje se inició en Algeciras tras la descarga de crudo, operación que no estuvo exenta de problemas. Los motores de los dos ventiladores del equipo del Gas Inerte se habían quemado y la descarga hubo que hacerla sin la seguridad de este importante sistema. Recibidos los motores eléctricos después de rebobinarlos en unos talleres, el petrolero partió en lastre la madrugada del 8 de marzo. Nuevamente aparecieron los problemas técnicos (avería en el motor principal) antes de una escala en Las Palmas para recoger a tres personas. Se incorporaban a la tripulación un marinero y dos ciudadanos británicos, un directivo de la naviera y su enfermera acompañante. El motivo de tan distinguida compañía se debía a la reciente operación quirúrgica del directivo y la necesidad de realizar un viaje de placer diagnosticado por su médico. Lógicamente, la presencia de la enfermera obedecía a los cuidados que pudieran presentarse durante la travesía.

Los petroleros que viajaban al Golfo Pérsico para cargar, necesitaban limpiar tanques, la zona habitual para realizar esta peligrosa operación era la costa occidental africana. En los preparativos, el primer oficial tuvo en cuenta la limitación por disponer de un solo ventilador operativo del equipo de Gas Inerte aunque seguía el esquema establecido en viajes precedentes. El objetivo era dejar los tanques centrales limpios para llenarlos de lastre. El día elegido para iniciar las operaciones fue el 10 de marzo. En el plan de limpieza se indicaba que el primero de la lista sería el tanque nº 1 Centro.

Para desgracia de los oficiales de máquinas, la calidad del Gas Inerte que producía el generador no era buena (un alto contenido de oxígeno), lo que les obligaba a un esfuerzo continuo para mantener el sistema en un estado aceptable de funcionamiento. Esta situación se podía haber corregido siguiendo sus recomendaciones para aumentar la producción de gas inerte, sin embargo no fueron tenidas en cuenta por el capitán.

Alrededor de la una y media de la tarde, una violenta explosión sacudió al buque. La sorpresa fue total y a todos los presentes les costó reaccionar. Al poco tiempo se produjo otra explosión todavía más fuerte. No quedaba más remedio que buscar cada uno el camino para salir de aquel infierno ya que el petrolero comenzaba a dar señales de hundirse. La tercera explosión terminó por partir en dos al MARIA ALEJANDRA, desapareciendo en pocos segundos la sección de popa junto a la superestructura bajo el agua y llevándose consigo a un buen número de tripulantes. A los pocos que pudieron tirarse al agua se les presentaba una situación muy complicada. No tenían chalecos salvavidas (excepto el segundo oficial de puente), tampoco disponían de botes salvavidas, nadie les buscaba porque no se había podido lanzar una señal de socorro, se



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

Nº 1 – Junio 2006

Editores: José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons - boletin@sewss.org

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

encontraban haciendo la digestión de la comida y empezaban a encontrarse mal, el petróleo de los tanques de residuos había comenzado a arder, el estado de la mar no era del todo bueno con bastante viento y, por si era poco, algunos estaban heridos. En esas circunstancias, la fortaleza, la resistencia y, por qué no, la suerte de cada uno se convirtieron en los factores clave.

La espera se hizo eterna para aquellos que pudieron encontrar algún elemento que flotase y, de esa forma, permanecer agarrados con sus cada vez más escasas fuerzas. Unos pocos afortunados descubrieron una balsa providencial que les hizo más llevadera la tensa espera, aunque sin poder bajar la guardia en ningún momento. En vista de tan delicada situación no pudieron hacer nada por ayudar a sus demás compañeros que, conforme les iban abandonando las fuerzas, desaparecían tragados por esa mar voraz.

La zona del naufragio no estaba muy lejos de las rutas de navegación y por la noche aparecieron los primeros buques salvadores. Pese a los esfuerzos solo pudieron rescatar a siete supervivientes y recuperar siete cuerpos. Del resto nada. Sin duda, un triste balance. A pesar de los numerosos buques que se congregaron en la zona, los rastreos de los días que siguieron a la tragedia no obtuvieron los resultados positivos que todos deseaban.

No había nada más que hacer y supervivientes y fallecidos fueron transportados hasta Canarias. La recepción en el Puerto de La Luz fue multitudinaria y el pueblo canario se volcó con los familiares de los fallecidos y desaparecidos, mientras los supervivientes se recuperaban de la trágica experiencia vivida. Hubo multitud de testimonios de condolencia por una pérdida tan grave, entre los que se encontraban el de los Reyes de España y el del Presidente del Gobierno. También se hicieron numerosos actos en memoria de las víctimas como el arrojar a la mar en Santa Cruz de Tenerife treinta y seis coronas en recuerdo de aquellos que ya no se encontraban entre nosotros.



MARIA ALEJANDRA – Archivo Juan C. Díaz Lorenzo



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

Nº 1 – Junio 2006

Editores: José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons - boletin@sewss.org

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

En cuanto a las causas que pudieron provocar las terribles explosiones que acabaron con el petrolero, indicar la existencia de varios informes relacionados con el accidente, alguno bastante voluminoso, aunque ninguno concluyente. Algo parece claro, las hipótesis suelen coincidir en el origen y en la secuencia de las explosiones. A pesar de las diferentes teorías publicadas en los medios de comunicación, alimentadas por los directivos de la naviera, que indicaban el fallo mecánico de una bomba de carga, los técnicos no tienen dudas en cuanto a que la primera explosión se originó en el tanque nº 1 centro. Tampoco las tienen en lo que se refiere a las siguientes explosiones que tuvieron lugar en el tanque nº 4 centro y en la cámara de bombas. Para que se produjera la primera explosión recordar los tres elementos necesarios: los inevitables gases de hidrocarburo, el oxígeno por la defectuosa inertización y una fuente de ignición desconocida. La escasa investigación oficial y el proceso judicial que siguieron al accidente no llegaron a ninguna conclusión, archivando el expediente sin encontrar las causas y los responsables.

Para acabar me gustaría en estos momentos volver a recordar a la tripulación del MARIA ALEJANDRA, compañeros -desaparecidos, fallecidos y los menos supervivientes- que, sin duda, seguirán viviendo en nuestra memoria.

Capitán:	Alfredo Videa Ansoleaga, desaparecido
Primer Oficial de Puente:	Juan José Romaní Lestón, fallecido
Segundo Oficial de Puente:	Ignacio Boy Cutilla, superviviente
Tercer Oficial de Puente:	Joaquín Santiago Lariño, desaparecido
Alumno de Náutica:	José Salvador Santos García, desaparecido
Alumno de Náutica:	Aristides Fernández Villaró, desaparecido
Alumno de Náutica:	Pedro Cantón Flandes, fallecido
Oficial de Radio:	Juan Manuel Nieto Vargas, desaparecido
Bombero:	Nicanor Baeza Cañas, desaparecido
Ayudante de Bombero:	José R. Sendón Sendón, superviviente
Contra maestre:	Ramón Jesús Romero Tajés, desaparecido
Marinero:	José María Castro Dieles, fallecido
Marinero:	José Caamaño Rodríguez, desaparecido
Marinero:	Manuel Eiras Miguez, desaparecido
Marinero:	Severiano Rosado Mesa, fallecido
Marinero:	Cecilio Cabrera Pérez, fallecido
Mozo:	José García Montenegro, fallecido
Mozo:	Juan Antonio Núñez Vila, superviviente
Jefe de Máquinas:	Manuel Valle Polanco, desaparecido
Primer Oficial de Máquinas:	Luis Cañadillas Estévez, desaparecido
Segundo Oficial de Máquinas:	Juan Pedro Alonso Laguera, desaparecido
Segundo Oficial de Máquinas:	Cayetano García García, superviviente
Segundo Oficial de Máquinas:	Mauro Rodríguez Cubas, superviviente
Calderero:	Antonio Tabares Dorta, desaparecido
Mecánico:	Agustín Barla Piñeiro, desaparecido
Electricista:	José Manuel Lorenzo Priego, desaparecido
Engrasador:	Álvaro Otero Otero, desaparecido
Engrasador:	José Manuel Barla Piñeiro, desaparecido
Engrasador:	Celestino Ceballos Bethencourt, desaparecido
Engrasador:	Evaristo Arias Portijo, desaparecido
Engrasador:	Francisco Martínez Ortiz de Galisteo, superviviente
Limpiador:	Alfonso Gutiérrez Copado, desaparecido
Limpiador:	Félix Rodríguez Andino, desaparecido
Cocinero:	Higinio García Curbelo, desaparecido



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

Nº 1 – Junio 2006

Editores: José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons - boletin@sewss.org

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

Cocinero:	José Hurtado Alba, fallecido
Marmitón:	José Iglesias Parcerero, superviviente
Camarero:	Ángel Botejara Unda, desaparecido
Camarero:	Ginés Jaime Estévez Hernández, desaparecido
Camarero:	Horacio Herrera Ramos, desaparecido
Operario:	Antonio Pinto Escalante, desaparecido
Familiar acompañante:	María Dolores Falcones Cantero, desaparecida
Consejero de la naviera:	Anthony J. Wilson, de nacionalidad inglesa, desaparecido
Enfermera:	Ann C. Hutchinson, de nacionalidad inglesa, desaparecida

Actividades de la Sucursal

Reuniones en Cantabria

Varios miembros de la Sucursal residentes en Cantabria pudimos disfrutar el pasado 13 de Enero de un agradable paseo por la bahía de Santander a bordo de la embarcación OSADO, patroneada por nuestro compañero Julián. Después de contemplar y fotografiar los distintos buques atracados en los muelles pusimos



El OSADO aproximándose al muelle de Pedreña el 13 Enero 2006
©José Luis Díaz Campa

Reuniones en Málaga

Al menos una vez al mes, miembros residentes en Málaga se han reunido en encuentros informales para el visionado de fotos o diapositivas y charlas varias sobre nuestra afición. En un par de ocasiones hemos

proa a Pedreña, donde amarramos, para disfrutar de una entrañable comida y seguir hablando de barcos. A media tarde y después de realizar un nuevo recorrido por los muelles, regresamos al puerto deportivo Marina del Cantábrico dando por finalizada esta agradable jornada que ya se está convirtiendo en uno de los clásicos eventos al comienzo de cada año.

Durante este primer semestre se han venido realizando en Cantabria distintas reuniones con periodicidad quincenal o mensual donde hemos podido intercambiar información sobre barcos, ver fotografías y ponernos al día de nuevas publicaciones marítimas y contenidos de internet.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

Nº 1 – Junio 2006

Editores: José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons - boletin@sewss.org

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

embarcado en la lancha de Prácticos para realizar algunas fotos y también nos hemos podido reunir de manera informal con distintas personas vinculadas al sector marítimo malagueño.



Los días 4 y 5 de Marzo se celebró en Málaga una reunión de los miembros del sector Mediterráneo de la SEWSS. El programa fue el siguiente:

Viernes día 3:

Los miembros que llegan a Málaga son recibidos por los miembros residentes. Se celebra una cena informal.

Sábado día 4:

Visita al remolcador DIHECISIETE. Tras la visita se visiona a bordo un video sobre el remolcador.

Recorrido por las dársenas del puerto de Málaga a bordo del motovelero PEYPE desde el que podemos fotografiar los distintos buques en puerto.

Almuerzo en el restaurante Mesón Catedral.

Tarde libre. Cena informal.

Domingo día 5:

Visita al buque CIUDAD DE VALENCIA. Una vez concluida esta se hace entrega de un regalo al Capitán y posteriormente se nos ofrece un aperitivo a bordo.

Con esta visita se dan por finalizados los actos de esta Reunión.

Posteriormente y con aportaciones de todos se editó un CD con las fotografías realizadas (grupo, actos y buques) remitiéndose un ejemplar a cada uno de los asistentes.



A bordo del remolcador [DIHECISIETE](#) (arriba)

En el puente del [CIUDAD DE VALENCIA](#)



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

Nº 1 – Junio 2006

Editores: José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons - boletin@sewss.org

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

BARCOS
DE AYER

COSTA DE ORO*

por José Luis Díaz Campa

Indicativo	EEGU	Matrícula	Gijón	Lista/Folio	2ª/140
Año	1944	Astillero	Astilleros del Cantábrico SA	Casco	???
Eslora	48 mts	Manga	7,5 mts	Puntal	3,4 mts
Calado	2,94 mts	TRN	204	TRB	395
TPM	445	Máquina	Alternativa triple	Potencia	350
Velocidad	10 nudos				



COSTA DE ORO - Archivo Javier Sáez Aguiar

El vapor COSTA DE ORO fue construido para el armador Hijos de Angel Ojeda SA siendo abanderado el 7 de Junio de 1945. Según escritura otorgada el 26 de Julio del mismo año pasa a la propiedad de Vicente Serrat Andreu, domiciliado en Cartagena, por un precio de 1.750.000 pts.

Se dedicó a tráficos de cabotaje, fundamentalmente entre puertos comprendidos en el arco Huelva-Rosas, incluyendo las Islas Baleares y con esporádicas escalas en los puertos franceses de Sete, Port Vendres y Port la Nouvelle transportando mercancía general, vinos, corcho, esparto, fruta y graneles como cemento, piedra, minerales, abonos, sal y otros. Algunos de sus viajes fueron los siguientes: en marzo de 1956 transportó dos camiones de Sete a Cartagena con arribada en Barcelona por mal tiempo, en marzo de 1960 naranjas de Gandía y Castellón a Sete y Port Vendres, entre el 15 de Junio y el 1 de Octubre de 1962 realizó viajes de Cartagena a Barcelona con mineral de plomo. Un típico viaje redondo podría ser como el siguiente realizado en enero de 1960: Aguilas-Sete, mineral de hierro. Sete-Port la Nouvelle, lastre. Port la Nouvelle-Cartagena, carbón. Cartagena-Aguilas, lastre.

El 11 de Noviembre de 1968 comenzó su desguace.

* Se agradece información sobre su número de casco y lugar de desguace.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

Nº 1 – Junio 2006

Editores: José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons - boletin@sewss.org

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

Curiosidades
Marineras

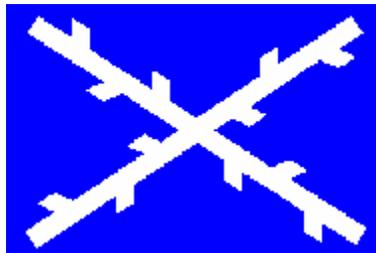
LA BANDERA MERCANTE ESPAÑOLA

Texto e imágenes de Juan Carlos Cilveti Puche

La variedad de banderas que han ondeado a bordo de los barcos españoles, a lo largo de nuestra historia, ha sido muy grande. Con una absoluta preponderancia de los barcos de guerra sobre los mercantes, las enseñas patrias cambiaban, mientras que el pabellón que representaba nuestro país a bordo de buques mercantes apenas despertaba el más mínimo interés y preocupación.

Con este desalentador panorama, todo hay que decirlo, los pabellones que lucían los mercantes españoles, antes de que se institucionalizara nuestra actual bandera, eran de lo más variado. Con frecuencia nuestros barcos llevaban banderas privadas, que en la mayoría de los casos hacían indistinguible al barco en cuestión.

La primera bandera que de una forma institucional y reglada lucieron los mercantes españoles era una en la que sobre fondo azul se podía ver una Cruz de Borgoña de color blanco.



Primera bandera mercante española

Aunque no se ha podido datar la fecha en que se ordenó su uso, sí se conoce que en 1762, se dictó una disposición en que se prohibía su empleo; Los mercantes españoles volvían a navegar sin una enseña que los distinguiera.

En 1785, y al existir graves confusiones entre las banderas de los buques de diversas nacionalidades; por supuesto, las confusiones siempre estaban referidas a barcos de guerra, Carlos III convocó un concurso de diseños de banderas navales (inicialmente se pensó en cambiar sólo la bandera que lucirían los barcos en la mar, aunque posteriormente, el diseño seleccionado, con algunas modificaciones, quedó como bandera nacional, tanto de mar como de tierra).

Finalmente, tras haber sido seleccionados doce diseños, se rediseñó una bandera de tres franjas, dos rojas a los extremos (superior e inferior) y una gualda (amarilla) de doble ancho en el centro. El escudo de las armas reales se redujo, dejando sólo las armas de Castilla y León bajo la corona real, o simplemente un castillo. Este escudo, situado sobre la franja amarilla, iba colocado en lateral izquierdo de la bandera, aproximado a la driza de esta.

Con esta bandera, que específicamente sólo podrían usar los buques de la Armada, se creó una variante destinada a los barcos mercantes, que constaba de cinco franjas: Amarilla, roja, amarilla, roja y amarilla, siendo la franja amarilla central el doble de ancho que las demás. Esta bandera no llevaba escudo.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

Nº 1 – Junio 2006

Editores: José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons - boletin@sewss.org

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



Bandera mercante española instituida en el reinado de Carlos III

Este hecho se plasmó en el siguiente Real Decreto:

"Para evitar inconvenientes, y perjuicios, que ha hecho ver la experiencia ocasionar la Bandera Nacional, de que usa mi Armada naval, y demás Embarcaciones Españolas, equivocándose a largas distancias, o con vientos calmosos, con las otras Naciones; he resuelto, que en adelante usen mis Buques de guerra de Bandera dividida a lo largo de tres listas, de las que la alta y baxa sean encarnadas, y del ancho cada una la quarta parte del total, y la de en medio amarilla, colocándose en ésta el escudo de mis Reales Armas reducido a dos quarteles de Castilla y León con la Corona Real encima; y gallardete con las mismas tres listas, y Escudo a lo largo, sobre Quadrado amarillo en la parte superior; y que las demás Embarcaciones usen, sin Escudo, los mismos colores, debiendo ser la tercera parte de la bandera, y cada una de las restantes partes dividida en dos listas iguales encarnada y amarilla alternativamente, todo con arreglo al adjunto diseño. No podrá usarse de otros pavellones en los Mares del Norte por lo respectivo a Europa hasta el paralelo de Tenerife en el Océano, y en el Mediterráneo desde primero del año de mil setecientos ochenta y seis; en la América Septentrional desde principio de Julio siguiente; y en los demás Mares desde primero de mil setecientos ochenta y siete. Tendréislo entendido para su cumplimiento. – Señalado de mano de S.M. en Aranjuez a veinte y ocho de Mayo de mil setecientos ochenta y cinco – "(sic).

Con este Decreto, nuestros mercantes pudieron lucir de una forma reglada una bandera que los distinguiera, y que los hiciera reconocibles en cualquier puerto del mundo.



Bandera mercante española de 1927
Vigente en la actualidad

Este Real Decreto de Carlos III, fue modificado en 1927; y así, por Real Orden de 19 de Julio de 1927, la bandera que identificaría a los mercantes españoles sería la misma que lucían los buques de guerra, pero sin escudo: Bandera de tres franjas, roja, amarilla y roja, siendo la franja central amarilla de doble tamaño que la de los extremos.

Se dice, aunque este hecho no está lo suficientemente documentado, que el cambio de la bandera de cinco franjas, por la de tres (que era la que identificaba a nuestro país en tierra y a bordo de los buques de la Armada), se debió a las reiteradas protestas de los españoles residentes en el extranjero, que deseaban ver la bandera nacional que conocían a bordo de los mercantes.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

Nº 1 – Junio 2006

Editores: José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons - boletin@sewss.org

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

En 1931, con la instauración de la segunda República, se suprimió el uso de esta bandera, siendo sustituida por la bandera republicana; tres franjas de igual tamaño: roja, amarilla y morada.

Los mercantes lucieron esta enseña, que igualmente iba sin escudo, hasta 1936, en que la Junta de Defensa retomó la bandera bicolor, que de una forma oficial y reglamentaria se hizo obligatoria en todos los buques mercantes en 1939, una vez finalizada la guerra civil española.

En 1945, el Boletín Oficial de Estado anunció del Decreto de 11 de Noviembre de 1945 que aprobaba el reglamento de insignias, banderas y distintivos, donde se explicaba todo lo referente a nuestra bandera (tamaños, usos, etc.)

Con el advenimiento de la Democracia y la reinstauración de la Monarquía, el Decreto sobre banderas fue modificado, aunque en lo que hace referencia a la insignia que deben lucir los buques mercantes españoles no hubo cambios; manteniéndose las especificaciones de 1927.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

MARÍTIMAS

Nº 1 – Junio 2006

Editores: José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons - boletin@sewss.org

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

GALERÍA
FOTOGRAFICA

GELIOS

© José Luis Díaz Campa



Embarrancado en el Paseo Marítimo de Las Palmas de Gran Canaria el 9 de Octubre de 1998